

**ARTIKEL**

**ANALISIS YURIDIS TENTANG TUBRUKAN ANTARA KAPAL TNI AL  
DENGAN KAPAL *COAST GUARD* VIETNAM DI PERAIRAN NATUNA  
MENURUT HUKUM INTERNASIONAL (*SOLAS CONVENTION AND  
COLREG*) DAN HUKUM NASIONAL**



**DISUSUN OLEH :**

**GITHA MIRANDA  
1610012111149**

**PROGRAM KEKHUSUSAN  
HUKUM INTERNASIONAL**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS BUNGHATTA  
PADANG  
2020**

# Juridical Analysis Of The Collision Between Indonesian Navy Ships And Vietnam Coast Guards In Natuna Waters According To International Law (Solas Convention And Colreg) And National Law

Githa Miranda<sup>1</sup>, Narzif<sup>1</sup>, Dwi Astuti Palupi<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Legal Studies Program at the Law Faculty Undergraduate Program, Bung Hatta University  
E-mail: gitamirandaa@gmail.com

## ABSTRACT

In Indonesia all the rules governing shipping are regulated in Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. Recently there was a collision between Indonesian Navy ships and Vietnam coast guard in Natuna waters which were claimed over the EEZ. Problem formulations: (1) What is the arrangement for ship collision prevention at sea according to international law and national law ?, (2) How is the juridical analysis about the collision between the Indonesian Navy ship and the Vietnam coast guard ship in Natuna waters? In this study the authors used a normative juridical legal research. The data sources used were primary data, secondary data. Data collection techniques were carried out by library research, data were analyzed through secondary data. The conclusions of the research results: (1) Regulations for preventing ship collisions at sea according to international law and national law on preventing ship collisions at sea are the UNCLOS convention, the COLREG convention, the SOLAS convention, and Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. (2) The juridical analysis of the collision of the Indonesian Navy ship and the Vietnam coast guard ship in Natuna waters is that in this collision the Vietnamese coast guard vessel violated UNCLOS international law regarding the boundaries of the continental shelf area of a country that is sovereign over the EEZ and COLREG 1972 or P2TL regarding collision arrangements. ships that caused losses and SOLAS regarding the safety of the crew regarding law enforcement at sea.

**Keywords:** Collision, Waters, International Law, National Law

## PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Dua pertiga dari total wilayah Indonesia merupakan wilayah laut, dengan jumlah pulau sebanyak 17.499 pulau dan panjang garis pantai 81.000km.<sup>1</sup> Hal ini menjadikan negara Indonesia memiliki urutan kedua yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia yaitu sepanjang 54.716km<sup>2</sup>. Indonesia mendeklarasikan wilayah laut nasionalnya sebagai satu kesatuan yang tak terpisahkan dari wilayah darat yang berbentuk pulau-pulau yang dikenal dengan sebutan Deklarasi Djuanda pada tahun 1957.

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) adalah zona yang luasnya 200 mil laut dari garis pangkal, yang mana dalam zona tersebut sebuah negara pantai mempunyai hak atas kekayaan alam di dalamnya, dan berhak menggunakan kebijakan hukumnya, kebebasan bernavigasi, terbang diatasnya, ataupun melakukan penanaman kabel dan pipa.<sup>3</sup> Konsep dari ZEE muncul dari kebutuhan yang mendesak. Sementara akar sejarahnya berdasarkan pada kebutuhan yang berkembang semenjak tahun 1945 untuk memperluas batas yurisdiksi negara pantai atas lautnya, sumbernya mengacu pada persiapan untuk UNCLOS III 1982.

<sup>1</sup> Surat Keputusan Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan Laut Indonesia Nomor: SKEP-068/KALAKHAR/BKORKAMLA/XI/2010.

<sup>2</sup> <https://ilmupengetahuanumum.com/10-negara-dengan-garis-pantai-terpanjang-di-dunia>, diakses pada 08/04/2020 pukul 14.01 WIB.

<sup>3</sup> Ilmu Geografis, 2019, *Zona Ekonomi Eksklusif: Pengertian, Sejarah, Batas, Fungsi dan Kegiatan*, <https://www.google.co.id/amp/s/ilmugeografi.com/ilmu-bumi/laut/zona-ekonomi-eksklusif/amp>, diakses pada 08/04/2020 pukul 14.02 WIB.

