

TENTANG PENULIS



Dwi Astuti Palupi, SH., M. hum.

Lahir , 06 November 1964 di Kota Pekan Baru, Propinsi Riau.

Pendidikan : Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta Padang tahun 1989. Fakultas Pascasarjana Universitas Padjajaran (Unpad) Bandung 1994.

Pekerjaan : Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta Padang. Konsentrasi di Bagian Hukum Internasional, dan sebagai pengampu dalam Mata Kuliah Hukum Laut Internasional, Hukum Internasional, Hukum Organisasi Internasional dan Hukum Humaniter dan Hukum Perikanan.

ISBN 978-623-5797-06-9 (PDF)



9 786235 797069

HUKUM LAUT INTERNASIONAL

Dwi Astuti Palupi, SH., M. Hum



LPPM Universitas Bung Hatta

HUKUM LAUT INTERNASIONAL

Dwi Astuti Palupi, SH., M. Hum



LPPM Universitas Bung Hatta

BUKU AJAR
HUKUM LAUT INTERNASIONAL



LPPM Universitas Bung Hatta

Sanksi pelanggaran pasal 44: Undang-undang No. 7 Tahun 1987 tentang Perubahan atas Undang-undang No. 6 Tahun 1982 tentang hak cipta.

1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak mengumumkan atau memperbanyak suatu ciptaan atau memberi izin untuk itu dipidana dengan pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 100.000.000,- (seratus juta rupiah)
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran hak cipta sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 (satu), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah)

BUKU AJAR
HUKUM LAUT INTERNASIONAL

Disusun Oleh

DWI ASTUTI PALUPI, S.H., M.Hum.

Penerbit

LPPM Universitas Bung Hatta
2022

Judul : **BUKU AJAR HUKUM INTERNASIONAL**

Penulis **DWI ASTUTI PALUPI**
Sampul: **DWI ASTUTI PALUPI**

Perwajahan: LPPM Universitas Bung Hatta

Diterbitkan oleh LPPM Universitas Bung Hatta Januari 2022

Alamat Penerbit:

Badan Penerbit Universitas Bung Hatta
LPPM Universitas Bung Hatta Gedung Rektorat Lt.III
(LPPM) Universitas Bung Hatta
Jl. Sumatra Ulak Karang Padang, Sumbar, Indonesia
Telp.(0751) 7051678 Ext.323, Fax. (0751) 7055475

e-mail: lppm_bunghatta@yahoo.co.id

Hak Cipta dilindungi Undang-undang

Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau
seluruhnya isi buku ini tanpa izin tertulis penerbit

Isi diluar tanggung jawab percetakan

Cetakan Pertama : Januari 2022

Perpustakaan Nasional RI: Katalog Dalam Terbitan (KDT)

Dwi Astuti Palupi

BUKU AJAR HUKUM LAUT INTERNASIONAL

Oleh : **Dwi Astuti Palupi, S.H., M.Hum.**

LPPM Universitas Bung Hatta Januari 2022

70 Hlm + x ; 18,2 cm x 25,7 cm

ISBN 978-623-5797-06-9

SAMBUTAN REKTOR UNIVERSITAS BUNG HATTA

Visi Universitas Bung Hatta adalah menjadikan Universitas Bung Hatta Bermutu dan terkemuka dengan misi utamanya meningkatkan mutu sumberdaya manusia yang berada dalam jangkauan fungsinya. Mencermati betapa beratnya tantangan universitas Bung Hatta terhadap dampak globalisasi, baik yang bersumber dari tuntutan internal dan eksternal dalam meningkatkan daya saing lulusan perguruan tinggi, maka upaya peningkatan kualitas lulusan universitas Bung Hatta adalah suatu hal yang harus dilakukan dengan terencana dan terukur. Untuk mewujudkan hal itu Universitas Bung Hatta melalui Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat merancang program kerja dan memberikan dana kepada dosen untuk menulis buku, karena kompetensi seorang dosen tidak cukup hanya menguasai bidang ilmunya dengan kualifikasi S2 dan S3, kita diuntut untuk memahami elemen kompetensi yang bisa diaplikasi dalam proses pembelajaran. Melakukan riset dan menuangkan dalam bentuk buku.

Saya ingin menyampaikan penghargaan kepada Saudara **DWI ASTUTI PALUPI** yang telah menulis buku “**Hukum Laut Internasional**”. Harapan saya buku ini menjadi salah satu sumber bahan ajar untuk mata kuliah yang diampu dan menambah kasanah ilmu pengetahuan mahasiswa Ilmu Hukum Internasional.

Tantangan kedepan tentu lebih berat lagi, karena kendala yang sering di hadapi dalam penulisan buku ini adalah tidak di punyainya hasil-hasil riset yang bernas. Kesemuanya itu menjadi tantangan kita bersama terutama para dosen di universitas Bung Hatta.

Demikianlah sambutan saya, sekali lagi saya ucapkan selamat atas penerbitan buku ini. Semoga Tuhan Yang Maha Kuasa meridhoi segala upaya yang kita perbuat bagi memajukan pendidikan di Universitas Bung Hatta.

Padang, Januari 2022
Rektor

Prof. Dr. Tafdil Husni, SE, MBA.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah kami panjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT yang senantiasa melimpahkan segala rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan buku ajar tentang Hukum Laut Internasional ini.

Buku ajar ini disusun untuk memenuhi kebutuhan mahasiswa yang sedang menimba ilmu di Fakultas Hukum, yang telah disesuaikan dengan capaian pembelajaran yang termuat di dalam Rencana Pembelajaran Semester (RPS) Hukum Laut Internasional .

Pembahasan Buku Ajar ini dimulai dengan menjelaskan pengertian hukum laut , sejarah lahir nya pengaturan Hukum Laut yang diawali dari sebelum lahirnya ***United Nation Convention on The Law of The Sea (UNCLOS)*** sampai dengan disepakati beberapa ketentuan yang berkembang kemudian seperti konsep Negara Kepulauan , Zona Ekonomi Eksklusif, dan landas Kontinen, yang termuat kedalam UNCLOS 1982.

Pembahasan dalam buku ajar ini disertai dengan soal-soal yang dapat digunakan untuk mengukur tingkat ketercapaian dan ketuntasan mahasiswa .

Penyusun menyadari bahwa di dalam pembuatan Buku Ajar ini masih banyak kekurangan, untuk itu penyusun sangat membuka saran dan kritik yang sifatnya membangun. Mudah-mudahan Buku Ajar Hukum Laut ini memberikan manfaat.

Padang, Januari 2022

Penulis

DAFTAR ISI

	Hal.
SAMBUTAN REKTOR.....	v
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	ix
Bab I. Pendahuluan	1
A. Pengertian Hukum Laut dan Beberapa Fungsi dari laut.....	1
B. Pengertian tentang Hukum Laut Internasional	3
Bab II. Sejarah Hukum Laut Dan Upaya Penyusunan <i>UNCLOS (United Nation Convention On The Law Of The Sea)</i>	5
A. Sejarah Hukum Laut Internasional	5
B. Teori Tentang Penguasaan Laut.	7
Bab III. " <i>United Nation Convention on The Law Of The Sea</i> " (<i>UNCLOS</i>).	9
A. Upaya Penyusunan <i>United Nation Convention on The Law Of The Sea</i> oleh PBB.....	9
B. <i>UNCLOS ("United Nation Convention On The law of The Sea")</i> . ..	9
Bab IV. Sumber Hukum Laut Internasional	13
A. Secara Internasional;.....	13
B. Secara Nasional.	13
Bab V. <i>Deklarasi Djuanda Tahun 1957</i>	15
A. Arti "Deklarasi Djuanda " tahun 1957.	15
B. Prinsip Prinsip yang termuat dalam Deklarasi Djuanda 1957.	16
Bab VI. Laut Teritorial Dan Zona Tambahan Bab II, (Pasal 2 s.d Pasal 33 <i>Unclos</i> 82).....	19
A. Laut Teritorial (<i>Territorial Sea</i>) Bab II, (Pasal 2)	19
B. Zona Tambahan (<i>Contiguous Zone</i>) (Pasal 33)	32
Bab VII. Selat Yang Digunakan Untuk Pelayaran Internasional (Bab III) (Pasal 34 s/d 45).....	35
A. Pengertian tentang "Selat "	35
B. Hak dan kewajiban kapal/pesawat udara,serta hak dan	

	kewajiban negara tepi.....	35
Bab VIII.	Negara Kepulauan (<i>Archipelagic State</i>), Bab IV (Pasal 46 s/d 54).	39
	A. Sejarah Pengaturan Perairan Kepulauan.	39
	B. Aturan tentang Hak dan Kewajiban dalam Perairan Kepulauan.....	42
	C. Aturan tentang Hak dan Kewajiban dalam Perairan Kepulauan.....	45
Bab IX.	Zona Ekonomi Eksklusif, Bab V (Pasal 55 s/d Pasal 75) Unclos 82.....	51
	A. Sekilas Latar Belakang lahir nya Konsep Zona Ekonomi Eksklusif.	51
	B. Pengertian dan Pengaturan tentang ZEE.	52
	C. Ketentuan tentang Potensi “Nilai Ekonomis” di ZEE.	55
Bab X.	Landas Kontinen (<i>Continental Shelf</i>) Bab VI (Pasal 76 s/d Pasal 85).....	57
	A. Pengertian Landas Kontinen.	57
	B. Hak Negara pantai dan hak negara lain di Landas Kontinen.	57
	C. IMPLEMENTASI LANDAS KONTINEN DI INDONESIA	58
Bab XI.	Laut Lepas (<i>High Sea's</i>) Bab VII (Pasal 86 s/d Pasal 115)	61
	A. Pengertian Laut Bebas.	61
	B. Sehubungan dengan pelayaran di laut lepas.	61
	C. Sehubungan dengan <i>Search and Rescue (SAR)</i> , Pasal 98.	62
Bab XII.	KAWASAN /AREA, Bab XI (Pasal 133 s/d Pasal 185).....	65
	A. Pengertian Kawasan / Area.	65
	B. Pengawasan Area Dasar Laut International oleh <i>International Sea Bed Authority (ISBA)</i>	67
	C. Hak dan Kewajiban Indonesia Mengenai area Dasar Laut International.....	67

BAB I

Pendahuluan

A. Pengertian Hukum Laut dan Beberapa Fungsi dari laut.

Sekitar Tujuh Puluh persen permukaan Bumi kita terdiri dari lautan, dan telah sejak lama lautan memberikan manfaat bagi manusia dan makhluk lain yang hidup di Bumi.

