

# KEBIJAKAN HUKUM TERKAIT DENGAN KEGIATAN PEMINDAHAN BBM OLEH KIA DI ZEEI

**Haris Padillah**

Staf Hukum Diskumarmatim  
Jl. Yos Sudarso No. 1 Surabaya  
Email: harpad69@Gmail.com

## ***Abstract***

---

*The transfer of fuel oil types of solar by Ships of foreign Fish in the exclusive economic zone (EEZ Indonesia) Indonesia languid occurs and the fuel comes from fellow state flags foreign ships or foreign ships not fellow flag, nor the foreign flagged ships with fish of Indonesia (both subsidies and subsidies) which obtained for selling or in one company. This is effected due to the transfer of fuel oil is not set explicitly in the positive law of Indonesia, while Legislation – the Republic of Indonesia number 5 in 1983 about the Indonesia exclusive economic zone limit in the zone of activities related to the exploration, exploitation and management of natural resources biodiversity. Sha – whether Indonesia has a chance to organize against legal certainty over the removal of the fuel. Then the purpose of doing this is to find out and analyze and find legal policy by the Government of Indonesia against Foreign Fish that do the transfer of fuel oil by Ships of foreign Fish in the EEZ of Indonesia. This paper with a normative juridical approach will make the law as the basis for analyzing. Next use the laws – invitations related to Musée (Cruise), exclusive economic zone, international law and the international law of the sea which leads to the concept of legal research to answer or resolve legal issues. Recommendations in writing this is so that the Government should make more policies give priority to the national interest in Indonesia EEZ without a throw over the provisions in the Convention on the international law of the Sea Convention – and ensure that the transfer is a criminal offence.*

**Key words:** *legal policy, the transfer of fuel, KIA, EEZ Indonesia*

## Abstrak

---

Pemindahan Bahan Bakar Minyak jenis solar oleh Kapal Ikan Asing di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEE Indonesia) semakin marak terjadi dan Bahan bakar tersebut berasal dari sesama negara bendera kapal asing atau bukan sesama bendera kapal asing, maupun kapal berbendera asing dengan kapal ikan Indonesia (baik subsidi maupun non subsidi) yang diperoleh secara jual beli atau dalam satu perusahaan. Hal ini dilatarbelakangi karena pemindahan Bahan Bakar Minyak tidak diatur secara tegas dalam hukum positif Indonesia, sedangkan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia membatasi kegiatan di zona tersebut terkait dengan Eksplorasi, eksploitasi dan pengelolaan sumberdaya alam hayati. Setidak-tidaknya Indonesia mempunyai peluang untuk mengatur terhadap kepastian hukum atas pemindahan bakar tersebut. Maka tujuan dari dilakukannya tulisan ini adalah mengetahui dan menganalisis serta menemukan kebijakan hukum oleh pemerintah Indonesia terhadap Kapal Ikan Asing yang melakukan pemindahan Bahan Bakar Minyak oleh Kapal Ikan Asing di ZEE Indonesia. Tulisan ini dengan pendekatan secara yuridis normatif yang akan menjadikan hukum sebagai dasar untuk menganalisis. Selanjutnya menggunakan peraturan perundang-undangan terkait dengan kemaritiman (Pelayaran), Zona Ekonomi Eksklusif, Hukum Internasional dan Hukum Laut Internasional yang mengarah kepada penelitian konsep hukum untuk menjawab atau memecahkan isu hukum. Hasil penelitian ini adalah agar Pemerintah sebaiknya membuat kebijakan yang lebih mengutamakan kepentingan nasional di ZEE Indonesia tanpa mengenyampingkan ketentuan dalam konvensi-konvensi Hukum Laut Internasional dan memastikan bahwa pemindahan tersebut merupakan tindak pidana.

**Kata kunci:** kebijakan hukum, pemindahan BBM, KIA, ZEEI

## Latar Belakang

Ratifikasi UNCLOS (*United Nation Convention on the Law of the Sea*) merupakan *milestone* bagi negara – negara *maritime (coastal state)* untuk memanfaatkan sumberdaya maritim di wilayah perairannya. Dengan diratifikasinya UNCLOS tersebut, maka Indonesia memiliki luas perairan Zona Ekonomi Eksklusif sekitar 2,7 juta km<sup>2</sup>. Dengan menambah luas perairan tersebut, sebenarnya memberikan kesempatan kepada bangsa Indonesia untuk memanfaatkan kekayaan alamnya secara lebih besar lagi. Namun sayangnya potensi dan kekayaan sumberdaya di ZEEI tersebut belum dapat dimanfaatkan sepenuhnya oleh bangsa Indonesia, bahkan yang terjadi justru sebaliknya.

Kekayaan tersebut dimanfaatkan oleh pihak asing melalui pencurian ikan (*illegal fishing*) dan penyalahgunaan izin penangkapan (*abuse licencing*).<sup>1</sup>

Dari 7000 izin operasi penangkapan ikan, tujuh puluh persennya (70%) merupakan kapal asing. Perikanan kerugian dari operasi kapal asing ini menurut Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) sudah mencapai Rp. 16,6 Trilyun pertahun yang berupa kerugian akibat hilangnya *fee*, hilangnya iuran keterampilan tenaga kerja, hilangnya iuran hasil penangkapan dan *lost* akibat subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) secara tidak langsung. Kalau saja *economic lost* sebesar itu dapat dijadikan semacam *rent transfer* (transfer ekonomi) bagi masyarakat nelayan kita, maka kita dapat meningkatkan pendapatan masyarakat nelayan dari sekitar US\$ 7-10 per kapita per bulan menjadi US\$ 71 per kapita per bulan atau setara dengan kurang lebih Rp. 600.000. Angka yang cukup layak untuk menunjang kehidupan masyarakat pesisir kita. Lalu pertanyaannya mengapa perikanan kita begitu rentan terhadap pencurian ikan oleh kapal asing dan bagaimana untung ruginya mengizinkan mereka beroperasi di ZEEI ?.<sup>2</sup>

Laporan *Food and Agriculture Organization (FAO) Year Book 2009* menyatakan bahwasanya saat ini Indonesia menjadi negara produsen perikanan dunia di samping Cina, Peru, AS, dan beberapa negara kelautan lainnya. Produksi perikanan tangkap Indonesia sampai dengan tahun 2007 berada pada peringkat ke-3 dunia dengan tingkat produksi perikanan tangkap pada kurun waktu 2003-2007 mengalami kenaikan rata – rata produksi sebesar 1,54%. Selain itu, Indonesia juga merupakan produsen perikanan budi daya dunia. Sampai dengan tahun 2007 posisi produksi perikanan budi daya Indonesia di dunia berada pada urutan ke-4 dengan kenaikan rata – rata produksi per tahun sejak 2003 mencapai 8,79%. Secara umum, tren perikanan tangkap sehingga terbatasnya daya dukung sumber daya perikanan dunia, sedangkan tren perikanan budi daya dunia terus mengalami kenaikan sehingga masa depan perikanan dunia akan terfokus pada pengembangan budi daya perikanan, kontribusi sektor perikanan pada Produk Domestik Bruto (PDB) nasional di negara – negara Asia-Pasifik masih didominasi perikanan tangkap.

