

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Hukum internasional dapat didefinisikan sebagai keseluruhan hukum yang untuk sebagian besar yang terdiri dari prinsip-prinsip dan kaidah-kaidah perilaku yang terhadapnya negara-negara merasa dirinya terikat untuk mentaati, dan karenanya, benar-benar ditaati secara umum dalam hubungan-hubungan mereka satu sama lain, dan yang meliputi juga:

- a) Kaidah-kaidah hukum yang berkaitan dengan berfungsinya lembaga-lembaga atau organisasi-organisasi internasional, hubungan-hubungan mereka satu sama lain, dan hubungan mereka dengan negara-negara dan individu-individu; selain itu
- b) Kaidah-kaidah hukum tertentu yang berkaitan dengan individu-individu dan badan-badan non-negara sejauh hak-hak dan kewajiban individu dan badan non-negara tersebut penting bagi masyarakat internasional (Starke, 2010:3).

Di dalam kehidupan dunia saat ini tak ada satupun Negara yang mengisolasi dirinya dari pergaulan dunia internasional, sebab suka atau tidak Negara-negara itu harus mengadakan hubungan satu dengan yang lainnya untuk memenuhi kebutuhan hidupnya (Widagdo, 2019:6). Laut adalah ajang untuk mencari kehidupan bagi kedua kelompok masyarakat, darat (pedalaman) dan pesisiran, dari laut kita dapat mengeksploitasi sumber daya alam baik biota dan abiotika serta banyak kegiatan kemaritiman yang menjanjikan dan mempesona

(Utomo, 2016:2).

Laut begitu besar artinya bagi negara karena dapat dijadikan sebagai wilayah negara khususnya wilayah perairan nasional, sehingga dapat dimanfaatkan sebagai sarana transportasi, sebagai objek wisata dan sumber kekayaan alamnya dapat dijadikan sebagai pendapatan negara (Hasan, 2020:1).

Peran hukum laut bukan saja karena 70% atau 140 juta mil persegi dari permukaan bumi terdiri dari laut, bukan saja karena laut merupakan jalan raya yang menghubungkan suatu bangsa dengan bangsa yang lain ke seluruh pelosok dunia untuk segala macam kegiatan, bukan saja karena kekayaannya dengan bermacam jenis ikan yang vital bagi kehidupan manusia, tetapi juga karena kekayaan mineral yang terkandung di dalam laut (Sugihartono, 2018:2). Di dunia ini tidak hanya terdapat satu Negara kepulauan saja tetapi sangat banyak jumlahnya Negara kepulauan yang memiliki wilayah laut di dunia ini (Danusaputro, 1982:18).

Pada tanggal 28 September 1945 Presiden Amerika Seri “Harry S. Truman” telah mengeluarkan suatu proklamasi No. 2667, “*Policy Of The United States With Respect To The Natural Resources Of The Subsoil And Seabed Of The Continental Shelf*” (Sugihartono, 2018:6). Dengan proklamasi Presiden Truman tahun 1945 di atas dimulailah suatu perkembangan dalam hukum Laut yakni pengertian geologi “*continental shelf*” atau daratan kontinen. Tindakan Presiden Amerika serikat ini bertujuan mencadangkan kekayaan alam pada dasar laut dan tanah dibawahnya yang berbatasan dengan pantai Amerika Serikat untuk kepentingan rakyat dan bangsa Amerika Serikat, terutama kekayaan mineral khususnya minyak dan gas bumi.

Hal tersebut sesuai dengan isi dari proklamasi tersebut yang pada pokoknya adalah sudah selayaknya tindakan demikian diambil oleh negara pantai karena “*continental shelf*” dapat dianggap sebagai kelanjutan alamiah daripada wilayah daratan dan bagaimanapun juga usaha-usaha untuk mengelola kekayaan alam yang terdapat didalamnya memerlukan kerjasama dan perlindungan dari pantai (Kusumaatmadja, 1978:84). Dengan demikian maka demi keamanan penguasaan sumber daya alam yang terdapat dari dalam *continental shelf*, seyogyanya kekuasaan untuk mengaturnya ada pada negara pantai yang berbatasan dengan daratan yang bersangkutan.

Tindakan sepihak Amerika Serikat mengenai landas Kontinen dan perikanan sebagaimana disebutkan di atas berpengaruh terhadap perkembangan rezim hukum ZEE 200 mil tersebut. Hal ini terbukti bahwa negara-negara Amerika Latin dalam mengajukan tuntutan mereka telah mengemukakan beberapa argumentasi yang bertujuan untuk melindungi sumber-sumber kekayaan alam yang banyak terdapat diperairan sejauh 200 mil, termasuk dasar laut dan tanah di bawahnya. Argentina mengajukan teori “*Epic Continental Sea*”, kemudian Ekuador, Chili dan Peru mengemukakan teori “*Bloma*”, yang selanjutnya diikuti oleh negara-negara Amerika Latin lainnya, yakni Meksiko (1946), Honduras (1950), Costa Rica (1950), dan El Salvador (1950) (Kusumaatmadja, 1978 :82).

Pada tanggal 21 Maret 1980 Indonesia mengumumkan ZEE atau yang lebih di kenal dengan Zona Ekonomi Eksklusif. Zona Ekonomi Eksklusif atau ZEE adalah suatu batas wilayah yang ditetapkan sepanjang 200 mil dari pangkalan wilayah laut. Disana negara mempunyai hak atas kekayaan alam yang ada didalamnya, berhak memanfaatkan dan juga memberlakukan seluruh kebijakan

hukumnya, serta mempunyai kebebasan bernavigasi dan terbang di atas wilayah tersebut. Beberapa wilayah yang tidak mempunyai nilai kemerdekaan sendiri atau bentuk pemerintahan sendiri yang statusnya sudah dikenal oleh PBB, ataupun masih berada dalam dominasi suatu kolonial juga tidak bisa diberlakukan.

Seperti yang kita ketahui negara Indonesia memiliki posisi yang strategis karena diapit oleh dua benua dan dua samudra yaitu benua Asia dan benua Australia dan Samudra Pasifik, Samudra Hindia ditambah lagi Indonesia terletak di daerah khatulistiwa. Daerah khatulistiwa dalam pengertian di bidang ilmu geografi adalah sebuah garis imajinasi yang digambar di tengah-tengah planet diantara dua kutub dan paralel terhadap poros rotasi planet (Sugihartono, 2018:6). Garis khatulistiwa membagi bumi menjadi dua bagian bumi utara dan bumi selatan. Di khatulistiwa matahari berada tepat di atas kepala pada tengah hari pada saat masa ekuinoks sehingga durasi masa siang hari sama sepanjang tahun kira-kira 12 jam (Sugihartono, 2018:8).

Menurut Charles Ramage (1969) kepulauan Indonesia merupakan bagian terluas dari benua maritim selain philipina dan Papua Nugini. Selain itu, Indonesia juga berfungsi sebagai sirkulasi global karena memiliki kelembaban yang tinggi dan hutan tropisnya yang merupakan pusat sistem kendali iklim dunia. Sesuai dengan *United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS)* di sebutkan bahwa sebuah negara pantai berhak atas laut territorial sejauh 12 mil laut, zona tambahan sejauh 24 mil laut, ZEE sejauh 200 mil laut, dan landas kontinen sejauh 350 mil laut atau lebih (Sugihartono, 2018:9).

Untuk mengakomodasi kepentingan negara-negara berkembang dan negara pantai. Dalih kebebasan di laut hanya menguntungkan negara-negara maju

yang memiliki armada laut dan teknologi tinggi. Ketidakadilan ini mendorong negara-negara berkembang melakukan tuntutan dan merombak ketentuan hukum laut yang lama. Konsepsi Zona Ekonomi Eksklusif merupakan manifestasi dari usaha-usaha negara pantai untuk melakukan pengawasan dan penguasaan terhadap segala macam sumber kekayaan yang terdapat di zona laut yang terletak di luar dan berbatasan dengan laut wilayahnya. Perkembangan ZEE merupakan cermin kebiasaan yang tercermin kebiasaan internasional (*international customs*) yang diterima menjadi hukum kebiasaan internasional (*customary international law*).

Terdapat 4 hak negara dalam Zona Ekonomi Eksklusif sebagai berikut:

1. Hak berdaulat untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber daya kekayaan alam laut;
2. Hak untuk melaksanakan penegakan hukum dilakukan oleh aparat yang menangani secara langsung
3. Hak untuk melaksanakan akan hot pursuit terhadap kapal-kapal asing yang melakukan pelanggaran atas ketentuan-ketentuan Zona Ekonomi Eksklusif
4. Hak eksklusif untuk membangun, mengizinkan dan mengatur pembangunan, pengoperasian dan penggunaan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunannya.

Hak-hak negara pantai di Zona Ekonomi Eksklusif sebagai berikut:

1. Negara Pantai

Berdasarkan Pasal 56, di Zona Ekonomi Eksklusif, negara pantai dapat menikmati:

- a. Hak-hak berdaulat untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan segala sumber kekayaan alam di dasar laut dan tanah di bawahnya serta pada perairan di atasnya. Demikian pula terhadap semua kegiatan yang ditujukan untuk tujuan eksploitasi secara ekonomi dari zona tersebut (seperti produksi energi dari air, arus dan angin);
 - b. Yurisdiksi, sebagaimana yang ditetapkan dalam konvensi, atas pendirian dan penggunaan pulau-pulau buatan, riset ilmiah kelautan serta perlindungan lingkungan laut;
 - c. Hak-hak dan kewajiban lain sebagaimana yang ditetapkan dalam konvensi.
2. Negara-negara lain Berdasarkan pasal 58 KLH 1982 di Zona Ekonomi Eksklusif, Negara-Negara lain menikmati:
- a. Kebebasan pelayaran/berlayar;
 - b. Lintas penerbangan bebas;
 - c. Penempatan kabel dan pipa di bawah laut (Agustina, 2018:86).

Hukum laut menjadi sangat luas pengaturannya, tidak hanya mempelajari pengaturan dalam bidang peraturan-peraturan hukum yang berhubungan dengan pelayaran kapal di laut, khususnya tentang pengangkutan barang atau orang dengan kapal laut saja, tetapi juga mengatur semua bidang yang berhubungan dengan laut termasuk juga pengaturan negara-negara dalam hal pemanfaatan laut (Hehanussa, 2018:14).

Pasal 1 di dalam hukum laut internasional mengatakan bahwa wilayah negara meliputi suatu jalur laut yang dalam konvensi ini dinamakan laut teritorial. Kedaulatan atas jalur laut ini disamakan menurut ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam hukum internasional. Pasal 2 mengatakan bahwa wilayah negara pantai meliputi pula ruang udara di atas teritorial, demikian pula dasar laut dari pada laut teritorial dan tanah di bawahnya (Kusumaatmadja, 1978:61).

Berbicara tentang laut, terdapat laut Natuna yang merupakan perairan membentang dari kepulauan Natuna hingga Kepulauan Lingga di provinsi Kepulauan Riau, Indonesia. Laut ini berbatasan dengan Laut Natuna Utara di utara, barat laut, dan timur. Laut Natuna juga berbatasan dengan Selat Karimata di tenggara dan Selat Singapura di arah barat. Laut Natuna memiliki letak yang berdekatan dengan negara tetangga yaitu Malaysia, Singapura, dan Vietnam sehingga menyebabkan pulau-pulau di laut ini menjadi salah satu dari pulau-pulau terluar di Indonesia.

Pulau terluar Indonesia yang ada di perairan Laut Natuna adalah Pulau Damar, Pulau Kepala, Pulau Mangkai, Pulau Semiun, Pulau Subi Kecil, Pulau Tokong Belayar, Pulau Tokong Malang Biru, Pulau Tokong Nanas, dan Pulau Tokongboro. Daerah sekitar Laut Natuna merupakan salah satu daerah tujuan pariwisata di Indonesia. Pulau Bawah yang ada di Kepulauan Anambas termasuk dalam 5 Pulau Tropis Terbaik Asia. Sedangkan Pantai Trikora dan Pantai Lagoi di Pulau Bintan adalah pantai tujuan para turis asing, khususnya turis dari Singapura dan Malaysia. Keindahan bawah Laut Natuna sendiri menjadi jamuan bagi para pecinta *snorkeling* dan *diving* (Yuniarto, 2021:20).

Perikanan dan kelautan merupakan aspek penting bagi bangsa Indonesia. Hal ini terutama karena wilayah Indonesia Sebagian besar merupakan laut (sebesar 77%). Tentu saja wilayah perairan tersebut menyimpan potensi sumber daya yang melimpah. Pada tahun 2015, produksi komoditas laut Indonesia mencapai 3,7 juta ton dan memasok 10% kebutuhan ikan dunia. Produksi tersebut terus meningkat seiring pengetatan larangan eksploitasi illegal di beberapa perairan Indonesia. Peningkatan jumlah produksi komoditas perikanan juga mendorong peningkatan ekspor produk perikanan (Ma'rifat, 2020:3).

Perikanan adalah kegiatan ekonomi terpenting di Laut Natuna. Para nelayan banyak menggantungkan hidupnya dari laut ini. Salah satu jenis ikan langka yaitu Ikan Napoleon juga banyak ditemukan di perairan ini. Karena letaknya yang berada di perbatasan, potensi perikanan yang melimpah di Laut Natuna sering dicuri oleh kapal-kapal asing ilegal. Kapal-kapal ini biasanya berasal dari negara Malaysia, Kamboja, dan Vietnam. Oleh karena itu, perairan Laut Natuna merupakan wilayah fokus bagi TNI AL, khususnya yang berpusat di Ranai, dan kementerian kelautan dan Perikanan Indonesia. Laut Natuna menjadi tempat pertama ditenggelamkannya kapal asing yang mencuri ikan atas arahan Presiden Indonesia, Jokowi dan menteri kelautan dan perikanan Susi Pudjiastuti (Yuniarto, 2021:25).

Indonesia sebagai negara kepulauan, telah diakui secara internasional berdasarkan *United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS 1982)* yang kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nation Convention on The Law of The Sea (UNCLOS 1982)*. Kebijakan kelautan negara Indonesia lebih lanjut telah

dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Pembangunan bidang kelautan dan perikanan hingga saat ini masih jauh dari harapan, padahal wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dan lautan kepulauan Indonesia memiliki potensi sumber daya alam dan jasa lingkungan yang sangat besar dan belum dimanfaatkan secara optimal.

Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) sudah lama diperjuangkan di forum internasional. Diawali dengan Deklarasi Djuanda tahun 1957, lalu diikuti UU/Prp No. 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Indonesia menawarkan konsep “Negara Kepulauan” untuk dapat diterima di Konferensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) III, sehingga dalam *The United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS 1982)* dicantumkan dalam Bagian IV mengenai Negara Kepulauan. Konsepsi itu menyatukan wilayah Indonesia, sehingga diantara pulau-pulau Indonesia tidak ada laut bebas, karena sebagai negara kepulauan, Indonesia boleh menarik garis pangkal (*baselines*-nya) dari titik-titik terluar pulau-pulau terluar (*the outermost points of the outermost islands and drying reefs*). Hal itu ditegaskan dalam UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia sebagai pengganti UU/Prp No. 4 Tahun 1960 sebagai wujud di implementasikannya *UNCLOS 1982* dalam hukum nasional Indonesia.

Secara kelembagaan dan hukum, pada tahun 2014 muncul dua momentum pembangunan kelautan yakni, terbitnya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, serta pembentukan Kementerian Koordinator Maritim yang memperkuat dan mempertegas landasan hukum dan tata kelola pembangunan kelautan nasional. Selanjutnya pada tahun 2017 telah dikeluarkan Peraturan

Presiden (Perpres) Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Apabila melihat lebih dalam, *UNCLOS* 1982 membawa konsekuensi logis bagi bangsa Indonesia yaitu adanya amanat yang harus dilaksanakan berupa hak-hak dan kewajiban dalam pengelolaan wilayah kelautan Indonesia berdasarkan hukum internasional. *UNCLOS* 1982 kini telah berjalan selama 36 tahun, tentu sebagai Negara Kepulauan sudah saatnya melakukan evaluasi kebijakan tentang apa saja yang telah dilaksanakan dan belum dilaksanakan dalam rangka memenuhi amanat seperti yang telah dicantumkan dalam *UNCLOS* 1982.

Transportasi merupakan urat nadi perekonomian masyarakat dan bangsa Indonesia. Aktifitas perkembangan transportasi di Indonesia semakin meningkat merupakan dampak dari aktivitas perekonomian dan aktifitas sosial budaya masyarakat. Menurut Noel John Vavasour, angkutan laut adalah salah satu jenis transportasi yang saat ini sangat diperhatikan oleh Pemerintah, karena dipandang memiliki nilai potensial yang sangat tinggi dalam perkembangan sektor ekonomi maupun sektor sosial di Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau. Kerja sama antar negara dalam tukar-menukar teknologi dan perekonomian termasuk dalam hal ekspor impor barang yang sebagian besar melalui jalur laut karena biaya pengangkutan yang jauh lebih murah dibandingkan melalui angkutan udara. Dengan adanya jalur pelayaran, maka akan meningkatkan tingkat perdagangan yang mengacu pada tingkat pertumbuhan ekonomi dari sektor angkutan laut, agar dapat tercapai tentunya harus diimbangi dengan mutu pelayaran yang baik dan seefektif mungkin (Maulana, 2021:2).

