

Incursions into Territorial Waters: Violations of Innocent Passage by Foreign Autonomous Underwater Vehicles (A Case Study on Indonesia's Territorial Waters)

Pelanggaran Lintas Damai (Innocent Passage) Indonesia oleh Negara Lain dengan Menggunakan Autonomous Underwater Vehicle (AUV)

Surya Anom^{1*}, Ahmad Lanang Citrawan²

¹ Faculty of Law, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Banten, Indonesia

² Faculty of Law, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Banten, Indonesia

* Corresponding author: suryaanom@untirta.ac.id

Abstract

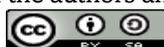
Based on AIS (Automatic Identification System) monitoring, some time ago some violations occurred in Indonesian waters. The violation of entering the territory of the State of Indonesia, especially in the sea area using a sea glider or AUV, was carried out by Chinese-flagged ships without permission from the Government of Indonesia, such as the Xiang Yang Hong 03, Xiang Yang Hong 19, Xiang Yang Hong 01, and Yuan Wang 6. Alleged drones or AUVs that enter Indonesia's sovereign territory belong to China because the AUV findings are written China Shenyang Institute of Automation, Chinese Academy of Sciences. The cross-peaceful violations committed by the Chinese State using the AUV were carried out many times, so the Indonesian Government has protested through the Ministry of Foreign Affairs, but until now it has not received a response from the Chinese State. The research method uses normative juridical, which analyzes the literature on primary data in the form of authoritative legal materials and secondary legal materials in the form of legal publications. This paper will use a statutory approach to see the consistency and compatibility between one law and another. Furthermore, it is analyzed using a descriptive method.

Keywords

Right of Innocent Passage, Autonomous Underwater Vehicles, UNCLOS



Copyrights © 2024 Author(s) and published by the Faculty of Law, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Banten, Indonesia. All works published in the **Yustisia Tirtayasa** are licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License. All writings published in this journal are personal views of the authors and do not represent the views of this journal and the author's affiliated institutions.



Abstrak

Berdasarkan pemantauan AIS (Automatic Identification System) pada beberapa waktu yang lalu telah terjadi pelanggaran yang terjadi Perairan Indonesia. Pelanggaran memasuki wilayah Negara Indonesia itu khususnya pada wilayah laut dengan menggunakan seaglider atau AUV dilakukan oleh kapal berbendera Tiongkok tanpa melalui perizin Pemerintah Indonesia, yaitu Xiang Yang Hong 03, Xiang Yang Hong 19, Xiang Yang Hong 01, dan Yuan Wang 6. Dugaan drone atau AUV yang masuk ke wilayah kedaulatan Indonesia adalah milik China karena dari temuan AUV itu tertulis China Shenyang Institute of Automation, Chinese Academy of Sciences. Pelanggaran lintas damai yang dilakukan oleh Negara Tiongkok dengan menggunakan AUV tersebut dilakukan berkaki-kali, sehingga Pemerintah Indonesia telah melakukan protes melalui Kementerian Luar Negeri, namun sampai saat ini belum mendapatkan respon dari Negara Tiongkok. Metode penelitian menggunakan yuridis normatif, yang menganalisis kepustakaan terhadap data primer yang berupa bahan hukum yang bersifat autoritatif dan bahan hukum sekunder berupa publikasi hukum. Dalam penulisan ini akan menggunakan pendekatan perundang-undangan untuk melihat konsistensi dan kesesuaian antara satu undang-undang dengan undang-undang lainnya. Selanjutnya dianalisa dengan menggunakan metode deskriptif.

Kata Kunci

Lintas Damai, Autonomous Underwater Vehicle, UNLCOS

HOW TO CITE:

Surya Anom, Ahmad Lanang Citrawan, *Incursions into Territorial Waters: Violations of Innocent Passage by Foreign Autonomous Underwater Vehicles (A Case Study on Indonesia's Territorial Waters)*, *Yustisia Tirtayasa: Jurnal Tugas Akhir*, Vol.4 No.1, March, 2024, hlm.19-35

Pendahuluan

Konsekuensi Indonesia sebagai Negara Kepulauan menurut Etty R Agoes adalah mengintegrasikan ketentuan-ketentuan UNCLOS 1982 kedalam hukum nasional Indonesia seperti dalam hal administrasi, kebijakan dan kerjasama dengan Negara lain.¹ Dalam menghadapi tantangan, perkembangan dan kemajuan teknologi saat ini yang sangat cepat yang juga menyebabkan ketentuan didalam UNCLOS 1982 belum mengatur secara eksplisit seperti penggunaan AUV (*Autonomous Underwater Vehicle*) atau *seaglider*.

Bahwa AUV atau *seaglider* merupakan kendaraan tanpa awak yang dapat bergerak dibawah air yang digunakan untuk mengumpulkan data oseanografi seperti suhu, kadar garam dan kondisi laut. AUV Memiliki sayap atau sirip untuk membantu pergerakannya dan memiliki desain torpedo. Alat ini tidak memiliki mesin dan baling-baling, akan tetapi bekerja dengan system pompa untuk mengubah daya apung untuk bergerak di dalam air. Saat bergerak naik turun, siripnya akan mencuat dan memuat gaya angkat supaya dapat terdorong kedepan. Alat ini dapat bertahan dalam jangka waktu yang lama di laut.²

Penggunaan AUV dapat digunakan oleh suatu Negara untuk melakukan pemantauan dan mengumpulkan data terkait keadaan laut dan sumber daya yang ada didalamnya, namun kadang menggunakan AUV ini dengan cara melanggar hukum yang berlaku. Seperti beberapa waktu lalu pernah terjadi pada wilayah perairan kedaulatan Indonesia, berdasarkan pemantauan AIS (*Automatic Identification System*) pada beberapa waktu yang lalu telah terjadi pelanggaran yang memasuki wilayah Negara Indonesia dilakukan oleh kapal berbendera Tiongkok tanpa izin dari Pemerintah Indonesia.³ Dugaan drone atau AUV yang masuk ke wilayah kedaulatan Indonesia adalah milik China karena dari temuan AUV itu tertulis *China Shenyang Institute of Automation, Chinese Academy of Sciences*.

Berdasarkan peristiwa tersebut diatas tentunya menimbulkan protes dari datang dari pemerintah Indoneisa dan juga dari ahli hukum internasional, seperti. menurut Hikmahanto Juwana yang menyatakan bahwa Kementerian Luar Negeri Indoneisa harus menyampaikan protes diplomatik yang keras terhadap negara tersebut dan bila perlu tindakan tegas lainnya.⁴ Hal inipun sejalan dengan pendapat wakil Ketua DRP RI Aziz Syamsudin bahwa Kementrian Luar Negeri harus mulai berkoordinasi dengan TNI untuk

¹ Etty R Agoes menyebutkan; 1. Pengintegrasian ketentuan-ketentuan hukum laut internasional kedalam peraturan perundang-undangan nasional; 2.Penerapan ketentuan-ketentuan tersebut melalui administrasi pemerintahan; 3.Penetapan kebijakan pengelolaan laut secara terintegrasi; dan 4. Kerja sama dengan negara-negara lain dalam pelaksanaannya. Dalam Suparman A. Diraputra, "*Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Tentang Zona Tambahan*" Pusat Perencanaan Pembangunan Hukum Nasional Badan Pembinaan Hukum Nasional, Jakarta. 2014. Hlm 2

² Menurut data IOJI yang terindikasi melakukan pelanggaran adalah Kapal Xiang Yang Hong 03, Xiang Yang Hong 19, Xiang Yang Hong 01, dan Yuan Wang 6. Dalam Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI). *Dugaan Pelanggaran Kedaulatan Dan Hak Berdaulat Indonesia Oleh Kapal-Kapal Riset Tiongkok*. Jakarta. IOJI. 2021 hlm 4.

³ Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI). *Dugaan Pelanggaran Kedaulatan Dan Hak Berdaulat Indonesia Oleh Kapal-Kapal Tiongkok*. Jakarta. IOJI. 2021. Hlm 2.

⁴ <https://nasional.tempo.co/read/1419512/kemenlu-diminta-kirim-protes-keras-ke-negara-pemilik-drone-bawah-laut-dikases-pada-tanggal-2-maret-2023>.

mengambil langkah berkaitan dengan penemuan drone laut yang bisa jadi sebagai bagian kegiatan mata-mata di wilayah perairan Indonesia.⁵

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, bahwa setiap kapal berhak melintas di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI), Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia. Dengan demikian setiap kapal asing harus memiliki izin dari pemerintah saat melakukan kegiatan kelautan di Indonesia. Bila tidak memiliki izin, mereka saat melintas harus secara terus menerus dan cepat (*continuous and expeditious*) serta wajib mengaktifkan AIS selama melakukan perlintasan di laut Indonesia. Sebagaimana hal itu diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis Bagi Kapal Yang Berlayar di Wilayah Perairan Indonesia.

Setiap kapal yang berlayar atau terbang di atasnya pada wilayah harus mendapatkan izin dan persetujuan. Hukum yang berlakunya sama dengan hukum yang berlaku didaratan artinya setiap kapal yang memasuki perairan pedalaman maka berlaku hukum nasional. Penerapan hukum atau yurisdiksi yang dimiliki oleh setiap Negara dibatasi oleh ketentuan aturan umum dari hukum internasional diantaranya nondiskriminasi dan larangan penyalahgunaan hak.⁶ Hal ini sesuai dengan Bahwa UNCLOS 1982 memberikan hak kepada negara pantai untuk mengambil tindakan yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran dari kapal asing di perairan pedalaman.

Pengaturan tentang kegiatan yang khusus mengatur penelitian dibidang kelautan dan didalamnya masih cukup minim di Indoensia serta alat-alat pendukung dibidang kelautan seperti *seaglide* atau AUV. Saat ini pengaturan terhadap kapal-kapal yang melalui laut Indonesia secara khusus ditindak dengan menggunakan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, namun masih belum mengatur tentang bentuk, jenis dan perizinan dilaut, sehingga pelanggaran terhadap kedaulatan Indonesia oleh Negara lain melalui masuknya kapal-kapal yang tanpa izin sering terjadi.

Metode

Metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah jenis metode penelitian hukum (yuridis) normatif, Penelitian hukum normatif meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma. Sistem norma yang dimaksud adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundangan, putusan pengadilan, perjanjian serta doktrin (ajaran). Dalam hal ini ketentuan hukum yang menjadi kajian adalah hukum nasional dan hukum internasional yang mengatur kapal-kapal riset yang melakukan pelanggaran dengan

⁵ <https://www.cirebonraya.com/nasional/pr-4373111438/Drone-Pengintai-China-DPR-Minta-Pemerintah-Protes-Keras-ke-China> dikases pada tanggal 2 oktober 2022.

⁶ Sigit Sutadi Nugroho. *Implementasi Ketentuan Pasal 50 UNCLOS Di Wilayah Negara Kepulauan (Implementation of Article 50 UNCLOS on Archipelagic States)*. Jurnal RechtsVinding, Vol. 8 No. 2, Agustus 2019 hlm. 295.

menggunakan *seaglider* atau *Autonomous Underwater Vehicle* (AUV) di wilayah laut Indonesia yang melanggar lintas damai.

