

BAB III

PERMASALAHAN GEOPOLITIK

DI LAUT CHINA SELATAN

Pada bab ini penulis mendeskripsikan berbagai permasalahan yang terjadi di Laut China Selatan yang dapat mengganggu keamanan dan stabilitas negara. Permasalahan meliputi sengketa batas negara (termasuk klaim sepihak suatu wilayah) masalah pencurian ikan, masalah perdagangan orang, senjata dan narkoba. Masalah keamanan ini menjadi wilayah kerja dari TNI angkatan Laut, Kepolisian, Badan Keamanan Laut, Pihak Bea dan Cukai, Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Kementerian luar negeri terkait batas teritorial.

Laut China Selatan dengan berbagai kondisi geografis dan historisnya telah menjadi perhatian banyak negara, baik yang berbatasan langsung maupun yang jauh dari negaranya. Hal ini tidak lain dikarenakan Laut China Selatan telah menjadi bagian dari perkembangan peradapan manusia di dunia. Secara georgafis, letak dari Laut China Selatan merupakan bagian dari Samudera Pasifik, dengan wilayah meliputi sebagian wilayah dari Singapura dan Selat Malaka hingga ke Selat Taiwan dengan luas sekitar 3,5 juta km². Dengan ukuran luas tersebut, maka Laut China Selatan menjadi wilayah maritim terluas setelah lima samudera yang ada. Laut China Selatan adalah anugerah karena perairan ini mempunyai berbagai potensi yang diperhitungkan oleh dunia, mulai potensi perikanan dan kelautan, sumber daya alam pertambangan dan mineral, serta posisi strategis jalur perdagangan serta pelayaran Internasional yang ramai.

Secara historis, tidak dapat dipungkiri bahwa wilayah ini merupakan bagian terpenting dalam sejarah pelayaran, ekspansi dan perdagangan dunia sejak masa Dinasti di China, kerajaan Sriwijaya serta wilayah Asia Pasifik dan Eropa lainnya.¹

Laut China Selatan yang demikian luas memungkinkan banyak negara yang berbatasan langsung dengan wilayah ini. Negara tersebut meliputi Republik Rakyat China (RRC) termasuk Makau dan Hongkong, Taiwan, Malaysia, Vietnam, Filipina, Singapura, Brunei Darussalam dan Indonesia. Laut China Selatan secara geografis membentang dari arah barat daya ke timur laut dengan batas selatan terletak pada antara daerah Sumatera Selatan dan Selat Karimata yang termasuk wilayah Kalimantan, Indonesia, dan batas utaranya adalah Selat Taiwan yang membentang dari ujung utara Taiwan sampai pesisir Fujian, China daratan. Laut China Selatan terletak di Sebelah Selatan China dan Taiwan; di sebelah barat Filipina; di sebelah barat, Laut Sabah (Malaysia), Sarawak (Malaysia), dan Brunei; di sebelah utara ada Indonesia; di sebelah Timur Laut Semenanjung Malaya dan Singapura; dan di sebelah Timur dengan Vietnam.²

Wilayah dengan kekayaan alam yang melimpah, jalur perdagangan dan pelayaran vital dunia serta berbatasan dengan banyak negara membuat wilayah Laut China Selatan rawan akan konflik dan kejahatan maritim. Indonesia merupakan salah satu negara yang berbatasan dengan Laut China Selatan, sehingga Indonesia mempunyai teritorial di Laut China Selatan, tepatnya di

¹ Harahap, A. B. (2016). Upaya ASEAN Dalam Menyelesaikan Konflik Laut China Selatan Tahun 2010-2015. *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau*, 3(2), 1-15. Hal 5-6.

² Ibid., Hal 6.

perairan Natuna. Menyadari besarnya potensi di Laut China Selatan, termasuk di Natuna seperti yang dibahas di bab sebelumnya, maka potensi ancaman keamanan atau permasalahan di perairan Laut China Selatan tidak dapat terelakan yaitu berupa ancaman keamanan kemaritiman. Indonesia sangat memungkinkan menjadi sasaran kejahatan transnasional atau wilayah Indonesia dimanfaatkan oleh berbagai pihak seperti perompak dan perampokan bersenjata di laut, kejahatan penyelundupan (narkotika, senjata, amunisi, dan lain-lain), pencurian kayu, pencurian ikan, pencemaran lingkungan, pembuangan limbah industri merupakan sejumlah ancaman keamanan yang di timbulkan berdasarkan aspek potensi maritim.³

Besarnya potensi ancaman gangguan keamanan di laut membuat kesadaran kolektif untuk membentuk organisasi IMO (*international maritime organization*) untuk mengatasi segala macam jenis ancaman keamanan di laut. Keberadaan organisasi ini dapat menjadi rujukan bagi negara-negara anggotanya untuk lebih mengoptimalkan wilayah geopolitik maritim sebagai ruang gerak dan sumber daya ekonomi yang kaya sebagai penyeimbang sumberdaya daratan. Keamanan maritim (*maritime security*) dapat dibagi menjadi 2 aspek, yaitu *maritime security* yang berkaitan dengan perlindungan semua aktifitas diperairan atau lautan dan kebebasan mengarungi lautan, sedangkan *maritime safety* merujuk pada bagaimana mengurangi atau meminimalisir berbagai

³ Susanto, Dicky Munaf R, (2015), *Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut, Berbasis Sistem Peringatan Dini*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, h.72

kecelakaan dilaut melalui standarisasi kapal dan peralatannya serta perilaku manusianya.⁴

Indonesia sebagai negara maritim mempunyai potensi terhadap ancaman baik itu yang bersifat ancaman tradisional maupun yang bersifat non tradisional. Ancaman yang bersifat tradisional meliputi ancaman militer dari negara lain seperti invansi, agresi militer, gangguan keamanan teritorial, sedangkan ancaman non-tradisional banyak macamnya seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, *Illegal drugs*, *illegal mining*, dan *human trafficking* atau ancaman perompak, perampok bersenjata atau lainnya. Globalisasi membuat ancaman di laut berkembang seperti mengganggu *good order at sea* yang meliputi serangan teroris, ancaman terhadap perampokan cargo, adanya *illegal migrant* dan perdagangan obat-obatan terlarang (*drugs trade*).⁵

Beberapa permasalahan yang menyangkut geopolitik Indonesia di wilayah Laut China Selatan dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1.1. Sengketa Batas Wilayah Laut

Permasalahan di Laut China Selatan memiliki permasalahan sengketa batas wilayah laut yang rumit dan pelik. Masalah sengketa teritorial dan sengketa batas wilayah maritim dari dahulu sampai saat ini belum menemukan titik terang karena besarnya kepentingan masing-masing negara serta setiap negara mempunyai dasar klaim yang berbeda-beda. Indonesia sangat berhati-hati dalam menghadapi

⁴ Angga Rachmad Nurdin, (2015), *Keamanan Global*, Bandung: Alfabeta, hal. 175.

⁵ Subagyo, A., & Wirasuta, D. S. (2013). Penyelundupan Manusia dan Ancaman Keamanan Maritim Indonesia. *Jurnal Pertahanan*, 3(3). Hal. 161

masalah sengketa di Laut China Selatan untuk menjaga perdamaian regional, jangan sampai ada kesan memihak salah satu negara.⁶ Hal ini disebabkan tumpang tindihnya klaim batas wilayah antar negara-negara yang saling mengklaim sehingga ketegangan atau konflik rentan terjadi di wilayah ini.

Pada level ASEAN, terjadi hubungan yang kurang baik antara Vietnam dan Filipina dengan China. Filipina memberikan banyak laporan mengenai pelanggaran yang dilakukan oleh kapal-kapal China yang melewati perairan yang selama ini disengketakan antara keduanya, bahkan sempat terjadi insiden penembakan kapal. Filipina juga membuat tuduhan bahwa China telah melakukan pemancangan instalasi minyak di wilayah sengketa serta melakukan intimidasi kapal-kapal eksplorasi minyak Filipina. Vietnam menemui kegagalannya atas 4 kali pertemuan dengan China yang dikarenakan China terus mencari ikan di wilayah sengketa. Terjadi juga insiden pemotongan kawat-kawat di tempat eksplorasi minyak Vietnam oleh China, sehingga Vietnam meningkatkan kapabilitas militernya di Laut China Selatan.⁷

Sengketa atau konflik di Laut China Selatan dapat dibagi menjadi 2, yaitu negara-negara yang masuk dalam *claimant state* dan *non-claimant state*. *Claimant state* merujuk pada negara yang mengklaim atas wilayah Laut China Selatan seperti China, Taiwan, Filipina, Vietnam, Malaysia, dan Brunai Darusalam. Sedangkan Indonesia masuk ke dalam *non-Claimant state*. China telah

⁶ Surya Wiranto, (2016). *Resolusi Konflik Menghadapi Sengketa Laut China Selatan dari Perspektif Hukum Internasional*. Yogyakarta: PT Leutika Nouvalitera. Hal. 8.

⁷ Sudira, I Nyoman, (2014), Konflik Laut China Selatan dan Politik Luar Negeri Indonesia ke Amerika dan Eropah. *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*, Vol. 10 No. 2 Tahun 2014. Hal. 143

mengklaim wilayah Laut China Selatan yaitu kepulauan *Paracel* dan *Spratly* sejak jaman dinasti-dinasti terdahulu dan juga mengeluarkan peta yang dikenal dengan “*Nine-Dashed Line*”. Filipina, Taiwan, Vietnam, Malaysia dan Brunei Darussalam juga telah mengklaim untuk sebagian wilayah Laut China Selatan masuk ke dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) negara-negara tersebut berdasarkan pendekatan geografis yang diakui oleh Konvensi Hukum Laut Internasional 1982.⁸ Sengketa Laut China Selatan untuk kepulauan *Paracel* terjadi antara China dengan Taiwan, sedangkan terkait dengan Kepulauan telah *Spratly* melibatkan negara-negara anggota ASEAN yakni Vietnam, Malaysia, Brunei Darussalam dan Filipina dengan China. Posisi Indonesia yang dianggap sebagai negara *non-claimant state* didorong untuk menjebatani perdamaian regional di Laut China Selatan oleh PBB. Permasalahan antar negara di Laut China Selatan dapat dilihat melalui gambar peta berikut:

Gambar 3.1. Peta Sengketa Perbatasan di Laut China Selatan



Sumber: <http://michaelmandaville.com>

⁸ Junef, M. (2018). Sengketa Wilayah Maritim di Laut China Selatan. Jurnal Penelitian Hukum De Jure, 18(2), 219-240. Hal 220.

Berdasarkan peta di atas dapat dijelaskan bahwa China dengan sejumlah negara memiliki masalah sengketa perbatasan wilayah yang belum terselesaikan hingga saat ini. Keamanan maritim menghadapi hal yang berat di Laut China Selatan karena sampai saat ini perselisihan terkait sengketa perbatasan belum ada yang tuntas. Perselisihan sengketa terjadi secara bilateral bilateral antara China dengan Malaysia, Filipina, Vietnam dan Brunei Darussalam. Dalam beberapa tahun terakhir hubungan antar negara di perbatasan Laut China Selatan semakin panas karena misalnya langkah China membangun landas pacu pesawat dengan ukuran yang besar sehingga menimbulkan protes Filipina. Konflik perbatasan di Laut China Selatan dapat dituliskan sebagai berikut:⁹

1. Konflik perbatasan antara China dengan Vietnam

- a. Pada Januari 1974 terjadi pertempuran di kepulauan Paracel yang menewaskan lebih dari 70 tentara Vietnam dan 18 tentara China. Pertempuran tersebut dimenangkan China dan wilayahnya terus dikuasai China, serta memasukkan Paracel sebagai bagian kota administratif Sansha di Provinsi Hainan.
- b. Pada Maret 1988 terjadi pertempuran untuk memperebutkan wilayah Karang Jolusan (Kepulauan *Spratly*) yang menewaskan 60 tentara Vietnam dan China memenangkan konflik kembali.
- c. Pada Mei 1992 terjadi baku tembak antara Vietnam dengan China karena China mengumumkan hukum perairan teritorial yang memasukkan seluruh wilayah Laut China Selatan ke dalam wilayah China. Disamping itu ada kejadian

⁹ Setiawan, A. (2017). Keamanan Maritim di Laut China Selatan: Tinjauan atas Analisa Barry Buzan. *Jurnal Keamanan Nasional*, 3(1), 33-62. Hal. 47-49.

perusahaan minyak China (CNOOC) melakukan kerja sama eksplorasi minyak dengan *Christone Energy* (AS) di kawasan yang disengketakan. Vietnam merasa memiliki bukti kepemilikan yang sah atas *Paracel* dan *Spratly* sejak abad ke-17, pada masa kekuasaan Kaisar Gia Long (1802). Pada Oktober 1956, Vietnam memasukkan Pulau *Spratly* bagian dari Provinsi *Phuac Tay* dengan menunjuk pada perdamaian San Francisco tahun 1951. Pada 21 Mei tahun 1977 Vietnam secara sepihak juga menetapkan batas perairan sejauh 12 mil dan wilayah ZEE sejauh 200 mil yang tumpang-tindih dengan negara lain.

2. Konflik perbatasan antara antara China dengan Filipina

Filipina mengklaim kepulauan *Spratly* berdasarkan UNCLOS 1982 yang menetapkan ZEE tidak boleh melebihi 200 mil laut (321 km) dari garis pangkal pengukuran lebar laut teritorial. Maka dangkalan *carborough Shoal* sebagai salah satu gugusan *Spratly* berjarak 160 km dari pulau terluar Filipina, sementara dari daratan China sejauh 800 km.

3. Konflik Perbatasan antara China dengan Malaysia

Pulau *Spratly* (*Swallow Reef*, *Mariveles Reef*, dan *Dallas Reef*) sejak tahun 1979 secara resmi menjadi wilayah Malaysia, yaitu bagian dari wilayah Sabah dengan alasan bekas penguasaan Inggris yang menjadi bagian wilayah Sabah dan Serawak sejak abad ke-18.

4. Konflik perbatasan antara China dengan Brunei Darussalam

Sejarah Brunei juga berkaitan dengan penguasaan Inggris terhadap pulau di kepulauan *Spratly* menjadi bagian Kesultanan

Brunei sejak awal abad ke-18 Tumpang tindih klaim tersebut didukung sumber daya alam yang besar yaitu ada cadangan minyak yang besar (terbesar ke 4 dunia). Ambisi China terkait Geostrategis Laut China Selatan sebagai salah satu jalur perdagangan paling ramai , sehingga menguasainya berarti mendatangkan keuntungan ekonomi dan politik baginya. Negosiasi sering dilakukan , namun belum menghasilkan sesuatu yang positif.

5. Konflik Perbatasan antara Tiongkok dengan Indonesia

Hal ini dimulai pada tahun 2009 China memasukkan wilayah Natuna sebagai wilayahnya secara sepihak melalui 9 titik garis, sehingga hal ini membuat kemarahan pihak Indonesia. Indonesia tidak mengakuinya karena Indonesia telah menganut UNCLOS. Pada tahun 2016 hampir terjadi kontak senjata antara pemerintah Indonesia dengan China terkait penangkapan ikan oleh nelayan China yang melanggar batas laut Indonesia. Indonesia menyampaikan tiga protes terhadap pemerintah China terkait kasus Natuna Pertama mengenai masalah pelanggaran hak berdaulat dan yuridiksi Indonesia di kawasan ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) dan landas kontinen kedua kedaulatan Negara Indonesia telah dilanggar oleh China dan ketiga adalah keberatan Indonesia terhadap pelanggaran kedaulatan laut teritorial Indonesia.

Berdasarkan data tersebut jelas bahwa secara bilateral terdapat berbagai masalah besar berkaitan dengan perbatasan maritim. China berhadapan dengan 5 negara ASEAN sekaligus (termasuk Indonesia, meskipun Indonesia bukan mengklaim, tetapi mempertahankan

kedaulatannya), namun karena China memiliki kekuatan politik dan militer jauh lebih besar dari semua negara-negara di ASEAN yang berkonflik, sehingga negara-negara ASEAN belum berani bersikap tegas. Kekuatan militer China yang demikian besar membuat China sampai saat ini masih percaya diri dengan klaimnya sehingga tidak mengindahkan peraturan Internasional dan juga hasil pengadilan internasional. Hal ini seperti yang terjadi dengan Filipina, di mana pada tahun 2016 yang lalu Filipina memenangkan gugatan Arbitrase di Den Haag terkait batas wilayahnya di Laut China Selatan, namun China tidak mau mengakuinya.

1.2. Gangguan Perompak

Gangguan keamanan di laut atau yang dikenal dengan perompakan kapal sering terjadi di lautan lepas atau teritorial tertentu. Jumlah Kasus perompakan mengalami fluktuasi sesuai dengan perkembangan upaya keamanan dari dunia internasional. Ada kecenderungan jumlah menurun pada dekade akhir ini. Pada dia dekade sebelumnya jumlah kejahatan di lautan sangat banyak, puncaknya pada awal tahun 2000an. Banyaknya kejahatan perompakan membuat PBB turun tangan dengan mengeluarkan resolusi nomor 1816 tahun 2008 yang isinya diantaranya mendorong bagi setiap negara untuk melakukan kerja sama antar negara atau dengan organisasi IMO atau dengan organisasi regional lain untuk berbagi informasi terkait tindakan perompakan dan perampokan bersenjata serta untuk memberikan bantuan kepada setiap kapal

yang terancam atau diserang oleh perompak laut atau perampok bersenjata.¹⁰

Terdapat berbagai variasi perompakan yang karakteristik umumnya dibedakan berdasarkan kawasan kejadiannya. Beberapa wilayah di dunia telah selama berabad-abad menjadi target kegiatan pelaku kejahatan di laut, seperti Selat Malaka dan Laut China Selatan. Menurut seorang ahli sejarah kegiatan-kegiatan seperti ini adalah bagian dari jaring sosial yang kompleks di kawasan tersebut, yang mencakup elemen-elemen persaingan politik, ekonomi, dan status sosial. Kegiatan-kegiatan tersebut kemudian berlanjut selama beratus-ratus tahun hingga saat ini; dan meskipun jumlahnya menurun namun karakteristik serangannya sangat mengkhawatirkan dan mengganggu ketentraman aktifitas ekonomi.¹¹

Perompakan telah terjadi selama ratusan tahun yang lalu, termasuk terjadi di wilayah maritim Indonesia. Perompakan di laut secara global terbilang tinggi jumlahnya seperti yang tercatat pada sistem pendataan IMO. Terdapat 3 wilayah serangan perompak, yaitu laut teritorial, laut internasional dan pelabuhan. Berdasarkan data yang ada pada IMO, wilayah terbesar perompak sebenarnya ada pada wilayah pelabuhan, sedangkan untuk laut teritorial dan laut internasional jumlahnya. Berdasarkan laporan yang dirilis oleh Bank Dunia pada tahun 2013 tercatat bahwa kegiatan perompakan dan serangan bersenjata yang dilakukan kepad-kapal perdagangan telah merugikan perdagangan dunia rata-rata sejumlah 18 milyar dolar per

¹⁰ Utami, A. D., Muslimah, S., & Kusumo, A. T. S. (2014). Yurisdiksi Internasional Penanggulangan Perompakan Di Laut Lepas. *Yustisia Jurnal Hukum*, 3(1). Hal 98.

¹¹ Munaf, D. R., & Windari, R. (2011). Tindak Kejahatan di Laut: sebuah Tinjauan Hukum dan Situasi di Beberapa Kawasan Dunia. *Jurnal Sositoteknologi*, 10(23), 1147-1152. Hal. 1148.

tahun. Daftar perompak dan serangan bersenjata dapat dilihat dari tabel berikut: ¹²

Tabel 3.1.
Daftar Perompakan dan Serangan Bersenjata terhadap Kapal
Berdasarkan Lokasi Insiden

Tahun	Laut Internasional		Laut Teritorial		Kawasan Pelabuhan		Total Perompakan dan Serangan Bersenjata terhadap Kapal
Januari 2016 – Oktober 2016	44	27%	21	13%	96	60%	161
2015	36	12%	141	46.5%	126	41.5%	303
2014	82	28%	118	41%	90	31%	290
2013	70	23%	51	17%	182	60%	303
2012	127	36%	73	21%	152	43%	352

Sumber: <http://www.imo.org/>

Berdasarkan tabel di atas, jumlah kejahatan dilautan terbagi menjadi 3 yaitu terjadi di laut Internasional, di laut teritorial dan di area pelabuhan. Dari keseluruhan jumlah kejahatan memang ada trend turun, namun jumlahnya masih tergolong tinggi. Secara persentase, kejahatan dipelabuhan menempati urutan pertama, sedangkan kejahatan di laut Internasional dan Teritorial cenderung lebih sedikit. Berdasarkan data di atas, pada tahun 2012 jumlah kejahatan di laut tergolong paling tinggi yaitu mencapai 352 kasus.

¹² Dinarto, D. Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia di Era Presiden Joko Widodo. [https://www.researchgate.net/publication/309726899 Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia di Era Presiden Joko Widodo/download](https://www.researchgate.net/publication/309726899_Reformasi_Tata_Kelola_Kelaman_Maritim_Indonesia_di_Era_Presiden_Joko_Widodo/download) diakses tanggal 13 November 2018. Hal 6.

Sedangkan tahun 2016 (sampai bulan oktober) jumlahnya paling sedikit yaitu 161 kasus.

Menurut catatan badan inteligensi swasta Dryad, aktifitas perompakan di kawasan maritim telah meningkat sebesar 22% dibandingkan tahun 2014. Berdasarkan data tahun 1995 sampai 2013, sebesar 40% terjadi di Asia Tenggara dari total aktifitas perompakan di dunia. Hal ini disebabkan wilayah Asia Tenggara mempunyai banyak kawasan yang strategis yang menguntungkan perompak, khususnya di jalur Selat Malaka, Selat Singapura, menuju Laut China Selatan. Indonesia merupakan negara di Asia Tenggara yang menempati urutan pertama dalam hal jumlah perompakan di laut. Hal ini didukung oleh laporan dari *ICC International Maritime Bureau*, Indonesia menempati posisi tertinggi sebagai wilayah di mana aktifitas perompakan terjadi. Antara tahun 2011 sampai 2015, terjadi peningkatan signifikan sebesar 134% perompakan di Indonesia. Hal ini dikarenakan Indonesia mempunyai wilayah yurisdiksi laut yang bersinggungan dengan tiga jalur utama perdagangan di Asia Tenggara. Pada tahun 2015, perompakan di Indonesia mencapai puncaknya yaitu berjumlah 108 kasus, naik 8 kasus dari tahun 2014. Data tersebut menunjukkan tantangan kepada stakeholder yang mengurusinya. Data insiden berdasarkan negara, dapat dilihat di halaman selanjutnya dalam tabel berikut:

Tabel 3.2.
Insiden Perompakan Berdasarkan Negara, 2011-2015

Lokasi	2011	2012	2013	2014	2015
Indonesia	46	81	106	100	108
Selat Malaka	1	2	1	1	5
Malaysia	16	12	9	24	13
Myanmar (Burma)	1	-	-	-	-
Filipina	5	3	3	6	11
Selat Malaka	11	6	9	8	9
Thailand	-	-	-	2	1

Sumber: <https://www.icc-ccs.org/>

Besarnya jumlah kejahatan perompak di laut, maka segala usaha Internasional telah diupayakan diantaranya adalah menciptakan aturan-aturan yang diharapkan dapat mengurangi kejahatan di lautan. Beberapa aturan hukum internasional dalam penanggulangan perompakan adalah sebagai berikut:¹³

1. *Convention On The High Seas 1958 (CHS 1958)*, peraturan ini pada intinya menyatakan bahwa semua negara harus bekerja sama sepenuhnya dalam menekan perompakan di laut lepas atau di tempat lain di luar yurisdiksi setiap negara.
2. *United Nations convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982)*, peraturan ini mengajak untuk setiap negara untuk saling bekerja sama dalam menghadapi perompak atau kejahatan laut. Peraturan ini juga mengatur tentang pemberian landasan legitimasi bagi setiap negara untuk menerapkan hukumnya untuk mengadili perompak,

¹³ Utami, A. D., Muslimah, S., & Kusumo, A. T. S. (2014). Yurisdiksi Internasional Penanggulangan Perompakan Di Laut Lepas. *Yustisia Jurnal Hukum*, 3(1). PP. 97-104.

meski hal tersebut dilakukan oleh negara pihak ketiga berdasarkan asas universal yaitu melekat terhadap pelaku sehingga setiap negara dapat mengadilinya meskipun tidakterkait sama sekali dengan kejahatan tersebut.

3. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988* (SUA 1988). Peraturan ini mengatur untuk mendesak dalam mengembangkan kerja sama internasional untuk merencanakan dan menerima upaya-upaya efektif dan praktis untuk mencegah semua tindakan melanggar hukum yang bertentangan dengan keselamatan navigasi maritim, dan penuntutan dan penghukuman para pelakunya bahwa tindakan melanggar hukum yang bertentangan dengan keselamatan navigasi maritim membahayakan keselamatan orang dan harta benda, mempengaruhi penyelenggaraan jasa maritim, dan merusak kepercayaan dari masyarakat dunia dalam keselamatan pelayaran maritim.
4. Resolusi Dewan Keamanan PBB. Resolusi 1816 tahun 2008 DK PBB menekankan pentingnya kerja sama semua negara, termasuk dengan IMO untuk menghadapi masalah perompakan, dan memperbolehkan setiap negara untuk memasuki teritorial negara lain. Resolusi DK PBB nomor 1838 tahun 2008 dan Resolusi DK PBB nomor 1846 Tahun 2008 mengatur negara-negara agar bekerja sama dalam militer (*naval task force*) untuk mencegah, menanggulangi, dan melakukan penindakan terhadap perompakan. Resolusi 1851 tahun 2008, menghimbau setiap negara membuat

perjanjian khusus dengan negara lain untuk memfasilitasi penuntutan perompakan, sehingga dapat mendorong terciptanya sistem kerja samainternasional. Resolusi nomor 1976 tahun 2011 yang meminta negara-negara untuk mengkriminalisasi perompakan di bawah hukum nasionalnya.

5. Pedoman *International Maritime Organization* (IMO). Konferensi PBB tahun 1948 membentuk suatu badan Internasional yang khusus menangani masalah-masalah kemaritiman. Awalnya bernama *Inter governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO), tahun 1958 organisasi tersebut baru diakui secara internasional dan kemudian berubah nama menjadi *International Maritime Organization* (IMO) tahun 1982. Salah satu tugas IMO yakni menangani masalah-masalah kemaritiman juga terkait dengan perompakan. Pada tahun 2009 IMO juga mengeluarkan resolusi nomor 1025 (A.26) tentang *code of Practice For the Investigation of crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships* yaitu pedoman tentang pelaksanaan untuk investigasi terhadap kejahatan dari perompakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal yang berisikan mengenai catatan untuk membantu negara-negara anggota IMO untuk melakukan investigasi terhadap kapal yang dicurigai sebagai perompak.
6. Mekanisme *International Maritime Bureau* (IMB). Organisasi ini didirikan pada tahun 1981 dengan tujuan untuk bertindak sebagai titik fokus dalam memerangi semua

jenis kejahatan pelayaran dan percobaan kejahatan pelayaran.

7. Yurisdiksi universal dalam penanggulangan perompakan di laut lepas. Berdasarkan *universality principle*, setiap negara memiliki yurisdiksi untuk mengadili pelanggaran. Asas universal ini berlaku terhadap beberapa kejahatan seperti kejahatan perang, kejahatan terhadap perdamaian dunia, kejahatan kemanusiaan, perompakan laut, pembajakan udara, kejahatan terorisme dan berbagai kejahatan kemanusiaan lainnya.

Berbagai upaya di atas ditujukan untuk mendorong kebijakan di tingkat regional dan di tingkat masing-masing negara. Indonesia dalam hal ini juga berkepentingan melakukan pengelolaan maritim yang baik, termasuk untuk menangani masalah perompakan dan gangguan keamanan lainnya. Pemerintah Indonesia, khususnya Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman perlu secara strategis dan taktis perlu memikirkan serta mendefinisikan ulang mekanisme untuk memerangi perompakan dan serangan bersenjata terhadap kapal melalui penerapan tata kelola keamanan maritim yang baik. Kerja sama keamanan maritim dalam upaya untuk reformasi tata kelola keamanan maritim perlu dilakukan, khususnya terkait pengelolaan sumber daya manusia yang terbatas. Dengan menggalakkan kerja sama sub-regional dalam bidang keamanan maritim dan berbagai bidang lain di organisasi ASEAN, Indonesia mendapatkan manfaat yang besar terhadap gangguan perompakan, serta upaya membangun hubungan baik dengan mitra kerja sama ASEAN juga dapat menguntungkan keamanan laut Indonesia.¹⁴

¹⁴ Ibid.,.

Dengan demikian upaya untuk memerangi kejahatan perompak telah dilakukan dengan upaya internal yaitu mereformasi tata kelola kelembagaan kemaritiman dan konsep poros maritim dunia, sedangkan secara eksternal dilakukan dengan kerja sama antara negara lain atau organisasi regional lainnya.

1.3. *Illegal Fishing*

Konsep *Illegal fishing* diperkenalkan oleh *International Plan Of Action* (IPOA) sebagai *illegal, unreported, unregulated* (IUU) yang diprakarsai oleh FAO dalam konteks implementasi *Code Of Conduct For Responsible Fisheries* (CCRF). Pengertian *Illegal Fishing* didefinisikan sebagai aktifitas penangkapan ikan di perairan yang bukan merupakan yurisdiksinya tanpa izin atau kegiatan penangkapan ikan tersebut bertentangan dengan hukum dan peraturan negara. Penangkapan ikan yang dilakukan oleh kapal perikanan yang tidak berbendera salah satu negara yang bergabung sebagai anggota organisasi pengelolaan perikanan regional juga dapat masuk kategori *illegal fishing* atau juga penangkapan ikan yang bertentangan dilarang serta bertentangan dengan peraturan suatu negara atau peraturan internasional.¹⁵

IUU *Fishing* sampai saat ini bukan dikategorikan kejahatan lintas Negara, tetapi kegiatan IUU *Fishing* sering melibatkan kejahatan yang bersifat lintas negara seperti perdagangan orang atau perdagangan obat terlarang atau bahkan senjata ilegal. Banyaknya jumlah kejahatan yang terjadi di laut menyebabkan pentingnya untuk memandang IUU *Fishing* di Indonesia sebagai suatu ancaman

¹⁵ Nunung Mahmudah (2015). *Illegal Fishing*. Jakarta: Sinar Grafika. h. 80

keamanan laut yang secara serius.¹⁶ Kegiatan-kegiatan *IUU fishing* telah menjadi kejahatan yang mengancam dan membahayakan perekonomian Indonesia serta melanggar kedaulatan negara. *IUU Fishing* menyebabkan potensi kehilangan pendapatan sampai US\$20 miliar setiap tahunnya dan sekitar 65 persen terumbu karang di Indonesia rusak.¹⁷

Peran strategis laut Indonesia yang kaya akan ikan dan berfungsi sebagai pemasok produk perikanan terbesar dunia semakin terancam akibat maraknya praktek *IUU Fishing*, serta aktifitas penangkapan yang merusak lingkungan menyebabkan berkurangnya jumlah populasi ikan di wilayah perairan Indonesia. Dampaknya terasa pada penurunan jumlah hasil tangkapan nelayan dan daerah penangkapan yang semakin meluas ke laut lepas. Akibatnya banyak nelayan tradisional yang beralih menggunakan alat tangkap yang tidak ramah lingkungan seperti pukat dan cantrang untuk menjangkau wilayah tersebut. Praktek *illegal fishing* di Indonesia selama ini sebagian besar dilakukan oleh kapal –kapal perikanan berbendera asing atau kapal *eks* asing yang dibeli orang Indonesia dan biasanya berkapasitas di atas 30 GT dengan jumlah 20 persen dari jumlah total kapal ikan di atas 30 GT yang beroperasi di WPP NRI atau sekitar 1.132 kapal eks asing. Jumlah tersebut yang memiliki izin, yang tidak memiliki izin jumlahnya lebih banyak.¹⁸ Oleh karena itu melalui pengawasan dan operasi yang dilakukan KKP berikut tabel hasilnya:

¹⁶ KKP dan IOM (2016), *Laporan Mengenai Perdagangan Orang, Pekerja Paksa, Dan Kejahatan Perikanan Dalam Industri Perikanan Di Indonesia*. Jakarta: KKP & IOM. Hal.30

¹⁷ *Ibid.*, H. 38.

¹⁸ Mina Bahari, edisi 1, April – Juli 2015. Hal 8-15

Tabel 3.3
Hasil Operasi Penangkapan Kapal Pelaku Illegal Fishing

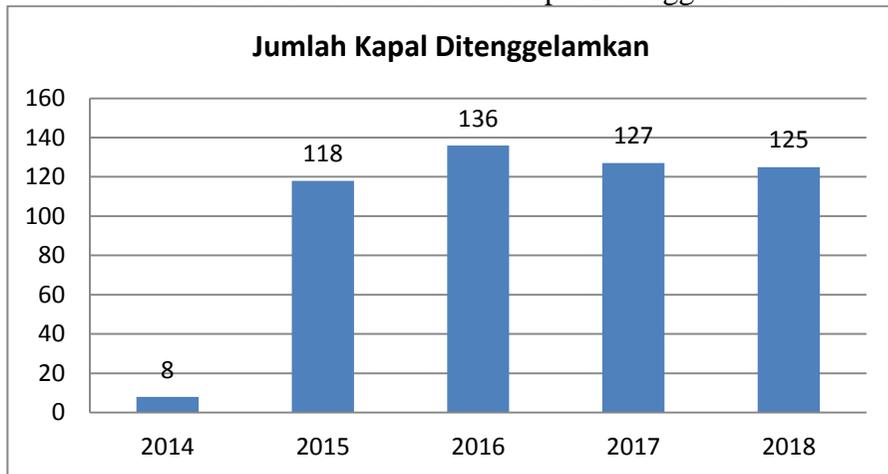
Tahun	Kapal Perikanan Indonesia (KI)	Kapal Perikanan Asing (KIA)	Jumlah	Jumlah Kapal Pengawas
2010	24	159	183	24
2011	30	76	106	25
2012	42	70	112	26
2013	24	44	68	26
2014	23	16	39	27
2015 - (12 Maret)	23	13	36	27
Jumlah	166	378	544	

Sumber: KKP, 2015.

Berdasarkan tabel di atas, jumlah kapal yang ditangkap semenjak tahun 2010 sampai 2015 selalu mengalami penurunan. Namun meskipun demikian jumlah terbesar kapal yang ditangkap adalah kapal milik Asing yang biasanya ukurannya lebih besar dari pada kapal lokal milik warga negara Indonesia. Hal ini berarti jumlah tangkapan akan lebih banyak dan fasilitas alat untuk menangkap ikan lebih canggih sehingga mereka dapat mengambil ikan lebih banyak, bahkan kebanyakan tanpa memperhatikan kelestarian ikan.

Berdasarkan data yang ada kapal yang ditenggelamkan karena melakukan illegal Fishing sampai tahun 2017 sudah mencapai 363 kapal. Jumlah tersebut dimulai tahun 2014 sejak pergantian rezim yang berkuasa dan Indonesia langsung memberikan gebrakan dengan hukuman penenggelaman kapal. Di halaman selanjutnya berikut grafik perkembangan kapal yang ditenggelamkan dari tahun ke tahun.

Grafik 3.1. Grafik Jumlah Kapal Ditenggelamkan



Sumber: KKP, 2014-2018

Berdasarkan grafik di atas, jumlah terbanyak kapal ditenggelamkan ada pada tahun 2016 yaitu 136 kapal dan paling sedikit pada tahun 2014 yaitu 8 kapal karena baru pergantian rezim. Jumlah keseluruhan sampai 2018 ada 514 kapal yang sudah ditenggelamkan. Diharapkan dengan ditingkatkannya pengawasan terhadap laut Indonesia, illegal fishing dapat ditekan dan jumlah ikan di perairan Indonesia terus meningkat, sehingga dapat dimanfaatkan nelayan Indonesia.

Berdasarkan jumlah tersebut, laut Natuna masih menjadi lokasi favorit pelaku *Illegal Fishing* oleh nelayan asing karena merupakan wilayah dengan potensi perikanan tangkap yang sangat besar. Statistik menunjukkan peningkatan jumlah penanganan kasus di Pengadilan Negeri Ranai semakin bertambah. Tahun 2015, sebanyak 37 berkas yang diselesaikan oleh PN, tahun 2016 meningkat menjadi 64 berkas dan di tahun 2017 hingga Juni sudah

mencapai 39 berkas yang masuk ke pengadilan.¹⁹ Hal ini artinya wilayah Natuna merupakan wilayah yang paling ramai dijajah ikannya.

Berdasarkan hasil operasi yang dilakukan oleh pengawasan KKP dan aparat yang berwenang, di lapangan ditemukan berbagai modus operandi para pencuri ikan baik yang dilakukan asing maupun lokal. Beberapa modus operandi yang banyak digunakan diantaranya berbendera palsu, identitas kapal yang ganda, alat tangkap yang dilarang, penjualan ditengah laut atau dibawa ke negara lain, pemalsuan ijin, pemalsuan dokumen tangkap dan dokumen kapal serta kejahatan lain. Oleh sebab itulah, perluantisipasi atas maraknya modus yang dilakukan oleh sejumlah kapal-kapal penangkap ikan yang illegal diantaranya perlu ada maksimalisasi dan penambahan personil untuk melakukan identifikasi dan pengawasan, karena luasnya laut Indonesia. Penambahan jumlah kapal pengawas juga perlu dipikirkan serta sistem pengawasan harus didukung oleh sistem informasi dan koordinasi yang modern agar dapat terintegrasi.

1.4. *Illegal Drugs*

Kata narkoba memiliki kepanjangan yaitu Narkotika, Psikotropika dan Zat Adiktif Definisi ketiganya cenderung berbeda. Definisi dari Narkotika adalah sama dengan definisi yang dikeluarkan oleh WHO seperti di atas. Psikotropika adalah zat/obat alamiah atau sintesis bukan narkotika yang berkhasiat psikoaktif melalui pengaruh selektif pada susunan syaraf pusat yang

¹⁹ <https://www.batamnews.co.id/berita-23578-illegal-fishing-kembali-menggila-di-laut-natuna.html>, diakses tanggal 15 November 2018.

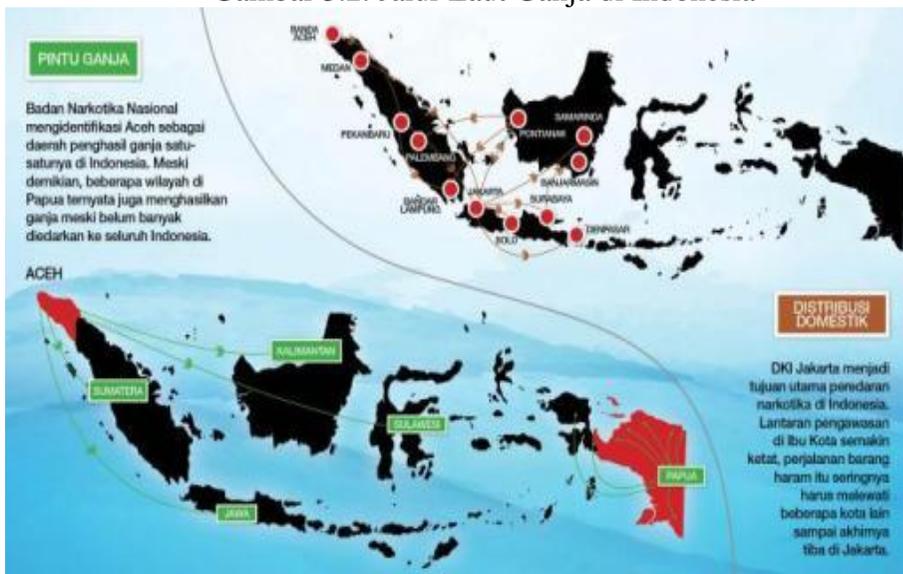
menyebabkan perubahan khas pada perubahan aktifitas dan mental pelaku. *Illegal Drugs* atau penyalagunaan narkoba sebagai salah satu kejahatan lintas Negara menurut definisi hukum dalam UU Republik Indonesia tahun No. 22 tahun 1997, UU. No.35/2009, “ Narkoba adalah Zat obat yang berasal dari tanaman ataupun bukan tanaman, baik sintesis ataupun bukan sintesis yang dapat menyebabkan perubahan atau penurunan kesadaran, hilangnya rasa, mengurangi sampai menghilangkan rasa nyeri, dan dapat menimbulkan ketergantungan. Sedangkan dari segi medis, WHO mendefinisikan Narkoba adalah sebuah zat kecuali makanan, air dan oksigen yang jika dimasukkan ke dalam tubuh dapat mengubah fungsi tubuh secara fisik dan atau psikologi.

Indonesia merupakan negara pasar potensial dan menjanjikan bagi peredaran narkoba internasional, dan terkait dengan jaringan internasional atau jaringan global narkoba. Kelompok penyelundup sering sekali memanfaatkan jalur laut karena laut sangat sulit untuk diawasi. Dari data penyelundupan melalui jalur laut, jumlah barang yang diselundupkan dilakukan dengan jumlah yang fantastis. Terdapat 6 kasus dalam kurun waktu 12 bulan terakhir di mana narkoba ATS disita dalam jumlah kisaran 1 ton. Enam kasus tersebut diduga terkait dengan jaringan narkoba di Indonesia. Dari enam kasus tersebut, penyitaan narkoba dilakukan di Indonesia sebanyak 3 kali dengan jumlah narkoba jenis sabu yang disita berjumlah 2,6 ton. Satu kali penyitaan di Australia dengan jumlah 1,3 ton sabu. Satu kali penyitaan di China dengan jumlah 1,6 ton sabu dan satu kali

penyitaan di Taiwan dengan jumlah narkoba yang disita sebanyak 831 kg ketamin.²⁰

Badan Narkotika Nasional (BNN) melakukan pemetaan terkait jalur masuknya ke Indonesia. Ada pergeseran jalur, jika dahulu narkoba banyak diselundupkan melalui jalur udara, saat ini narkoba itu justru masuk melalui jalur laut. Sebagian besar narkoba tersebut diselundupkan melalui Malaysia, Papua Nugini dan Timor Leste. Terdapat tiga jenis narkoba yang paling banyak beredar di Indonesia yaitu ganja, sabu-sabu, dan ekstasi. Menurut BNN, sebagian besar ganja yang beredar di Indonesia berasal dari Aceh. Sebagian kecil ganja berasal dari Papua. Adapun sabu-sabu umumnya berasal dari China dan Iran. Sedangkan Ekstasi berasal dari Eropa.²¹

Gambar 3.2. Jalur Laut Ganja di Indonesia



Sumber: <https://www.liputan6.com/>

²⁰ <https://www.bnn.go.id/read/artikel/18293/menjaga-laut-indonesia-dari-narkoba>, diakses tanggal 15 November 2018

²¹ <https://www.liputan6.com/news/read/2389871/infografis-peta-penyelundupan-narkoba-di-indonesia>, diakses tanggal 15 November 2018.

Gambar 3.3. Jalur Laut Sabu di Indonesia



Sumber: <https://www.liputan6.com/>

Melihat besarnya peredaran narkoba melalui jalur laut, maka sudah menjadi keharusan bagi pemerintah untuk meningkatkan pengawasan di laut. Mengingat laut Indonesia sangat luas, hanya sebagian kecil yang terawasi dengan baik. Lewat laut merupakan jalur aman bagi pengedar narkoba, disamping itu dengan melalui laut dapat mengangkut dalam jumlah yang lebih banyak. Hal-hal tersebut mengapa laut menjadi tempat peredaran narkoba yang diminati oleh para bandar dan pengedar. Geopolitik kemaritiman juga mempunyai tugas dalam hal ini.

Berdasarkan Press Release BNN pada akhir 2017 disebutkan bahwa pada periode Januari sampai dengan Desember 2017, telah diungkap 46.537 kasus Narkoba dan 27 kasus Tindak Pidana Pencucian Uang (TPPU) yang bersumber dari kejahatan Narkoba. Dari kasus-kasus tersebut telah diamankan 58.365 orang tersangka kasus Narkoba, 34 tersangka TPPU, dan 79 orang tersangka lainnya yang tewas akibat melakukan perlawanan saat dilakukan penindakan. Kasus TPPU terkait kejahatan Narkoba, barang bukti berupa aset dalam bentuk kendaraan bermotor, properti, tanah,

perhiasan, uang tunai, dan uang dalam rekening yang berhasil disita BNN mencapai nilai Rp 105.017.000.000 (Seratus Lima Miliar Tujuh Belas Juta Rupiah). Sebelumnya, pada 20 Februari 2017, BNN telah menerima barang rampasan negara yang berasal dari pengungkapan kasus Narkoba dan TPPU hasil Kejahatan Narkoba senilai Rp 27.282.130.000,- (DUA Puluh Tujuh Miliar Dua Ratus Delapan Puluh Dua Juta Seratus Tiga Puluh Ribu Rupiah).²² Dari kasus-kasus yang berhasil diungkap aparat penegak hukum dalam kejahatan Narkoba, barang bukti yang disita adalah sebagai berikut :

Tabel 3.4. Barang Bukti Narkoba di Sita BNN 2017

Sabu	4,71 Ton
Ganja	151,22 Ton
Ekstasi	2.940.748 Butir
	627,84 Kilogram

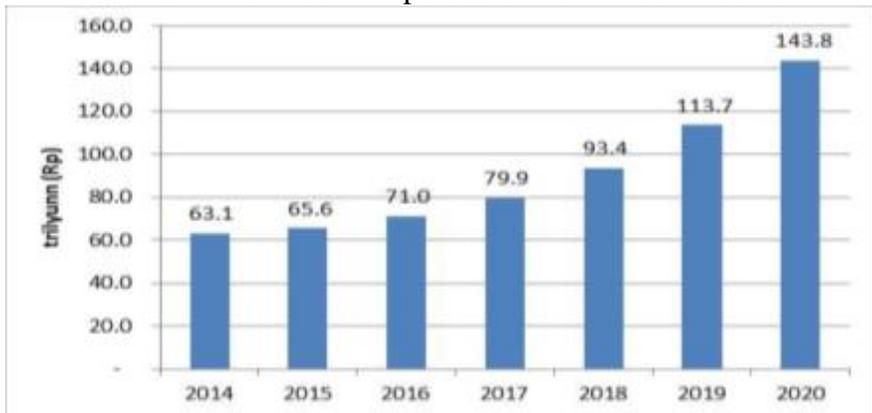
Sumber: BNN, 2017.

Berdasarkan data di atas, dapat dibayangkan berapa besar jumlah peredaran narkoba yang ada di Indonesia. Jumlah yang tertangkap sudah demikian besar, apalagi yang tidak tertangkap. Hal ini menjadi keprihatinan tersendiri bagi bangsa Indonesia, mengingat konsumennya 40 % generasi muda khususnya pelajar dan mahasiswa. Jika dikaitkan dengan dengan keamanan laut, maka sudah seharusnya hal ini menjadi tanggung jawab bersama para pemangku kebijakan, terutama yang mempunyai tanggung jawab di laut. Dengan diluncurkannya Indonesia sebagai poros maritim dunia, maka peningkatan keamanan maritim untuk menanggulangi jalur narkoba internasional harus ditingkatkan dengan berbagai hal. Peredaran Narkoba perkembangannya sudah sangat memprihatinkan.

²² Press Release BNN, 2017. Kerja Bersama Perang Melawan Narkoba. Jakarta: BNN, Hal 3.

Berdasarkan data BNN peredaran narkoba di Indonesia jika diuangkan (dalam triliun) jumlahnya fantastik. Grafik jumlah nilai peredaran narkoba di Indonesia dapat dilihat pada data berikut:

Grafik 3.2. Jumlah peredaran Narkoba di Indonesia



Sumber: BNN, 2016.

Berdasarkan data di atas, diperkirakan peredaran narkoba pada tahun 2020 mencapai angka 143,8 triliyun. Trend yang naik ini disebabkan oleh permintaan pasar yang semakin bertambah serta kenaikan harga narkoba yang semakin tinggi. Sehingga meskipun prevalensi pengguna turun, namun nilainya akan terus naik karena harganya terus naik.

1.5. *Illegal Arms*

Pada era 1960-an dan 1980-an serta senjata- senjata produsen asal China yang masuk ke Thailand melalui Vietnam, Laos dan Kamboja. Senjata tersebut kemudian ditransfer ke Malaysia dan melalui Selat Malaka dan Pulau Adang sebagai pulau transit senjata gelap untuk diselundupkan dan dipasarkan di Aceh. Akan tetapi Thailand merupakan produsen senjata api ilegal yang di di pasok ke Indonesia, tetapi juga sejumlah Negara seperti Myanmar, Sri Lanka, dan Filipina. Suplai tersebut untuk memenuhi kebutuhan kelompok-

kelompok separatis , seperti United Wa State Army (UWSA) di Myanmar , Macan Tamil (Sri Lanka), Karen National Union (KNU) dan Moro Islamic Liberation Front (MILF) dan Kelompok Abu Sayyaf (Filipina) serta terkhusus Indonesia seperti Gerakan Aceh Merdeka (GAM) di Aceh dan Kelompok Santoso di Poso dan Kelompok OPM.²³

Jejak peredaran dan penyelundupan senjata ilegal di Indonesia mulai marak ketika terjadinya konflik di beberapa daerah di Indonesia seperti Maluku, Aceh, Poso dan juga Papua. Pada tahun 2006, kelompok-kelompok pemberontak antar negara terlibat penyelundupan senjata ke Indonesia. Mereka adalah Kelompok Abu Sayyaf, Gerakan Aceh Merdeka (GAM) dan *Moro Islamic Liberation Front* (MILF). Mereka menyelundupkan dan memasok senjata ke Aceh, Sulawesi, Maluku hingga Papua. Penyelundupan senjata api ditengarai masih berlangsung hingga kini. Bedanya, kini penyelundupan senjata api dilakukan oleh gerakan-gerakan ekstremis. Pasokan senjata kepada para jihadis saat ini dilakukan oleh Mujahidin Indonesia Timur (MIT) dan dipasok dari Filipina. Impor senjata pun masih berlangsung hingga saat ini, hanya saja jumlahnya yang semakin sedikit. Berdasarkan data Kementerian Perdagangan kurun waktu 2012 sampai dengan 2014, Indonesia masih mengimpor senjata api untuk kebutuhan militer. Pada tahun 2012, impor senjata untuk militer senilai \$12,290.300, sedangkan pada 2013 jumlahnya mengalami peningkatan sebesar \$51,922.400, dan terakhir pada 2014 impor senjata sebesar \$ 22,065.800. Setelah berkurangnya angka gerakan separatis di Aceh dan di Papua,

²³ Angga Rahmad Nurdin, Op.Cit., 186.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Nainggolan (2016), Laut merupakan jalur terbesar dalam penyelundupan senjata api di Indonesia dari luar negeri. Terdapat 3 jalur wilayah rawan penyelundupan senjata api ilegal, yaitu melalui jalur Provinsi Sumatera Utara, Provinsi Kepulauan Riau (Natuna) dan melalui Provinsi Maluku. Jalur tersebut merupakan bagian dari Laut China Selatan. Hal ini berarti letak Laut China Selatan dan posisi geopolitik Indonesia sangat memungkinkan dilewati dan didatangi para penyelundup senjata api. Provinsi Kepulauan Riau merupakan salah satu pintu gerbang Indonesia ke mancanegara yang sangat rawan terhadap kasus-kasus penyelundupan senjata, karena posisi pulau-pulaunya yang tersebar luas dan terpencil, sehingga banyak Jalur-jalur tikus' yang sulit diawasi oleh aparat keamanan. Kepulauan Natuna adalah salah satu bagian dari wilayah Provinsi Kepulauan Riau, yang kaya sumberdaya alam dan laut, selain sangat strategis, sekaligus rawan dari pemanfaatan kegiatan laut yang bertentangan dengan hukum dan kepentingan nasional. Letaknya yang tepat di Selat Malaka, yang merupakan urat nadi lalu lintas perdagangan terpadat didunia, yang menyebabkan daerah ini rawan dari berbagai bentuk kejahatan transnasional. Jaman ketika masih ada pemberontakan GAM di Aceh, jalur senjata ilegal dan bahan peledak biasanya lewat Selat Sunda, selat Malaka dan selat Singapura.²⁵

Berdasarkan temuan penelitian wilayah Indonesia rawan terhadap berbagai aksi penyelundupan senjata ilegal. Hal ini dikarenakan bentangan wilayah Indonesia sangat luas, namun tidak

²⁵ Nainggolan, P. P. (2016). Penyelundupan Senjata Ke Wilayah Indonesia. *Kajian*, 16(4), 793-820. Hal. 803.