Mengingat bahwa fungsi kelautan baik dalam sisi pelayaran dan transportasi kelautannya dan sumber daya alam yang beranekaragam di Indonesia sangat strategis dalam mewujudkan perekonomian negara mengingat bahwa negara Indonesia sendiri merupakan sebagai negara maritim. Berkenaan dengan ketertiban dan keamanan, hal itu akan tercipta bila setiap masyarakat atau badan hukum menaati peraturan-peraturan atau norma-norma yang berlaku, khususnya di lingkungan perairan di Indonesia. Peraturan-peraturan ini di keluarkan dalam suatu badan yang disebut Pemerintah. Di Indonesia segala aturan yang mengatur tentang pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.<sup>4</sup>

Pelayaran merupakan *high regulated sector* atau sector yang diatur tinggi dimana adanya pengaturan yang jelas terhadap peran dari setiap pihak terkait dari pelayaran tersebut. Pasal 1 angka (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran<sup>5</sup> berbunyi sebagai berikut: “Pelayaran adalah salah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan maritime”. Adanya peraturan mengenai keselamatan pelayaran yang menitik beratkan pada pengaturan

menjadi akibat banyaknya kecelakaan kapal yang disebabkan oleh *human error*.<sup>6</sup>

Salah satu faktor penting dalam pelayaran adalah kapal. Kapal adalah semua perahu dengan nama apapun juga kecuali apabila di tentukan atau perjanjian lain, maka kapal ini di anggap meliputi segala alat perlengkapannya. Sedangkan yang di maksud dengan alat perlengkapan kapal adalah segala benda yang bukan suatu bagian dari pada kapal itu sendiri, namun diperuntukan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu.<sup>7</sup> Sedangkan dalam Pasal 1 angka (36) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan:

“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditari atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah pindah.”

Di Indonesia baru-baru ini terjadi permasalahan dalam hal tubrukan kapal. Tubrukan yang terjadi yakni antara kapal TNI AL dan *coast guard* Vietnam di perairan Natuna yang di klaim atas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang terjadi di wilayah laut Natuna. Kasus yang akan penulis bahas yakni tentang tindakan kapal *coast guard* Vietnam yang menabrak KRI Tjiptadi-381 di perairan

---

<sup>4</sup>Jogloabang, 2019, *UU 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, [www.jogloabang.com](http://www.jogloabang.com), diakses pada tanggal 28/03/2020 pukul 14.09 WIB.

<sup>5</sup>Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 angka 1.

---

<sup>6</sup> Baharudin Lopa, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, (Bandung : alumni, 1982) hlm 194.

<sup>7</sup>Abigail F. C. Chiquita, 2016, “*Tanggung Jawab Akibat Tubrukan Kapal yang Membawa Kerugian*”, <http://www.coursehero.com/file/3541864/Makalah-Tubrukanpdf/>, diakses pada tanggal 17/03/2020 pukul 18.53 WIB.

Natuna. Guru besar hukum Internasional Universitas Indonesia Prof. Hikmahanto Juwana, SH, LLM, PhD mengatakan adanya masalah tumpang tindih klaim di titik terjadinya tubrukan, tumpang tindih yang dimaksud bukanlah soal laut territorial dibawah kedaulatan negara, melainkan batas ZEE. Tekait perbatasan ZEE ini wapres Jusuf Kalla mengatakan perbatasan ZEE ini memang menjadi pangkal gesekan kapal TNI AL dan kapal *coast guard* Vietnam.

Regulasi yang berlaku di atas permukaan ZEE adalah rezim laut bebas di mana terdapat beberapa kebebasan bagi kapal asing. Oleh karena itu permukaan air di atas ZEE sering kali disebut laut bebas yang khusus (*sui generis*) karena masih terdapat hak berdaulat negara pantai. Sesuai dengan hukum internasional, negara yang memiliki laut wilayah berbatasan diwajibkan melakukan negosiasi dalam mencapai kesepakatan atas batas wilayahnya. UNCLOS 1982 telah memberikan petunjuk bagaimana negara pantai menyepakati batas wilayah lautnya.

## **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimanakah pengaturan pencegahan tubrukan kapal di laut menurut hukum internasional dan hukum nasional?
2. Bagaimanakah analisis yuridis tentang tubrukan antara kapal TNI AL dan *coast guard* Vietnam di perairan Natuna?

## **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui bagaimanakah pengaturan pencegahan tubrukan kapal di laut menurut hukum internasional dan hukum nasional.
2. Untuk mengetahui analisis yuridis tentang tubrukan antara kapal TNI AL dan kapal *coast guard* Vietnam di perairan Natuna.

## **2. Metode Penelitian**

### **a. Jenis Penelitian.**

Jenis penelitian yang digunakan adalah metode yuridis normatif. Penelitian hukum normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka dan data sekunder. Penelitian yuridis normatif digunakan dalam penelitian ini untuk meneliti norma hukum kejahatan Internasional yang berlaku.

### **b. Sumber Data.**

Data dalam penelitian ini mempergunakan data sekunder yang merupakan data yang umumnya telah dalam keadaan siap terbuat (*ready made*). Adapun sumber data berupa data sekunder yang biasa digunakan dalam penelitian hukum normatif yang terdiri dari :<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup>Bambang Suggono, *Metode Penelitian Hukum*, PT Raja Graffindo Persada, Jakarta, 2009, hlm. 104.

a. Bahan Hukum Primer yaitu bahan hukum yang mengikat secara umum, termasuk didalamnya perjanjian-perjanjian Internasional, hukum kebiasaan Internasional, prinsip-prinsip hukum umum, putusan pengadilan dan pendapat para ahli. Dalam tulisan ini diantaranya ialah:

1. Konvensi SOLAS 1974
2. Konvensi COLREG 1972
3. Konvensi UNCLOS 1982/Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
5. Undang-Undang ZEE Nomor 13 Tahun 1985
6. Keppres Nomor 65 Tahun 1980
7. Perpres Nomor 57 Tahun 2017

b. Bahan Hukum Sekunder, yaitu Bahan hukum yang biasanya berupa pendapat hukum, doktrin, teori-teori yang diperoleh dari literatur hukum, hasil penelitian, artikel ilmiah maupun website yang terkait dengan penelitian.

---

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

---

### A. Pengaturan Pencegahan Tubrukan Kapal Di Laut Menurut Hukum Internasional Maupun Hukum Nasional

Perairan kepulauan (*Archiplegic Waters*), Indonesia sebagai negara kepulauan lebih banyak mempunyai hak dari pada kewajiban menurut Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982. Hak tersebut seperti menetapkan garis pangkal lurus kepulauan sehingga menjadi bagian kedaulatan Indonesia. Perairan kepulauan (*Archiplegic Waters*) yang semula dulu adalah bagian dari laut lepas, sekarang menjadi bagian dari kedaulatan Indonesia.

Seperti pada kejadian yang penulis bahas tentang tubrukan kapal di laut Natuna yang berada di zona tumpang tindih yang diklaim atas Perairan Laut Natuna tersebut. Aksi Vietnam ini dilakukan karena belum jelasnya batas wilayah antara Indonesia dengan wilayah negara tersebut dikawasan ZEE yang menjadi batas landas kontinen kedua negara. Namun seharusnya, ketidak jelasan bukan menjadi alasan Vietnam untuk ada di perairan ZEEI. Perairan Laut Natuna yang masuk wilayah administrasi Kabupaten Natuna, Provinsi Kepulauan Riau, laut Natuna merupakan wilayah laut ZEEI karena masuk dalam rentang jarak 200 mil dari garis dasar (*baseline*). Sebagaimana dimaksud pada Pasal 57 UNCLOS Indonesia memiliki

hak berdaulat (*sovereign rights*) terhadap sumber daya di Perairan Laut Natuna.

Pada masalah alur-alur kepulauan ini timbul dari dua pandangan (*school of thought*) yang berbeda. Pandangan pertama menilai bahwa karena sejarah perkembangan bangsa dan keunikan bentuk geografis wilayahnya, maka negara kepulauan berdaulat secara mutlak di wilayah perairan tersebut. Kapal-kapal asing memang dibenarkan untuk berlayar namun itu semata-mata merupakan "*preveliges*" yang diberikan oleh negara kepulauan. Undang-Undang Nomor. 4/PRP tahun 1960 dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 didasarkan pada pandangan ini.

Pandang kedua berpendapat bahwa perairan tersebut pada mulanya adalah laut bebas dimana prinsip kebebasan berlayar berlaku dengan mutlak. Diperkenalkannya negara kepulauan untuk menarik batas wilayah perairan secara khusus merupakan hak bersifat "*optional*" yang diberikan masyarakat internasional kepada negara kepulauan.

Sebagai negara kepulauan perairan Indonesia dapat merupakan jalur pelayaran untuk menghubungkan wilayah-wilayah antara kedua samudera dan dua benua pada jalur-jalur tertentu. Setelah peratifikasian Konvensi Hukum Laut 1982 melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tanggal 3 Desember 1985, maka Indonesia mulai memikirkan dan berusaha untuk menetapkan alur-alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) melalui perairan nusantara

Indonesia. Penetapan ALKI harus sesuai dengan konsep yang terdapat pada Konvensi Hukum Laut 1982, dimana "*all ships and aircrafts*" (semua kapal dan pesawat udara) memperoleh "*right of archipelagic sea lanes passage*" (hak lintas alur kepulauan).

Tiga alur kepulauan ALKI yang ditetapkan melalui perairan kepulauan Indonesia menurut Pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002, alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk dapat dilaksanakan hak lintas alur kepulauan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, Selat Sunda.

Tubrukan ini terjadi karena Vietnam melakukan penangkapan ikan di kawasan perairan ZEEI yang berada di landasan kontinen di Utara Laut Natuna yang berada di ZEEI laut Natuna masuk sampai 20 mil landasan kontinen Laut Natuna. Landas Kontinen (*Continental Shelf*), di atur oleh Pasal 76 s/d Pasal 85 Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982. Hak dan Kewajiban Indonesia serta status saat ini terhadap Landas Kontinen (*Continental Shelf*), adalah Indonesia mempunyai hak eksplorasi dan eksploitasi kekayaan sumber daya alam di landas kontinen sebagaimana diatur oleh Pasal 77 Konvensi Hukum Laut 1982, tetapi di samping itu Indonesia mempunyai kewajiban untuk menetapkan batas terluar landas kontinen sejauh 350 mil. Penetapan

batas-batas landas kontinen baik sejauh 200 mil maupun 350 mil.

Sesuai Pasal 56 UNCLOS 1982, kewenangan negara dalam ZEE bukanlah sebuah kedaulatan (*sovereignty*), melainkan berdaulat (*sovereign rights*). Hal ini berarti negara memiliki kewenangan penegakan hukum yang terbatas dalam pemanfaatan sumber daya kelautan, baik hayati maupun non hayati. Pasal 15, Pasal 74, dan Pasal 83 UNCLOS 1982 pada dasarnya telah mengatur delimitas batas maritim antar negara yang seharusnya dilakukan. Pasal 74, UNCLOS memberikan mandat kepada negara-negara untuk berunding membuat sebuah kesepakatan atau pengaturan sementara yang bertujuan untuk tak melakukan tindakan yang saling merugikan kedua belah pihak yang memiliki perkara seperti Vietnam dan Indonesia

Tubrukan yang terjadi juga melanggar hukum internasional lainnya seperti konvensi COLREG tentang pencegahan tubrukan dilaut. Dalam konvensi COLREG diatur model kapal yang diatur dalam aturan 2 COLREG tentang tanggungjawab setiap kapal harus benar-benar memperhatikan semua kelengkapan serta navigasi kapal dan bahaya tubrukan serta setiap keadaan khusus termasuk keterbatasan dari kapal yang terlibat, yang dapat memaksa menyimpang dari aturan untuk menghindari bahaya mendadak.

Tubrukan yang terjadi di perairan Natuna antara Vietnam dan Indonesia telah

melanggar aturan COLREG tentang tanggung jawab atas kenavigasian kapal yang berlayar, kapal yang berlayar harus sesuai dengan aturan kenavigasian arah kapal tersebut dengan menjaga keamanan kapal dari benturan-benturan yang akan merusak kapal tersebut. Kapal *coast guard* Vietnam tersebut mempunyai kekuatan yang cukup besar KG 95118 TS, ukuran 125 GT yang merupakan kapal besar bukan kapal patroli negara Vietnam melainkan kapal penjaga pantai, kapal ini mampu menampung benda dalam jumlah banyak di dalam kapal tersebut.

Aturan COLREG yang dilanggar lainnya bagian B dalam konvensi COLREG yaitu aturan mengemudi kapal dan melayarkan kapal, dalam aturan ini kapal harus setiap saat melakukan pengamatan yang layak diperairan dengan penglihatan dan pendengaran semua sarana yang tersedia sesuai dengan keadaan dan suasana disekeliling kapal demi menjaga situasi dari bahaya tubrukan. Dan aktifitas kenavigasian kapal yang harus hidup untuk pengecekan keberadaan kapal terhadap haluan kapal. Dalam situasi ini kapal *coast guard* Vietnam melanggar semua aturan COLREG Bagian B karena tidak mengaktifkan kenavigasian kapal dan penggunaan pesawat radar yang tidak ada sehingga kapal bisa berlayar didaerah perbatasan yang memiliki banyak bahaya navigasi. Kapal *coast guard* Vietnam juga tidak menjaga jarak antara kapal dan

menabrakkan badan kapal pada kapal Indonesia.

COLREG juga mengatur bagaimana tata pemisah lalu lintas supaya tidak terjadi tubrukan antar kapal pada atura 10 COLREG , kapal harus berlayar di jalur lalu lintas yang sesuai dengan arah lalu lintas umum sedapat mungkin tepat bebas dari garis pemisah atau zona pemisah lalu lintas. Kapal juga harus pemotong jalur lalu lintas dalam kejadian antara Vietnam dan Indonesia, Vietnam melanggar aturan lalu lintas demi kepentingan pribadi dan berlayar di jalur perairan kawasan Indonesia.

Konvensi COLREG juga dapat merujuk ke garis politik tertentu yang membagi perairan pedalaman, tunduk pada aturan navigasi setiap negara itu sendiri. Meskipun aturan untuk menavigasi kapal kedaratan setiap negara berbeda, aturan internasional menentukan bahwa mereka harus sedekat mungkin dengan aturan internasional tanpa melanggar aturan internasional

Di Indonesia Peraturan Pencegahan Tubrukan Kapal di Laut (P2LT) yang mengatur upaya pencegahan tubrukan di laut atau yang mengatur tentang pencegahan tubrukan di laut dengan standar keamanan maritim sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008. Menjaga keamanan, ketertiban, dan keselamatan kapal serta awak kapal sangatlah penting karena ketentuan ini berlaku secara nasional dan internasional demi menjaga ketertiban keamanan diperairan. Pasal 249 Undang-

Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tegas mengatur bahwa nahkoda bertanggungjawab atas kecelakaan yang terjadi. Bentuk tanggungjawab diatur rinci dalam aturan yang sama.

Saat melakukan penyelamatan nahkoda berhak menyimpang dari rute seperti halnya tubrukan. Paling tidak nahkoda dapat meminimalisir potensi terjadi kecelakaan sepanjang patuh terhadap lima ketentuan ini antara lain:

1. Tata cara berlalu lintas
2. Alur pelayaran
3. Sistem rute
4. Daerah pelayaran lalu lintas
5. Sarana bantu navigasi pelayaran

Pasalnya setiap nahkoda wajib melaporkan semua informasi apapun melalui Stasiun Radio Pantai (SROP). Seperti yang terjadi antara Vietnam dan Indonesia, kapal *coast guard* Vietnam yang menubrukan badan kapal ke kapal KRI Tjiptadi 381 yang sedang melakukan patroli dikawasan perairannya dan melaporkan kejadian kecelakaan tersebut pada Stasiun Radio Pantai (SROP) yang telah memasuki kawasan perairan Indonesia dan menangkap ikan di landasan kontinen negara. Nahkoda diperbolehkan mengambil tindakan seperti alur pelayaran untuk menyelamatkan diri sebagaimana diatur dalam konvensi COLREG.

Pada pengaturan konvensi SOLAS mengatur tentang bagaimana aturan jarak

kapal dengan kapal yang lain supaya menghindari kecelakaan di laut demi menjaga keamanan setiap awak kapal yang berada diperairan. Perubahan pada SOLAS 1974 di lakukan Bab V. Keselamatan pelayaran, keselamatan navigasi, peralatan navigasi diatas kapal yang berbeda beda termasuk radar, pedoman , AIS, VDR, dan mesin serta kemudi kapal supaya dapat terhindar dari kecelakaan diperairan. Peraturan ini bertujuan supaya apabila ada kecelakaan pada kapal pihak Stasiun Radio Pantai (SROP) bisa mengirim bantuan ke lokasi yang tercatat oleh rada.

Bab XI menjadi Bab XI-1 mengenai langkah-langkah khusus peningkatan keselamatan pelayaran yang merupakan langkah-langkah khusus meningkatkan keselamatan maritime (*special measure to enhance maritime safety*), ketentuan tentang RO (*Recognized Organization*) badan yang ditunjuk oleh pemerintah dalam melaksanakan survey kapal atas nama pemerintah, serta nomor identitas kapal dan *Port State Control* (pemeriksa kapal bendera asing oleh suatu negara) tindakan ini yang telah dilakukan oleh Indonesia terhadap kapal *coast guard* Vietnam untuk mengetahui jenis kapal yang telah memasuki kawasan landasan kontinen negara Indonesia. Kapal yang memasuki landasan kontinen negara Indonesia merupakan kapal *coast guard* Vietnam atau kapal penjaga pabtai Vietnam yang berjenis KG 95118 TS, ukuran 125 GT.

Pada Bab XI-2 langkah-langkah khusus peningkatan pelayaran yang di kenal dengan istilah atau nama *International Ship and Port Facility Security Code* atau kode internasional keamanan maritime baik kapal, syahbandar maupun pengelola pelabuhan laut demi meningkatkan keamanan maritime sebuah negara.

## **B. Analisi Yuridis Tentang Tubrukan Kapal TNI AL dan Kapal Coast Guard Vietnam di Perairan Natuna**

Letak geografis perairan Indonesia yang strategis membuat banyak kapal-kapal yang melewati perairan Indonesia yang tidak menutup kemungkinan untuk terjadi sesuatu hal yang tidak diinginkan. Letak geografis Indonesia yang strategis membuka peluang terjadinya pencurian dan pemanfaatan sumber daya laut secara illegal oleh pihak-pihak yang merugikan negara apabila kemampuan pengawasan dalam negara terbatas sehingga mudah untuk melakukan pelanggaran. Berbagai upaya untuk melindungi wilayah laut juga telah dilakukan. Pelanggaran yang terjadi, khususnya yang dilakukan negara Vietnam, aparat keamanan laut Indonesia dapat mengambil tindakan penegakan hukum, namun di pihak Vietnam kerap melakukan perlawanan terhadap aparat Indonesia melalui tindakan intimidasi dan provokasi. Salah satu upaya yang dilakukan Indonesia adalah dengan diplomasi yang merupakan mekanisme yang dimanfaatkan oleh pemerintah Indonesia apabila terjadi suatu

benturan atau persoalan yang muncul pada aspek kepentingan nasional di dalam hubungan Indonesia dan Vietnam.

Kasus pelanggaran yang dilakukan oleh kapal *coast guard* Vietnam dengan kapal TNI AL KRI Tjiptadi 381 ini terjadi diperairan Natuna Utara pada tanggal 30 April 2019 dengan tubrukan yang dilakukan oleh kapal *coast guard* Vietnam pada kapal KRI Tjiptadi 381 dengan sengaja merupakan tindakan yang melanggar ketentuan hukum internasional karena berada diperairan merupakan kedaulatan negara. Kedaulatan negara merupakan elemen penting bagi kepentingan nasional setiap negara.

Sikap para tentara TNI AL dengan baik yang menahan diri atas batas wilayahnya tanpa menggunakan kekerasan militer meski dalam tubrukan TNI AL dapat menanggapi hal tersebut sebagai ancaman atau serangan terhadap integritas negara Indonesia. Kondisi ini memberikan hak kepada KRI Tjiptadi 381 untuk melakukan prosedur yang berlaku berupa tembakan peringatan hingga tembakan melumpuhkan untuk menghindari insiden tubrukan tersebut. Sikap menahan diri yang tidak terpancing emosi menunjukkan sikap kebesaran bangsa Indonesia yang tidak mudah terpancing atas provokasi yang mungkin akan menyulut ketegangan di kawasan. Namun, Indonesia tidak boleh terlalu pasif dalam menyikapi tindakan Vietnam ini. Indonesia perlu dengan keras memprotes aksi tubrukan kapal *coast guard*

Vietnam. Hal ini telah dilakukan oleh Pemerintah RI secara terukur.

Dalam peristiwa tubrukan ini kapal *coast guard* Vietnam melanggar hukum internasional COLREG 1972 (*Collision Regulation*) atau P2TL tentang pengaturan tubrukan kapal yang merugikan pihak Indonesia dalam tubrukan ini yang mengakibatkan kerusakan kapal serta berpengaruh pada lingkungan apabila ada kebocoran minyak akan merusak kelestarian lingkungan laut diatur dalam Pasal III Pengaturan Pencegahan Tubrukan di Laut. Keselamatan awak kapal dan ABK kapal juga dipertarukan didalam peristiwa ini karna mengancam keselamatan awak kapal yang diatur dalam konvensi SOLAS 1974 (*Safety Of Life At Sea*) yang mengatur tentang keselamatan penumpang di laut.

Adanya klaim antara Vietnam dan Indonesia atas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Tubrukan serta *illegal fishing* yang terjadi merupakan suatu ancaman yang berpotensi menimbulkan dampak negatif bagi Indonesia. Hal ini dimulai karena Vietnam mengklaim wilayah Indonesia dengan berdasarkan landas kontinen, yaitu sebuah peta teritorial yang membubuhkan sembilan garis putus-putus sebagai penanda atau batas pemisah imajiner yang digunakan untuk pemerintah Vietnam dalam mengklaim sebagian besar perairan Indonesia itu adalah milik Vietnam.

Berdasarkan ketentuan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum

Laut 1982), zona laut dapat dibedakan berdasarkan dua prinsip hukum Internasional yang berbeda yakni :<sup>9</sup>

- a. kedaulatan (*sovereignty*)
- b. hak berdaulat (*sovereign rights*)

Pengertian kedaulatan menurut Pasal 2 UNCLOS 1982 bahwa negara pantai mempunyai kedaulatan penuh atas perairan pedalaman yang meliputi ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya yang terletak di atas laut teritorial, dalam hal ini negara pantai memiliki kekuasaan tertinggi di wilayah laut yang diatur dalam hukum nasionalnya.

Dalam Pasal 2 UU ZEEI (Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia) terdapat pengertian bahwa jalur diluar dan perbatasan dengan wilayah laut Indonesia sebagaimana yang ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah di bawahnya dan perairan di atasnya dengan batas terluar 200 mil laut dengan di ukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia. Dalam hak berdaulat, yang terdapat Pasal 56 UNCLOS 1982 telah dirumuskan dalam Pasal 4 ayat 1 UU No. 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup>Rudy, Teuku May. 2003. *Hubungan Internasional Kontemporer dan Masalah-Masalah Global :isu, konsep, teori dan paradigma*. Bandung : Refika Aditama.

<sup>10</sup>Pradana, Raden Florentinus Bagus Adhi Pradana, 2017, *Akibat Hukum Terhadap Hak Berdaulat Indonesia Di Perairan Indonesia Menurut UNCLOS 1982*. Universitas Atma Jaya : Yogyakarta, hlm 120.

Dalam hal penegakan hukum di laut, Pasal 13 UU ZEE bahwa tindakan sesuai dengan untuk pelaksanaan hak berdaulat, yurisdiksi dan kewajiban-kewajiban lain, maka aparaturnya penegak hukum berwenang mengambil tindakan-tindakan penegakan hukum, hal ini sesuai dengan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang kitab undang-undang acara pidana.

Peningkatan keamanan dilakukan oleh TNI-AL beserta Polisi Laut yang berupaya melakukan patroli laut secara rutin guna mencegah terjadinya kecelakaan di laut serta *illegal fishing* disebut dengan diplomasi maritim. Selain itu, diplomasi maritim untuk meningkatkan keamanan tersebut juga dilakukan oleh Bakamla Indonesia. Namun upaya diplomasi maritim ini belum dapat dilaksanakan di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dikarenakan faktor kepentingan politik kedua belah pihak negara yaitu Indonesia dan Vietnam berbeda.

---

## PENUTUP

---

### A. Simpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian dan pembahasan di atas maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Tubrukan kapal sering terjadi di area perairan laut Natuna di Indonesia. Adapun pengaturan hukum internasional dan hukum nasional mengatur tentang pencegahan tubrukan kapal di laut adalah konvensi UNCLOS tentang wilayah perairan laut Natuna di Indonesia tentang batas-batas di perairan laut Natuna,

konvensi COLREG tentang pencegahan tubrukan kapal di laut dan konvensi SOLAS tentang keamanan awak kapal.

2. Analisis yuridis tentang tubrukan kapal TNI AL dan kapal *coast guard* Vietnam diperairan Natuna adalah dalam peristiwa tubrukan ini kapal *coast guard* Vietnam melanggar hukum internasional COLREG 1972 atau P2TL tentang pengaturan tubrukan kapal yang merugikan pihak Indonesia yang mengakibatkan kerusakan kapal serta berpengaruh pada lingkungan apabila ada kebocoran minyak yang akan merusak kelestarian lingkungan laut di atur dalam Pasal 3 pengaturan pencegahan tubrukan di laut. Keselamatan awak kapal dan ABK kapal juga di pertaruhkan karena mengancam keselamatan awak kapal yang di atur dalam konvensi SOLAS 1974 yang mengatur tentang keselamatan penumpang di laut. Dalam hal penegakan hukum di laut, Pasal 13 Undang-Undang ZEE bahwa tindakan sesuai dengan pelaksanaan hak berdaulat, yurisdiksi da kewajiban lain maka aparaturn penegak hukum berwenang mengambil penegakan hukum sesuai dengan Undang-Undang.

## **B. Saran**

Berdasarkan simpulan di atas maka dalam hal ini penulis dapat memberikan saran:

- a. Untuk mengantisipasi ketegangan ini akan terulang maka insiden ini diharapkan menjadi pendorong bagi

Indonesia dan Vietnam untuk duduk bersama melanjutkan negosiasi batas-batas wilayah laut yang belum diselesaikan, terutama ZEE di wilayah Natuna.

- b. Kedua negara sebaiknya melaksanakan amanat Pasal 74 UNCLOS 1982 untuk pengaturan bersama. Hal ini dapat disepakati dan dituangkan dalam bentuk *MoU Common Guidelines*, seperti dilakukan Indonesia dan Malaysia.

---

## DAFTAR PUSTAKA

---

### A. Buku-Buku.

- Arsana, I Made Andi, *Batas Maritim Antar Negara: Sebuah Tinjauan Teknis dan Yuridis*, Yogyakarta Gadjah Mada University Press, 2007.
- Bambang Suggono, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, PT Raja Graffindo Persada, Jakarta.
- Baharudin Lopa, 1982, *Hukum Laut Pelayaran dan Perniagaan*, Bandung, Alumni.
- Bernhard Limbong, 2015, *Poros Maritim*, PT Dharma Karsa Utama, Jakarta.
- Chairyl Anwar, 1995, *ZEE di Dalam Hukum Internasional dan ZEE Asia Pasifik*, Sinar Grafika, Jakarta
- Dhiana Puspitawati, dkk, 2019, *Hukum Maritim*, UB Press, Malang.
- Etty R. Agoes., "Pengaturan Tentang Wilayah Perairan Indonesia dan Kaitannya dengan Konvensi Hukum Laut 1982", makalah yang disampaikan pada rangkaian Ceramah di Direktorat Jendral Hukum dan Perundang-undangan, Departemen Kehakiman, 16-19 Januari 1996"
- Etty R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Abardin, Bandung, 1991.
- Eddy Suryanto Soegono, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelabuhan di KTI Dsinggahi Armada Perintis*, Majalah Ilmiah Unikom, Volume 7, 2013.
- Hadi Supriyono, 2016, *Colreg 1972 dan Dinas Jaga Anjungan*, Deepublish (CV Budi Utama), Yogyakarta.
- Hartono, 1977, *Hukum Laut Internasional*, Jakarta: Bhratara Karya Aksara.
- Muchtar Kusumaatmadja, 1995, *Masalah Lebar Laut Teritorial Pada Konperensi-konperensi Hukum Laut Jenewa (1958 dan 1960)*, Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan, Bandung..
- Muthalib Tahar dan Abdul, 2007, *Zona-Zona Maritim Berdasarkan KHL PBB 1982 dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia*.

Pradana dan Raden Florentinus Bagus Adhi Pradana, 2017, *Akibat Hukum Terhadap Hak Berdaulat Indonesia Di Perairan Indonesia Menurut UNCLOS 1982*, Universitas Atma Jaya, Yogyakarta.

Rudy, Teuku May. 2003. *Hubungan Internasional Kontemporer dan Masalah-Masalah Global :isu, konsep, teori dan paradigm*, Refika Aditama, Bandung.

### B. Undang-Undang dan Perjanjian Internasional

- Konvensi COLREG 1972 tentang Pengaturan Pencegahan Tubrukan Kapal di Laut
- Konvensi SOLAS 1974 tentang Keselamatan Penumpang dan Awak Kapal di Laut
- Konvensi UNCLOS 1982 tentang Hukum Laut
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Undang-Undang ZEE Nomor 13 Tahun 1985
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Undang-Undang Ratifikasi UNCLOS
- Undang-Undang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia
- Undang-Undang Landasan Kontinen
- Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

### C. Sumber Lain

- Abigail F. C. Chiquita, 2016, *Tanggung Jawab Akibat Tubrukan Kapal yang Membawa Kerugian*, <http://www.coursehero.com/file/3541864/Makalah-Tubrukanpdf/>.
- Academia, 2019, *Grafik Regional Indonesia*, [https://www.academia.edu/10064952/geografi\\_regional\\_indonesia](https://www.academia.edu/10064952/geografi_regional_indonesia).
- Databoks, 2017, *Kapal Terbakar Jenis Kecelakaan Laut Terbanyak*, <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/01/03/kapal-terbakar-jenis-kecelakaan-laut-terbanyak> detikNews,
- 2019, *Kapal Vietnam Tabrak KRI di Zona Tumpang Tindih*, <https://news.detik.com>

- Dimensi Pelaut, 2019, *Pengertian Collision (Tubrukan kapal)*, <https://dimensipelaut.blogspot.com/2019/02/pengertian/collision/tubrukan/kapal.html?m=1#>.
- Ejurnal, Robert Beckman, "*The Port of Singapore: Recent Developments*," *Ocean and Coastal Law Journal* (2009)
- Ejurnal, Lucky Andoyo Widyasto, *Analisis Human Error Terhadap Kecelakaan Kapal Pada Sistem Kelestarian Berbasis Data Di Kapal*, 2015.
- Ejurnal, Untung Suropati, *Menuju Kejayaan Kembali Indonesia Sebagai Negara Maritim*, Majalah Cakrawala, Edisi 411 Tahun 2012 <https://ilmupengetahuanumum.com/10-negara-dengan-garis-pantai-terpanjang-di-dunia>.
- Ilmu Geografis, 2019, *Zona Ekonomi Eksklusif: Pengertian, Sejarah, Batas, Fungsi dan Kegiatan*, <https://www.google.co.id/amp/s/ilmugeografi.com/ilmu-bumi/laut/zona-ekonomi-eksklusif/amp>.
- Jogloabang, 2019, *UU 17 Tahun 2008 Tentang Peelayaran*, [www.jogloabang.com](http://www.jogloabang.com).
- Lucky Andoyo Widyasto, 2015, *Analisis Human Error Terhadap Kecelakaan Kapal Pada Sistem Kelestarian Berbasis Data di Kapal*, <https://www.repository.ac.id>.
- Maritime, 2016, *Maritime Safety*, [http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc\\_maritime/maritime.htm](http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime.htm).
- Maritime World, 2017, *Peraturan Safety Of Life at Sea (SOLAS)*, [www.maritimeworld.web.id](http://www.maritimeworld.web.id)
- PT. Trans Asia Jakarta, 2009, *Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003-2008*.
- Surat Keputusan Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan Laut Indonesia Nomor: SKEP-068/KALAKHAR/BKORKAMLA/XI/2010.