Diskusi

A. Hak Lintas Damai dan Pengaturannya

Pada Pasal 19 ayat (1) UNCLOS 1982 bahwa lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya. Ketentuan tersebut menegaskan bahwa adanya hak bagi setiap kapal yang berasal dari negara pantai maupun tidak berpantai yang melalui laut territorial Negara lain selama tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai. Dari pasal ini dapat dilihat bahwa pada suatu keadaan tertentu ketika pelaksanaan lintas damai, dapat terjadi hal-hal yang dapat merugikan negara pantai.

Negara pantai dapat membuat peraturan berkaitan pengaturan lintas damai melalui laut territorial, sebagaimana disebutkan dalam pasal 21 ayat (1) UNCLOS 1982. Untuk menciptakan keselamatan dalam pelayaran atau meminimalisir kecelakaan dilaut, maka setiap kapal asing wajib menggunakan hak lintas yang telah ditetapkan dengan skema pemisah yang tercantum pada peta yang telah diumumkan oleh pemerintah. Hal ini sesuai pula dengan Pasal 53 ayat (1) bahwa suatu Negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus dan langsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut territorial yang berdampingan dengannya.

Perlindungan kapal asing dipandang mengganggu perdamaian, ketertiban dan ketentraman negara pantai, apabila kapal asing pada wilayah laut territorial melakukan kegiatan seperti mengambil atau mengumpulkan informasi dengan tujuan spionase atau riset yang merugikan pertahanan dan keamanan suatu negara pantai.⁷ Negara kepulauan wajib menghormati hak lintas damai kapal asing untuk melintasi perairan kepulauannya dan negara kepulauan dapat menentukan batas bagi perairan pedalaman untuk memberikan batasan untuk kapal asing yang melintas.

Menurut I Wayan. Phartiana, Negara pantai berkewajiban dalam membuat peraturan dalam hal pelaksanaan hak lintas damai, seperti tidak menerapkan peraturan perundang-undangan yang secara praktis mengakibatkan terjadi penolakan ataupun pengurangan hak lintas damai yang dinikmati oleh kapal-kapal asing dan tidak menerapkan peraturan yang bersifat diskriminatif, baik secara formal ataupun secara nyata terhadap kapal negara manapun, ataupun terhadap kapal-kapal yang mengangkut muatan ke dan dari Negara manapun, atau atas nama Negara manapun. Kemudian Negara pantai dalam hal ini

⁷ Monica Carolina Ingke. *Pengaturan Hukum Hak Lintas Damai Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 dan Implementasinya di Indonesia*. Jurnal *Lex et Societatis*, Vol. V/No. 5/Jul/2017, hlm 53

memiliki hak untuk melindungi wilayah perairannya dari tindakan yang tidak damai dari kapal asing.⁸

1. Aturan Bagi Kapal Bukan Untuk Tujuan Komersial

Menurut Pasal 29 UNCLOS 1982 bahwa kapal perang ialah suatu kapal milik angkatan bersenjata suatu negara dengan tanda-tanda bagian luar yang menunjukkan kebangsaan kapal tersebut. Untuk maksud Konvensi ini “kapal perang” berarti suatu kapal yang dimiliki oleh angkatan bersenjata suatu Negara yang memakai tanda luar yang menunjukkan ciri khusus kebangsaan kapal tersebut, di bawah komando seorang perwira yang diangkat untuk itu oleh Pemerintah Negaranya dan yang namanya terdapat di dalam daftar dinas militer yang tepat atau daftar serupa, dan yang diawaki oleh awak kapal yang tunduk pada disiplin angkatan bersenjata reguler.”

Jika kapal perang asing yang berlayar di laut teritorial berdasarkan hak lintas damai ternyata tidak menaati atau mengabaikan peraturan perundang-undangan negara pantai mengenai pelayaran di laut teritorial serta mengabaikan permintaan negara pantai, maka negara pantai dapat meminta kapal perang itu untuk segera meninggalkan laut teritorialnya. Hal ini dapat dipahami bahwa setiap kapal perang asing yang memasuki laut teritorial suatu negara harus memperhatikan ketentuan-ketentuan hukum internasional yang berlaku, juga harus mentaati peraturan-peraturan nasional dari negara pantai itu sendiri.

2. Yuridiksi Atas Kapal Asing

Negara pantai hanya dapat melaksanakan yurisdiksi pidananya untuk menangkap atau menyelidiki masalah yang berkaitan dengan tindak pidana yang dilakukan atas kapal dalam situasi tertentu. sebagaimana disebutkan dalam pasal 27 UNCLOS 1982,⁹

- a. Apabila akibat kejahatan itu dirasakan di Negara pantai;
- b. Apabila kejahatan itu termasuk jenis yang mengganggu kedamaian Negara tersebut atau ketertiban laut wilayah;
- c. Apabila telah diminta bantuan penguasa setempat oleh nakhoda kapal oleh wakil diplomatik atau pejabat konsuler Negara bendera; atau
- d. Apabila tindakan demikian diperlukan untuk menumpas perdagangan gelap narkotika atau bahan psychotropis.

Indonesia telah menetapkan garis pangkal lurus kepulauan sehingga menjadi bagian kedaulatan Republik Indonesia. Perairan kepulauan yang dulunya merupakan bagian dari laut lepas, sekarang menjadi bagian dari kedaulatan Indonesia, sehingga Indonesia harus dengan benar-benar memanfaatkan kekayaan sumber daya alam di laut tersebut. Dalam hal ini Indonesia tetap harus menghormati perjanjian-perjanjian yang telah terjadi dengan negara-negara tetangga yang sudah ada sebelumnya, menghormati hak penangkapan ikan

⁸ Pasal 25 UNCLOS 1982

⁹ Malcolm N Shaw. *Hukum Internasional*. Bandung: Nusa Media, Cetakan pertama. 2013. Hlm 560

tradisional yang dilakukan oleh Negara tetangga, sebagai contoh Indonesia telah melakukan perjanjian bilateral dengan Malaysia mengenai hak perikanan tradisional. Indonesia juga harus menghormati perjanjian mengenai kabel-kabel bawah laut dan menghormati hak lintas damai untuk semua kapal asing (*rights of innocent passage*).

Pemerintah Indonesia sebagai Negara pantai berupaya untuk memperhatikan keselamatan pelayaran atas kapal asing saat melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorialnya atau melalui selat. Bahwa selat merupakan bagian dari laut lepas yang berfungsi sebagai jalur pelayaran internasional, dalam perkembangannya merupakan bagian dari laut teritorial sebagai jalur pelayaran internasional. Setiap Negara yang memiliki selat untuk pelayaran internasional berhak membuat peraturan berkaitan dengan lintas laut melalui selat tersebut dalam hal, yaitu:¹⁰

1. Keselamatan untuk pelayaran dan pengaturan lalu lintas;
2. Pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran;
3. Pencegahan penangkapan ikan, termasuk penyimpanan alat penangkapan ikan.

Sebagai Negara yang taat pada konvensi, Indonesia telah menetapkan ketentuan hukum nasional untuk mengatur hal tersebut seperti Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, dimana pada Pasal 11 ayat 1 menyatakan bahwa kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan. Kemudian dalam Peraturan Pemerintah No.36 Tahun 2002 tentang hak dan kewajiban negara asing dalam melaksanakan lintas damai melalui perairan Indonesia menyebutkan bahwa kapal-kapal asing melalui perairan Indonesia dijamin selama tidak merugikan keamanan dan keselamatan Negara.

Bahwa hak lintas damai (*the right of innocent passage*) kapal-kapal asing merupakan bagian yang tidak terpisahkan (*integral part*), dan sebagai konsekuensi dari konsepsi nusantara atau negara kepulauan yang mempunyai wilayah perairan yang luas.¹¹ Hak lintas damai di perairan kepulauan yang merupakan suatu konsep baru oleh UNCLOS 1982. Selanjutnya Indonesia merincikan keperluan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia dalam Pasal 11 ayat 2 Undang-Undang No. 6 tahun 1996, yaitu melintasi laut tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlubuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman atau berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlubuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.

Dalam pasal 3 Undang-Undang No. 6 tahun 1996 disebutkan bahwa, wilayah perairan Indonesia dibagi tiga bagian yaitu laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Peraturan itu telah mengandung ketentuan yang sesuai dengan UNCLOS 1982 yaitu bahwa kapal asing menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan

¹⁰ P. Joko Subagyo. *Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta, Cetakan keempat. 2009. Hlm 61-62

¹¹ Didik Mohamad Sodik. *Hukum Laut Indonesia dan pengaturannya di Indonesia* Bandung: Refika Aditama, Cetakan kedua. 2014. hal.69

kepulauan Indonesia untuk keperluan melintasi laut tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah ditempat berlabuh ditengah laut.¹²

B. Pelanggaran Hak Lintas (Kedaulatan) Oleh AUV Asing

Dalam penelitian ini Negara yang diduga telah melakukan pelanggaran hak lintas damai Indonesia dengan menggunakan AUV adalah Negara China. Dalam beberapa laporan, pembahasan dan pemantauan bahwa AUV yang berasal dari Negara China telah melakukan beberapa kali pelanggaran dengan AUV yang berbeda-beda. Berdasarkan pemantauan AIS (*Automatic Identification System*) ditemukan fakta-fakta bahwa terdapat kapal riset berbendera Tiongkok yang memasuki Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEE), Laut Teritorial (LT) dan Perairan Kepulauan (PK) Indonesia dan diduga melakukan kegiatan riset tanpa izin dari Pemerintah Indonesia. Kapal-kapal tersebut adalah Xiang Yang Hong 03, Xiang Yang Hong 01, Xiang Yang Hong 19 dan YuanWang, yang memasuki wilayah Indonesia.

Kapal-kapal tersebut diatas sebagai pemandu atau pengedali (*control*) dari AUV atau *seaglider* yang digunakan untuk melakukan riset diperairan Indonesia secara illegal (tanpa izi), adapun beberapa lintasan dan bukti dari pelanggaran oleh kapal-kapal tersebut, diantaranya :

1. Kapal Xiang Yang Hong 03

Berdasarkan deteksi AIS kapal riset berbendera Tiongkok bernama Xiang Yang Hong 03, ditemukan fakta bahwa kapal ini melintasi ZEE, Laut Teritorial, dan Perairan Kepulauan Indonesia dengan cara mematikan transmitter AIS sebanyak 3 (tiga) kali. Kapal ini terdeteksi melintas dari arah Laut Natuna Utara menuju ke Selat Sunda. Pemilik kapal Xiang Yang Hong 03 ini adalah *The Third of Institute of Oceanograph*.



Gambar 1.0
Kapal Xiang Yang Hong 03

¹² I Wayan. Phartiana *Op Cit.* Hlm 337

Adapun rincian tidak terdeteksinya AIS dari kapal Xiang Yang Hong 03 disebutkan dalam tabel dibawah ini:

| No | Waktu AIS Tidak Terdeteksi | Waktu AIS Terdeteksi Kembali | Durasi | Lokasi | Kecepatan Rata-Rata |
|----|----------------------------|------------------------------|-------------|-------------------|---------------------|
| 1. | 9 Jan 2021 (20:10 WIB) | 11 Jan 2021 (08:35 WIB) | +/- 36 jam | Laut Natuna Utara | +/- 8 knot |
| 2. | 11 Jan 2021 (13:27 WIB) | 11 Jan 2021 (17:07 WIB) | +/- 3,5 jam | Selat Kalimantan | +/- 9 knot |
| 3. | 11 Jan 2021 (18:23 WIB) | 12 Jan 2021 (06:53 WIB) | +/- 12 jam | Laut Jawa | +/- 9 knot |

Tabel 1.0

Data di olah *Indonesia Ocean Justice Initiative* (IOJI Indonesia)



Gambar 2.0

Lintasan Kapal Xiang Yang Hong 03 Memasuki Wilayah Indonesia

Perkiraan kecepatan rata-rata ketika kapal Xiang Yang Hong 03 tidak terdeteksi AIS adalah 8 sampai dengan 9 knot. Ketika AIS-nya terdeteksi dan melintas normal, kecepatan kapal adalah sekitar 11 knot. Sepuluh hari setelah perlintasan kapal Xiang Yang Hong 03, tepatnya tanggal 19 Januari 2021, masyarakat kepulauan Anambas, menemukan sebuah perangkat alat sensor-mengapung (*float*) penelitian bawah laut dengan ciri-ciri berbentuk tabung lonjong berwarna biru, memiliki baling-baling dan memiliki tanda bertuliskan aksara Cina. Penggunaan sensor akustik sering kali digunakan untuk tujuan penelitian eksplorasi tambang minyak, estimasi biota laut, kontur dasar laut. Tapi belum dapat disimpulkan secara pasti apakah penemuan alat sensor-mengapung (*float*) ini berkaitan dengan perlintasan kapal Xiang Yang Hong 03. Namun, lokasi dan waktu kejadian penemuannya tidak jauh dengan waktu dan kejadian perlintasan dari kapal Xiang Yang Hong 03.

2. Kapal Xiang Yang Hong 01

Kapal Xiang Yang Hong 01 merupakan kapal riset yang berasal dari Cina yang pernah terdeteksi memasuki wilayah ZEE, Laut Teritorial, dan Perairan Kepulauan Indonesia dengan mematikan transmitter AIS pada bulan Desember 2020.



Gambar 3.0
Kapal Xiang Yang Hong 01

Rincian tidak terdeteksinya AIS dari kapal Xiang Yang Hong 01 disebutkan dalam tabel dibawah ini:

| No | Waktu AIS Tidak Terdeteksi | Waktu AIS Terdeteksi Kembali | Durasi | Lokasi |
|----|-------------------------------|-------------------------------|--------|---|
| 1. | 22 Desember 2020 04:43 UTC | 25 Desember 2020 18.36 UTC | 3 hari | Laut Cina Selatan, Laut Natuna Utara |

Tabel 2.0

AIS dari Kapal Xiang Yang Hong 01 yang Dinonaktifkan
Data di olah *Indonesia Ocean Justice Initiative* (IOJI Indonesia)

Penemuan AUV atau seaglider di wilayah perairan Indonesia telah terjadi setidaknya tiga kali. AUV atau Seaglider tersebut ditemukan oleh masyarakat lokal di beberapa lokasi yaitu di Kepulauan Riau pada Maret 2019, Masalembo pada Januari 2020 dan Kepulauan Selayar pada Desember 2020.



Gambar 4.0

Lintasan Kapal Xiang Yang Hong 01 Memasuki Wilayah Indonesia

3. Kapal Xiang Yang Hong 19

Bahwa Kapal Xiang Yang Hong 19 merupakan kapal riset yang berasal dari Cina yang pernah terdeteksi memasuki wilayah ZEE, Laut Teritorial, dan Perairan Kepulauan Indonesia dengan mematikan transmitter AIS pada bulan Maret 2020.



Gambar 5.0
Kapal Xiang Yang Hong 19

Rincian tidak terdeteksinya AIS dari kapal Xiang Yang Hong 19 disebutkan dalam tabel dibawah ini:

| No | Waktu AIS Tidak Terdeteksi | Waktu AIS Terdeteksi Kembali | Durasi | Lokasi |
|----|----------------------------|------------------------------|--------|---|
| 1. | 19 Maret 2020 05:02 UTC | 24 Maret 2020 00.41 UTC | 5 hari | Laut Natuna Utara Laut Cina Selatan, |

Tabel 3.0

AIS dari Kapal Xiang Yang Hong 19 yang Dinonaktifkan
Data di olah *Indonesia Ocean Justice Initiative* (IOJI Indonesia)



Gambar 6.0
Lintasan Kapal Xiang Yang Hong 19 Memasuki Wilayah Indonesia

4. Kapal Yuan Wang 6

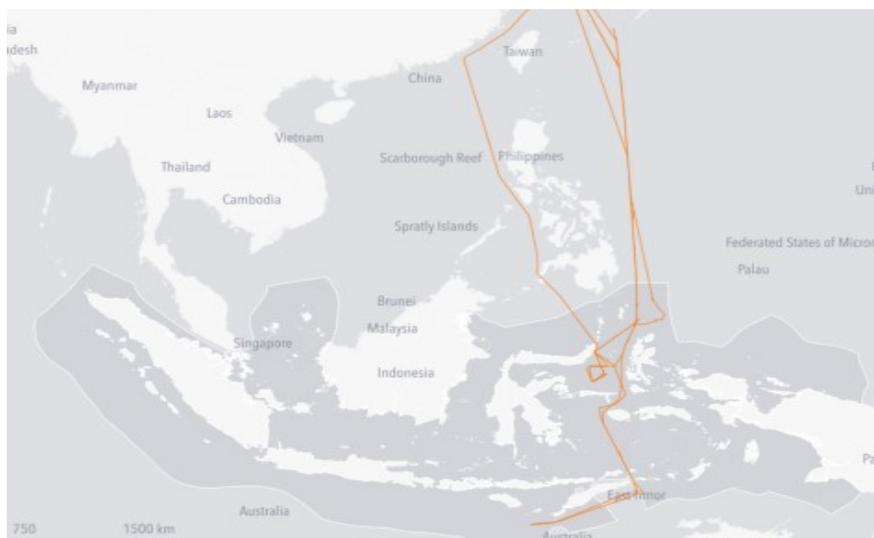
Kapal berdasarkan data tahun 2018, Kapal riset Tiongkok bernama Yuan Wang 6, yang besarnya 4 kali lipat dari kapal Xiang Yang Hong, juga pernah melintasi Zona Ekonomi eksklusif Indonesia, Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia. Kapal riset Yuan Wang 6 merupakan kapal riset yang mampu mengendalikan satelit dan roket Tiongkok.



Gambar 7.0
Kapal Yuan Wang 6

Kapal Yuan Wang 6 berada di Perairan Kepulauan Indonesia, secara spesifik di wilayah Alur Laut kepulauan Indonesia (ALKI-III) yaitu antara Pulau Sulawesi dan Maluku Utara (disebelah utara) sampai keselatan Pulau Nusa Tenggara (disebelah selatan). Kapal ini berada di area tersebut selama 4 (empat) bulan yaitu dari bulan Januari 2018 sampai dengan April 2018.

Pergerakan kapal Yuan Wang 6 khususnya pada periode tanggal 8 sampai dengan tanggal 12 Januari 2018 dan tanggal 23 sampai dengan tanggal 26 Maret 2018 di Laut Maluku. Kapal Yuan Wang 6, pada kedua periode waktu tersebut, melakukan pergerakan dengan lintasan yang “bolak-balik” dari satu titik ke titik lain secara berulang. Pola pergerakan ini adalah pola pergerakan kapal survey ketika melakukan penelitian dilaut.



Gambar 8.0
Lintasan Kapal Kapal Yuan Wang 6 Memasuki Wilayah Indonesia

5. Analisa Hukum Atas Pelanggaran AUV Asing

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS 1982 dan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, kewajiban yang harus dipatuhi oleh kapal asing saat melintas ZEE, Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia antara lain:

- a. Dalam perlintasannya, baik di ZEE, Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan, kapal asing dilarang melakukan kegiatan riset kelautan tanpa izin tertulis dari Pemerintah Indonesia;
- b. Kapal harus melintas secara terus menerus (tanpa berhenti) dan cepat (*continuous and expeditious*) di Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia;
- c. Kapal wajib mengaktifkan AIS selama melintas di Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia;

Mengenai ketiga kewajiban tersebut maka ada ketentuan dalam UNCLOS 1982 sebagai Hukum Internasional dan dalam Hukum Nasional yang menatur tentang pengaturan kapal Negara asing yang melakukan riset dan memasuki wilayah perairan Indonesia dengan masuk lewat lintas damai. Bahwa riset kelautan berdasarkan UNCLOS 1982 Izin tertulis dari Negara pantai wajib didapatkan sebelum pelaksanaan kegiatan riset, sebagai berikut:

- 1) Pasal 245 UNCLOS yang mengatur tentang Penelitian Kelautan di Laut Teritorial, menyebutkan bahwa:

“Coastal States, in the exercise of their sovereignty, have the exclusive right to regulate, authorize and conduct marine scientific research in their territorial sea. Marine scientific research there in shall be conducted only with the express consent of and under the conditions set forth by the coastal State.”
- 2) Pasal 246 ayat (1) dan (2) UNCLOS 1982 yang mengatur tentang Penelitian Kelautan di Zona Ekonomi Eksklusif. Menyebutkan bahwa :
 - (1) *Coastal States, in the exercise of their jurisdiction, have the right to regulate, authorize and conduct marine scientific research in their exclusive economic zone and on their continental shelf in accordance with the relevant provisions of this Convention.*
 - (2) *Marine scientific research in the exclusive economic zone and on the continental shelf shall be conducted with the consent of the coastal State.”*

Berkaitan dengan AIS (*Automatic Identification System*) merupakan salah satu perangkat keselamatan pelayaran yang diatur dalam BAB V Bagian 19 sub-bagian 2 dari Konvensi SOLAS (*Safety of Life at Sea*). Konvensi SOLAS mewajibkan kapal dengan kriteria tertentu wajib untuk memasang AIS dan mengaktifkannya selama berlayar. Penegakan hukum pidana terhadap kapal asing dapat dilakukan jika perbuatan kapal tersebut berdampak bagi Negara pantai atau jika perbuatan kapal tersebut mengganggu keamanan dari Negara yang perairannya dilintasi, seperti mengaktifkan AIS dalam perlintasan merupakan hal yang

berdampak serius bagi keselamatan pelayaran di ALKI karena dapat mengakibatkan tabrakan antar kapal yang akan mengakibatkan hilangnya nyawa atau pencemaran laut.

Selain itu, tidak terpantaunya kapal akibat tidak aktifnya AIS mengakibatkan tidak dapat diketahui apakah kapal dimaksud hanya melintas atau melakukan kegiatan lain yang dilarang, misalnya kegiatan riset kelautan. Kegiatan riset kelautan oleh kapal asing yang tidak memiliki izin dari pemerintah merupakan perbuatan yang dapat digolongkan sebagai perbuatan yang mengganggu keamanan sebuah negara.

Pada Pasal 19 UNCLOS 1982 mengategorikan kegiatan riset tanpa izin sebagai perlintasan yang tidak damai. Dampak yang timbul dari kegiatan riset tanpa izin ini bisa menjadi fatal bagi keamanan sebuah Negara bergantung pada data dan informasi apa yang berhasil dikumpulkan dari kegiatan riset tersebut.