diimbangi dengan kemampuan kontrol keamanan perairannya. Adapun jenis-jenis senjata api yang seringkali diselundupkan meliputi senjata api genggam dan berlaras pendek dan panjang dengan jenis semiotomatis atau otomatis. Sedangkan asal negara pembuatnya beragam, terutama Eropa, seperti Rusia, Jerman, dan AS. Untuk mencegah aksi-aksi dan dapat menangkap para pelaku penyelundupan senjata yang berupaya masuk ke Indonesia yang memiliki garis pantai yang begitu panjang, perlu dilakukan peningkatan patroli keamanan, terutama disepanjang perairan pulau-pulau terluar, oleh TNI-AL, Kepolisian dan TNI-AU serta aparat keamanan lain terkait. Secara spesifik, perlu dilakukan lebih banyak lagi pemasangan radar di sepanjang wilayah perairan provinsi yang berbatasan langsung dengan negara tetangga. Sebagai konsekuensinya, perlu alokasi anggaran untuk kebutuhan pengamanan laut, termasuk untuk pembelian dan pemasangan radar. Kontrol pemerintah daerah atas keamanan wilayah lautnya harus dapat ditingkatkan, tanpa tergantung terus-menerus pada kemampuan institusi TNI dan kementerian di Jakarta.²⁶

Kondisi perdagangan dan penyelundupan senjata secara ilegal sangat mengancam kestabilan negara kondisi geografi baik wilayah laut sebagai akses paling mudah suplai senjata juga dampaknya terhadap kondisi keamanan dan ketertiban di darat. Maka dibutuhkan satu skema kerja sama antara masyarakat nelayan dan pesisir, aparat keamanan laut serta pihak lain yang berkompeten. Perlu mendorong pembangunan infrastruktur laut dan penyediaan fasilitas-fasilitas pengamanan laut dengan menambah suplay

²⁶ Ibid., Hal. 817-818

anggaran terhadap keamanan maritim serta untuk wilayah perbatasan.

1.6. *Human Trafficking*

Penyelundupan manusia yang terjadi akhir-akhir ini seperti sudah menjadi jaringan internasional yang melibatkan para pelaku yang lintas batas negara di mana pemasoknya berasal dari negara-negara Timur Tengah dan perantaranya berasal dari negara-negara Asia Tenggara termasuk warga negara Indonesia. Kejahatan penyelundupan manusia ini merupakan tindak pidana yang harus diusut tuntas oleh aparat penegak hukum Indonesia, seperti Polri dan berbagai aparat keamanan terkait lainnya. Aparat keamanan dan aparat hukum dituntut untuk mengungkap berbagai praktek penyelundupan manusia. Mengingat praktek penyelundupan manusia merupakan sebuah jaringan kejahatan internasional yang melibatkan banyak pelaku, maka proses penanganannya tidak bisa sendirian atau hanya satu instansi saja. Pemerintah harus mendorong jalinan kerja sama dengan berbagai pihak terkait, mulai dari pihak Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Imigrasi, TNI, masyarakat, UNHCR, IOM, dan pihak terkait lainnya.²⁷

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2007 tentang pemberantasan tindak pidana perdagangan orang, dirumuskan bahwa perdagangan orang (*human trafficking*) adalah tindakan perekrutan, pengangkutan, penampungan, pengiriman, pemindahan, atau penerimaan seseorang dengan ancaman kekerasan, penggunaan kekerasan, penculikan, penyekapan, pemalsuan, penipuan, penyalahgunaan kekuasaan atau posisi rentan, penjeratan

²⁷ Subagyo, A., & Wirasuta, D. S. (2013). Op, Cit., Hal 153.

utang atau memberi bayaran atau manfaat, sehingga memperoleh persetujuan dari orang yang memegang kendali atas orang lain tersebut, baik yang dilakukan di dalam negara maupun antar negara, untuk tujuan eksploitasi atau mengakibatkan orang tereksplorasi.

Beberapa data mengungkapkan jumlah kasus *human trafficking* di Indonesia yang semakin meningkat. Menurut data dari IOM hingga Desember 2014 tercatat 7.193 orang korban *human trafficking* yang teridentifikasi. Jumlah tersebut menempatkan Indonesia pada posisi pertama *human trafficking* dengan jumlah korban 6.651 orang atau sekitar 92,46 persen dengan rincian korban wanita usia anak sebanyak 950 orang, wanita usia dewasa sebanyak 4.888 orang, korban pria usia anak 166 orang, dan pria dewasa sebanyak 647 orang. Dari jumlah itu, 82 persen adalah perempuan yang bekerja di dalam dan di luar negeri untuk eksploitasi tenaga kerja, sedangkan sisanya sebanyak 18 persen merupakan lelaki yang mayoritas mengalami eksploitasi sebagai anak buah kapal (ABK) pencari ikan atau buruh lainnya, termasuk buruh perkebunan kelapa sawit di Kalimantan Barat, Sumatera, Papua, dan Malaysia.²⁸

UNICEF memperkirakan, terdapat 100.000 perempuan dan anak di Indonesia diperdagangkan setiap tahun untuk eksploitasi seksual komersial di Indonesia dan luar negeri. Sekitar 30 persen perempuan pelacur di Indonesia di bawah usia 18 tahun dan 40.000-70.000 anak jadi korban perdagangan manusia. Setiap provinsi di Indonesia merupakan daerah asal sekaligus tujuan perdagangan orang. Wilayah yang diperkirakan menjadi pusat perekrutan adalah Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Bali. Praktek *human trafficking*

²⁸ <https://www.liputan6.com/news/read/2249883/catatan-iom-human-trafficking-paling-banyak-terjadi-di-indonesia>, diakses tanggal 16 November 2018.

telah masuk ke daerah-daerah. Daerah Jawa Barat menempati posisi teratas sebagai daerah yang mengalami *human trafficking* pada tahun 2015, dengan jumlah korban mencapai 2151 orang. Posisi ke dua ditempati Jawa Tengah dengan jumlah korban 909 orang. Kalimantan berada di posisi ke tiga dengan jumlah korban 732 orang. Pada tahun 2017, pemerintah menetapkan lima daerah yang masuk kategori zona merah *human trafficking*. Ke lima daerah tersebut antara lain NTT, NTB, Jawa Timur, Jawa Tengah, dan Jawa Barat. Pada akhir tahun 2017, NTT menempati posisi atas sebagai daerah yang mengalami *human trafficking*.²⁹

Human trafficking dalam konteks masalah kemaritiman Indonesia dan berlatar geopolitik karena umumnya kasus *human trafficking* melibatkan jalur laut sebagai sarana migrasi mereka. Indonesia dapat bertindak sebagai negara asal dari subyek *human trafficking*, sebagai tempat transit dan sekaligus sebagai tujuan *human trafficking*. *Human trafficking* mempunyai jenis yang beraneka ragam ada yang anak-anak, pemuda atau gadis, orang dewasa serta orang tua. Berdasarkan tujuannya ada untuk tenaga kerja, mencari suaka politik, eksploitasi seksual dan lain sebagainya. *Human trafficking* muncul dan berkembang karena kurangnya kemampuan dari Indonesia menjaga kedaulatan lautnya, sehingga kejahatan ini dapat masuk dan berkkembang di Indonesia. Upaya penyelesaiannya dilakukan pemerintah secara multi sektor dan multi bidang karena masalah ini merupakan masalah kompleks antar kementerian. Selain upaya internal, Indonesia juga melakukan upaya

²⁹ <http://www.verbivora.com/2018/04/telaah-human-trafficking-di-indonesia.html>, diakses tanggal 16 November 2018.

eksternal dengan bekerja sama antar negara dan antar lembaga *non-state* untuk mengantisipasi dan menangani *Human trafficking*.