---

<sup>1</sup>Akhmad Fauzi, **Kebijakan Perikanan dan Kelautan, Isu, Sintesis dan Gagasan**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2005, hlm. 132.

<sup>2</sup>*Ibid.*, hlm. 133.

Namun secara bertahap sumber produksi perikanan mulai bergeser ke budi daya perikanan. Kebijakan pengembangan perikanan Indonesia ke depan akan lebih didominasi oleh kegiatan perikanan budi daya. Kondisi ini sejalan dengan tren perkembangan perikanan dunia.<sup>3</sup>

Potensi sumber daya kelautan dan perikanan yang begitu besar berdampak pada maraknya kegiatan *illegal fishing* oleh kapal – kapal ikan asing karena industri perikanan. Negara tetangga harus bertahan, *fishing ground* negara tetangga makin berkurang populasinya, sedangkan permintaan industri ikan dunia meningkat, disparitas harga ikan, perairan Indonesia terbuka, dan terbatasnya sarana pengawasan. Kegiatan pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan sebagai bagian integral dari pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan perlu ditingkatkan dengan sarana dan prasarana pengawasan, Sumber Daya Manusia (SDM) pengawasan, regulasi bidang pengawasan, dan kelembagaan di tingkat daerah, serta dukungan Internasional yang kuat untuk menanggulangi *illegal fishing* dan *legitimasi* kegiatan pengawasan, dengan adanya UU 31/2004 tentang Perikanan yang telah diubah menjadi UU 45/2009 serta UU 27/2007 tentang Wilayah Pengelolaan Pesisir dan Pulau – Pulau Kecil.<sup>4</sup>

Tingginya aktivitas penggunaan laut sangat mempengaruhi hal - hal yang terkait dengan perekonomian, politik dan pertahanan keamanan negara baik secara nasional maupun internasional. Bagi bangsa Indonesia menganggap bahwa fungsi laut sangatlah penting, tidak hanya dilihat sebagai kumpulan air semata, akan tetapi laut sebagai sarana penghubung, media pemersatu antar bangsa dan jalur perekonomian yang efektif. Kegiatan para pengguna laut juga mempengaruhi politik, pertahanan dan keamanan serta kedaulatan negara termasuk dalam hal penegakan hukum. Sehingga keikutsertaan Indonesia sebagai salah satu pencetus lahirnya konvensi hukum laut (Unclos 1982) merupakan wujud kepedulian negara untuk menata potensi wilayah perairan Indonesia termasuk yurisdiksinya sesuai ketentuan hukum internasional.

---

<sup>3</sup>Djoko Tribawono, **Hukum Perikanan Indonesia**, edisi kedua (Revisi), Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm. 150-151.

<sup>4</sup>*Ibid.*

Indonesia sebagai negara kepulauan bercirikan Nusantara dan “bermimpi” menjadi negara maritim terbesar di dunia. Hal tersebut semakin dekat terwujud dengan adanya gagasan sekaligus kebijakan pemerintah yang baru, Presiden terpilih Joko Widodo, tentang Indonesia sebagai poros maritim dunia. Gagasan Presiden Joko Widodo merupakan salah satu kebijakan maritim nasional (*Nasional Maritime Policy*) dan menjadi acuan dalam visi dan misi pembangunan nasional. Pembangunan nasional pada kepemimpinan Presiden Joko Widodo, semula pembangunan nasional bangsa Indonesia “masih” berorientasi pada *Land base oriented development*, kini pemerintah yang baru mengutamakan pembangunan berorientasi kemaritiman, yakni *sea oriented development*. Pelaksanaanya tentunya tetap memperhatikan pembangunan nasional sektor – sektor lainnya.<sup>5</sup>

Pengesahan *United Nation Convention on the Law of the Sea* 1982 (*UNCLOS* 1982) yang kemudian ditindaklanjuti dengan ratifikasi oleh pemerintah Indonesia melalui Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang pengesahan *United Nations Convention on the Law of The Sea* (konvensi perserikatan bangsa - bangsa tentang hukum laut), membawa konsekuensi logis bagi bangsa Indonesia, yakni adanya amanat yang harus dilaksanakan berupa hak - hak dan kewajiban dalam pengelolaan wilayah kelautan Indonesia berdasarkan hukum internasional. Namun persolan ini tidak berhenti sampai disitu saja. Sebagai tindak lanjut pemerintah mengeluarkan pelbagai peraturan perundang – undangan nasional, diantaranya berupa Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI), Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen, Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara, Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan, Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 Tentang

---

<sup>5</sup>Susanto dan Dicky R. Munaf, **Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2015, hlm. 13-14.

Perikanan dan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan yang tergolong masih sangat baru. Dari beberapa Undang – undang yang ada belum dapat menjawab persoalan – persoalan pengaturan terkait dengan pemindahan Bahan Bakar Minyak (BBM) khususnya di ZEEI oleh kapal – kapal berbendera asing.

Sejak lama Indonesia sudah menyadari bahwa kelautan merupakan masa depan bangsa Indonesia, berbagai kebijakan telah dibuat baik pada tataran politik, kelembagaan dan hukum, pada tataran politik dengan berbagai penancangan kebijakan pembangunan seperti Garis Besar Haluan Negara (GBHN), Repelita, dan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasioanal (RPJPN) 2005 – 2025 yang mempunyai misi “Mewujudkan Indonesia menjadi Negara Kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional”. Pada tataran kelembagaan dengan pembentukan kementerian tersendiri yang diharapkan fokus penataan, pengelolaan dan pemanfaatan laut bisa dapat maksimal. Sedangkan pada tataran hukum terlihat pada terwujudnya berbagai peraturan perundang – undangan dibidang kelautan. Akan tetapi ketiga kebijakan tersebut belum dapat dirasakan dan memberi manfaat yang optimal bagi masyarakat. Berbagai pendapat menyatakan bahwa belum adanya kebijakan kelautan (*ocean policy*) menjadikan laut belum maksimal dapat digunakan untuk kesejahteraan rakyat. Akan tetapi apabila kita mau jujur, kebijakan tentang kelautan sebenarnya sudah ada walaupun tersebar dalam berbagai bidang, dalam Undang – Undang Kelautan ini sebenarnya juga merupakan salah satu kebijakan maritim pada tataran hukum dengan penekanan pada pengaturan kelautan secara integral.<sup>6</sup>

Penggunaan ZEEI menunjukkan adanya peningkatan, ditambah lagi kesepakatan globalisasi oleh negara – negara ASEAN. Dengan adanya kebijakan pemerintah Indonesia tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di Indonesia menimbulkan permasalahan baru yang perlu dan harus diutamakan pengaturannya untuk kepentingan bangsa Indonesia di wilayah yurisdiksi Indonesia, dengan maksud agar mendapatkan suatu ketegasan dan kepastian hukum. Sehingga memberikan kemudahan bagi penegakan hukum dalam

---

<sup>6</sup>*Ibid.*, hlm. 39.

melakukan penindakan yang dapat memberikan solusi terbaik tentang bagaimana implementasi Konvensi Hukum Laut Internasional tersebut berjalan sebagaimana mestinya sesuai yang diharapkan.