Lebih dari itu, lautan ternyata menyimpan segudang manfaat lain yang mungkin belum banyak orang ketahui, dan tampaknya kita perlu menjaga laut untuk kelangsungan hidup di masa depan.

Mengapa laut menjadi hal yang penting untuk kita? Berikut lima alasan kenapa manusia perlu menjaga laut untuk masa depan .

1. Membantu Manusia bernapas;

Manfaat laut ada dalam organisme yang hidup di dalamnya, salah satunya adalah *fitoplankton*. Organisme kecil ini bertanggung jawab atas setidaknya 50 persen oksigen yang ada di bumi. Layaknya tanaman yang tumbuh di darat, *fitoplankton* juga mengandung klorofil untuk menangkap sinar matahari guna fotosintesis, dan mengubahnya menjadi energi yang dibutuhkan.

2. Membantu mengatur iklim;

Lautan menyerap panas dalam jumlah besar yang dikeluarkan oleh matahari. Pemanasan itu cenderung terjadi di lautan dekat garis khatulistiwa. Arus laut lalu menyebarkan panas ke seluruh dunia, ke utara dan selatan, hingga menuju kutub.

3. Sebagai sumber pangan.

Ikan menjadi menu makanan bagi miliaran orang di seluruh dunia. Ikan sebagai sumber protein hewani yang dikonsumsi secara global. Selain ikan, ada juga makanan lain dari laut yang dapat dikonsumsi, misalnya tanaman ganggang laut dan rumput laut.

Menurut FAO, rumput laut mengandung beberapa nutrisi yang bermanfaat, seperti natrium, kalsium, magnesium, dan yodium. Kekurangan yodium telah diidentifikasi sebagai penyebab gangguan perkembangan kognitif pada anak-anak.

Lautan, jika dikelola dan dipelihara dengan baik, dapat menjadi sumber makanan yang berkelanjutan untuk masa kini dan masa depan, mengingat populasi manusia yang terus bertambah.

4. Menjadi tempat hidup keanekaragaman hayati

Bukan hanya menjadi sumber makanan, lautan juga merupakan rumah bagi banyak kehidupan. Akibat banyaknya hewan yang hidup, sampai saat ini belum diketahui secara pasti berapa jumlah makhluk hidup yang ada di laut.

Menurut *National Library of Medicine dari National Institutes of Health AS*, 91 persen spesies di lautan belum teridentifikasi. Hal ini disebabkan luas samudra yang mencakup 70 persen permukaan bumi, dengan kedalaman mencapai jutaan. Keanekaragaman hayati di [lautan](#) ini bisa dimanfaatkan oleh manusia untuk wisata, sumber pangan, dan penelitian atau kepentingan lainnya.

5. Sumber mata pencaharian umat manusia

Menurut *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)*, pada tahun 2030 industri laut diperkirakan akan mempekerjakan lebih dari 40 juta orang di seluruh dunia. Bagian terbesar dari pekerjaan itu kemungkinan ada di sektor perikanan, dan diikuti oleh pariwisata. Pada dasarnya, kesehatan ekonomi industri maritim berkaitan dengan kesehatan laut secara keseluruhan.

Di negara-negara berkembang, ekonomi laut menjadi hal yang sangat penting. Sebab, sebagian besar masyarakat di negara berkembang menggantungkan dirinya kepada laut sebagai mata pencaharian mereka.

Itulah beberapa alasan yang menjadikan laut layak untuk dijaga dan dipertahankan, agar tetap bisa merasakan manfaat laut di masa depan.

Selain fungsi laut diatas dalam ilmu hukum laut pun disebutkan berfungsi sebagai :

- a. Media Pelayaran.
- b. Media Penerbangan.
- c. Media Pemasangan Pipa Kabel.
- d. Media Pembangunan Instalasi Permanent.
- e. Media Riset Ilmiah kelautan.
- f. Sumber Pangan (Perikanan).

B. Pengertian tentang Hukum Laut Internasional .

1. Pengertian laut;

- a. Kumpulan air asin yang menutupi permukaan bumi (*arti geologis*).
- b. Kumpulan air asin yang menutupi permukaan bumi, yang terdiri dari bagian bagian laut (perairan pedalaman, laut teritorial, zona tambahan, zee, dan laut bebas, serta perairan kepulauan bagi sebuah negara kepulauan), yang di masing-masing bagiannya ada hak dan kewajiban antara negara–negara. (*arti yuridis*).

2. Hukum diartikan sebagai; Kumpulan aturan yang berisi perintah dan larangan yang mengatur tingkah laku masyarakat (internasional) yang dibuat oleh yang lembaga berwenang untuk itu, yang apabila dilanggar menimbulkan sanksi.

3. Internasional; berarti (Inter-nation) artinya antar bangsa/Antara negara.

4. Hukum laut Internasional; Kumpulan aturan yang mengatur tentang wilayah/bagian laut antara bangsa/negara yang dibuat oleh yang berwenang untuk itu, yang bila dilanggar ada sanksinya.

C. Soal .

1. Apa yang sdr ketahui tentang arti laut ?
2. Apa yang dimaksud dengan hukum laut internasional ?
3. Apa saja yang merupakan fungsi laut ?
4. Fungsi laut penting dalam hukum, apa saja kah ?
5. Jelaskan urgensinya fungsi laut menurut hukum ?

BAB II

Sejarah Hukum Laut Dan Upaya Penyusunan *UNCLOS (United Nation Convention On The Law Of The Sea)*.

A. Sejarah Hukum Laut Internasional .

Sejak awal persoalan prinsip di laut adalah : apakah laut itu bisa *dimiliki* atau *tidak* ???

Untuk menjawabnya, bisa dilakukan dengan 2 pendekatan :

1. Secara teori.
2. Secara Praktek.

Ad. 1. Pendekatan secara **Teori**, dikenal ada 2 teori;

- a. **Res Nullius**; bahwa laut tidak ada yang memiliki oleh karna itu, laut dapat dimiliki oleh siapapun /bangsa manapun.
- b. **Res Communis**; bahwa laut adalah milik bersama umat manusia oleh karena itu laut tidak dapat dimiliki oleh siapapun.

Ad.2. Pendekatan dengan melihat Praktek Bangsa bangsa di zaman dahulu kala, memang terbukti bahwa laut **dapat** dan **memang pernah** dimiliki. Untuk pembuktian bisa dilihat praktek dimasa yang berbeda ;

- a. Masa Pra Romawi; prakteknya bangsa Phunicia, Persia, Junani dan Rhodia, menganggap laut yg mereka kuasai sebagai milik mereka.
- b. Masa Romawi; Bangsa Romawi menganggap laut bisa dimiliki, dan Laut Tengah adalah danau mereka; yang mereka klaim sebagai *publik properti*.
- c. Pasca Romawi (Keruntuhan Romawi), munculnya negara negara kecil disekitar laut tengah yang mengklaim laut yang berada disekitar mereka adalah laut mereka (dari zaman inilah awal lahirnya konsep laut wilayah),
 - sep; - Venetia menuntut laut adriatik.
 - Genoa menuntut laut Liguria,

- Pisa menuntut laut Thirhenia.

Akibatnya beberapa penulis di zaman itu mencoba membatasi penguasaan laut oleh bangsa-bangsa seperti,

- Bartolus dkk, berpendapat bahwa penguasaan laut sejauh 100 mil Itali;
- Baldus dkk, berpendapat bahwa laut bisa dikuasai sampai 60 mil;
- Loccenius berpendapat, sampai 2 X perjalanan pantai;
- Sarpi berpendapat, seluas yang diinginkan negara pantai asal tidak merugikan tetangga.

d. Penguasaan Laut oleh bangsa Portugis dan Spanyol ;

Portugis berlayar ke Indonesia via Samudera Hindia, menuntut Samudera Hindia sebagai miliknya. Bersamaan dengan itu bangsa Spanyol-pun telah sampai di Maluku via Samudera Pasific dan menuntut S. Pasifik sebagai miliknya. Tuntutan kedua bangsa ini selanjutnya diakui oleh **Paus Alexander VI**, yang kemudian diperkuat dalam **Perjanjian Tordesillas** Thn 1494.

Sementara itu negara lain seperti Denmark juga mengklaim Laut Baltik dan Laut utara Norwegia, Inggris sebagai milik mereka menuntut laut sekitar Inggris (*Mare Anglicanum*).

e. Praktek Inggris (Konsep *Mare Anglicanum/Clausum*); Inggris menutup perairan sekitarnya untuk perikanan yang hanya boleh diambil oleh nelayan Inggris saja (***laut tertutup***). Sementara nelayan Belanda sering menangkap ikan di sekitar Perairan Inggris. Kemudian istilah *mare anglicanum* berubah jadi *Mare Clausum*. Peloporinya John Selden.

f. Munculnya Belanda (Konsep *mare Liberum*).

Belanda terganggu dengan praktek bangsa Portugis dan Spanyol di bidang pelayaran. Serta praktek bangsa Inggris di bidang perikanan.

Lalu Belanda menyewa seorang ahli hukum yang bernama **Hugo de Groot (grotius)** untuk mencari alasan pembenar (justify)

gugatan terhadap praktek bangsa-bangsa tersebut. Kemudian lahirlah dari seorang Grotius yang terkenal dengan teori ***Mare Liberium (laut itu terbuka)***; yang artinya bahwa siapapun berhak (terbuka/bebas) untuk berlayar dan menangkap ikan di laut.

g. Masa Kompromi (*De Diminio Maris Desertatio*).

“**Battle of the book’s**” antara *mare liberium* dan *mare clausum* terjadi selama Lebih Kurang 50 tahun. Baru berakhir setelah lahir teori baru yang diterbitkan oleh seorang **Cornelius van Bynkershoek** yang terkenal dengan **Teori De Dominio Maris**, yang mencoba menggabungkan kedua teori *mare liberium* dan *mare clausum*, yang berbunyi sebagai berikut ;

“laut dapat dimiliki oleh negara pantai sejauh yang dapat dikuasainya dari darat (waktu itu sejauh **tembakan eriam/canon theory**), diluar itu laut haruslah dianggap bebas untuk seluruh umat manusia”.

B. Teori Tentang Penguasaan Laut.

Adapun dalil yang mendasari Teori *Mare Liberium* dan Teori *Mare Clausum* adalah sebagai berikut :

1. Teori “***Mare Liberium***” dengan pengemukanya GROTIUS yakni ;

Ownership, bisa terjadi melalui **Possession**. *Possession* hanya terjadi dari pemberian orang atau **Occupation**. *Occupation* thdp barang bergerak bisa terjadi melalui hubungan Fisik. Sedangkan **Occupation** terhadap barang tidak bergerak dilakukan dengan membangun sesuatu di atasnya (*by power of standing and sitting*).

Karena itu, **Occupation** hanya bisa dilakukan terhadap benda-benda yg dapat dipegang teguh saja. Untuk dapat dipegang teguh benda itu harus ada batasnya.

Laut adalah sesuatu yang tidak punya batas, (Grotius tidak mengakui daratan adalah batas laut), karena itu laut tidak dapat di **occupied** sebab ia cair dan tidak terbatas.

Benda cair hanya bisa dimiliki dengan memasukannya kedalam sesuatu yang lebih padat (*per aliud*). Maka tuntutan atas laut yang didasarkan pada *discovery, prescription, dan servitut* tidaklah dapat diterima, karena semua itu bukanlah alasan untuk memperoleh ownership atas laut.

Namun sebaliknya, Grotius mengakui anak laut, inner sea, sungai-sungai, walaupun cair dpt dimiliki, karna ada batasnya. Tepi dapat dianggapnya sebagai per aliud.

2. Teori "*Mare Clausum*" Pengemukanya John Selden.

Occupatio memang unsur yang paling penting bagi *possession*, namun sejarah telah membuktikan bahwa negara-negara telah menjalankan kekuasaan mereka atas lautan.

Oleh karnanya melalui *prescription*, laut itu bukanlah mare liberum tetapi adalah mare clausum. Sifat laut yang cair tidaklah menyebabkan laut tidak dapat dimiliki, karena sungai dan perairan sepanjang pantai yang cair dapat diakui dan dapat dimiliki.

C. Soal .

1. Yang selalu menjadi polemik adalah soal kepemilikan atas laut, Jelaskan maksud nya ?
2. Jelaskan teori klasik tentang klaim atas laut ?
3. Bagaimana praktek yang terjadi dimasa lampau ?
4. *Battle of the Book* telah terjadi dimasa lampau, apa maksudnya ? apa solusi yang dari Bynkershook, dan apa teorinya ?
5. Apa yang sdr ketahui tentang Tordesilas Treaty ?

BAB III

“United Nation Convention on The Law Of The Sea “ (UNCLOS).

A. Upaya Penyusunan *United Nation Convention on The Law Of The Sea* oleh PBB.

Alasan perkembangan hukum laut tradisional (yang dasar dasarnya telah diletakkan oleh Hugo de Groot dan para ahli lainnya dimasa lalu) menjadi hukum laut modern:

1. Ketergantungan penduduk dunia yang semakin besar terhadap laut sebagai sumber kekayaan alam baik hayati dan hayati.
2. Kemajuan Ilmu pengetahuan dan teknologi.
3. Kebangkitan negara-negara merdeka yang ingin perubahan dalam tata h. laut yg selama ini selalu menguntungkan negara maritim maju. Selain itu lahirnya konsep-konsep baru seperti :
 - a. Landas kontinen
 - b. Jalur perikanan
 - c. ZEE
 - d. Negara Kepulauan.

Sehingga mendorong diadakannya konferensi H. laut PBB tahun 1958 (I), 1960 (II), 1973-1982 (III), yang akhirnya berhasil merumuskan perkembangan baru tersebut sebagaimana tercantum dalam Konvensi Hukum laut PBB tahun 1958, 1982 (UNCLOS).

B. UNCLOS (*“United Nation Convention On The law of The Sea”*).

Unclos adalah sebuah *Treaty*, yang lahir dari hasil konferensi atau pertemuan bangsa-bangsa yang difasilitasi Perserikatan Bangsa-Bangsa. Konferensi Hukum Laut I Tahun 1958 dilaksanakan di Jenewa, menghasilkan 4 Konvensi, yaitu :

- a. Ttg laut Teritorial dan Zona Tambahan.
- b. Ttg Laut Lepas.
- c. Ttg Perikanan dan Perlindungan Kekayaan Hayati Laut Lepas.
- d. Ttg Landas Kontinen.

Konferensi Hukum Laut II tahun 1960; masih dilaksanakan di Jenewa, tidak menghasilkan suatu kesepakatan apapun (konvensi). Ada beberapa hal yang dibahas pada konferensi kedua tersebut, namun tidak mencapai sepakat, yaitu:

- a. tentang Rezim Selat;
- b. tentang Hak Negara Pantai di bidang perikanan laut;
- c. tentang Pendefinisian Landas Kontinen secara pasti;
- d. Perjuangan Indonesia terhadap Wawasan Nusantara.

Konferensi III tahun 1982; yang dimulai sejak tahun 1973 sampai dengan tahun 1982, terlaksana terakhir di Teluk Montego (Montego Bay), Negara Jamaica dan menghasilkan 1 konvensi, yang terdiri dari ; XVII Bab, 320 pasal , dengan 9 annex (lampiran).

Unclos ke III tahun 1982 ini resmi berlaku sejak ditanda tangani tgl 10 Desember 1982 oleh 119 negara termasuk Indonesia di Montego Bay, Jamaika. Berlaku efektif menjadi Hukum Positif Internasional sejak tanggal 16 November 1994, yaitu sejak ditandatangani oleh Negara Guyana sebagai negara terakhir yang memberitanda tangan (tgl. 16 November 1993), sbg negara penandatanganan ke - 60.

Negara Republik Indonesia berperan aktif dalam Konferensi Hukum Laut ke III, berupa :

- a. Kepulauan yg diusulkan oleh Indonesia melalui Deklarasi Djuanda tahun 1957.
- b. Diterimanya Azas konsensus dlm merumuskan konvensi yang merupakan cerminan dari azas “musyawarah untuk mufakat”.

Saat ini Unclos III tahun 1982 sudah menjadi Hukum Internasional Positif. Bagi Indonesia pun Unclos III tahun 1982 telah mengikat sejak Indonesia meratifikasi Unclos dgn UU no. 17 Tahun 1985. Akibatnya timbul hak dan kewajiban Indonesia untuk melaksanakan ketentuan yang terdapat didalam Unclos. Konsekwensinya adalah lahirnya UU No. 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, sebagai pengganti UU No. 4/Prp/Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia .

C. Soal .

1. Jelaskan hubungan antara Konferensi dengan Konvensi ?
2. Apa yang sdr. ketahui tentang UNCLOS ? ada berapa Unclos yang tercipta ?
3. Unclos yang berlaku saat ini apakah sudah mengikat bagi Indonesia ?
4. Dan apa Urgensinya bagi Indonesia Unclos tersebut ?
5. Jelaskan Konsep yang berkembang, kemudian disepakati di dalam Unclos 82 ?

BAB IV

Sumber Hukum Laut Internasional

A. Secara Internasional;

1. Konvensi Kodifikasi Hukum Laut Den Haag 1930, Dibuat Liga Bangsa Bangsa.
2. Proklamasi Truman 1945.
3. Unclos I / 1958 (dengan 4 Konvensi)
4. Unclos III / 1982.

B. Secara Nasional :

a. Sebelum Kemerdekaan :

Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 (Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie/TZMKO).

b. Sesudah Kemerdekaan :

1. Deklarasi Djuanda; tahun tahun 1957.
2. UU No. 4/Prp/1960, tentang Perairan Indonesia.
3. UU No. 1 Tahun 1973, tentang Landas Kontinen.
4. UU No. 5 Tahun 1983 tentang ZEEI.
5. UU No. 17 Tahun 1985 tentang ratifikasi Unclos III tahun 1982.
6. UU No. 6 Tahun 1996, tentang Perairan Indonesia.

C. Soal .

1. Dimana diatur hukum laut sebelum ada PBB ?
2. Setelah ada PBB dimana saja h.laut diatur ?
3. Di Indonesia sebelum kemerdekaan dimana h. Laut diatur ?
4. Setelah merdeka dimana saja diatur hukum laut ?

BAB V

Deklarasi Djuanda Tahun 1957.

A. Arti “Deklarasi Djuanda “ tahun 1957.

Deklarasi Djuanda adalah suatu perjuangan bangsa Indonesia untuk memperjuangkan batas wilayah laut, sehingga wilayah Indonesia merupakan suatu kesatuan yang utuh dilihat dari berbagai aspek, yaitu aspek politik, sosial budaya, dan pertahanan keamanan.

Secara histories batas wilayah laut Indonesia telah dibuat oleh pemerintah kolonial Belanda, yaitu dalam *Territorial Zee Maritieme Kringen Ordonantie* tahun 1939, yang menyatakan bahwa lebar wilayah laut Indonesia adalah tiga mil diukur dari garis rendah di pantai masing-masing pulau Indonesia. Karenanya di antara ribuan pulau di Indonesia terdapat laut-laut bebas yang membahayakan kepentingan bangsa Indonesia sebagai Negara kesatuan.

Untuk mengatasi masalah di atas, pemerintah Indonesia dipimpin oleh PM Juanda pada tanggal 13 Desember 1957 telah mengeluarkan keputusan yang dikenal dengan Deklarasi Djuanda, yang isinya :

- a. Demi kesatuan bangsa, integritas wilayah, serta kesatuan ekonomi, ditarik garis-garis pangkal lurus yang menghubungkan titi-titik terluar dari pulau-pulau terluar.
- b. Negara berdaulat atas segala perairan yang terletak dalam garis-garis pangkal lurus termasuk dasar laut dan tanah dibawahnya serta ruang udara di atasnya, dengan segala kekayaan didalamnya.
- c. Laut territorial seluas 12 mil diukur dari pulau yang terluar.
- d. Hak lintas damai kapal asing melalui perairan Nusantara (*archipelago waters*) dijamin tidak merugikan kepentingan negara pantai, baik keamanan maupun ketertibannya.

Perjuangan yang ditempuh bangsa Indonesia diawali dengan mengikuti Konferensi Hukum Laut pertama yang diadakan oleh PBB yang

menghasilkan UNCLOS I (*United Nations Conference on the Law of Sea*), di Jenewa pada tahun 1958.

Pada tahun 1960 Indonesia mulai mengajukan usulan yang termuat dalam Deklarasi Djuanda pada Konferensi ke II di Jenewa. Namun Perjuangan Indonesia diforum Internasional dalam memperjuangkan Konsep Wawasan Nusantara belum berhasil.

Pemerintah terus berjuang keras mencari legalitas Deklarasi Djuanda di forum internasional, Meskipun pada awalnya banyak ditentang oleh beberapa negara, namun pemerintah Indonesia terus berjuang agar deklarasi yang mempergunakan *archipelago principle* atau **Wawasan Nusantara** ini dapat diterima oleh dunia Internasional.

Adapun dasar-dasar pokok pertimbangan penetapan wilayah perairan tersebut antara lain :

1. Bentuk geografis Indonesia sebagai negara kepulauan yang terdiri atas beribu-ribu pulau mempunyai sifat dan corak tersendiri.
2. Bagi keutuhan territorial dan untuk melindungi kekayaan negara Indonesia semua kepulauan serta laut yang terletak di antranya harus dianggap sebagai suatu kesatuan yang bulat.
3. Penentuan batas laut territorial seperti yang termasuk dalam *Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonnantie (TZMKO)* 1939 Artikel 1 ayat (1), tidak sesuai lagi dengan pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas karena membagi wilayah daratan Indonesia dalam bagian-bagian yang terpisah dengan perairan territorialnya sendiri.

B. Prinsip Prinsip yang termuat dalam Deklarasi Djuanda 1957.

Prinsip-prinsip dalam Deklarasi Djuanda 1957 ini kemudian dikukuhkan dengan Undang-undang Nomor 4 Tahun 1960, yang isinya sebagai berikut :

- a. Untuk kesatuan bangsa, integritas wilayah, dan kesatuan ekonominya ditarik garis-garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari kepulauan terluar.

- b. Termasuk dasar laut dan tanah bawahnya maupun ruang udara di atasnya dengan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.
- c. Jalur laut wilayah laut territorial selebar 12 mil diukur dari garis-garis lurusnya.
- d. Hak lintas damai kapal asing melalui perairan nusantara (***archipelagic waters***).

Pernyataan diatas mempunyai akibat yang sangat menguntungkan bagi bangsa Indonesia yaitu sebagai berikut :

1. Jalur laut wilayah yang terjadi adalah melingkari seluruh kepulauan Indonesia.
2. Perairan yang terletak pada bagian dalam garis pangkal merubah statusnya dari laut lepas menjadi perairan pedalaman.
3. Wilayah Negara RI yang semula luasnya 2.027.087 km² (daratan) bertambah luas lebih kurang menjadi 5.193.250 km² (terdiri atas daratan dan lautan). Ini berarti bertambah kira-kira 3.106.163 km² atau kita-kira 145%.

Perundingan bilateral Indonesia – Malaysia mengenai Selat Malaka, Laut Natuna dan selat Malaka.

Perundingan ini berlangsung di Kuala Lumpur tanggal 17 Maret 1970 dengan menghasilkan garis-garis batas wilayah baik daratan maupun laut, yang dikukuhkan dengan Undang-undang RI Nomor 2 tahun 1971.

Pada tanggal 25 Mei 1973 Indonesia mengadakan perjanjian dengan Singapura di Jakarta dengan hasil garis batas wilayah laut Indonesia dan laut wilayah Singapura di selat Singapura yang sempit (kurang 15 mil) adalah suatu garis yang terdiri atas garis lurus yang ditarik dari titik yang koordinatnya tercantum dalam perjanjian tersebut. Hasil perjanjian itu dikukuhkan dengan Undang-undang nomor 7 Tahun 1973.

Pada tanggal 21 Maret 1980 pemerintah Indonesia justru mengeluarkan sebuah pengumuman *Zone Ekonomi Eksklusif*, yaitu wilayah laut sekitar 200 mil diukur dari garis pangkal. Segala sumber hayati maupun sumber alam lainnya yang berada di bawah permukaan laut, di

dasar laut, dan di bawah laut dasar laut, menjadi hak eksklusif Negara RI. Segala kegiatan ekonomi, eksplorasi, serta penelitian di zone Ekonomi Eksklusif harus mendapat izin pemerintah Indonesia.

Pengumuman tersebut bagi pemerintah RI menambah luas laut yang berada di bawah yurisdiksi Indonesia dengan lebih dari 2 kali luas wilayah laut berdasarkan Undang-undang Nomor 4 tahun 1960.

Pada tanggal 8 Maret 30 April 1982 bangsa Indonesia tetap berjuang di Konferensi Internasional, di Markas PBB New York. Akhirnya Konferensi hukum Laut yang baru telah ditandatangani oleh 130 negara dalam Konferensi Hukum Laut di teluk Montenegro, Kingston, Jamaica, pada tanggal 6 - 10 Desember 1982, yang memutuskan beberapa ketentuan :

1. Batas laut territorial selebar 12 mil.
2. Batas zona bersebelahan adalah 24 mil.
3. Batas ZEE adalah 200 mil.
4. Batas landas benua lebih dari 200 mil.



C. Soal.

1. Apa yang menjadi alasan penting lahirnya Deklarasi Djuanda ?
2. Apa yang menjadi tujuan mencetuskan tentang kewilayahan Indonesia dalam Deklarasi dimaksud ?
3. Apa yang menjadi tuntutan Indonesia dalam Deklarasi tsb ?
4. Dengan ada nya Deklarasi, Bagaimana dampaknya negara sekitar Indonesia ?
5. Jelaskan hubungan antara UU no. 4/Prp/ Tahun 1960 dengan Deklarasi Djuanda ?

BAB VI
Laut Teritorial Dan Zona Tambahan.
Bab II, (Pasal 2 s/d Pasal 33) Unclos Tahun 1982.

A. Laut Teritorial (*Territorial Sea*)

1. Ketentuan Umum (Pasal 2).

Kedaulatan sebuah negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman (perairan kepulauan bagi sebuah negara kepulauan), meliputi suatu jalur laut yang berbatasan dengannya yang dinamakan laut teritorial (ayat 1).

Kedaulatan tersebut meliputi ruang udara diatas laut teritorialnya, serta dasar laut dan tanah dibawahnya (ayat2).

Kedaulatan atas laut teritorial dilaksanakan sesuai dengan tunduk pada ketentuan konvensi ini. (ayat 3).

2. Batas Laut Teritorial (Pasal 3-16).

Setiap negara berhak menetapkan lebar laut teritorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dr ***garis pangkal*** yang ditentukan sesuai konvensi ini. (Pasal 3)

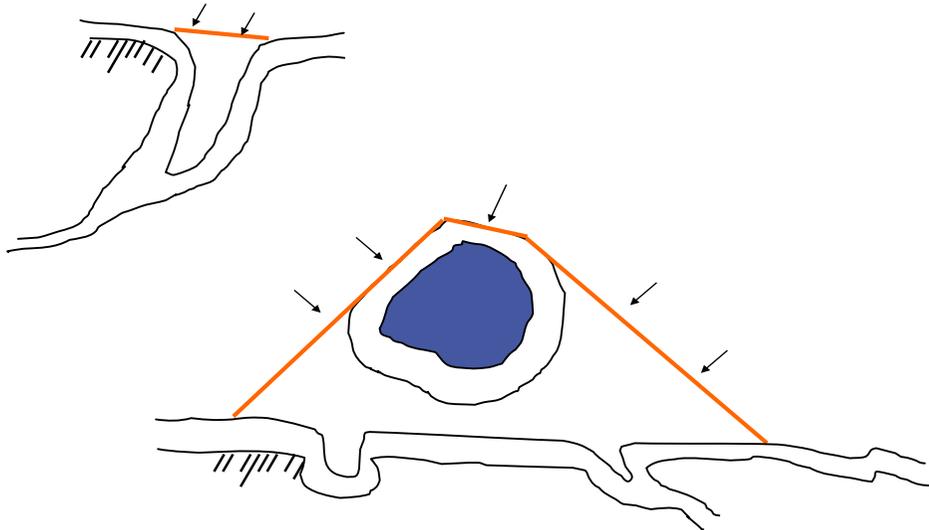
Garis Pangkal (*Baselines*) adalah merupakan hal mendasar dalam klaim maritime, yang berfungsi ;

- a. Untuk menentukan batas terluar perairan pedalaman.
- b. Sebagai titik awal untuk mengklaim zona maritim.
- c. Membantu penentuan titik pangkal untuk klaim perbatasan maritim nasional.

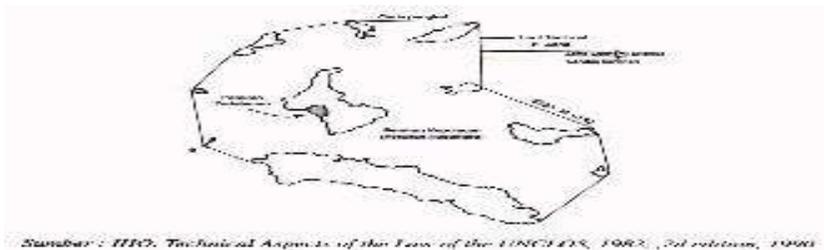
Dikenal ada 3 macam garis pangkal/dasar :

1. Garis pangkal normal (*Normal Baseline*) (Pasal 5)
2. Garis pangkal lurus (*Straight Baseline*) (Pasal 7 ayat 1)
3. Garis pangkal lurus kepulauan (*Archipelagic Straight Baseline*) (Pasal 47 ayat 1).

- b. Garis pangkal lurus (***Straight Baselines***) Pasal 7 (1); adalah garis garis lurus yang menghubungkan titik titik terluar sebuah pantai yang berliku liku tajam dan menjorok jauh kedalam (*deeply indented*), menikung, terjal dan curam serta terdapat pulau atau deretan pulau disepanjang pantai tersebut .



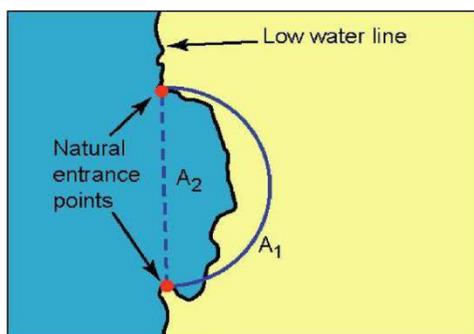
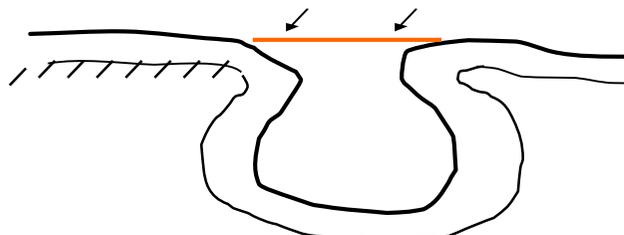
- c. Garis Pangkal Lurus Kepulauan (***Archipelagic Straight Baseline***); adalah garis garis lurus yang menghubungkan titik titik terluar dari pulau pulau terluar atau karang kering terluar dari sebuah negara kepulauan .



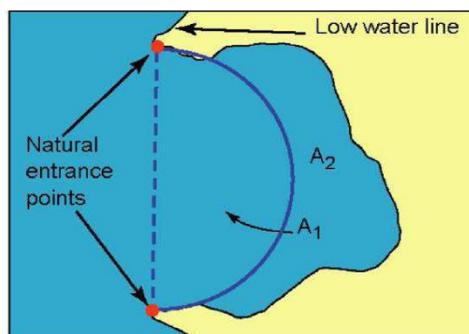
Sumber : IHO, Technical Aspects of the Form of the LINES FOR, Submarine, 1966



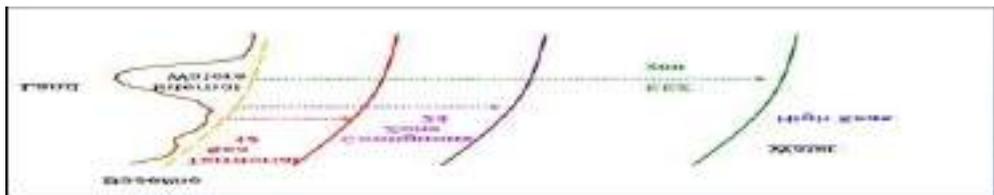
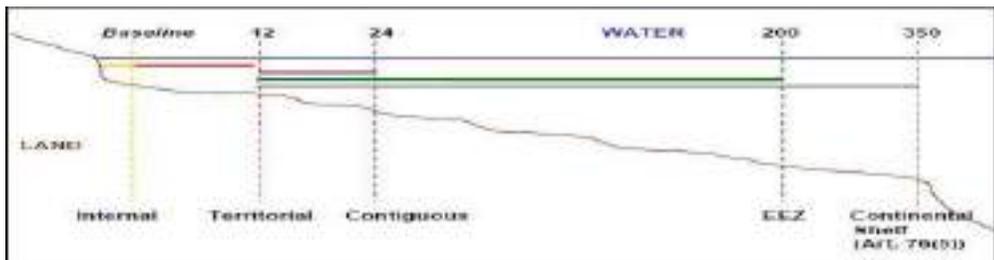
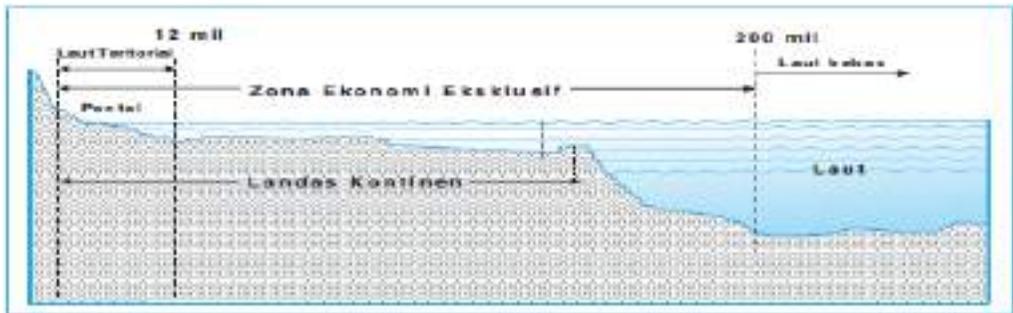
Ada garis lain yang fungsinya sama dengan garis pangkal yaitu Closing line/Garis penutupan (sungai;Teluk atau muara) apabila suatu sungai mengalir langsung ke laut, Dengan ketentuan jarak antara ujung ujung mulut sungai, muara atau teluk tersebut tidak melebihi jarak 24 mil. Jika melebihi maka di cari titik terdekat sehingga tidak melebihi 24 mil .



a) Not a juridical bay



b) A juridical bay



5. Perairan Pedalaman (*Internal water*).

Secara umum perairan pedalaman merupakan bagian dari wilayah daratan suatu negara pantai. Perairan Pedalaman merupakan bagian dari perairan nasional yang terletak di sebelah dalam (di sisi darat) dari garis pangkal, dan meliputi laut pedalaman (*inland sea*) dan perairan darat (*inland waters*). Di *Internal waters*/ Perairan Pedalaman berlaku *sovereignty*/Kekuasaan penuh)

Inland sea atau laut pedalaman adalah bagian dari perairan pedalaman yang terdiri dari laut, anak laut dan perairan teluk, dimana laut-laut tersebut menjadi terkurung oleh *straight baselines* sehingga berada dalam wilayah teritori suatu negara.

Inland waters atau perairan darat adalah bagian dari perairan pedalaman yang terletak pada sisi darat dari garis pangkal biasa atau garis pantai dan di muara sungai disisi titik pada garis pasang surut kesebelah tepi sungai. Perairan darat meliputi sungai, muara sungai, danau, terusan, kanal, dsb.



Dalam Konvensi Hukum Laut 1982, *Internal Waters* tercantum dalam Part II Pasal 8 sebagai berikut :

1. Kecuali sebagaimana diatur dalam Bab IV, perairan pada sisi darat garis pangkal laut teritorial merupakan bagian perairan pedalaman negara tersebut.
2. Dalam hal penetapan garis pangkal lurus (*Straight baseline*) sesuai dengan cara yang ditetapkan dalam Pasal 7 berakibat tertutupnya sebagai perairan pedalaman daerah-daerah yang sebelumnya tidak dianggap demikian, maka di dalam perairan demikian akan berlaku suatu hak lintas damai sebagaimana ditentukan dalam Konvensi ini.

6. Macam-Macam Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Suatu Negara .

UNCLOS 1982 telah membuat sebuah peraturan yang mengatur hak lintas kapal asing di dalam perairan suatu negara, walaupun sebuah laut teritorial adalah merupakan wilayah sebuah negara yang tunduk pada rezim kedaulatan namun disepakati ada hak negara lain di wilayah laut dimaksud berupa Lintas (*passage*). Lintas adalah merupakan hak bagi kapal asing yang harus diberikan oleh negara pantai.

Dikenal ada 3 Macam Lintas Kapal Asing yang berlaku di perairan :

1. Lintas Damai / *Inocent Passage*; berlaku di Laut teritorial.
2. Lintas Transit/*Transit Passage*; berlaku di Selat Malaka-Singapura.

3. Lintas Alur Laut Kepulauan/*Archipelagic Sea Lane Passage*; berlaku di Perairan Kepulauan.

Ad.a. Hak Lintas Damai (*The Right Of Innocent Passage*)

Zaman dahulu laut dipandang sebagai entitas yang tidak dimiliki oleh negara manapun (*res nullius*), dan oleh karena itu setiap negara bebas memanfaatkannya untuk apapun, seperti berlayar atau mencari sumber daya alam, barulah ketika status hukum laut dipersoalkan, akhirnya melahirkan pranata hukum laut, yakni laut territorial dan laut lepas.

Laut territorial merupakan kedaulatan dari suatu negara sehingga membatasi kebebasan berlayar dan eksplorasi sumber daya alam bagi kapal asing. sedangkan laut lepas adalah bukan kedaulatan suatu negara masih diakui adanya kebebasan sehingga kapal asing masih bebas berlayar (*freedom of navigation*).

Namun hal ini lah yang menjadi masalah, sebab ketiadaan kebebasan berlayar pada suatu laut territorial terutama untuk tujuan perdagangan dan lalu lintas orang, mengakibatkan mengalami kendala yang pada akhirnya merugikan negara-negara itu sendiri.

Untuk mengatasi masalah itu ditempuhlah jalan tengah, yakni laut territorial tetap merupakan kedaulatan dan wilayah negara pantai, tetapi bagi kapal-kapal asing diberikan hak untuk tetap bisa berlayar, hak inilah yang kemudian disebut sebagai hak lintas damai.

Hak ini kemudian diakui, dihormati dan diterima lalu dipraktikkan secara luas serta dirasakan sebagai kaidah hukum di semua negara, dengan kata lain hak lintas damai sudah menjadi kebiasaan hukum internasional dalam bidang hukum laut.

Pengaturan Hak Lintas Damai pada UNCLOS 1982 dapat dilihat dalam Bagian 3 (Pasal 17-26) yang terbagi kedalam tiga sub bagian, yakni ;

- a. peraturan yang berlaku bagi semua kapal,
- b. peraturan yang berlaku bagi kapal dagang dan pemerintah untuk tujuan komersial

- c. peraturan berlaku bagi kapal perang dan kapal pemerintah lainnya untuk tujuan non komersial.

Pasal 17 memuat aturan tentang Lintas Damai di Laut Teritorial bahwa, Kapal semua negara, baik negara berpantai maupun tidak berpantai, menikmati hak **lintas (Passage)** damai melalui laut teritorial **Lintas** berarti navigasi melalui laut teritorial untuk keperluan;

- melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh ditengah laut.
- berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah ditempat berlabuh ditengah laut

(Pasal 18 ayat 1).

Dengan syarat lintas tersebut harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin.

Lintas mencakup berhenti dan buang jangkar sepanjang berkaitan dgn navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena “**Force Meajure**” (keadaan darurat/kesulitan); atau memberikan pertolongan pada orang, kapal, pesawat udara yg dalam bahaya/kesulitan. (Pasal 18 ayat 2).

Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban, keamanan dan ketentraman negara pantai. Lintas haruslah dilakukan sesuai dgn ketentuan konvensi ini (Pasal 19 ayat 1).

Lintas haruslah dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban dan keamanan negara pantai (**tidak damai**), bila pada waktu melakukan lintasan di laut teritorial kapal asing melakukan hal-hal sbb : (Pasal 19 ayat 2)

- Mengancam kedaulatan , keutuhan wilayah,kemerdekaan politik negara pantai;
- Melakukan latihan atau praktek dgn senjata apapun;

Melakukan perbuatan dgn tujuan mengumpulkan informasi yg merugikan hankam negara pantai;

- Setiap perbuatan propaganda yang mempengaruhi hankam negara pantai;
- Peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara diatas kapal;
- Peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;
- Bongkar atau muat setiap komoditi, Mata uang, atau orang yg bertentangan dengan perundang undangan bea cukai, fiskal, imigrasi dan saniter negara pantai.
- Pencemaran;
- Kegiatan perikanan;
- Survey ilmiah
- Kegiatan yang mengganggu sistem komunikasi negara pantai;
- Setiap perbuatan yang tidak ada hubungannya dengan lintas.

Ketentuan lintas damai lain ;

1. Kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya diharuskan navigasi diatas permukaan air dan menunjukkan bendera (Pasal 20).
2. Kapal bertenaga nuklir atau yang mengangkut nuklir atau bahan berbahaya lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yg ditetapkan oleh perjanjian internasional bagi kapal-kapal demikian. (Pasal 23)
3. Kapal ikan ketika lintas damai harus menyimpan seluruh peralatan penangkapan ikannya kedalam palkah kapal.

Mengenai hak lintas damai sendiri Indonesia telah mengundang Undang-undang nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah nomor 36 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam melaksanakan hak lintas damai di perairan Indonesia.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Komponen lintas damai hanya ada 2 (dua),

- a. Pertama adalah kapal yang melintas laut (Perairan Kepulauan atau Laut Teritorial) tanpa melintasi perairan pedalaman atau menghubungi pelabuhan atau fasilitas pelabuhan diluar perairan pedalaman.
- b. Kedua kapal yang melanjutkan ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di pelabuhan tersebut atau fasilitas pelabuhan.

Selama dalam pelayaran kapal asing itu harus terus menerus, langsung, serta dalam tempo yang secepat mungkin, meskipun demikian, berhenti atau membuang jangkar dapat dibenarkan sepanjang ada alasan yang lazim berlaku dalam dunia pelayaran.

Ad.b. Hak Lintas Transit (*The Right Of Transit Passage*)

Masalah Hak Lintas Transit ini muncul setelah adanya perluasan yuridiksi negara atas laut dalam bentuk perluasan laut teritorial dari 3 (tiga) mill laut menjadi 12 (dua belas) mil laut, sebagai akibatnya selat selat strategis yang tadinya merupakan bagian dari laut bebas, kini menjadi bagian teritorial dari suatu negara.

Pengaturan baru ini disampaikan oleh delegasi Inggris pada tahun 1974 sebagai perumusan jalan tengah atau kompromi antara rezim lintas damai dan proposal kebebasan pelayaran yang diajukan oleh kelompok yang disebut sebagai negara kelompok selat di satu sisi dan Amerika Serikat serta Uni Soviet di sisi lainnya. Istilah transit terletak diantara kebebasan pelayaran.

Hak lintas Transit bagi kapal asing dapat dilakukan diselat yang digunakan untuk pelayaran internasional (*Strait Used For International Navigation*).

Bab III UNCLOS 1982 menyebutkan penggunaan selat bagi pelayaran internasional, tetapi tidak memberikan kriteria khusus untuk menentukan selat yang digunakan sebagai pelayaran internasional, konvensi hanya menjelaskan tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara serta negara yang berbatasan dengan selat.

Pasal 38 UNCLOS 1982 memberikan definisi lintas transit yang pelintasan terdiri dari tiga jenis yaitu,

1. Lintas transit adalah penggunaan kebebasan pelayaran dan penerbangan;
2. Pelintasannya hanya harus untuk tujuan transit tanpa berhenti, langsung dan cepat;
3. Pelaksananya harus sesuai dengan aturan UNCLOS 1982 yang membahas tentang selat sebagai pelayaran internasional.

Lintas transit adalah hak untuk semua kapal dan pesawat untuk melewati selat yang digunakan sebagai pelayaran internasional. Tidak ada batasan dan jenis kapal atau pesawat serta kebangsaan kapal dan pesawat, mereka memiliki kebebasan pelintasan yang sama.

Ad.c. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*The Right Of Archipelagic Sea Lane Passage*).

Hak Lintas Alur Laut Kepulauan di definisikan dalam Pasal 53 ayat 3 UNCLOS 1982 sebagai berikut :

“Hak pelayaran dan penerbangan secara normal yang hanya dapat digunakan untuk transit yang terus menerus, langsung dan tidak terhalang dari satu bagian laut bebas atau ZEE dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya”.

Berdasarkan ketentuan tersebut, alur laut kepulauan seperti bentuk hak lintas lainnya (lintas damai dan lintas transit) merupakan hak dari kapal dan pesawat asing untuk melintas dengan cara normal (*normal mode*) secara terus menerus dan tidak terhalang dari satu bagian laut bebas atau ZEE dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya.

Apabila negara kepulauan tidak menetapkan alur laut kepulauan, maka hak alur laut kepulauan dapat dinikmati oleh kapal dan pesawat asing di rute yang digunakan sebagai alur pelayaran internasional.

Indonesia telah menetapkan lintas alur laut kepulauan, penetapan ini telah diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan Indonesia antara lain Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang

Perairan Indonesia, Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Rute yang telah Ditetapkan, Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian dan Petunjuk Pelaksanaan Panglima TNI tentang Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia.

Alur laut kepulauan Indonesia terdiri dari 3 (tiga) alur Utara-Selatan yang disebut dengan: Alur Laut Kepulauan Indonesia I, Alur Laut Kepulauan Indonesia II, Alur Laut Kepulauan Indonesia III.

- a. Alur laut kepulauan Indonesia I mempunyai dua cabang yaitu I dan IA yang menghubungkan dari/ke Laut China Selatan dan Selat Singapura dan ke Samudra Hindia melalui Selat Sunda dan Selat Karimata.
- b. Alur laut Indonesia II ditujukan untuk memfasilitasi pelayaran/penerbangan dari laut Sulawesi, perairan Filipina dan Samudra Pasifik dari/ke Samudra Hindia dengan melewati Selat Makasar dan Selat Lombok.
- c. Alur laut kepulauan Indonesia III mempunyai beberapa cabang sebagai alur pelayaran/penerbangan dari laut timur dan Laut Arafuru ke Samudra Pasifik melalui Laut Sawu, Laut Banda, Laut Seram dan Laut Maluku.

7. Kewenangan, Kewajiban, Hak dan Yurisdiksi Negara Pantai dalam rangka lintas damai.

Kewenangan Negara Pantai;

- a. Membuat peraturan perundang-undangan, dalam hal; (Pasal 21 ayat 1).
 1. Keselamatan navigasi & pengaturan lalu-lintas maritim.
 2. Perlindungan alat bantu navigasi (navigation Aids) dan fasilitas lainnya.
 3. perlindungan pipa dan kabel.
 4. konservasi kekayaan hayati.
 5. pencegahan pelanggaran per-peruu perikanan negara pantai.

6. pelestarian lingkungan neg.pantai & pencegahan & pengurangan, pengendalian.
7. Penelitian ilmiah kelautan.
8. Pencegahan per.per uu bea cukai, fiskal, imigrasi, dan saniter.

Peraturan demikian tidak berlaku bagi disain, konstruksi, pengawakan atau peralatan kapal asing, kecuali bila peraturan tsb melaksanakan peraturan /standar internasional.

- b. Membuat Sea Lanes dan TSS (*traffic separation scheme*) di laut teritorialnya, dengan harus memperhatikan : (Pasal 22)
 - Rekomendasi dari IMO.
 - Setiap jalur yang biasa digunakan untuk pelayaran Internasional.
 - Sifat-sifat khusus dan alur alur tertentu.
 - Kepadatan lalu lintas.

Kewajiban Negara Pantai;

- Tidak boleh menghalangi Hak lintas damai kapal asing. (Pasal 24 ayat 1).
- Harus mengumumkan secara tepat bahaya apapun bagi navigasi yang diketahuinya. (Pasal 24 ayat 2).
- Mengumumkan semua peraturan per uu yang dibuat sebagaimana mestinya.(P.asal 21 ayat 3).
- Mencantumkan secara jelas alur laut dan TSS pada peta yg harus diumumkan sebagaimana mestinya. (Pasal 22 ayat 4).

Hak Perlindungan Negara Pantai. (Pasal 25).

- Neg. Pantai dapat mengambil langkah yang diperlukan guna mencegah lintas yang tidak damai.
- Neg. pantai juga berhak mengambil langkah yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran persyaratan masuknya kapal ke pelabuhan atau perairan pedalaman.
- Neg.Pantai dapat menanggguhkan sementara waktu lintas tsb bila penanggguhan diperlukan guna perlindungan keamannya termasuk

keperluan latihan bersenjata. Penangguhan demikian hanya berlaku setelah diumumkan sebagaimana mestinya.

Yurisdiksi Kriminal dan Perdata.

Prinsipnya bahwa yurisdiksi negara pantai tidak dapat dilaksanakan terhadap kapal asing yang sedang melaksanakan lintas damai di laut teritorialnya; kecuali bila (dalam hal Yurisdiksi Kriminal)

1. akibat kejahatan itu dirasakan oleh negara pantai.
2. kejahatan itu termasuk jenis yang mengganggu kedamaian negara atau ketertiban laut wilayah.
3. telah diminta bantuan ke penguasa setempat oleh nakoda kapal /wakil diplomatik /pejabat konsuler negara bendera.
4. tindakan demikian diperlukan untuk menumpas perdagangan gelap narkotika/ bahan *psychotropica*.

Kecuali (dalam hal Yurisdiksi Perdata);

berkenaan dengan kewajiban atau tanggung jawab ganti rugi yang dipikul oleh kapal ketika sedang melakukan atau bermaksud memasuki perairan laut teritorial sebuah negara .

B. Zona Tambahan (*Contiguous Zone*);

Adalah suatu zona yang berbatasan dengan laut teritorial, sejauh 24 mil yang diukur dari garis pangkal dari mana laut teritorial diukur. (Pasal 33).

Zona tambahan (*Contiguous Zone*), stastusnya adalah laut bebas.

Pada zona ini negara pantai dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan untuk :

- a. Mencegah pelanggaran peraturan per uu bea cukai, imigrasi, saniter dan fiskal.
- b. Menghukum para pelanggarnya.

C. Soal .

1. Apa yang sdr. ketahui ttg. laut teritorial dan Zona tambahan ?
2. Ada berapa jenis Garis Pangkal, Jelaskan, dan untuk penggunaan di negara yang bagaimana ?
3. Dikenal juga tiga jenis Hak Lintas Kapal Asing , jelaskan ?
4. Bisakah kapal asing yang sdg melaksanakan Hak Lintas di tangkap oleh Negara Pantai ?
5. Apa saja yang merupakan hak dan kewajiban negara pantai terhadap pelaksanaan lintas damai ?

BAB VII
Selat Yang Digunakan Untuk Pelayaran Internasional
(Bab III) (Pasal 34 s/d 45)

A. Pengertian tentang “Selat “.

Adalah Selat yang merupakan laut pedalaman atau bagian laut teritorial dari negara tepi yang menghubungkan satu bagian zee atau laut lepas atau ZEE/ laut lepas lainnya.

- Pada Selat ini berlaku ***hak lintas transit***.
- ***Lintas Transit*** adalah pelaksanaan kebebasan dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yg terus menerus, langsung dan secepat mungkin dr satu bagian laut lepas (ZEE) dgn laut lepas (ZEE) lainnya.
- Pengertian transit tidak menutup kemungkinan bg lintas melalui selat untuk maksud memasuki, meninggalkan atau kembali dr suatu negara yg berbatasan dgn selat. (Pasal 38 ayat 2).

B. Hak dan kewajiban kapal/pesawat udara, serta hak dan kewajiban negara tepi.

- a. Kewajiban kapal dan pesawat udara pada waktu lintas transit **(Pasal 39)**.
 1. lewat dgn cepat.
 2. Menghindarkan diri dari ancaman dan penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan dan keutuhan wilayah & kemerdekaan negara pantai.
 3. Menghindarkan diri dari kegiatan apapun selain transit kecuali “*force majeure*”/ *darurat*.
 4. Khusus kapal ketika transit :
 - a. memenuhi aturan & prosedur internasional tentang pencegahan tubrukan di laut, serta pencegahan, pengurangan & pengendalian pencemaran yg berasal dr kapal.

- b. Hrs menghormati *Sea Lane&Traffic Separation Scheme (TSS)* yang berlaku dan ditetapkan sesuai dengan pasal ini; (Pasal 41 Ayat 7) .
 - c. Mematuhi peraturan peruu. Yang dibuat oleh negara tepi. (Pasal 42 ayat 4).
5. Khusus pesawat ketika transit : mentaati aturan yang dibuat oleh ICAO sepanjang berlaku bagi penerbangan sipil tentang keselamatan penerbangan.

b. Kewenangan negara tepi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.

Menurut Pasal 41.

- a. Menetapkan *Sea lane dan TSS*.
- b. Bila perlu, setelah diumumkan dapat mengganti *sea lane &TSS* yang telah ditentukan; *sea lane & TSS* harus sesuai dengan peraturan internasional yang telah diterima secara umum.
- c. Sebelum *Sea Lane & TSS* diganti, negara tepi harus mengusulkan kepada IMO untuk minta persetujuannya. IMO hanya akan menyetujui *Sea Lane & TSS* yang telah disepakati oleh negara negara yang berbatasan dengan selat.
- d. Negara negara tepi harus bekerjasama dalam merumuskan usul melalui konsultasi dengan IMO (*International Maritime Organisation*).
- e. Harus mencantumkan semua *Sea Lane &TSS* dengan jelas di peta yang diumumkan sebagaimana mestinya.

Menurut Pasal 42;

- a. Membuat peraturan perundang2 yang bertalian dengan lintas transit, terkait,
 - 1. keselamatan pelayaran, sesuai Pasal 41.
 - 2. pencegahan, pengurangan & pengendalian pencemaran Tentang pembuangan minyak, limbah berminyak & B3.
 - 3. bertalian dgn kapal penangkap ikan, pencegahan penangkapan ikan, termasuk cara penyimpanan alat penangkap ikan.

4. menaikkan atau menurunkan dari kapal setiap komoditi, mata uang, atau orang yang bertentangan dengan peraturan bea cukai, fiskal, imigrasi & saniter negara yang berbatasan dengan selat.
5. Peraturan demikian tidak boleh diskriminasi terhadap kapal 2 asing atau dalam pelaksanaannya berakibat pada penolakan, menghambat
Atau mengurangi hak lintas transit.
6. Mengumumkan sebagaimana mestinya perundang2 tersebut .

c. Kewajiban Negara Tepi Selat Pasal 44.

1. Negara yang berbatasan dengan selat tidak boleh menghambat lintas transit;
2. Harus mengumumkan dengan tepat setiap adanya bahaya bagi pelayaran
atau penerbangan lintas di dalam atau diatas selat yang diketahuinya;
3. Tidak boleh ada penangguhan lintas transit.

C. Soal .

1. Bedakan antara Selat Internasional dengan Selat yang Digunakan Untuk Pelayaran Internasional ?
2. Jelaskan apa yang dimaksud dengan Hak Lintas Transit, dan berlaku untuk siapa saja ?
3. Jelaskan hak dan kewajiban Negara Tepi dalam Pelaksanaan Hak lintas Transit ?
4. Jelaskan Pula kewajiban Kapal/pesawat udara dalam pelaksanaan lintas transit ?
5. Di Indonesia pelaksanaan lintas transit bisa di terapkan di bagian laut yang mana ?

BAB VIII
Negara Kepulauan (*Archipelago State*),
Bab IV (Pasal 46 s/d 54)

A. Sejarah Pengaturan Perairan Kepulauan

Istilah negara kepulauan (*Archipelago state*) telah dikenal sebelum Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982). Tetapi konsepsi negara kepulauan sebagai kaidah hukum laut internasional yang baru dan mendapatkan pengakuan dari masyarakat internasional, setelah di tandatanganinya Konvensi PBB tentang Hukum Laut pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaica.

Kata '*archipelago*' dan '*archipelagic*' berasal dari kata Italia '*archipelagos*'. Akar katanya adalah '*archi*' berarti terpenting, terutama, dan "*pelages*" berarti laut atau wilayah lautan. Jadi, "*archipelagic*" dapat diartikan sebagai lautan terpenting. Istilah "*archipelago*" antara lain terdapat dalam naskah resmi perjanjian antara Republik Venezia dan Michael Palaleogus pada tahun 1268.

Menurut UNCLOS 1982, Pasal 46 butir (a);

"Negara kepulauan" berarti suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain;

Menurut Pasal 46 butir (b) "kepulauan" berarti;

"suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian".

Selanjutnya Pasal 47 Butir (1) memberikan pengertian tentang Garis pangkal kepulauan (*archipelagic baselines*) adalah;

"garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-terluar pulau-pulau dan karang kering terluar kepulauan itu, dengan

ketentuan bahwa didalam garis pangkal demikian termasuk pulau-pulau utama dan suatu daerah dimana perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan, termasuk atol, adalah antara satu berbanding satu dan sembilan berbanding satu”.

Negara kepulauan didefinisikan untuk memberi arti, ‘suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan yang dapat mencakup pulau-pulau lain’.

Dengan metode garis pangkal lurus dipakai sebagai solusi untuk masalah perairan kepulauan akhirnya Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan 17.504 pulau, Filipina dengan jumlah pulau 7.100 menempati peringkat kedua.

Ada 45 negara kepulauan lainnya antara lain Micronecia dengan 10.000 pulau, Bahamas dengan 700 pulau, Marshal dengan 1.200 pulau, dan Maldives dengan 2.000 pulau.

Saat ini secara geografis merupakan negara yang memiliki luas laut sebesar 5,8 Juta km² yang terdiri dari laut territorial dengan luas 0.8 juta km², laut nusantara 2.3 juta km² dan zona ekonomi eksklusif (ZEE) 2,7 juta km².

Pada Konferensi Den Haag 1930, memang gagal mencapai kata sepakat. Namun beberapa benih terkait archipelago, seperti kumpulan pulau-pulau atau kepulauan telah ada dalam rancangan Pasal Schukking (panitia ahli) serta termuat dalam daftar persoalan (*schedule of point*) yang disusun oleh Panitia Persiapan Konferensi.

Kemudian pada tahun 1951 Mahkamah Internasional memutus *Anglo norwegian fisheries case*, yang memberikan dampak perubahan batas laut territorial dari *normal base lines* menjadi *straight base line*.

Pada tanggal 7 maret 1955, Filipina, sebagai negara pertama yang mengajukan masalah “*archipelago*” ke forum internasional, sebagai jawaban dari seruan Sekjen PBB yang termuat dalam sebuah Note Verbal. Isinya, Filipina menuntut kedaulatan yang eksklusif atas semua kepulauan yang

dimiliki Filipina dan perairan di sekeliling, diantara dan yang menghubungkan pulau-pulainya dianggap sebagai “perairan nasional atau perairan pedalaman”.

Deklarasi Djuanda dicetuskan pada tanggal 13 Desember 1957, adalah deklarasi yang menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah NKRI. Hal tersebut dikenal juga dengan konsep wawasan nusantara.

Konferensi hukum laut internasional yang pertama kalinya diselenggarakan di Jenewa, Swiss, pada tahun 1958. Konvensi Jenewa 1958 atau UNCLOS I dianggap sebagai sebuah konvensi yang telah meletakkan dasar-dasar dalam hukum internasional, khususnya hukum laut. Namun, dalam konferensi ini gagal memasukan konsepsi negara kepulauan yang diajukan oleh Indonesia.

Deklarasi Djuanda dicetuskan pada tanggal 13 Desember 1957, yang selanjutnya diresmikan menjadi UU No.4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia.

Menurut Mochtar, kebijakan yang diambil oleh pemerintah Indonesia sebelum berlangsungnya UNCLOS II, adalah Indonesia tidak dapat mengharapkan UNCLOS mengambil keputusan negara-negara kepulauan. Selain itu, faktor lain yang mendasarnya adalah, masih belum jelasnya dan ketidaktahuan negara lain tentang konsepsi negara kepulauan.

Konferensi Hukum Laut Internasional yang kedua, (UNCLOS II) di Jenewa, Swiss, yang berlangsung dari tanggal 16 Maret sampai dengan 26 April 1960 juga mengalami kegagalan dalam mengintegrasikan mengedarkan teks UU No.4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia dalam bahasa Inggris.

Teori G Colombos (1967), yang disimpulkan, bahwa dasar penguasaan kedaulatan perairan yang berada di sekitar wilayah daratannya adalah :

1. Keamanan negara menghendaki dimilikinya kekuasaan eksklusif atas daerah pantainya sehingga dapat melindunginya terhadap serangan dari luar.
2. Untuk maksud mengembangkan perdagangan, perpajakan dan kepentingan politiknya, suatu negara harus dapat mengawasi setiap kapal yang masuk dan keluar atau berhenti di laut wilayahnya
3. Pengolahan dan pemanfaatan yang eksklusif atas kekayaan laut yang berada dalam wilayah perairannya demi kelangsungan hidup dan kesejahteraan bangsanya.

Konferensi Hukum Laut Internasional III di Caracas, Venezuela, pada tahun 1973. Berhasil menyepakati naskah final Konvensi Hukum Laut Internasional. Naskah konvensi ini berisikan berbagai rezim dalam hukum laut internasional yang berlaku hingga saat ini, termasuk pula konsepsi negara kepulauan (*archipelagic state*) yang diajukan oleh negara Indonesia.

Naskah final konvensi tersebut kemudian ditandatangani dalam Konferensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) 1982 di Montego Bay, Jamaika, pada tanggal 10 Desember 1982.

Konvensi UNCLOS 1982 merupakan satu Konvensi yang mengatur masalah kelautan secara utuh dan terpadu sebagai satu kesatuan. Inilah pertama kalinya konsepsi Negara kepulauan sebagai kaidah hukum laut internasional yang baru dan mendapatkan pengakuan dari masyarakat internasional.

B. Kedaulatan Dalam Perairan Kepulauan .

Pengertian kedaulatan negara atas perairan tidak sama dengan kedaulatan negara atas daratannya yaitu karena adanya pasal-pasal lain yang berisi ketentuan-ketentuan yang mengharuskan dihormatinya hak-hak yang ada dan kepentingan yang sah dari negara-negara lain yang berkepentingan terhadap negara kepulauan ini.

Dalam Bab IV UNCLOS 1982 Pasal 46 – