

PENEGAKAN KEDAULATAN DAN HUKUM TERHADAP MASUKNYA *UNDERWATER UNMANNED VEHICLE* (UUV) DI PERAIRAN SELAYAR INDONESIA

Oleh:

Sekar Tanjung Ajita¹⁾ Surya Wiranto²⁾

^{1,2} Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan Indonesia

¹Email : asekartanjung@gmail.com

²Email: suryawiranto1@gmail.com

Abstrak

Tujuan dari riset ini yaitu guna menganalisa kedaulatan dan status penegakan hukum kendaraan udara tak berawak (UUV) bawah air atau sea glider yang memasuki perairan Seraya Indonesia. Metode yang dipakai dalam riset ini merupakan metode riset yudisial yang baku. Metode riset hukum normatif ataupun tata cara riset hukum daftar pustaka merupakan tata cara ataupun metode dengan riset hukum yaitu mengkaji literatur yang ada. Hasil penelitian menunjukkan bahwa belum dilakukannya penegakan hukum terhadap masuknya UUV atau Sea Glider di Perairan Selayar Indonesia dikarenakan belum adanya dasar hukum untuk melakukan penegakan hukum.

Kata kunci: Penegakan Hukum, Penegakan Kedaulatan, *Underwater Unmanned Vehicle*, *Sea Glider*, Selayar.

1. PENDAHULUAN

Indonesia diketahui sebagai negara kelautan. Indonesia ialah negara bahari yang diakui oleh dunia lewat Kesepakatan Perserikatan Bangsa- Bangsa tahun 1982 mengenai Hukum Laut. Setelah itu disahkan dengan UU Nomor. 17 Tahun 1985. Tidak hanya mempunyai lautan yang besar, Indonesia pula mempunyai kemampuan pangkal energi alam laut yang bagus. Pangkal energi alam perairan Indonesia, semacam terumbu karang, ikan, minyak, biota laut, dan sedang banyak ragamnya. Tetapi dibalik keelokan serta kemampuan yang terdapat di laut Indonesia, banyak permasalahan yang dialami oleh Indonesia terutama perairannya (Darmawan, 2015)

Salah satu masalah yang dihadapi Indonesia dalam wilayah perairannya adalah masuknya kapal asing ke perairan Indonesia. Masuknya kapal asing ke perairan Indonesia ini biasanya mereka ingin mencari ikan (Illegal Fishing) di wilayah perairan Indonesia yang kaya akan ikan, serta biota laut lainnya. Namun seiring berkembangnya waktu dan teknologi permasalahan diperairan wilayah Indonesia tidak hanya sebatas pada masuknya kapal asing ke Perairan Indonesia namun masuknya *Underwater Unmanned Vehicle* (UUV) atau biasa disebut *Sea Glider*.

Dalam Kesepakatan Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai Hukum Laut 1982(berikutnya diucap Kesepakatan Perserikatan Bangsa- Bangsa mengenai Hukum Laut 1982), independensi kepulauan mencakup perairan yang dicakup oleh garis akar kepulauan yang diresmikan dalam Kesepakatan Perserikatan Bangsa- Bangsa 1982 mengenai Hukum Laut. Hukum Laut. Perairan ini diucap kepulauan. Daya serta jarak dari tepi laut. Independensi ini mencakup ruang hawa di atas perairan nusantara, dasar laut serta tanah di

bawahnya, dan kekayaan alam yang tercantum di dalamnya. Kedaulatan negara dan hak kedaulatan atas lautan adalah hak negara untuk mengatur, mengawasi, melindungi, dan mengelola lautan dalam rangka melindungi kepentingan maritim nasional. Oleh karena itu, sangat penting untuk membangun keamanan maritim yang berkelanjutan di Indonesia. (Yustitianiingtyas, 2015)

Dalam dua tahun terakhir, nelayan telah menemukan sea glider di perairan Indonesia setidaknya 3 kali. Pada akhir tahun 2020, seorang nelayan menemukan sea glider mengambang di laut pada pukul 07.00 WITA di perairan Desa Manjapahit Kepulauan Selaya. Pada tahun yang serupa pula, nelayan menciptakan subjek seragam di perairan Masalembu, Sumenep, Madura serta di Pulau Tengger di Kepulauan Riau pada tahun 2019. Sebagai salah satu alutsista di bidang pertahanan dan keamanan, TNI Angkatan Laut berada di bawah naungan Undang-Undang Nomor 34 Tentara Nasional Indonesia Tahun 2004 dalam menjalankan tugasnya (Bbc.com, 2021).

