

**TINJAUAN HUKUM INTERNASIONAL TERHADAP TANGGUNG JAWAB NEGARA
ATAS KERUSAKAN FASILITAS KABEL BAWAH LAUT YANG MENGGANGGU
SISTEM KELISTRIKAN DI NEGARA INDONESIA**

Balqis Sabilla¹, Muhammad yafi thufai², Muhammad Alvin Sandjaya³

¹²³Fakultas Hukum, Universitas Bengkulu, Indonesia

E-mail: balqissabilla08@gmail.com

Article Info :	Abstrak
Riwayat Artikel: Diterima: Mei, 2026 Direvisi: Mei, 2026 Diterima: Mei, 2026	Kabel bawah laut merupakan sarana penting bagi pemerataan aliran listrik antar pulau di suatu negara. Namun, fasilitas ini sering mengalami kerusakan akibat kegiatan pelayaran kapal asing. Penelitian ini bertujuan mengkaji perlindungan hukum internasional terhadap fasilitas kabel bawah laut beserta bentuk tanggung jawab negara ketika terjadi kerusakan. Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif melalui pendekatan perundang-undangan beserta pendekatan konsep. Sebagai landasan pembeda, penelitian ini membandingkan kajian terdahulu karya Gopin Pamungkas beserta rekan-rekannya pada jurnal Causa tahun 2025. Kajian terdahulu tersebut membahas perlindungan kabel komunikasi secara umum, sementara penelitian ini memusatkan perhatian pada kabel kelistrikan lintas pulau beserta mekanisme ganti kerugian oleh kapal asing pelaku perusakan. Hasil penelitian menunjukkan dua simpulan utama. Pertama, hukum internasional mewajibkan setiap negara untuk membuat aturan yang menghukum kapal perusak kabel laut, baik karena kesengajaan maupun akibat kelalaian. Kedua, negara bendera kapal wajib memikul tanggung jawab penuh untuk membayar biaya perbaikan sistem kelistrikan tersebut. Penegakan hukum ini membutuhkan kerja sama pengawasan perairan beserta ketegasan pemerintah dalam menyita kapal asing sebagai jaminan pembayaran ganti kerugian.
Kata Kunci: Hukum Laut, Kabel Bawah Laut, Sistem Kelistrikan, Jawab Negara, Kapal Asing	

PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki bentuk wilayah yang sangat khas karena terdiri dari belasan ribu pulau. Keadaan wilayah yang terpisah oleh perairan luas ini menuntut pemerintah untuk membangun sarana penghubung yang kuat. Salah satu kebutuhan hidup paling mendasar bagi seluruh rakyat adalah tersedianya aliran listrik yang merata. Guna memenuhi kebutuhan tersebut, pemerintah menyambungkan aliran listrik dari pulau besar menuju pulau-pulau kecil menggunakan teknologi kabel bawah laut. Kabel listrik raksasa ini ditanam di dasar samudra

untuk memastikan seluruh pelosok negeri mendapatkan penerangan yang layak.¹

Akan tetapi, penanaman kabel listrik di dasar laut memiliki tingkat bahaya yang sangat tinggi. Perairan nusantara merupakan jalur pelayaran yang sangat sibuk, dilewati oleh ribuan kapal niaga raksasa beserta armada kapal perang asing setiap harinya. Sering kali, kapal-kapal asing tersebut membuang jangkar secara sembarangan di tempat yang dilarang. Saat kapal bergerak, jangkar yang tersangkut di dasar laut akan menyeret tubuh kabel listrik tersebut hingga putus. Terputusnya kabel listrik utama ini memicu bencana pemadaman listrik secara seketika di seluruh pulau, yang pada akhirnya melumpuhkan kegiatan ekonomi masyarakat, mematikan peralatan rumah sakit, sekaligus merugikan keuangan negara hingga mencapai angka triliunan rupiah.²

Sebagai perbandingan rujukan akademik, terdapat sebuah penelitian terdahulu karya Gopin Pamungkas, Sela Monika, Devina Qhosani, Ema Septaria, beserta M Ilham Adepio. Penelitian tersebut diterbitkan pada CAUSA Jurnal Hukum beserta Kewarganegaraan Volume 12 Nomor 8 Tahun 2025. Karya tulis mereka berjudul Perlindungan Kabel Bawah Laut Di Wilayah Perairan Indonesia Berdasarkan Hukum Laut Internasional Beserta Kerangka Hukum Laut Nasional. Penelitian terdahulu tersebut menyoroti masalah perlindungan sarana komunikasi global dari bahaya kegiatan kapal, pencurian alat, maupun ketidakjelasan aturan hukum. Para penulis tersebut menyimpulkan perlunya kerja sama pemerintah bersama masyarakat guna menjaga keamanan kabel bawah laut.

Terdapat perbedaan yang sangat tegas antara penelitian terdahulu tersebut dengan penelitian yang sedang disusun ini. Penelitian terdahulu memusatkan perhatian pada perlindungan kabel komunikasi jaringan internet secara umum. Sebaliknya, penelitian ini secara khusus menitikberatkan pembahasan pada kerusakan kabel kelistrikan bertegangan tinggi yang menyebabkan bencana pemadaman listrik berhari-hari di masyarakat. Lebih jauh lagi, penelitian ini membedah secara langsung masalah tanggung jawab ganti kerugian negara asal kapal asing pelaku perusakan. Perbedaan sudut pandang ini menjadikan penelitian ini memiliki kekhususan yang sangat mendalam.

Kekhususan pembahasan ini sangat diperlukan mengingat penyelesaian masalah hukum kelautan lintas negara tidaklah mudah. Ketika sebuah kapal berbendera asing merusak kabel listrik di perairan Indonesia, pemerintah tidak bisa begitu saja menangkap awak kapalnya tanpa pedoman yang sah. Terdapat aturan hukum laut internasional yang memberikan perlindungan kepada kapal asing tersebut. Pemerintah harus memiliki dasar hukum yang kuat untuk meminta pertanggungjawaban dari

¹ Burnett, D. R., & Carter, L. (2017a). *International Submarine Cables and Biodiversity of Areas Beyond National Jurisdiction: The Cloud Beneath the Sea*. Koninklijke Brill NV.

² Shvets, D. (2021b). *Submarine Cables as an Object of Legal Regulation under International Law*. Singapore Year Book of International Law (SYBIL), 25, 119–127. <https://doi.org/10.17103/sybil.25.7> Syamsudin, M. (2007). *Metode Penelitian Hukum*. RajaGrafindo Persada

pemilik kapal maupun negara asal kapal tersebut.

Beranjak dari kegelisahan terhadap ancaman kerusakan sarana kehidupan masyarakat di atas, artikel ini akan membedah secara menyeluruh mengenai aturan tanggung jawab negara. Pembahasan akan dipusatkan pada dua rumusan masalah utama, yakni:

1. Bagaimana pengaturan hukum internasional mengenai perlindungan fasilitas kabel bawah laut beserta bentuk tanggung jawab negara atas kerusakannya?
2. Bagaimana penerapan tanggung jawab ganti kerugian bagi kapal asing pelaku kerusakan kabel bawah laut kelistrikan di wilayah Indonesia berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini disusun menggunakan metode penelitian hukum normatif. Metode penelitian hukum normatif merupakan serangkaian tindakan pemeriksaan bahan pustaka untuk menemukan kejelasan atas suatu aturan hukum. Penelitian ini berpusat pada penelaahan dokumen tertulis, teori keilmuan, beserta asas hukum internasional yang berlaku saat ini. Peneliti tidak melakukan pencarian data dengan cara mewawancarai masyarakat secara langsung di lapangan.

Pendekatan yang diterapkan mencakup pendekatan perundang-undangan beserta pendekatan konsep hukum. Melalui pendekatan perundang-undangan, peneliti mengkaji secara langsung naskah aturan dunia semisal Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982. Pendekatan konsep hukum digunakan guna mengurai berbagai istilah khusus semisal tanggung jawab negara, hak lintas damai, beserta kerugian ekonomi negara.