Oleh karena itu, berdasarkan Pasal 27 UNCLOS 1982, Pemerintah RI berhak untuk menggunakan kewenangan penegakan hukum pidananya pada kapal-kapal riset asing yang dalam perlintasannya mematikan AIS dan melakukan riset tanpa izin dari Pemerintah Indonesia. Berdasarkan Pasal 75 ayat (2) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi. Menyatakan bahwa "Penelitian dapat dilakukan oleh Kelembagaan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Asing dan/atau orang asing dengan syarat wajib memperoleh izin dari Pemerintah Pusat, dalam hal ini Menteri Riset dan Teknologi".

Dalam proses pemberian izin penelitian, komisi etik akan melakukan kelayakan etik sesuai dengan Pasal 39 ayat (4) Undang Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi. Kemudian, Pasal 2 ayat (3) jo. Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 2006 tentang Perizinan Melakukan Kegiatan Penelitian dan Pengembangan Bagi Perguruan Tinggi Asing, Lembaga Penelitian dan Pengembangan Asing, Badan Usaha Asing, dan Orang Asing mengatur bahwa Menteri Riset dan Teknologi mengkoordinasikan penilaian atas objek perizinan dan sifat kerugian yang dapat ditimbulkan dari kegiatan penelitian dengan memperhatikan dan mempertimbangkan, antarlain: kemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi, hubungan luar negeri, kelestarian lingkungan hidup, politik, pertahanan, keamanan, sosial, budaya, agama dan ekonomi.

Dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, menyebutkan bahwa Kelembagaan ilmu pengetahuan dan teknologi asing meliputi:

- 1) Lembaga penelitian dan pengembangan asing;
- 2) Lembaga pengkajian dan penerapan asing;
- 3) Perguruan tinggi asing;
- 4) Badan usaha asing;
- 5) Organisasi nirlaba asing.

Kapal Xiang Yang Hong 03, Xiang Yang Hong 01, dan Xiang Yang Hong 19 masing-masing dimiliki oleh *Third of Institute of Oceanography, First of Institute of Oceanography* dan *East China Sea Branch of the State Oceanic Administration* yaitu lembaga penelitian yang

berada dibawah Kementerian Sumber Daya Alam Tiongkok yang bertujuan memberikan dukungan teknis untuk pengelolaan kelautan, pelayanan publik, dan pengembangan ekonomi kelautan dengan terlibat dalam penelitian kelautan dasar, terapan penelitian, dan penelitian teknologi tinggi.

Sementara, kapal Yuan Wang 6 dimiliki oleh Angkatan Laut Tiongkok (*People's Liberation Army Navy*). Keempat lembaga ini masuk kedalam kategori kelembagaan ilmu pengetahuan dan teknologi asing berdasarkan Undang-Undnag Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi. Kemudian, seaglider dan sensor-mengapung (*float*) merupakan alat penelitian kelautan yang umumnya diluncurkan oleh sebuah kapal riset dibawah laut untuk mendapatkan data oseanografi antara lain suhu, kadar garam, arus dan kondisi laut. Sehingga keberadaan seaglider dan float yang ditemukan disejumlah wilayah di Indonesia masuk kedalam definisi penelitian berdasarkan Undang-Undnag Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka kegiatan penelitian yang dilakukan oleh keempat lembaga asing tersebut wajib memperoleh izin dari Pemerintah Pusat. Perlu ditelusuri tentang keberadaan izin penelitian oleh kapal-kapal asing ini pada Kementerian Riset dan Teknologi, khususnya Direktorat Jenderal Penguatan Riset dan Pengembangan. Seperti yang tersebut dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, telah mengatur sanksi administrative maupun pidana bagi lembaga asing atau orang asing yang melakukan penelitian tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 ayat (2) Undang-Undnag Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi., yaitu:

- a. Sanksi Administratif (Pasal 92 Undang-Undnag Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi.) Pencantuman dalam daftar hitam orang asing yang melakukan kegiatan penelitian, pengembangan, pengkajian, dan penerapan ilmu pengetahuan dan teknologi di Indonesia;
- b. Sanksi Pidana (Pasal 93 Undang-Undnag Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi) Pidana denda paling banyak Rp 4.000.000.000 (empat miliar rupiah) apabila lembaga asing atau orang asing melakukan kembali pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92, yaitu melakukan penelitian tanpa izin;
- c. Sanksi Pidana (Pasal 96 Undang-Undnag Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi) Tuntutan dan penjatuhan pidana dilakukan terhadap badan usaha dan/atau pengurusnya dalam hal tindak pidana yang dimaksud dalam Pasal 93 dilakukan oleh Badan Usaha. Pidana pokok kepada Badan Usaha hanya dalam bentuk pidana dengan ketentuan maksimum pidana dari Pasal 93 masing-masing ditambah $\frac{1}{3}$. Selain pidana denda, Badan Usaha tersebut juga dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan izin.

Penutup

Indonesia yang telah ditetapkan sebagai Negara Kepulauan oleh UNCLOS 1982 dengan sumber daya alam yang ada di laut yang miliknya telah membawa keinginan Negara lain untuk mengetahui dan bahkan mencoba memilikinya. Keingintahuan mereka (Negara lain) tersebut menggunakan alat *seaglider* atau AUV namun dengan cara melanggar ketentuan yang berlaku berupa izin penelitian dari Negara pantai.

Pelanggaran lintas dan aktifitas AUV di Indonesia sering terjadi namun belum ada respon yang baik dari Negara pelanggar tersebut, sehingga pemerintah Indonesia dapat melakukan penegakan hukum dengan lebih tegas sesuai dengan ketentuan hukum yang telah ditetapkan. Setiap Negara seharusnya saling menghormati kedaulatan yang dimiliki tiap Negara. Indonesia terkenal dengan Negara yang “friendly” yang tentu akan mengelurkan izin penelitian kelautan yang dimohonkan oleh Negara lain selama memenuhi syarat-syarat yang telah ditetapkan. Bahkan lebih baik tiap Negara yang hendak melakukan penelitian dapat dilakukan dengan *joint-research*, bukan dengan cara mencuri data dan informasi.

Terhadap peristiwa pelanggaran penggunaan AUV yang telah terjadi saat ini, tentunya harus ada tindakan yang tegas. Para pelanggar penggunaan AUV di perairan Indonesia telah diketahui identitasnya sehingga Pemerintah Indonesia seharusnya segera meminta pertanggungjawab perbuatannya atau setidaknya melarang kapal-kapal tersebut untuk memasuki kembali wilayah perairan Indonesia.

References

- Didik Mohamad Sodik. Hukum Laut Indonesia dan pengaturannya di Indonesia Bandung: Refika Aditama, Cetakan kedua. 2014.
- Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI). Dugaan Pelanggaran Kedaulatan Dan Hak Berdaulat Indonesia Oleh Kapal-Kapal Riset Tiongkok. Jakarta. IOJI. 2021.
- I Wayan. Phartiana Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia. Bandung: Yrama Widya, Cetakan pertama, 2014.
- Malcolm N Shaw. Hukum Internasional. Bandung: Nusa Media, Cetakan pertama. 2013.
- P. Joko Subagyo. Hukum Laut Indonesia. Jakarta: Rineka Cipta, Cetakan keempat. 2009.
- Suparman A. Diraputra, “Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Tentang Zona Tambahan” Pusat Perencanaan Pembangunan Hukum Nasional Badan Pembinaan Hukum Nasional, Jakarta. 2014.
- Hairul Anwar, Horison Baru Hukum Laut Internasional, Konvensi Hukum Laut 1982, Djambatan, Jakarta, 1989, hal. 26. dalam Monica Carolina Ingke. Pengaturan Hukum Hak Lintas Damai Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 dan Implementasinya di indonesia. Jurnal Lex et Societatis, Vol. V/No. 5/Jul/2017.
- Sigit Sutadi Nugroho. Implementasi Ketentuan Pasal 50 UNCLOS Di Wilayah Negara Kepulauan (Implementation of Article 50 UNCLOS on Archipelagic States). Jurnal RechtsVinding, Vol. 8 No. 2, Agustus 2019.
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982.

- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi
- Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan,
- Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis Bagi Kapal Yang Berlayar di Wilayah Perairan Indonesia.
- <https://nasional.kompas.com/read/2021/01/0151624/13221291/terjaringnya-benda-miripdrone-bukan-kali-pertama-di-laut-indonesia>.
- <https://nasional.tempo.co/read/1419512/kemenlu-diminta-kirim-protos-keras-ke-negara-pemilik-drone-bawah-laut>
- <https://www.cirebonraya.com/nasional/pr-4373111438/Drone-Pengintai-China-DPR-Minta-Pemerintah-Protos-Keras-ke-China>
- Shahrullah, Rina Shahriyani, and Henry Hadinata Cokro. "Penegakan Hukum Bagi Pedagang Usaha Mikro, Kecil Dan Menengah Terhadap Para Pelaku Usaha Monopoli." *Journal of Law and Policy Transformation* 5, no. 2 (December 10, 2020): 113–27. <https://doi.org/10.37253/jlpt.v5i2.1391>.
- Sidik, Salim H., and Erlies Septiana Nurbani. *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertasi Dan Tesis*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013.
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers, 1996.
- Suhendi, Hendi. *Fiqh Muamalah: Membahas Ekonomi Islam Kedudukan Harta, Hak Milik, Jual Beli, Bunga Bank Dan Riba, Musyarakah, Ijarah, Mudayanah, Koperasi, Asuransi, Etika Bisnis Dan Lain-Lain*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013.
- Sulistya, Indah, Neneng Hasanah, and Muhammad Iqbal Irfany. "Strategi Pengelolaan Wakaf Uang Oleh Badan Wakaf Indonesia (BWI)." *Al-Awqaf: Jurnal Wakaf Dan Ekonomi Islam* 13, no. 1 (2020): 39–58. <https://doi.org/https://doi.org/10.47411/al-awqaf.v13i1.95>.
- Susanto, Teguh. "Sejarah Singkat Kota Tanjungpinang." Pemerintah Kota Tanjungpinang, 2017. <https://www.tanjungpinangkota.go.id/pages/profil>.
- Zein, Satria Effendi M. *Problematika Hukum Keluarga Islam Kontemporer: Analisis Yurisprudensi Dengan Pendekatan Ushuliyah*. Jakarta: Kencana, 2004.

Biodata Singkat Penulis



Surya Anom, S.H., LL.M. memulai karir sebagai Pengajar di Bidang Hukum Internasional Untirta sejak 2005. Surya Anom mendapatkan gelar Sarjana Hukum (S.H.) dari Fakultas Hukum Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Indonesia. Master of Law (LL.M.) dari Program Internasional Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada. Saat ini, Anom dipercaya sebagai Ketua Gugus Publikasi Ilmiah, Ketua Pusat Kajian Hukum Kelautan Dan Pesisir (PUSKAP), Anggota Indonesian Society of International Law Lecturers (ISILL) dan Ketua Devisi Kajian Perdata Internasional di Center for International Law Studies (UCILS) Fakultas Hukum Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.



Ahmad Lanang Citrawan, S.H., M.H. merupakan dosen pengajar di Bidang Hukum Administrasi Negara dari Fakultas Hukum Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Indonesia.