Pada kasus masuknya *Sea Glider* yang terbaru yakni pada perairan Selayar Indonesia perlu ditangani dengan serius oleh pemerintah, permasalahan yang timbul adalah belum ada payung hukum yang jelas untuk menindaklanjuti masuknya *Sea Glider* ini ke perairan Indonesia. Penegakan hukum terhadap masuknya *Sea Glider* di perairan Indonesia ini juga harus dilakukan untuk memeriksa masuknya *Sea Glider* ke Indonesia ini merupakan sebuah ancaman bagi kedaulatan Indonesia atau tidak.

Angkatan Nasional Indonesia Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan laut(AL) mengemban kewajiban penguatan hukum serta kontrol keamanan area laut yang terletak di dasar yurisdiksi nasional. Bagi hukum global serta hukum

nasional yang sudah disetujui, bisa dibilang kalau penguatan hukum keamanan laut mempunyai 2 format, ialah penguatan independensi serta penguatan hukum. Kedua format ini silih terpaat (Yustitiantingyas, 2015)

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka penulis merumuskan dalam judul **“Penegakan Kedaulatan dan Hukum terhadap Masuknya Underwater Unmanned Vehicle (UUV) di Perairan Selayar Indonesia”**

Rumusan Masalah

- a. Bagaimana status kedudukan *Underwater Unmanned Vehicle* dalam Hukum Internasional ataupun Hukum nasional Indonesia?
- b. Bagaimana penegakan hukum terhadap masuknya UUV di perairan Selayar Indonesia?

2. METODE PENELITIAN

Dari permasalahan yang dipilih oleh peneliti maka peneliti menggunakan metode penelitian normati. Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu menggambarkan gejala-gejala masyarakat dari kasus yang diteliti. Metode yang digunakan adalah metode kualitatif, yaitu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif. Penulis menggunakan metode kualitatif untuk memahami atau memahami gejala yang diteliti. (lawmetha.wordpress.com, 2011)

Lokasi yang dilakukan untuk melakukan penelitian ini adalah Direktorat Hukum Angkatan Laut Markas Besar TNI. Waktu penelitian adalah pada 4 Juni 2021.

Pengambilan data dilakukan melalui penelitian bahan - bahan primer seperti jurnal – jurnal. Selain itu pengumpulan data dilakukan dengan cara metode wawancara dengan Pejabat Dinas Hukum Angkatan Laut Mabes TNI yakni diantaranya:

- 1) Kolonel Laut (KH) Farid Maruf, S.H., M.H.
- 2) Letkol Laut (KH) Hery Supriyatno, S.H., M.H.
- 3) Mayor Laut (KH) Hendi Rosadi, S.H., M.H.

Analisis data yang diperoleh akan mengadopsi metode analisa normatif, ialah metode memaknakan serta mangulas hasil riset bersumber pada uraian hukum, norma hukum, filosofi hukum serta ajaran yang terpaat dengan poin. Dibutuhkan norma hukum buat dijadikan asumsi utama, setelah itu dikorelasikan dengan fakta- fakta yang relevan selaku asumsi minor, serta ditarik kesimpulan permasalahan lewat cara silogisme (Ibrahim, 2006).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

UUVs, *Underwater Unmanned Vehicles*, adalah teknologi canggih yang digunakan untuk menjelajahi lautan dunia. UUV dapat menjelajahi area samudra yang hanya diimpikan oleh sains beberapa dekade yang lalu. Robot ini memberikan akses yang belum pernah ada sebelumnya ke ventilasi hidrotermal dan lainnya misteri yang dalam. UUV dapat berenang di bawah lapisan es kutub dan menjelajah ke ngarai bawah air (Showalter, 2004).

Tetapi para ilmuwan bukan satu-satunya kelompok yang mendapat manfaat dari mesin ini. Setelah menjadi bidang eksklusif Angkatan Laut Amerika Serikat dan institusi akademis, banyak kemajuan yang membawa UUV ke sektor komersial. UUV dapat mencari minyak lepas pantai dan deposit mineral, meletakkan kabel bawah laut, dan mencari tambang. Individu dan perusahaan swasta sekarang dapat membeli UUV untuk digunakan dalam operasi penyelamatan, arkeologi bawah air, atau eksplorasi sederhana. Kemungkinannya tampak kurang terbatas dan manfaatnya tak terhitung. (Showalter, 2004)

1. Status Kedudukan *Sea Glider* dalam Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia.

Pada sub bab ini akan dibahas status kedudukan *Sea Glider* dalam Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia:

Status Kedudukan *Sea Glider* dalam Hukum Internasional

Apakah *Underwater Unmanned Vehicle* diklasifikasikan sebagai 'kapal' dalam arti hukum laut internasional? Ada beberapa ketentuan dalam konvensi internasional yang relevan mengenai definisi atau kriteria untuk menentukan apa yang secara tepat disebut 'kapal'. Meskipun istilah 'kapal' dan 'kapal' sering digunakan dalam UNCLOS, artinya tidak didefinisikan dengan jelas dan hanya merupakan prasyarat untuk perjanjian tersebut. Kurangnya definisi ini sepertinya memberikan kemungkinan untuk mempertimbangkan kendaraan laut tak berawak sebagai 'kapal'.

Beberapa konvensi internasional dan dokumen hukum nasional memberikan definisi 'kapal' dan tidak ada standar yang seragam. Selain itu, tidak ada definisi 'kapal' yang diterima secara universal dalam hukum kebiasaan internasional. (Chang et al., 2020) Berikut dibawah ini beberapa definisi kapal dari berbagai peraturan Internasional:

- Menurut Pasal 3 dari Peraturan Internasional tahun 1972 untuk Mencegah Tabrakan di Laut, “kapal” mencakup setiap deskripsi pesawat air, termasuk pesawat non-displacement, wing-in-ground-effect kendaraan, dan pesawat amfibi, digunakan atau mampu digunakan sebagai sarana transportasi di atas air. " Definisi ini menegaskan sifat buatan manusia kapal dan berfokus pada karakteristik dasar kapal sebagai mode transportasi. (Chang et al., 2020)
- Menurut Pasal 2 Perserikatan Bangsa-Bangsa 1986 Konvensi tentang Ketentuan Pendaftaran Kapal, “Kapal” berarti setiap kapal self-propelled sea-going yang digunakan dalam perdagangan pelayaran internasional untuk pengangkutan barang, penumpang, atau keduanya dengan pengecualian kapal kurang dari 500 ton bruto terdaftar. Definisi ini mengatur objek angkutan kapal dan batasan ukuran minimum kabel appli. (Chang et al., 2020)
- Definisi kapal oleh Asosiasi Hukum Internasional American Branch (ABILA) adalah lebih ringkas:

kapal didefinisikan sebagai, perangkat buatan yang mampu berlayar laut, termasuk kapal selam. Menurut definisi ini, paling banyak Fitur penting dari sebuah kapal adalah kemampuannya untuk berlayar di atas dan di dalam air.(Chang et al., 2020)

Berdasarkan pembahasan di atas, masih menjadi tugas yang sulit untuk mencari konsensus di antara komunitas internasional, mengenai definisi 'kapal'. Oleh karena itu, adil untuk menyatakan bahwa, apakah kendaraan maritim tak berawak harus dianggap sebagai kapal tunduk pada definisi hukum nasional negara bendera dan interpretasi semacam itu akan mengikat Negara lain.(Chang et al., 2020)