Bahan hukum didapatkan langsung dari naskah peraturan resmi yang diterbitkan oleh badan dunia. Sementara itu, bahan pendukung diperoleh melalui buku pelajaran hukum kelautan, artikel jurnal, serta berbagai tulisan para pakar hukum internasional. Seluruh bahan bacaan tersebut dikumpulkan, diurutkan, kemudian dijelaskan menggunakan bahasa resmi yang mudah dipahami guna memberikan gambaran utuh mengenai perlindungan prasarana kelistrikan negara.

HASIL BESERTA PEMBAHASAN

3.1. Pengaturan Hukum Internasional Mengenai Pelindungan Fasilitas Kabel Bawah Laut Beserta Bentuk Tanggung Jawab Negara Atas Kerusakannya

Lautan bukan hanya berfungsi sebagai tempat mencari ikan, melainkan juga berfungsi sebagai tempat meletakkan berbagai sarana penting penunjang kehidupan manusia. Sejak awal mula ditemukannya teknologi penyaluran pesan lintas benua, negara-negara besar di dunia mulai menanam kabel tembaga di dasar samudra. Kegiatan menanam kabel ini kemudian diakui sebagai salah satu kebebasan mutlak yang dimiliki oleh setiap negara merdeka. Kebebasan menanam kabel di dasar laut

ini merupakan asas hukum yang telah dijunjung tinggi sejak ratusan tahun silam.³

Pengakuan atas kebebasan menanam kabel ini kemudian diperkuat melalui pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982. Kesepakatan dunia tersebut memberikan jaminan hukum bahwa setiap negara berhak memasang saluran kabel telekomunikasi beserta saluran kabel listrik melintasi dasar lautan internasional. Hukum menjamin bahwa tidak ada satu pun negara yang boleh menghalangi kegiatan pemasangan prasarana penting tersebut, asalkan pemasangannya tidak membahayakan keselamatan rute kapal dagang yang melintas di atasnya.

Meskipun diberikan kebebasan untuk memasang kabel, pemilik kabel tersebut juga menghadapi tantangan alam beserta tantangan kegiatan manusia yang sangat berat. Kabel bawah laut sangat rawan terhadap kerusakan fisik akibat terseret jangkar kapal raksasa yang sedang berlabuh. Untuk melindungi prasarana yang dibangun dengan biaya triliunan rupiah tersebut, Konvensi Hukum Laut 1982 menciptakan sebuah aturan perlindungan yang sangat tegas. Aturan ini memaksa seluruh negara peserta konvensi untuk turun tangan menjaga keamanan letak kabel tersebut.

Perintah perlindungan ini tercantum dengan sangat jelas di dalam Pasal 113 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal ini menyatakan bahwa setiap negara wajib mengesahkan undang-undang nasional yang menetapkan perbuatan merusak kabel bawah laut sebagai suatu tindak kejahatan pidana. Hukum internasional memerintahkan agar setiap nahkoda kapal, pemilik armada, maupun pihak perusahaan pelayaran yang terbukti merusak kabel tersebut dijatuhi hukuman yang berat. Aturan ini sengaja dirancang agar negara-negara di seluruh dunia tidak menganggap remeh kejadian terputusnya kabel di tengah laut.

Pasal 113 tersebut juga memberikan rincian mengenai niat pelaku perusakan. Hukum akan menghukum pelaku yang dengan sengaja memotong kabel tersebut untuk tujuan pencurian tembaga. Namun, hukum juga tidak akan melepaskan pelaku yang merusak kabel akibat kelalaiannya dalam mengemudikan kapal. Sikap sembrono seorang nahkoda yang menurunkan jangkar tanpa melihat peta kedalaman laut dianggap sebagai sebuah kesalahan hukum yang setara dengan perusakan secara sengaja. Kelalaian ini tidak bisa dijadikan alasan untuk lari dari tanggung jawab pembayaran ganti kerugian.