Sudah saatnya Indonesia melakukan evaluasi kebijakan tentang apa saja yang telah dilaksanakan dan belum dilaksanakan dalam rangka memenuhi amanat seperti yang telah dicantumkan dalam UNCLOS 1982, serta mengkaji ulang apakah aturan yang ada, masih relevan dengan keadaan saat ini. Hal tersebut diperlukan karena dalam prakteknya sering kali ditemukan adanya kegiatan pemindahan BBM di ZEEI oleh kapal ikan asing yang tidak memberitahukan kepada negara pantai dan ketika ditanyakan tentang kegiatan tersebut selalu beralasan bahwa BBM yang dipindahkan tidak ada kaitannya dengan negara pantai, dikarenakan konvensi tidak mengaturnya. Sekilas hal tersebut sepertinya biasa saja, namun kapal - kapal berbendera asing tersebut melakukan kegiatan transaksi bisnis *illegal* berupa pemindahan BBM antara kapal berbendera asing yang menguntungkan negara bendera, perorangan atau perusahaan tertentu dan juga tidak menutup kemungkinan BBM tersebut berasal dari Indonesia untuk mendukung kapal – kapal ikan bendera asing yang tidak memiliki kerjasama (tanpa ijin) untuk melakukan penangkapan ikan di ZEEI.

Menghadapi kondisi ZEEI pada saat ini, Pemerintah Indonesia segera membuat aturan tentang larangan pemindahan BBM terhadap Kapal ikan asing di ZEEI. Dengan tujuan agar tidak ada lagi peluang bagi Kapal ikan asing setelah melakukan penangkapan ikan di ZEEI yang langsung memindahkan ikan ke kapal asing lainnya dengan kesiapan BBM yang cukup untuk menuju negara bendera kapal. Dengan adanya aturan yang tegas, maka kedepan negara Indonesia akan mendapatkan hal – hal positif dari aspek kepastian hukum untuk melakukan penindakan oleh instansi yang berwenang dilaut dan memudahkan pengontrolan bidang perikanan terutama bidang sumber daya hayati.

Aturan hukum yang ada seperti konvensi hukum laut maupun Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia tidak mengatur secara tegas tentang kewenangan negara pantai untuk menindak kapal – kapal asing yang melakukan kegiatan pemindahan

BBM di ZEEI. Demikian pula halnya dengan pasal 4 Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran telah membatasi berlakunya Undang – Undang tersebut, dengan menyebutkan bahwa Undang - undang Pelayaran diberlakukan hanya bagi kapal berbendera Indonesia yang berada di perairan Indonesia dan diluar perairan Indonesia serta kapal berbendera asing yang berlayar di perairan Indonesia.

Pasal 3 Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia juga secara tegas membatasi laut teritorial selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia dan merupakan wilayah kedaulatan negara. Hal ini tentunya menimbulkan pertanyaan, bagaimana negara yang berdaulat mampu untuk menindak tegas secara hukum di wilayah yurisdiksinya tanpa aturan hukum yang tegas. Setidak-tidaknya dari latar belakang masalah diatas, Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dapat menjadikan contoh bagi negara lain, apabila menciptakan terobosan tentang penerapan hukum di rezim wilayah yurisdiksi yang belum diatur terkait pemindahan BBM dan tentunya dengan cara mengeluarkan kebijakan hukum. Sehingga wilayah laut yurisdiksi tidak dijadikan tempat berbisnis BBM paling bebas tanpa adanya aturan tegas. Kalau hal tersebut terus berlanjut dan tidak ada penindakan, maka di khawatirkan Indonesia hanya sebagai penonton di depan halaman rumahnya sendiri. Bentuk dari kebijakan hukum tersebut nantinya akan menjadi acuan bagi negara – negara lain yang memiliki ZEE. Sehingga keterkaitan asal negara bendera kapal dapat menghormati hak – hak kedaulatan suatu negara. Dari gambaran tersebut, berbagai kebijakan, strategi, dan upaya dalam pemecahan permasalahan di bidang kemaritiman telah dan terus dikaji serta dikembangkan secara berkelanjutan. Hal ini agar Indonesia sebagai bangsa dan negara kepulauan yang bercirikan nusantara dan berorientasi pada negara maritim dapat terwujud. Atas dasar itu, perlu adanya pola sikap dan pola tindak yang sama bagi seluruh komponen bangsa, seluruh pemangku kepentingan di bidang kemaritiman, aparat penegak hukum lewat laut guna menyikapi permasalahan bidang kemaritiman yang ada.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup>Susanto dan Dicky R. Munaf, *Op.cit.*, hlm. 9.

Mengacu pada latar belakang masalah diatas, maka permasalahannya adalah menganalisa dan mengetahui bagaimana kebijakan pengaturan pemindahan BBM oleh Kapal Ikan Asing yang berada di ZEE Indonesia menurut hukum positif dan bagaimana seharusnya pengaturan pemindahan BBM oleh Kapal Ikan Asing di ZEE Indonesia dimasa yang akan datang.

Tulisan ini dengan pendekatan yuridis normatif yang akan menjadikan hukum sebagai dasar untuk menganalisis dengan menggunakan peraturan perundang – undangan yang berkaitan dengan kemaritiman (Pelayaran), Zona Ekonomi Eksklusif, Hukum Internasional dan Hukum Laut Internasional yang mengarah kepada konsep hukum untuk menjawab atau memecahkan isu hukum dengan pendekatan perundang – undangan (*statute approach*), pendekatan konsep (*conceptual approach*).

### **Pembahasan**

Pentingnya laut di dalam hubungan antar bangsa menyebabkan pentingnya arti hukum laut internasional. Sedangkan tujuan hukum ini adalah untuk mengatur kegunaan rangkap di laut, yaitu sebagai jalan raya dan sebagai sumber kekayaan serta sebagai sumber tenaga. Oleh karena itu laut hanya dapat dimanfaatkan dengan kendaraan – kendaraan khusus yaitu kapal – kapal, hukum lautpun harus menetapkan pula status kapal tersebut. Disamping itu hukum laut juga harus mengatur kompetisi antar negara – negara dalam mencari dan menggunakan kekayaan yang diberikan laut, terutama sekali antara negara – negara maju dan negara – negara berkembang.<sup>8</sup>

Penyelenggaran laut yang dijadikan tujuan pemerintah telah disebutkan dalam pasal 3 Undang – Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan sebagai berikut : Penyelenggaraan Kelautan bertujuan untuk :

- a. menegaskan Indonesia sebagai Negara Kepulauan berciri nusantara dan maritim;
- b. mendayagunakan Sumber Daya Kelautan dan/atau kegiatan di wilayah Laut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan

---

<sup>8</sup>Dina Sunyowati dan Enny Narwati, **Buku Ajar Hukum Laut**, Pusat Penerbitan dan Percetakan UNAIR (AUP) Surabaya, 2013.hlm. 4.

hukum laut internasional demi tercapainya kemakmuran bangsa dan negara;

- c. mewujudkan Laut yang lestari serta aman sebagai ruang hidup dan ruang juang bangsa Indonesia;
- d. memanfaatkan Sumber Daya Kelautan secara berkelanjutan untuk sebesar-besarnya kesejahteraan bagi generasi sekarang tanpa mengorbankan kepentingan generasi mendatang;
- e. memajukan budaya dan pengetahuan Kelautan bagi masyarakat;
- f. mengembangkan sumber daya manusia di bidang Kelautan yang profesional, beretika, berdedikasi, dan mampu mengedepankan kepentingan nasional dalam mendukung Pembangunan Kelautan secara optimal dan terpadu;
- g. memberikan kepastian hukum dan manfaat bagi seluruh masyarakat sebagai Negara Kepulauan; dan mengembangkan peran Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam percaturan Kelautan global sesuai dengan hukum laut internasional untuk kepentingan bangsa dan negara.<sup>9</sup>

Berkaitan dengan kawasan laut sebagai implementasi UNCLOS 1982 juga disebutkan dalam pasal 5 Undang – Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, sebagai berikut :

1. Indonesia merupakan negara kepulauan yang seluruhnya terdiri atas kepulauan-kepulauan dan mencakup pulau – pulau besar dan kecil yang merupakan satu kesatuan wilayah, politik, ekonomi, sosial budaya, dan historis yang batas-batas wilayahnya ditarik dari garis pangkal kepulauan.
2. Kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan meliputi wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial, termasuk ruang udara di atasnya serta dasar Laut dan tanah di bawahnya, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.

---

<sup>9</sup>Pasal 3 Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang **Kelautan**.

3. Kedaulatan Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tunduk pada ketentuan peraturan perundangundangan, Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982, dan hukum internasional yang terkait.<sup>10</sup>

Selanjutnya pasal 7 Undang Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan juga membedakan antara wilayah perairan dengan wilayah yurisdiksi, sebagai berikut :

1. Wilayah perairan sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (1) meliputi:
  - a. perairan pedalaman;
  - b. perairan kepulauan; dan
  - c. laut teritorial.
2. Wilayah yurisdiksi sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (1) meliputi:
  - a. zona tambahan;
  - b. zona ekonomi eksklusif Indonesia; dan
  - c. landas kontinen.
3. Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki:
  - a. kedaulatan pada perairan pedalaman, perairan Kepulauan, dan laut teritorial;
  - b. yurisdiksi tertentu pada zona tambahan; dan
  - c. hak berdaulat pada zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen.
4. Kedaulatan, yurisdiksi tertentu, dan hak berdaulat di dalam wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.<sup>11</sup>

Kelambanan pemerintah dalam bertindak untuk menanggapi hal baru merupakan kelemahan ide negara hukum formal yang tidak mungkin dapat dihindarkan sebab demi kepastian hukum, prinsip (asas) legalitas yang menyatakan

---

<sup>10</sup>*Ibid.*

<sup>11</sup>*Ibid.*

bahwa setiap tindakan pemerintah harus didasarkan atas undang – undang sangat penting untuk tetap dipertahankan. Dengan demikian disatu pihak, ide negara hukum formal memiliki kelebihan dengan mengutamakan kepastian hukum demi perlindungan hak – hak asasi manusia berdasarkan asas legalitas. Namun dipihak lain, asas legalitas justru membuat pemerintah menjadi terkekang dan sukar untuk bertindak secara bebas karena harus menunggu undang – undang dibentuk lebih dahulu oleh badan legislatif, barulah kemudian pemerintah dapat bertindak berdasarkan undang – undang tersebut.<sup>12</sup>

Jika pemerintah tidak memiliki legalitas untuk melakukan suatu tindakan, berarti pemerintah tidak boleh bertindak untuk menanggulangi suatu urusan. Dalam praktik penyelenggaraan negara modern dewasa ini, keadaan seperti itu tentu saja tidak boleh terjadi karena hal itu akan menimbulkan masalah yang sangat serius bagi kelangsungan hidup (eksistensi) bangsa dan negara. Namun, dalam ide negara hukum bukan formal, sikap pasif pemerintah dalam merespon masalah – masalah baru yang terjadi terjadi dalam masyarakat merupakan risiko yang harus ditanggung demi kepastian hukum yang diidam – idamkan negara hukum formal. Hal ini menunjukkan sifat kaku negara hukum formal karena sangat terikat kepada asas legalitas dengan segala risiko dan konsekuensi yang harus ditanggungnya. Karakter negara hukum yang kaku yang mengutamakan kepastian hukum demi memberikan perlindungan terhadap hak – hak individu daripada efisiensi dan efektivitas tidak dapat dihindarkan akan menimbulkan masalah dalam praktik penyelenggaraan negara dan pemerintahan.<sup>13</sup>

Selanjutnya ayat 1 pasal 27 konvensi 1982 berisikan peraturan yang berlaku bagi kapal dagang dan kapal yang dioperasikan untuk tujuan komersial, yurisdiksi kriminal negara pantai tidak dapat dilaksanakan diatas kapal asing yang sedang melintasi laut wilayah kecuali;<sup>14</sup>

- a. kalau akibat kejahatan itu dirasakan di negara pantai

---

<sup>12</sup>Hotma P. Sibuea, **Asas Negara Hukum, Peraturan Kebijakan dan Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik**, Erlangga, Jakarta, 2010, hlm. 34.

<sup>13</sup>*Ibid.*, hlm. 36.

<sup>14</sup>Dina Sunyowati dan Enny Narwati, *Op.cit.*, hlm. 51.

- b. apabila kejahatan itu termasuk jenis yang mengganggu kedamaian negara tersebut atau ketertiban laut wilayah .
- c. apabila telah diminta bantuan pengusaha setempat oleh nakhkoda kapal atau oleh wakil diplomatik atau pejabat konsuler negara benderaa;atau
- d. apabila tindakan demikian diperlukan untuk menumpas perdagangan gelap narkotika atau bahan psychotropi

Selanjutnya ayat 2 pasal 27 tersebut menambahkan pula bahwa ketentuan diatas tidak mempengaruhi hak – hak negara pantai untuk mengambil langkah apapun berdasarkan undang-undangnya untuk tujuan penangkapan atau penyelidikan diatas kapal asing yang melintas laut wilayahnya setelah meninggalkan perairan pedalaman. Tetapi seperti yang dinyatakan ayat 5 pasal yang sama, suatu kejahatan yang dilakukan sebelum memasuki laut wilayah, maka negara pantai tidak boleh mengambil tindakan apapun.<sup>15</sup>

Negara pantai mempunyai wewenang-wewenang diatas laut wilayahnya antara lain sebagai berikut:

1. wewenang terhadap kapal-kapal asing
2. wewenang untuk melakukan kegiatan - kegiatan pengawasan (pengawasan, penangkapan kapal-kapal yang melanggar ketentuan-ketentuan negara pantai).
3. pengawasan di dunia duwane, bea dan cukai
4. hak untuk menangkap ikan:hak-hak untuk mendirikan zona pertahanan dan
5. hak pengejaran seketika (*hot pursuit*);<sup>16</sup>

Suatu negara yang telah menyatakan persetujuan untuk terikat pada suatu perjanjian internasional pada umumnya, untuk kemudian memberlakukan ke dalam dan menjadikannya sebagai bagian dari hukum nasionalnya. Akan menimbulkan implikasi terhadap hukum atau peraturan perundang – undangan nasional negara yang bersangkutan. Implikasi tersebut adalah terhadap perauturan perundang – undangannya yang memiliki hubungan dengan substansi perjanjian internasional

---

<sup>15</sup>*Ibid.*

<sup>16</sup>*Ibid.*, hlm. 51.

itu sendiri. Apakah implikasinya itu besar atautkah kecil, banyak maupun sedikit tergantung pada substansi perjanjian internasional itu sendiri.<sup>17</sup>

Lahirnya UU. No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia merupakan realisasi yuridis perluasan wilayah laut utamanya yang menyangkut keadaan ekonomi dalam pengelolaan, pengawasan dan pelestariannya. Sehingga upaya untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa yakni dengan cara memanfaatkan sumber daya alam laut dapat dilaksanakan dengan sebaik – baiknya.<sup>18</sup>

Secara teori, ZEE masih dipersoalkan berkaitan dengan status hukumnya (*legal status*). Dibawah ini terdapat tiga pendapat yang berbeda mengenai status hukum ZEE, sebagai berikut :<sup>19</sup>

- a. ZEE sebagai bagian dari laut lepas
- b. ZEE sebagai zona yurisdiksi nasional
- c. Zee sebagai zona yang sui generis

Pendapat Pertama, menyatakan meskipun kepada negara pantai diberikan hak – hak berdaulat dan yurisdiksi yang meliputi hal – hal tertentu di dalam zona maritim sejauh 200 mil laut diukur dari garis pangkal (darimana laut territorial diukur), tetapi keadaan ini tidak mengubah status hukum dari zona maritim tersebut sebagai laut lepas. Pemegang berbagai hak yang terdapat pada laut lepas termasuk ZEE adalah masyarakat internasional yang kemudian atas dasar kekuasaannya diserahkan kepada negara pantai. Penyerahan tersebut berdasarkan prinsip *international mandate* yang kemudian negara pantai dapat melaksanakan mandat itu diawasi oleh negara – negara lain. Sebagian negara maritim menganut pendapat ini, misalnya Amerika Serikat, yang tetap memandang ZEE sebagai bagian dari laut lepas.

Pendapat kedua, menyatakan ZEE sebagai zona yurisdiksi nasional, dikemukakan oleh Francisco Orrego Vicuna. Dikatakan bahwa negara pantai melaksanakan hak – hak berdaulat dan yurisdiksi berkaitan dengan pemanfaatan sumber daya alam untuk kebutuhan rakyat negara yang bersangkutan pada

---

<sup>17</sup>I Wayan Phartiana, **Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia**, Yrama Widya, Bandung, 2014, hlm. 326.

<sup>18</sup>P. Joko Subagyo, hlm. 63.

<sup>19</sup>*Ibid.*, hlm. 44-45.

kawasan laut yang berbatasan dengan laut territorial. Menurut pendapat diatas pada ZEE negara pantai dapat melaksanakan hak – hak berdaulat atas sumber daya alam dan aktivitas ekonomi lainnya, serta yurisdiksi yang berkaitan dengan instalasi, riset ilmiah dan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Meskipun elemen – elemen dalam laut territorial dijumpai dalam rezim hukum ZEE, tetapi elemen – elemen tersebut diatur kembali dan diterapkan dalam ZEE dengan penyesuaian dan pengaturan tersendiri yang khusus dan berbeda dengan rezim laut territorial. Hal ini di dukung oleh pendapat Mahkamah Internasional dalam kasus Inggris-Islandia yang berpendapat bahwa ZEE maupun zona perikanan adalah sebagai *tertium genus* antara laut territorial dan laut lepas.

Pendapat ketiga, menyatakan ZEE sebagai *zona sui generis* yaitu bahwa ZEE memiliki hukumnya tersendiri. Meskipun unsur – unsur yang diatur di laut territorial dan laut lepas dijumpai pada pengaturan di ZEE, namun disesuaikan dan dimasukkan dalam rezim hukum khusus. Hal ini tampak pada pasal 55 UNCLOS 1982 yang menyatakan, bahwa Zona Ekonomi Eksklusif adalah suatu daerah diluar dan berdampingan dengan laut territorial, yang tunduk pada rezin hukum khusus, berdasarkan hak – hak dan yurisdiksi negara pantai dan hak – hak serta kebebasan – kebebasan negara lain, diatur oleh ketentuan – ketentuan yang terkait dengan konvensi.

David Jhosep Attard menyatakan pasal 55 UNCLOS 1982 berusaha untuk mengatur suatu rezim *sui generis* dan untuk mengakomodasi kebebasan di laut lepas. ZEE memiliki pengaturan hukum tersendiri dengan ketentuan – ketentuan yang bersifat khusus.<sup>20</sup>

Indonesia sebagai negara pantai dalam melaksanakan hak berdaulat dan hak – hak lainnya, yurisdiksi dan kewajiban – kewajiban yang melekat dalam kegiatan pengelolaan berpijak pada UU. No. 5 Tahun 1983. Namun UU tersebut tidak hanya mengikat bagi bangsa Indonesia saja melainkan bagi orang asing/warga negara asing yang ingin melakukan kegiatan di zona tersebut, dalam hal perekonomian.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> *Ibid.*, hlm. 45.

<sup>21</sup> *Ibid.*, hlm. 63-64.

Dengan kedaulatan yang ada berarti kekuasaan mutlak bagi negara Indonesia untuk mengatur segalanya untuk tanpa mengesampingkan Hukum Internasional utama hukum laut. Adanya hak melaksanakan penegakan hukum dimaksudkan agar tujuan bangsa Indonesia untuk mengupayakan wilayah tersebut dapat memanfaatkan dengan sebaik – baiknya dengan negara Indonesia. Namun secara keseluruhan penegakannya tidak dapat disamakan begitu saja dengan wilayah teritorial Indonesia lainnya (daratan, laut teritorial dan perairan pedalaman). Sehingga bagi aparat hukum di ZEE Indonesia dalam memelihara serta mempertahankan zona tersebut dapat mengambil langkah – langkah yang dimungkinkan menurut peraturan perundangan, misalnya dengan berpegang pada UU No. 5 Tahun 1983, KUHAP, KUHP dan peraturan pelaksana lainnya.<sup>22</sup>

Bidang perikanan selalu terkait dengan bidang pelayaran, karena mengelola perikanan dengan menggunakan alat angkut yang dapat berjalan di air yang disebut kapal. Kapal sebagai alat angkutan dikuasai oleh peraturan pelayaran, peraturan pelayaran yang sekarang berlaku di negara kita adalah UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU Pelayaran) yang diundangkan dalam Lembaran Negara No. 4849, berlaku sejak tanggal 7 Mei 2008.<sup>23</sup>

Perlu dipahami bahwa batasan berlakunya Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran telah membatasi berlakunya Undang – Undang tersebut terhadap kapal asing sebagaimana disebutkan dalam pasal 4 sebagai berikut:

- a. Semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia;
- b. semua kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia; dan
- c. semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.<sup>24</sup>

Dalam UU Pelayaran pada dasarnya mengatur soal teknis perkapalan mulai rancang bangun kapal sampai kapal jadi, agar sebuah kapal dapat dibuat sesuai

---

<sup>22</sup>P. Joko Subagyo, *Op.cit.*, hlm 74.

<sup>23</sup>Gatot Supramono, **Hukum Acara Pidana dan Hukum Pidana di Bidang Perikanan**, hlm. 12.

<sup>24</sup>Pasal 4 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang **Pelayaran**.

dengan kemampuan teknis untuk kepentingan keamanan dan keselamatan pelayaran. Selain itu, undang – undang juga mengatur kepemilikan kapal bahwa sebelum kapal dilakukan pendaftaran wajib dilakukan pengukuran lebih dulu.<sup>25</sup>

Persoalan lain yang ditemukan menghinggapi sektor perikanan laut nasional adalah masih banyaknya kapal ikan asing yang secara *illegal* beroperasi melakukan penangkapan ikan di wilayah perairan Nusantara. Dari hasil perhitungan yang dilakukan oleh DKP, kita dikejutkan oleh kegiatan *illegal* tersebut, yang berkisar antara 1,8 sampai 4 miliar dolar US per tahun.<sup>26</sup>

Pemanfaatan sumber daya hayati laut pada umumnya dilakukan oleh kapal perikanan. Untuk menjaga hanya kapal perikanan Indonesia yang berhak yang menangkap ikan di Indonesia, maka masalah pendaftaran kebangsaan kapal harus dicermati. Harus dicegah adanya “pendaftaran kebangsaan kapal” yang tidak benar, yang memakai data palsu atau data yang direkayasa dengan maksud “pembenderaan kembali” (*reflagging*).<sup>27</sup>

Kerugian negara dari kegiatan ilegal tadi meliputi nilai ikan yang dicuri, pemakaian bahan bakar, pajak dan selisih transaksi ekspor dan impor, serta beberapa pungutan yang seharusnya diterima oleh negara.<sup>28</sup>

Sesuai dengan prinsip dan ajaran ketatanegaraan modern (*modern constitutionalism*) masalah – masalah kehidupan bernegara itu (*constitutional life*) tidak cukup dilihat hanya dari segi hukum saja, maka harus di lihat dan dibahas juga dari segi filsofi, kebijaksanaan dan kebijakannya, sehingga cara tinjauannya itu lengkap secara isi mengisi: dari segi filsafat, segi politik, dan segi hukum.<sup>29</sup>

Politik hukum (*legal policy, rechtspolitik*) adalah kebijakan (*policy*) yang menetapkan sistem dan perangkat hukum yang akan diberlakukan dalam negara. Sedangkan kebijakan publik (*public policy*) adalah kerangka pikir dan rumus

---

<sup>25</sup>Gatot Supramono, *Op.cit.*, hlm. 12.

<sup>26</sup>Djoko Pramono, **Budaya Bahari**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2005, hlm. 19.

<sup>27</sup>Gatot Supramono, *Op.cit.*, hlm. 161.

<sup>28</sup>*Ibid.*

<sup>29</sup>M. Solly Lubis, **Politik Hukum dan Kebijakan Publik (legal policy and Publik Policy)**, Mandar Maju, Bandung, 2014, hlm. 95.

kebijakan tentang tata cara pelayanan untuk memenuhi kepentingan umum, baik mengenai kepentingan negara maupun kepentingan masyarakat.<sup>30</sup>

Namun perlu diketahui perbedaan antara “kebijakan” dan “kebijaksanaan” (*policy* dan *Wisdom*). Kebijaksanaan (*Wisdom*) adalah faktor – faktor idialis yang melatarbelakangi dan mendasari lahirnya kebijakan (*policy*). Dengan kata lain, faktor – faktor kebijaksanaan itulah yang menjadi dasar pertimbangan atau fundamental untuk menetapkan garis kebijakan.<sup>31</sup>

Upaya atau Kebijakan untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan kejahatan (PPK) termasuk bidang “kebijakan kriminal” (*criminal policy*). Kebijakan kriminal inipun tidak terlepas dari kebijakan yang lebih luas, yakni kebijakan sosial (*social policy*) yang terdiri dari “kebijakan/upaya-upaya untuk kesejahteraan sosial” (*social-welfare policy*) dan “kebijakan/upaya-upaya untuk perlindungan masyarakat (*social-devence policy*).<sup>32</sup>

Kebijakan legislasi, khususnya menyangkut penetapan sanksi dalam hukum pidana, merupakan bagian penting dalam sistem pemidanaan karena keberadaannya dapat memberikan arah dan pertimbangan mengenai apa yang seharusnya dijadikan sanksi dalam suatu tindak pidana. Terlebih lagi bila dihubungkan dengan kecenderungan produk perundang – undangan pidana di luar KUHP yang tampaknya ada kemajuan dalam stelsel sanksi yang telah mempergunakan *double track system*, baik yang ditetapkan secara eksplisit maupun implisit.<sup>33</sup>

Faktor – faktor yang menyebabkan terjadinya *illegal fishing* di perairan Indonesia tidak terlepas dari lingkungan strategi global terutama kondisi perikanan di negara lain yang memiliki perbatasan laut, dan sistem pengelolaan perikanan di Indonesia itu sendiri. Secara garis besar faktor penyebab tersebut dapat dikategorikan menjadi 7 (tujuh) faktor, sebagaimana diuraikan dibawah ini :<sup>34</sup>

**Pertama**, kebutuhan ikan dunia (*demand*) meningkat, sedangkan pasokan ikan dunia menurun, terjadi *overdemand* terutama jenis ikan dari laut seperti

---

<sup>30</sup>*Ibid.*, hlm. 3.

<sup>31</sup>*Ibid.*, hlm. 1.

<sup>32</sup>Barda Nawawi, **Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hlm. 73.

<sup>33</sup>Sholehuddin, **Sistem Sanksi dalam Hukum Pidana, Ide Dasar Double Track System dan Implementasinya**, RadjaGrafindo Persada, Jakarta, 2003, hlm. 12-13.

<sup>34</sup>*Ibid.*, hlm. 433-434.

tuna. Hal ini memicu armada perikanan dunia berburu ikan dimanapun dengan cara legal atau illegal.

**Kedua**, Disparitas (perbedaan) harga ikan segar utuh (*whole fish*) di negara lain dan dibandingkan dengan Indonesia cukup tinggi sehingga membuat masih adanya surplus pendapatan.

**Ketiga**, *fishing ground* di negara – negara lain sudah mulai habis, sedangkan di Indonesia masih menjanjikan, padahal mereka harus mempertahankan pasokan ikan untuk konsumsi mereka dan harus mempertahankan produksi pengelolaan di negara tersebut tetap bertahan.

**Keempat**, Laut Indonesia sangat luas dan terbuka, sedangkan kemampuan pengawasan khususnya armada pengawas nasional (kapal pengawas) masih sangat terbatas dibandingkan kebutuhan untuk mengawasi darah rawan, luasnya wilayah laut yang menjadi yurisdiksi Indonesia dan kenyataan masih sangat terbukannya ZEE Indonesia yang berbatasan dengan laut lepas (*high seas*) telah menjadi magnet penarik masuknya kapal – kapal ikan asing maupun lokal untuk melakukan *illegal fishing*.

**Kelima**, sistem pengelolaan perikanan dalam bentuk sistem perizinan yang ada saat ini bersifat terbuka (*open acces*), pembatasannya hanya terbatas pada alat tangkap (*input restriccion*). Hal ini kurang sesuai jika dihadapkan pada kondisi faktual geografi Indonesia, khususnya ZEE Indonesia yang berbatasan dengan laut lepas.

**Keenam**, masih sangat terbatasnya sarana dan prasarana pengawasan serta Sumber Daya Manusia (SDM) dalam hal pengawasan, khususnya dari sisi kuantitas. Sebagai gambaran, sampai dengan tahun 2008, hanya ada 578 penyidik perikanan (PPNS Perikanan) dan 340 ABK (Anak Buah Kapal) kapal pengawas perikanan, jumlah tersebut tentunya belum sebanding dengan cakupan luas wilayah laut yang harus diawasi. Hal ini lebih diperparah dengan keterbatasan sarana dan prasarana pengawasan.

**Ketujuh**, persepsi dan langkah kerjasama aparat penegak hukum dalam penanganan perkara tindak pidana perikanan masih belum solid, terutama

dalam hal pelaksanaan tindakan hukum, dan komitmen operasi kapal pengawas di ZEE.

Banyaknya kasus *IUU Fishing* di Indonesia, pada dasarnya tidak lepas dari masih lemahnya penegakan hukum dan pengawasan di perairan Indonesia, apalagi terhadap pengelolaan sumberdaya alam hayati laut, serta ketidak tegasan aparat dalam penanganan para pelaku *illegal fishing*. Berdasarkan pasal 85 jo pasal 101 Undang – Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan dinyatakan secara tegas bahwa pelaku *illegal fishing* dapat dikenai ancaman hukuman penjara maksimal 5 tahun. Akan tetapi terdapat kelemahan dari UU Perikanan tersebut, yaitu kurang memperhatikan nasib nelayan dan kepentingan nasional terhadap pengelolaan sumber daya laut. Sebab pada Undang – Undang Nomor 31 Tahun 2004 memang ada celah memungkinkan nelayan asing mempunyai kesempatan luas untuk mengeksploitasi sumberdaya perikanan Indonesia, khususnya di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Pada pasal 29 ayat (1), dinyatakan bahwa usaha perikanan di wilayah pengelolaan perikanan, hanya boleh dilakukan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia, selanjutnya pada ayat (2), kecuali terdapat ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan kepada orang atau badan hukum asing yang melakukan penangkapan ikan di ZEE, sepanjang hal tersebut menyangkut kewajiban negara Indonesia berdasarkan persetujuan internasional atau ketentuan hukum internasional. Selain itu pemerintah juga harus segera mempercepat terbentuknya pengadilan perikanan yang berwenang menentukan, menyelidiki, dan memutuskan tindak pidana setiap kasus *illegal fishing* dengan tidak melakukan tebang pilih. Bahkan jika perlu pemerintah harus berani menenggelamkan kapal nelayan asing.<sup>35</sup>

Merujuk pada bunyi ketentuan pasal 1 ayat (1) Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan, pengertian perikanan adalah semua kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengelolaan

---

<sup>35</sup>*Ibid.*, hlm. 440.

sampai dengan pemasaran, yang dilaksanakan dalam suatu sistem bisnis perikanan.<sup>36</sup>

Kemungkinan besar praktek *reflagging* di Indonesia dilakukan dengan alasan seperti adanya daya tarik bagi kapal asing untuk dapat ikut memanfaatkan kekayaan ikan Indonesia, tanpa harus membayar lisensi sebagai kapal asing, dan mungkin juga adanya harapan untuk memanfaatkan sumber daya hayati laut lepas tanpa harus terikat dengan ketentuan konservasi karena dianggap Indonesia belum turut serta dalam perjanjian khusus mengenai itu seperti 1993 *FAO compliance Agreement* dan UNIA 1995. Praktek *reflagging*. Ini juga dapat dipicu oleh internal seperti :<sup>37</sup>

- (1) ketentuan hukum nasional yang masih belum terkoordinasi dengan baik antara instansi pengelola sumber daya ikan dan instansi yang menangani pendaftaran kapal.
- (2) kurangnya kesadaran masyarakat yang dapat dengan mudah terkecoh oleh janji – janji pihak asing untuk memanfaatkan mereka sebagai agen di Indonesia dengan tidak bertanggungjawab.
- (3) kurangnya uji materil yang harusnya dilakukan oleh instansi terkait (misalnya terhadap kebenaran “*deletion of certificate*”, surat pengakuan hutang, dsb).

Keberadaan kapal perikanan sebagai sarana penangkap ikan yang berada di laut yang berkedalaman sekitar 100 meter ke atas, maka ikan yang berada sekitar itu adalah ikan yang ukurannya besar dan mempunyai nilai dan harga yang tinggi, dan jenis ikan yang berada di kedalaman itu, misalnya ikan tuna dan ikan cakalang. Keberadaan kedua jenis ikan ini merupakan ikan yang sering kali berpindah dari lautan yang satu dengan lautan yang lainnya. Keberadaan ikan inilah yang sering diincar pencuri ikan yang berasal dari negara – negara tetangga, misalnya nelayan Thailand, Vietnam, Korea dan Kamboja. Penggunaan kapal perikanan sebagai alat tangkap ikan yang berukuran besar, misalnya ikan tuna, akan berdampak pada populasi ikan tuna yang bersangkutan. Oleh karena itu, penggunaan penggunaan

---

<sup>36</sup>Azis Syamsuddin, **Tindak Pidana Khusus**, Sinar Grafika, Jakarta, 2014, hlm. 37.

<sup>37</sup>*Ibid.*, hlm. 115.

kapal perikanan sebagai alat tangkap, perlu pemerintah melakukan pembatasan dan pengetatan terhadap pemberian izin operasinya, agar memberikan kesempatan terhadap jenis ikan tuna dan ikan lainnya bertelur dan berkembang biak kembali.<sup>38</sup>

Tindakan penangkapan ikan yang melanggar hukum (*illegal fishing*) pada dasarnya dapat diatasi dengan ketentuan peraturan nasional yang kuat, dan dalam hal ini Indonesia sudah cukup maju mendesain peraturan nasionalnya, akan tetapi penerapan dan penegakan hukum di lapangan yang perlu mendapatkan perhatian.<sup>39</sup>

Perkembangan lingkungan strategi bidang pertahanan keamanan selain dipengaruhi oleh kondisi faktor – faktor internal di dalam negeri sendiri, dipengaruhi juga oleh faktor eksternal. Beberapa kecenderungan masalah pertahanan dan keamanan yang potensial dihadapi di antaranya : diperkirakan tindakan kejahatan seperti *illegal logging, fishing, oil, human* dan *drugs trafficking* masih akan terjadi sehingga akan merugikan ekonomi Indonesia. Dari *illegal logging* saja diperkirakan untuk tahun sebelumnya, rata – rata terjadi kerugian negara sebesar Rp. 30,3 triliun. Ini belum termasuk kerugian akibat kerusakan hutan di Indonesia (dampak ekologis) belum termasuk kerugian dari *illegal fishing, illegal oil* (penyeludupan BBM) dengan menggunakan moda kapal laut (tanker), dan lain – lain. Hal ini disebabkan lemahnya atau belum optimalnya pengamanan wilayah negara, terutama di wilayah – wilayah yang sumber kekayaan alamnya lumpuh, baik di darat maupun di perairan yurisdiksi nasional.<sup>40</sup>

Bertitik tolak dari hal diatas, maka yang perlu mendapat perhatian sekarang ini, apakah pemerintah pada level pusat sampai ke daerah memiliki kemauan politik (*political will*) untuk membuat kebijakan yang akan berpaling ke laut dengan segala potensi yang terdapat di dalamnya sebagai kebijakan politik. Sebab tidak dapat dipungkiri bahwa kekayaan alam yang terkandung di daerah kaut yang terdapat di wilayah kawasan Indonesia, baik di kawasan timur Indonesia maupun kawasan barat merupakan sasaran pencurian ikan dari negara – negara tetangga, seperti Jepang, Thailand, Korea, serta Cina. Masuknya petani nelayan dari negara

---

<sup>38</sup>H. Supriadi dan Alimuddin, **Hukum Perikanan Indonesia**, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hlm. 336-337.

<sup>39</sup>*Ibid.*, hlm. 129.

<sup>40</sup>Susanto dan Dicky R. Munaf, *Op.cit.*, hlm. 137-138.

tetangga tersebut ini memberikan gambaran kepada kita, bahwa wilayah lautan yang terdapat di seluruh Indonesia memiliki kandungan potensi sumber daya ikan yang sangat banyak atau berlimpah. Jika kita berpikir secara logika sehat, tidak mungkin nelayan dari negara tetangga tersebut mencuri ikan di perairan Indonesia jika laut kita tidak memiliki kekayaan yang sangat berlimpah dan beraneka jenisnya. Untuk mengatasi masalah seringnya pencurian ikan di perairan negara Indonesia dan belum maksimalnya pemanfaatan potensi ikan sebagai penyumbang devisa negara, maka perlu dilakukan suatu langkah – langkah konkret berupa pengamanan wilayah laut yang dilakukan oleh para aparat Tentara Nasional Indonesia (TNI), khususnya TNI Angkatan Laut dan Kepolisian Republik Indonesia (POLAIRUD) serta ditambah oleh pengamanan dari pengamanan Kementerian Kelautan dan Perikanan.<sup>41</sup>

### **Simpulan**

1. Bahwa pada dasarnya Indonesia cukup banyak mengadopsi ketentuan – ketentuan internasional dalam peraturan perundang – undangan nasionalnya, dari mulai pengaturan pendaftaran, perizinan, pengawasan bahkan ketentuan atas kapal ikan asing yang beroperasi di ZEEI. Akan tetapi akibat adanya pembatasan aturan di Zona Ekonomi Eksklusif, sehingga menimbulkan perbuatan melanggar hukum berupa pemindahan BBM bersubsidi atau non subsidi oleh Kapal Ikan Asing semakin meningkat namun tidak dapat ditindak, maka hal tersebut perlu dipikirkan untuk masa akan datang dengan penataan ulang, terutama penegasan larangan pemindahan BBM bagi kapal – kapal ikan asing di ZEEI, baik yang bekerja sama dengan negara Indonesia maupun tidak.
2. Dengan kondisi ZEEI seperti ini, Indonesia perlu memiliki aset dengan biaya operasional yang besar terkait dengan keamanan maritim menuju Indonesia sebagai poros maritim. Aset yang dimaksud mempunyai pengertian yang luas tidak hanya mencakup perangkat keras berupa alat utama sistem senjata (alutsista) dan pendanaan, tetapi juga meliputi kebijakan – kebijakan

---

<sup>41</sup>*Ibid.*, hlm.16-17.

pemerintah, strategi, manajemen, tatanan hukum dan peraturan serta penyiapan sumber daya manusia yang andal dan memadai.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Akhmad Fauzi, 2005, **Kebijakan Perikanan dan Kelautan, Isu, Sintesis dan gagasan**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Azis Syamsuddin, 2014, **Tindak Pidana Khusus**, Sinar Grafika, Jakarta.

Barda Nawawi, 2001, **Masalah penegakan hukum dan kebijakan penanggulangan kejahatan**, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Boer Mauna, 2010, **Hukum Internasional (Pengertian, Peran dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global)** edisi ke-2, Alumni, Bandung.

Dina Sunyowati dan Enny Narwati, 2013, **Buku Ajar Hukum Laut**, Pusat Penerbitan dan Percetakan UNAIR (AUP), Surabaya.

Djoko Tribawono, 2013, **Hukum Perikanan Indonesia**, edisi kedua (Revisi), Citra Aditya Bakti, Bandung.

Djoko Pramono, 2005, **Budaya Bahari**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Gatot Supramono. 2012, **Hukum Acara Pidana dan Hukum Pidana di Bidang Perikanan**, Rineka Cipta, Jakarta.

Hotma P. Sibuea, 2010. **Asas Negara Hukum, Peraturan Kebijakan dan Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik**, Erlangga, Jakarta.

H. Supriadi dan Alimuddin, 2011, **Hukum Perikanan Indonesia**, Sinar Grafika, Jakarta.

I Wayan Parthiana, 2014, **Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia**, Yrama Widya, Bandung.

M. Solly Lubis, 2014, **Politik Hukum dan Kebijakan Publik, (Legal Policy and Publik Policy)**, Mandar Maju, Bandung.

P. Joko Subagyo, 2002, **Hukum Laut Indonesia**, Renika Cipta, Jakarta.

Sholehuddin, 2003, **Sistem Sanksi Dalam Hukum Pidana, Ide Dasar Double Track System dan Implementasinya**, RadjaGrafindo Persada, Jakarta.

Susanto dan Dicky R. Munaf, 2015, **Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

#### **Peraturan Perundang-undangan**

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang **Pelayaran**.
2. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 tentang **Kelautan**.