Kewenangan hukum dari argumen di atas didasarkan pada Pasal 91 UNCLOS, yang menyatakan bahwa, "Setiap Negara harus memperbaiki

persyaratan untuk pemberian kewarganegaraannya kepada kapal, untuk pendaftaran kapal di wilayahnya, dan untuk hak untuk mengibarkan benderanya. " Karena tujuan UNCLOS adalah untuk menyediakan kerangka hukum tata kelola laut, termasuk operasi kapal yang secara nasional ditentukan oleh Negara Bendera, di wilayah di bawah yurisdiksi Negara lain atau di wilayah di luar yurisdiksi nasional.(Chang et al., 2020)

Dengan demikian, kendaraan laut tak berawak yang ditentukan secara nasional mematuhi baik objek maupun tujuan UNCLOS. Oleh karena itu, adil untuk menyarankan bahwa istilah 'kapal' di bawah UNCLOS, dapat mencakup jenis kapal baru, seperti kendaraan laut tak berawak, asalkan suatu Negara menetapkannya seperti itu. (Chang et al., 2020)

Setelah Negara Bendera menentukan status kapal sebagai 'kapal', Negara lain harus menerima bahwa kapal khusus yang dikerahkan oleh Negara Bendera berhak untuk melaksanakan hak navigasi dan hak-hak lain yang diberikan kepada kapal. Dengan demikian, dianggap bahwa, UNCLOS mengatur bagaimana setiap negara menggunakan kapalnya tetapi meninggalkan pertanyaan tentang apa itu kapal yang harus ditentukan oleh hukum nasional. (Chang et al., 2020)

Status Kedudukan *Sea Glider* dalam Hukum Nasional Indonesia

Hukum Internasioanal mengamanahkan kepada Hukum Nasional Indonesia untuk mengatur sendiri bagaimana perlakuan terhadap *Sea Glider* sendiri. Namun yang menjadi permasalahan adalah belum ada nya perangkat Hukum Nasional di Indonesia yang mengatur tentang keberadaan dari UUV *Sea Glider* ini.

Indonesia memiliki 3 (tiga) Undang – undang yang mengatur hal berkaitan dengan kelautan. Pertama ada Undang – undang perikanan dan yang kedua adalah Undang – Undang Pelayaran dan yang terakhir adalah Undang-Undang Kelautan itu sendiri. Namun pada ketiga undang – undang ini belum ada

yang mengatur tentang UUV *Sea Glider* ini. Undang – Undang 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang – Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan lebih banyak membahas mengenai Tata Kelola Perikanan mulai dari penangkapan, pembudidayaan, pengelolaan dan lain lain yang berhubungan dengan perikanan. Sedangkan Undang – undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran membahas tentang Sistem Pelayaran yang berada Indonesia yang lebih banyak mengatur tentang kapal. Undang – undang 32 Tahun 2014 tentang kelautan banyak membahas tentang pengelolaan laut.

Seperti yang sudah dijelaskan diatas dari ketiga Undang – Undang ini tidak ada satupun yang membahas tentang UUV *Sea Glider* ini. Sehingga dapat dikatakan terdapat kekosongan hukum atau dapat dikatakan hukum lebih terlambat dari teknologi. Dengan kekosongan hukum tentang UUV *Sea Glider* ini, maka dapat dikatakan bahwa Hukum Indonesia belum mengatur Status Kedudukan UUV *Sea Glider* ini apakah dipersamakan dengan kapal atau tidak.

Belum jelas nya status kedudukan UUV *Sea Glider* ini maka status UUV *Sea Glider* ini hanya merupakan suatu alat/wahana bawah laut. Sehingga tidak bisa dipersamakan dengan Kapal. Tidak bisa dipersamakan dengan kapal maka UUV *Sea Glider* ini tidak memiliki hak – hak kapal seperti yang tercantum dalam UNCLOS 1982. Dengan demikian apabila ditemukan UUV *Sea Glider* ini di laut Indonesia maka tidak dapat disita atau dimusnahkan.

2. Penegakan Hukum terhadap *Sea Glider* yang Masuk di Perairan Selayar Indonesia

Dalam rangka pemeliharaan hukum serta keamanan di laut, bila diamati dari Peraturan Perundang-undangan, ada 17 Peraturan Perundang-undangan nasional yang menata penguatan hukum di laut antara lain:(Wulansari, 1983)

- 1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landasan Kontingen Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1973 Nomor 1, Tambahan Lembaga Negara Nomor 2994);
- 2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 44, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3260);
- 3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319)
- 4) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1990 Nomor 49, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3419);
- 5) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian (Lembaran Negara Republik

- Indonesia Tahun 2011 Nomor 52, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5216);
- 6) Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan Ikan dan Tumbuhan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 56, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3482);
 - 7) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3647);
 - 8) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4661);
 - 9) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5059);
 - 10) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 136, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4152);
 - 11) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4168);
 - 12) Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073);
 - 13) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
 - 14) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4439);
 - 15) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
 - 16) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5490);

- 17) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);

Dari sisi regulasi penegakan hukum maritim, Indonesia memiliki 13 pemangku kepentingan maritim. Di ketiga belas, 7 instansi memiliki satgas patroli maritim (Satgas), dan 6 instansi lainnya tidak memiliki satgas patroli maritim. (Sinulingga, 2016).

Instansi penegak hukum dengan satgas patroli antara lain TNI Angkatan Laut; POLRI Jenderal Polisi Laut; Kementerian Perhubungan-Direktorat Hubra; Kementerian Kelautan dan Perikanan-Ditjen PSDKP; Kementerian Keuangan-Administrasi Umum Bea Cukai; Bakamla dan Pemberantasan Ilegal Pokja Penangkapan Ikan (Satgas 115). Ketujuh lembaga penegak hukum tersebut melakukan patroli keamanan laut sesuai dengan peraturan perundang-undangan masing-masing (FHUI, 2018).



Gambar 1: Instansi yang berwenang dalam penegakan hukum di wilayah perairan Nasional.

Namun berdasarkan UU 32 Tahun 2014 tentang kelautan yang seharusnya menjadi *lex specialis* dari dasar penegakan hukum keadaulatan di laut Indonesia yang berhak melakukan penegakan hukum adalah Badan Keamanan Laut. Dari banyaknya penegak hukum di laut Indonesia mengakibatkan Karena banyak pihak berwenang yang memiliki kewenangan untuk menahan kapal di laut, Indonesia dinilai tidak tegas dalam penegakan hukum maritim. Ahli Kemaritiman Institut Teknologi 10 Nopember (ITS) Raja Oloan Saut Gurning mengatakan kerapnya pengecekan kapal oleh sebagian lembaga yang mempunyai wewenang tumpang tindih menciptakan adanya ketidakjelasan berasal kiprah daulat pada bahari (Azka, 2019)

Berdasarkan penjelasan diatas, maka perlu diketahui siapakah yang berwenang melakukan penegakan hukum pada kasus masuknya *Sea Glider* di perairan Selayar Indonesia dan sejauh manakah sudah dilakukan penegakan hukum nya hingga saat ini. *Sea Glider* yang ditemukan di Perairan Selayar Indonesia ditemukan oleh Nelayan Lokal yang sedang menangkap Ikan pada tanggal 26 Desember 2020 Pukul 07:00 WITA. Hal ini menandakan *Sea Glider* UUV ditemukan di Laut Teritorial Indonesia.

Para penegak hukum laut di Indonesia memiliki dasar hukum landasan masing – masing sebagai dasar mereka bergerak melakukan penegakan hukum. Baik Polisi Air, TNI AL, Bakamla dan lain – lain. Namun pada kasus Selayar ini dilakukan oleh 2 penegak hukum laut yakni Polisi Air dan TNI AL. Polisi air berwenang melakukan penegakan hukum yang berada di wilayah Laut Teritorial Indonesia sedangkan TNI AL sampai ke Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEE).

Namun penegakan hukum terhadap *Sea Glider* di Perairan Selayar Indonesia sampai saat ini belum dilakukan. Hal ini terjadi dikarenakan perangkat hukum yang mengatur tentang *Sea Glider* ini belum ada. Oleh karena itu aparat penegak hukum baik TNI AL ataupun Ditpolair belum dapat bertindak apa apa. Hal ini lah yang menjadi salah satu hambatan terhadap proses penegakan hukum terhadap *Sea Glider* yang ditemukan di perairan Selayar Indonesia.

4. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan

Hukum Internasional tidak mendeskripsikan dengan cara jelas apa yang diartikan dengan kapal. Sehingga secara internasional tidak dapat definisikan apakah *Sea Glider* atau UUV dapat dikategorikan sebagai kapal. Ketentuan *Sea Glider* atau UUV sebagai kapal menurut hukum internasional dikembalikan lagi kepada masing – masing negara nasional yang mengatasinya.

Setiap negara dapat berbeda – beda dalam mengklasifikasikan UUV atau *Sea Glider* ini. Indonesia sendiri pun belum mengklasifikasikan apakah *Sea Glider* atau UUV ini termasuk kedalam kategori kapal atau bukan. Hal ini terjadi karena belum adanya perangkat hukum yang mengatur aturan mengenai *Sea Glider* atau UUV ini.

Penegakan hukum terhadap masuknya *Sea Glider* atau UUV di Perairan Selayar Indonesia dilakukan oleh Polisi Air dan TNI AL. Namun sayangnya sampai sekarang belum ada penegakan yang dilakukan. Hal ini dikarenakan belum adanya perangkat hukum di Indonesia yang mengatur tentang *Sea Glider* atau UUV. Keadaan ini mengakibatkan para penegak hukum tidak dapat melakukan penegakan hukum karena tidak adanya dasar hukum yang jelas.

Pemerintah seharusnya segera membuat perangkat hukum yang mengatur tentang *Underwater Unmanned Vehicle* (UUV) atau *Sea Glider* dikarenakan semakin banyaknya kasus penemuan *Sea Glider* di Indonesia. Mulai dari perizinan sampai penegakan hukum nya harus duah mulai dibentuk regulasinya. Jika tidak maka Indonesia akan tidak bisa melakukan penegakan hukum dan kedaulatan di Perairan yang berkaitan dengan *Sea Glider* ini.

5. REFERENSI

Azka, R. M. (2019). *Ada 18 Instansi Penegak Hukum*

di Laut, Saut Gurning : Jadi Tumpang Tindih.
<https://Ekonomi.Bisnis.Com/>.

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20190820/98/1138533/ada-18-instansi-penegak-hukum-di-laut-saut-gurning-jadi-tumpang-tindih>

Bbc.com. (2021). *Seaglider tiga kali ditemukan di perairan Indonesia dalam dua tahun terakhir “bukti intrusi kedaulatan dan ketiadaan alat deteksi.”* <https://www.Bbc.Com>.
<https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-55559222>

Chang, Y. C., Zhang, C., & Wang, N. (2020). The international legal status of the unmanned maritime vehicles. *Marine Policy*, 113(June 2019), 1–7.
<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.103830>

Darmawan, S. M. (2015). *Indonesia Sebagai Negara Maritim*.

FHUI, H. (2018). *Penegakan Hukum di Wilayah Laut Indonesia*. <https://Law.Ui.Ac.Id/>.
<https://law.ui.ac.id/v3/penegakan-hukum-di-wilayah-laut-indonesia/>

Ibrahim, J. (2006). *Teori dan metodologi penelitian hukum normatif*. Bayumedia Publishing.

lawmetha.wordpress.com. (2011). *Metode Penelitian Hukum Normatif*.
<https://Lawmetha.Wordpress.Com/>.
<https://lawmetha.wordpress.com/2011/05/19/metode-penelitian-hukum-normatif/>

Showalter, S. (2004). The legal status of autonomous underwater vehicles. *Marine Technology Society Journal*, 38(1), 80–83.
<https://doi.org/10.4031/002533204787522389>

Sinulingga, A. (2016). *Peta Kewenangan Penegakan Hukum di Laut Indonesia*.
<http://Maritimnews.Com/>.

<http://maritimnews.com/2016/05/peta-kewenangan-penegakan-hukum-di-laut-indonesia/>

Wulansari, E. M. (1983). *Penegakan Hukum di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy Tasks*. 240.

Yustitiantingtyas, L. (2015). Pengamanan dan Penegakan Hukum di Perairan Indonesia sebagai Konsekuensi Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Pandecta: Research Law Journal*, 10(2), 143.
<https://doi.org/10.15294/pandecta.v10i2.4949>