Ramainya lalu lintas laut ini memiliki dampak negatif yang sangat merugikan semua pihak dalam dunia pelayaran. Dampak negatif itu adalah

kecelakaan kapal atau dalam kamus pelayaran disebut dengan tubrukan. Tubrukan adalah suatu keadaan darurat yang terjadi karena kapal menabrak kapal lain, benda mengapung dan hal-hal lain yang mengakibatkan kapal menjadi rusak bahkan bisa terjadi kebakaran dan ledakan kapal lain, benda mengapung dan hal-hal lain yang mengakibatkan kapal menjadi rusak bahkan bisa terjadi kebakaran dan ledakan. Kecelakaan diatas kapal yang terjadi yang mengakibatkan banyaknya korban jiwa, sebagai contoh penyebab terjadinya tubukan kapal ketika berlayar melalui jalur pelayaran sempit yung sudah lidak dapat dikendalikan atau dikuasai, kapal tersebut mengalami kondisi atau keadaan darurat. Mengakibatkan terjadinya kerugian yang disebabkan oleh kurangnya penerapan pengamatan yang baik dalam melakukan dinas jaga. Dan juga kurang siapnya perwira jaga menerapkan aturan P2TL atau *COLREG 1972* (Maulana, 2021:2).

International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREG 1972) merupakan sebuah Konvensi internasional yang digagas oleh IMO (*International Maritime Organization*). Dalam bahasa Indonesia *COLREG 1972* biasa dikenal dengan P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan Laut). *COLREG 1972* berlaku pada setiap kapal termasuk kapal perang. Hal ini sejalan dengan fungsi *COLREG 1972* sebagai aturan dan tata cara pencegahan tubrukan di laut. Saat ini *COLREG 1972* telah mengalami 4 kali amandemen yakni tahun 1987,1989,1993, dan 2001. *COLREG 1972* memiliki 41 aturan yang terbagi dalam 6 bagian, yaitu :

1. Part A – *GENERAL*;
2. Part B – *STEERING AND SAILING*;
3. Part C – *LIGHTS AND SHAPES*;

4. Part D – *SOUND AND LIGHT SIGNALS*;
5. Part E – *EXEMPTIONS*;
6. Part F – *VERIFICATION OF COMPLIANCE WITH THE PROVISIONS OF THE CONVENTION*.

COLREG 1972 mengatur tindakan-tindakan awak kapal saat bernavigasi di perairan ramai, sebagai langkah preventif *COLREG 1972* sangatlah penting untuk mencegah tubrukan. Kelalaian dalam menerapkan *COLREG 1972* dapat berakibat buruk pada keselamatan kapal. *COLREG 1972* juga menjadi pertimbangan saat sidang mahkamah pelayaran ketika terjadi kecelakaan karena tubrukan kapal. Bercermin dari hal tersebut, terdapat penelitian dari Hasugian pada 2018 dengan judul “Pemetaan Karakteristik Kecelakaan Kapal di Perairan Indonesia Berdasarkan Investigasi KNKT”. Dari penelitian tersebut diketahui bahwa kecelakaan dikarenakan ‘tubrukan’ di Indonesia persentasenya mencapai 46% dari total kejadian kecelakaan pada periode 2007-2014, dan tubrukan tersebut 100%-nya melibatkan faktor kesalahan manusia (Biasane, 2017: 55).

Selain itu untuk aturan penanda tambahan seperti lampu, siul, dan sosok benda harus dibuat berbeda dari aturan *COLREG 1972* untuk mencegah kekeliruan dalam mengidentifikasi tanda tersebut (contoh lampu-lampu yang digunakan pada kapal perang berbeda dengan kapal niaga). Pembebasan aturan ini dimaksudkan agar tidak mengganggu kapal-kapal dengan fungsi khusus. Contohnya pada kapal induk lampu tiangnya tidak dapat ditempatkan pada sumbu membujur kapal, karena dapat mengganggu fungsi kapal untuk menaikkan dan mendaratkan pesawat.

Sebuah video berdurasi 1 menit 24 detik, yang diunggah di Youtube pada 28 April 2019, merekam insiden saat kapal pengawas perikanan milik pemerintah Vietnam menabrak kapal perang Indonesia, KRI Tjiptadi 381. Dalam video itu, terlihat sejumlah anggota TNI AL di KRI Tjiptadi 381 berang karena ulah kapal Vietnam tersebut. Panglima Koarmada I Laksamana Muda TNI AL, Yudo Margono menyatakan insiden tabrakan Kapal Pengawas Perikanan Vietnam dengan KRI Tjiptadi-381 tersebut benar terjadi. Yudo mengatakan, insiden di Laut Natuna Utara, yang masih masuk Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia, itu terjadi pada pukul 14.45 WIB, Sabtu (27/4/2019). "Kejadian bermula saat KRI Tjiptadi-381 melaksanakan Penegakan Hukum di ZEE Indonesia, tepatnya di Laut Natuna Utara, terhadap Kapal Ikan Asing (KIA) Vietnam BD 979 yang sedang melaksanakan *Ilegal Fishing* (pencurian ikan) dan menangkap KIA Vietnam tersebut. Menurut Panglima Koarmada I Laksamana Muda TNI AL Yudo Margono dalam keterangan resminya pada Minggu (28/4/2019) mengatakan "Namun KIA Vietnam tersebut dikawal oleh Kapal Pengawas Perikanan Vietnam".

Yudo Margono mengatakan kapal pengawas perikanan Vietnam berusaha menghalangi proses penegakan hukum yang dilakukan oleh KRI Tjiptadi-381. Menurut beliau, gangguan dilakukan kapal pengawas perikanan Vietnam dengan menabrak lambung kiri KRI Tjiptadi-38. Padahal, kata Yudo, langkah KRI Tjiptadi-38 sudah benar dan sesuai prosedur karena kejadian pencurian ikan berada di wilayah Indonesia. "Berdasarkan lokasi penangkapan, benar kejadian berada di ZEE Indonesia. Sehingga tindakan penangkapan yang dilaksanakan oleh KRI Tjiptadi-381 adalah sudah benar dan sesuai prosedur," ujar Yudo Margono selaku Panglima Koarmada I Laksamana Muda TNI AL "Namun

pihak Vietnam juga mengklaim bahwa wilayah tersebut merupakan perairan Vietnam” (Nikson, 2009:58).

Kapal Asing Besar Masih Sering Lolos di Perairan Riau, Yudo menegaskan tindakan KRI Tjiptadi-381 juga sudah tepat karena tidak melakukan kontak berlebihan. Selain itu, kata dia kasus ini semestinya diselesaikan secara bilateral antar-negara. Di insiden itu, ada 2 kapal pengawas perikanan Vietnam (KN 264 dan KN 231) mengganggu proses penegakan hukum yang dilakukan KRI Tjiptadi-381. KN 264 dan KN 231 semula bermanuver dengan mendekati Kapal Ikan Asing Vietnam (KIAV) BD 979 dan beberapa kali menabraknya hingga bagian bakatnya rusak. KRI Tjiptadi tak menghiraukan manuver KN 264 dan KN 231 dengan tetap menggiring KIAV BD 979 ke Lanal Ranai. Namun, ternyata KN 264 lalu menabrak lambung kiri KRI Tjiptadi. Sedangkan KN 231 menabrak KIAV BD 979 hingga mengalami kebocoran dan tenggelam. Dua ABK KIAV BD 979 sempat melompat ke laut dan ditolong oleh kapal pengawas perikanan milik Vietnam. Meski demikian, KRI Tjiptadi-381 tetap bisa menangkap 12 anak buah kapal (ABK) KIAV BD 979. "Selanjutnya ke-12 ABK Kapal Vietnam dibawa dan akan diserahkan ke Lanal Ranai guna proses hukum selanjutnya” (Andrian, 2019:20).

Berdasarkan permasalahan pelanggaran sering terjadi wilayah perbatasan laut dan penabrakan kapal oleh negara tetangga maka penulis melakukan sebuah penelitian yang bertujuan untuk mengkaji kasus tersebut dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dengan mengangkat judul : “Penerapan *COLREG* 1972 Terhadap Penabrakan Kapal TNI AL Oleh Kapal Pengawas Perikanan Vietnam Di Wilayah Zee Indonesia Laut Natuna Utara”.

1.2 Identifikasi Masalah

Ada beberapa permasalahan yang penulis ajukan dengan identifikasi masalah, sebagai berikut.

1. Seringnya terjadi pelanggaran lintas batas negara Indonesia di laut Natuna Utara yang dilakukan oleh berbagai negara salah satunya adalah Vietnam.
2. Seringnya terjadi *illegal fishing* atau pencurian ikan di wilayah laut Natuna Utara yang dilakukan oleh berbagai negara salah satunya adalah Vietnam.
3. Kawasan laut natuna utara yang masih menjadi wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia di klaim oleh berbagai negara salah satunya adalah Vietnam.

1.3 Pembatasan Masalah

Penulisan proposal yang berjudul “Penerapan *COLREG* 1972 Terhadap Penabrakan Kapal TNI AL Oleh Kapal Pengawas Perikanan Vietnam Di Wilayah Zee Indonesia Laut Natuna Utara” memfokuskan pokok bahasan mengenai peran konvensi *COLREG* 1972 terhadap penabrakan kapal TNI-AL oleh kapal pengawas perikanan negara Vietnam di laut Natuna Utara. Melalui konvensi *COLREG* 1972 dan *UNCLOS* 1982 akan menjamin sebuah kepastian hukum karena di dalam konvensi *COLREG* 1972 mengatur mengenai tata cara aturan berlayar agar tidak menimbulkan sebuah kecelakaan baik di sengaja maupun tidak disengaja sedangkan di dalam *UNCLOS* 1982 mengatur sebuah regulasi mengenai batas lintas suatu Negara

1.4 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini antara lain:

1. Bagaimana pengaturan hukum terkait laut Natuna Utara?
2. Apa upaya penyelesaian hukum internasional yang dilakukan oleh pihak Indonesia terhadap kasus penabrakan kapal TNI AL oleh kapal pengawas perikanan Vietnam ?

1.5 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini antara lain:

1.5.1 Tujuan umum

- a. Untuk menambah pemahaman pembaca mengenai peranan hukum di wilayah Laut Natuna Utara.
- b. Untuk menganalisa dan mengetahui penyelesaian hukum apa saja yang dilakukan oleh pihak Indonesia terhadap kasus penabrakan kapal TNI AL oleh kapal pengawas perikanan Vietnam.

1.5.2 Tujuan khusus

- a. Untuk mengetahui dan mengkaji pengaturan hukum terkait laut natuna utara dalam perspektif hukum internasional dan hukum nasional.
- b. Untuk mengetahui dan mengkaji tindakan penyelesaian internasional apa saja yang dilakukan oleh Indonesia terhadap kasus penabrakan kapal TNI AL oleh kapal pengawas perikanan Vietnam.

1.6 Manfaat Penelitian

1.6.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini banyak merujuk pada berbagai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dengan harapan penelitian ini dapat memberikan kontribusi pemikiran berdasarkan olah pikir terhadap kepustakaan. Sehingga, hasil olah pikir dalam tulisan ini patut dipertimbangkan menjadi sebuah acuan karya tulis.

1.6.2 Manfaat Praktis

a. Bagi Pemerintah

Melalui penelitian ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi ilmiah agar pemerintah bisa memaksimalkan dan berfokus pada penjagaan dan pengawasan batas-batas laut negara melalui aparat negara yaitu TNI-AL dan melakukan tindak tegas terhadap negara tetangga yang melakukan pelanggaran batas wilayah sehingga diharapkan tidak terjadi lagi pelanggaran batas wilayah oleh negara tetangga yang tentunya dapat mengakibatkan kerugian besar terhadap negara RI.

b. Bagi masyarakat

Melalui penelitian ini, diharapkan masyarakat mampu untuk memahami peran serta dari pemerintah dan aparat negara yaitu TNI AL dalam menjaga wilayah kedaulatan RI khususnya di perbatasan laut yang rawan terjadi *illegal fishing* oleh negara tetangga dan mampu memahami batas-batas wilayah kedaulatan RI sehingga tidak terjadi pelanggaran batas- batas wilayah negara.

c. Bagi Mahasiswa dan Kaum Akademisi

Melalui penelitian ini, diharapkan mampu menambah wawasan terkait dengan penyusunan suatu karya ilmiah serta menumbuhkan sikap kritis dalam upaya bela negara dalam menjaga wilayah NKRI serta ikut serta dalam mendukung peran pemerintah dan aparat negara khususnya TNI-AL dalam melaksanakan tugas demi menjaga wilayah kedaulatan NKRI di perbatasan laut.