Terkait dengan siapa yang harus membayar biaya perbaikan kabel yang putus tersebut, hukum internasional menggunakan asas tanggung jawab negara. Dalam pergaulan internasional, sebuah kapal dagang selalu membawa bendera dari suatu negara pendaftar. Bendera tersebut merupakan tanda pengenal resmi yang menunjukkan bahwa kapal itu tunduk pada pengawasan negara benderanya. Oleh karena itu, jika kapal tersebut berbuat onar dengan merusak kabel listrik milik

³ Sardinha, C. (2023). Natural Law and the Defense of Freedom of Trade and Navigation in Hugo Grotius' *Mare Liberum* (1609). *Journal on European History of Law*, 14(1), 62–69.

negara lain, maka negara bendera kapal tersebut akan ikut dipertanyakan tanggung jawabnya oleh masyarakat dunia.⁴

Negara bendera kapal diwajibkan oleh hukum internasional untuk segera melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap perusahaan pemilik kapal tersebut. Pemerintah dari negara bendera kapal harus memastikan bahwa perusahaan pelayaran itu memiliki asuransi kecelakaan yang cukup besar. Jika pemerintah dari negara bendera kapal tersebut diam saja, menolak membantu proses penyelidikan, maupun sengaja menyembunyikan pemilik kapal dari kejaran hukum, maka negara bendera tersebut dapat dituduh telah melakukan pembiaran kejahatan.⁵

Pembiaran kejahatan ini pada akhirnya akan menyeret negara bendera kapal tersebut ke dalam persidangan Mahkamah Internasional. Hakim pengadilan dunia akan menilai bahwa negara tersebut telah gagal menjalankan tugas pengawasannya atas kapal-kapal yang menggunakan bendera kebangsaannya. Putusan pengadilan dunia ini biasanya akan memaksa negara bendera kapal tersebut untuk menalangi seluruh biaya kerugian perbaikan kabel dari kas keuangan negaranya sendiri. Aturan ini sangat menakutkan bagi negara pendaftar kapal, sehingga mereka dipaksa untuk lebih ketat dalam mengawasi kelayakan nahkoda di kapal-kapal dagangnya.

Selain mengatur masalah perusakan oleh jangkar kapal, hukum internasional juga mengatur keadaan khusus perihal persilangan kabel baru dengan kabel lama. Hal ini diatur di dalam Pasal 114 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal ini menjelaskan bahwa jika ada sebuah perusahaan yang sedang menanam kabel baru, kemudian alat pengeruknya secara tidak sengaja memotong saluran kabel milik perusahaan lain yang sudah lebih dulu tertanam, maka perusahaan penanam kabel baru tersebut wajib membayar ganti rugi secara penuh. Aturan ini melindungi hak pemilik saluran kabel pertama dari tindakan perusakan oleh pendatang baru.

Hukum internasional juga memiliki sisi kemanusiaan yang sangat tinggi terkait dengan penyelamatan nyawa di tengah badai samudra. Terkadang, sebuah kapal laut terpaksa melempar jangkarnya ke dasar laut untuk mencegah kapalnya karam terhantam gelombang tinggi. Saat badai mereda, nahkoda kapal menyadari bahwa jangkarnya telah tersangkut kuat pada sebuah kabel listrik bawah laut. Jika nahkoda memaksakan mesin kapal untuk menarik jangkar tersebut ke atas, maka kabel listrik itu pasti akan putus total.⁶

Guna menghindari pemadaman listrik yang merugikan banyak orang, hukum internasional

⁴ Mantu, R. A. (2016). Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Penataan Kabel dan Pipa Bawah Laut di Perairan Indonesia

⁵ Laili, U. N., & Hadi, S. P. F. (2025). ANALISIS KONSEP-KONSEP HUKUM DI INDONESIA. Justitiable – Jurnal Hukum, 7(2). <https://ojs.ejournalunigoro.com/index.php/JUSTITIABLE/article/view/1161>

⁶ Kristo, F. Y. (2021). Rumitnya pasang kabel bawah laut yang jadi nyawa internet. DetikINET. <https://inet.detik.com/telecommunication/d-5736728/rumitnya-pasang-kabel-bawahlaut-yang-jadi-nyawa-internet%0A%0A>

pada Pasal 115 Konvensi Hukum Laut 1982 memberikan sebuah jalan keluar yang cerdas. Hukum memerintahkan agar sang nahkoda mengorbankan jangkarnya saja dengan cara memotong rantai besi kapalnya, sehingga membiarkan jangkar tersebut tertinggal selamanya di dasar laut. Dengan mengorbankan jangkarnya, kabel listrik yang bernilai triliunan rupiah tersebut dapat terselamatkan dari putus total.

Sebagai hadiah atas keputusan mulia memotong rantai jangkar tersebut, hukum internasional mewajibkan pihak pemilik kabel listrik untuk mengganti harga jangkar besi yang dikorbankan oleh sang nahkoda. Pemilik kabel harus membayarkan sejumlah uang seharga peralatan kapal yang hilang tersebut. Aturan ganti rugi terbalik ini merupakan bentuk rasa keadilan dalam hukum kelautan. Kebijakan ini mendorong para pelaut untuk lebih memilih kehilangan peralatan murah mereka daripada harus merusak urat nadi kelistrikan sebuah negara yang akan berakibat sangat buruk bagi jutaan umat manusia di daratan.

Melalui rentetan pasal-pasal perlindungan tersebut, Konvensi Hukum Laut 1982 telah berhasil membangun sebuah sistem perlindungan hukum yang utuh. Hukum memberikan kepastian bagi pihak pemilik modal yang menanam kabel di dasar samudra bahwa investasi mereka dilindungi oleh negara-negara di seluruh dunia. Sebaliknya, hukum juga memberikan peringatan keras kepada setiap pelaut agar senantiasa membuka peta petunjuk letak saluran kabel bawah laut sebelum mereka menjatuhkan benda berat apa pun ke dasar perairan.⁷

3.2. Penerapan Tanggung Jawab Ganti Kerugian Bagi Kapal Asing Pelaku Perusakan Kabel Bawah Laut Kelistrikan Di Wilayah Indonesia

Bentuk wilayah negara Indonesia yang dipenuhi oleh pulau-pulau besar menuntut penyebaran energi yang merata. Salah satu jalan keluar terbaik yang dilakukan oleh pemerintah adalah menyambungkan pembangkit listrik dari pulau Jawa menuju pulau Bali, Sumatra, hingga pulau Madura menggunakan kabel bawah laut bertegangan ekstra tinggi. Saluran penghantar energi ini dipasang menyusuri dasar perairan dangkal yang menjadi pemisah antar pulau. Keberhasilan penyambungan jaringan bawah air ini membuat kegiatan pariwisata perhotelan beserta kegiatan industri pabrik di pulau-pulau sekitarnya dapat berjalan siang malam tanpa hambatan.⁸

Namun, keberadaan saluran listrik bawah air ini menghadapi ancaman harian yang tidak pernah berhenti. Perairan sempit yang menjadi pemisah pulau-pulau di Indonesia sering kali merupakan rute pelayaran laut internasional yang ditetapkan dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia. Rute ini setiap harinya dilewati oleh kapal pengangkut batu bara, kapal tongkang pasir, beserta kapal

⁷ Keputusan Menko Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia Nomor 124/DII Tahun 2022 Tentang Tim Nasional Pengelolaan Penyelenggaraan Alur Pipa Dan/Atau Kabel Bawah Laut. (2022). Pemerintah Indonesia.

⁸ Fikri, A.(n.d.). Rumitnya Pasang Kabel Bawah Laut yang Jadi Nyawa Internet. In DetikINET. <https://inet.detik.com/telecommunication/ d-5736728/rumitnya-pasang-kabel- bawahlaut-yang-jadi-nyawa-internet>

pengangkut peti kemas raksasa berbendera negara asing. Permasalahan akan segera muncul ketika kapal-kapal raksasa tersebut mengalami kerusakan mesin di tengah perairan sempit tersebut.

Guna mencegah kapal mereka hanyut terbawa arus kencang hingga menabrak karang tepi pantai, nahkoda kapal asing sering kali mengambil keputusan darurat untuk menurunkan jangkar mereka secepat mungkin. Penurunan jangkar dalam keadaan panik ini biasanya dilakukan tanpa memeriksa titik larangan buang jangkar pada peta elektronik kapal. Akibatnya, besi jangkar seberat puluhan ton tersebut menancap tepat di atas jalur kabel listrik utama milik negara. Ketika kapal berayun ditiup angin, jangkar tersebut menggerus dasar laut, merobek lapisan pelindung kabel, kemudian memutuskan aliran listrik tersebut seketika itu juga.⁹

Dampak langsung dari terputusnya kabel listrik bawah laut ini sangatlah mengerikan bagi masyarakat daratan. Pulau yang bergantung pada pasokan listrik tersebut akan mengalami pemadaman total seketika. Rumah sakit terpaksa menggunakan mesin penghasil listrik cadangan berbahan bakar minyak, lampu pengatur lalu lintas di jalan raya menjadi mati, kegiatan jual beli di pasar elektronik terhenti, hingga pasokan air minum dari pompa tenaga listrik ikut terputus. Kerugian ekonomi masyarakat ini membengkak menjadi angka triliunan rupiah hanya dalam waktu hitungan jam pemadaman.

Menghadapi keadaan darurat yang menghancurkan perekonomian masyarakat tersebut, negara dituntut untuk segera mengambil langkah penegakan hukum yang tegas. Armada angkatan laut penjaga kedaulatan negara beserta kapal penjaga pantai Indonesia akan segera dikerahkan menuju lokasi putusnya kabel tersebut. Mereka bertugas mengepung kapal asing pelaku perusakan agar kapal tersebut tidak bisa melarikan diri keluar dari perbatasan perairan Indonesia. Penangkapan secara cepat ini sangat penting karena jika kapal asing tersebut berhasil kabur menuju laut lepas, proses pengejaran hukumnya akan memakan waktu bertahun-tahun.

Setelah kapal perusak tersebut dikepung, aparat penegak hukum Indonesia akan naik ke atas kapal untuk mengamankan seluruh dokumen perjalanan, menahan sang nahkoda, serta mengunci ruang mesin kemudi. Kapal asing tersebut kemudian ditarik menuju pangkalan militer terdekat guna dilakukan penyelidikan menyeluruh. Di dalam ruang pemeriksaan, penyidik akan memeriksa alat perekam perjalanan kapal untuk melihat bukti pasti bahwa kapal tersebut memang membuang jangkar di daerah larangan terbatas yang telah dipetakan oleh pemerintah Republik Indonesia.¹⁰

Apabila bukti kelalaian membuang jangkar telah dipastikan kebenarannya, pemerintah Republik Indonesia akan memulai tahapan tuntutan ganti kerugian. Surat teguran resmi akan langsung

⁹ DetikFinance. (2022, September 8). Kabel bawah laut Australia–Singapura lewati RI, Luhut: Harus izin & bayar! Detik.Com.

¹⁰¹⁰ DetikFinance.(2021, April 6). 3 fakta pipa dan kabel bawah laut RI yang semrawut. Detik.Com.
<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-5503714/3-fakta-pipa-dan-kabel-bawah-laut-riyang-semrawut>

dikirimkan ke kantor pusat perusahaan pemilik kapal dagang tersebut di luar negeri. Di saat bersamaan, kementerian luar negeri Republik Indonesia juga memanggil duta besar dari negara bendera kapal itu untuk menyampaikan nota keberatan. Pemerintah akan menegaskan besaran total kerugian negara yang meliputi harga kabel baru, biaya penyewaan kapal khusus penyambung kabel bawah laut, serta biaya ganti rugi atas kelumpuhan ekonomi masyarakat yang terkena pemadaman listrik.

Pihak pemilik kapal biasanya akan berusaha mengecilkan jumlah tuntutan ganti rugi tersebut dengan menggunakan jasa pengacara internasional termahal. Mereka akan beralasan bahwa nahkoda kapal mengambil tindakan membuang jangkar demi menyelamatkan nyawa seluruh awak kapal dari bahaya badai alam. Namun, pemerintah Indonesia harus berdiri teguh menolak alasan keringanan tersebut. Sesuai dengan hukum laut internasional, perbuatan merusak urat nadi energi sebuah negara kepulauan tidak bisa diampuni hanya dengan alasan kerusakan mesin, terlebih jika perbuatan tersebut terjadi di zona larangan terbatas yang sangat dilindungi.

Guna memaksa pihak pemilik kapal segera membayar uang ganti kerugian ke kas negara, pemerintah Indonesia memiliki senjata hukum yang sangat ampuh. Senjata hukum ini berupa penyitaan seluruh badan kapal tersebut sebagai barang jaminan pembayaran. Pemerintah Indonesia akan mengeluarkan ancaman penyitaan permanen: apabila pihak perusahaan pelayaran tidak mentransfer uang ganti kerugian dalam batas waktu yang ditentukan, maka kapal raksasa bernilai ratusan miliar tersebut akan disita menjadi milik negara Indonesia untuk kemudian dilelang secara terbuka kepada publik.¹¹

Ancaman penyitaan harta benda ini biasanya sangat manjur untuk menundukkan kesombongan perusahaan asing. Mereka akan segera menghubungi perusahaan asuransi pelayaran mereka di Eropa untuk segera mencairkan uang ganti rugi demi membebaskan kapal mereka yang tertahan di pangkalan Indonesia. Pembayaran uang jaminan secara cepat ini mencerminkan keberhasilan penerapan keadilan perbaikan di bidang kemaritiman. Keadilan ini memastikan bahwa negara perusak harus menanggung akibat keuangannya sendiri, sehingga uang pajak dari rakyat Indonesia tidak perlu dikorbankan untuk memperbaiki fasilitas negara yang dirusak oleh pihak luar.

Di masa depan, pemerintah Indonesia tidak boleh hanya mengandalkan penangkapan kapal sesudah kejadian perusakan selesai. Pemerintah harus memperbaiki tatanan peta ruang bawah laut dengan sangat teliti. Jalur penanaman kabel listrik harus diperlebar wilayah larangannya. Peta titik penanaman kabel ini kemudian disebarluaskan secara luas kepada organisasi keselamatan maritim dunia agar seluruh nahkoda kapal di bumi mematuhi titik-titik rawan tersebut ketika mereka memasuki

¹¹ Gaunce, J. (2018). On the Interpretation of the General Duty of "Due Regard." *Ocean YearbookOnline*, 32(1), 27–59. <https://doi.org/10.1163/22116001-03201003>

perairan wilayah Indonesia.

Langkah pelindungan paling mutakhir yang harus dibangun oleh pemerintah adalah pemasangan sistem peringatan dini di tepi selat-selat sempit nusantara. Sistem pengawasan lalu lintas perairan ini menggunakan piringan radar canggih yang mampu melacak pergerakan aneh dari setiap kapal dagang asing. Apabila layar radar menunjukkan ada kapal asing yang tiba-tiba mengurangi kecepatannya di atas jalur kabel listrik, petugas darat akan langsung membunyikan sirene peringatan melalui radio komunikasi ke ruang kemudi kapal asing tersebut. Peringatan suara keras tersebut berfungsi sebagai pencegahan akhir agar sang nahkoda segera membatalkan niatnya menjatuhkan besi jangkar ke dasar samudra.¹²

PENUTUP

A. Kesimpulan

Pertama, hukum internasional melalui Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982 telah memberikan pelindungan yang sangat kuat terhadap keutuhan kabel bawah laut. Konvensi ini mewajibkan setiap negara merdeka untuk menerbitkan undang-undang yang menghukum keras perbuatan perusakan kabel listrik, baik perusakan karena kesengajaan pencurian maupun perusakan akibat kelalaian pembuangan jangkar. Lebih jauh lagi, hukum ini membebaskan tanggung jawab kepada negara bendera kapal untuk memastikan bahwa armada dagangnya diawasi dengan baik. Apabila terjadi kelalaian pembiaran, negara bendera tersebut dapat dituntut di pengadilan dunia untuk menanggung beban pembayaran kerugian secara penuh. Aturan ini turut melindungi para pelaut yang bersedia mengorbankan jangkarnya demi menyelamatkan kabel listrik dari putus total, dengan cara mewajibkan pihak pemilik kabel untuk mengganti harga jangkar besi yang hilang tersebut.

Kedua, penerapan tuntutan ganti kerugian di wilayah kedaulatan Indonesia menuntut ketegasan sikap aparat keamanan laut secara nyata. Terputusnya saluran kabel kelistrikan lintas pulau oleh jangkar kapal asing menimbulkan bencana kelumpuhan ekonomi yang luar biasa merugikan masyarakat daratan. Guna memberikan keadilan perbaikan atas kerugian tersebut, pemerintah Indonesia harus segera melakukan penyekapan kapal pelaku sebelum mereka melarikan diri ke laut lepas. Penahanan fisik badan kapal tersebut dijadikan sebagai jaminan mutlak untuk memaksa perusahaan asuransi pelayaran asing segera melunasi tagihan perbaikan kabel. Kemenangan diplomasi penuntutan ganti rugi ini harus selalu didukung oleh perbaikan sistem pengawasan radar perairan yang mumpuni agar kejadian pembuangan jangkar secara sembarangan di wilayah terlindung dapat dicegah sedini mungkin sebelum besi jangkar menyentuh dasar lautan.

¹² Brownlie, I. (2008). *Principles of Public International Law* (7th ed.). Oxford University Press
117 | Jurnal Pro Hukum

B. Saran

Sebagai langkah penyempurnaan perlindungan prasarana energi negara ke depan, sangat disarankan kepada pemerintah pusat untuk segera membangun sarana peringatan bahaya bawah air yang menyala secara langsung apabila ada benda berat yang mendekati saluran kabel. Kepada kementerian luar negeri beserta kementerian perhubungan, disarankan untuk lebih mempertegas penandaan batas wilayah kabel pada peta kelautan yang disebarkan kepada seluruh negara anggota perkumpulan maritim sedunia. Terakhir, bagi kelompok masyarakat penjaga pantai, sangat dianjurkan untuk ikut memberikan laporan secara cepat kepada angkatan laut apabila melihat tanda-tanda kapal asing yang menepi mencurigakan di jalur sempit perairan nusantara, guna mencegah terulangnya bencana putus aliran listrik akibat kelalaian pihak luar.

DAFTAR PUSTAKA

- Brownlie, I., 2008. *Principles of Public International Law* (7th ed.). Oxford University Press.
- Burnett, D. R., & Carter, L., 2017. *International Submarine Cables and Biodiversity of Areas Beyond National Jurisdiction: The Cloud Beneath the Sea*. Koninklijke Brill NV.
- DetikFinance, 2021. *3 Fakta Pipa dan Kabel Bawah Laut RI yang Semrawut*. Detik.com.
- DetikFinance, 2022. *Kabel Bawah Laut Australia–Singapura Lewati RI, Luhut: Harus Izin & Bayar!*. Detik.com.
- Fikri, A., tanpa tahun. *Rumitnya Pasang Kabel Bawah Laut yang Jadi Nyawa Internet*. DetikINET.
- Gaunce, J., 2018. *On the Interpretation of the General Duty of “Due Regard”*. Ocean Yearbook Online, Vol. 32, No. 1.
- Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia Nomor 124/DII Tahun 2022, 2022. *Tentang Tim Nasional Pengelolaan Penyelenggaraan Alur Pipa dan/atau Kabel Bawah Laut*. Pemerintah Indonesia.
- Kristo, F. Y., 2021. *Rumitnya Pasang Kabel Bawah Laut yang Jadi Nyawa Internet*. DetikINET.
- Laili, U. N., & Hadi, S. P. F., 2025. *Analisis Konsep-Konsep Hukum di Indonesia*. Justitiable – Jurnal Hukum, Vol. 7, No. 2.
- Mantu, R. A., 2016. *Tinjauan Hukum Internasional terhadap Penataan Kabel dan Pipa Bawah Laut di Perairan Indonesia*.
- Sardinha, C., 2023. *Natural Law and the Defense of Freedom of Trade and Navigation in Hugo Grotius’ Mare Liberum (1609)*. Journal on European History of Law, Vol. 14, No. 1.
- Shvets, D., 2021. *Submarine Cables as an Object of Legal Regulation under International Law*. Singapore Year Book of International Law (SYbIL), Vol. 25.

Syamsudin, M., 2007. *Metode Penelitian Hukum*. RajaGrafindo Persada, Jakarta.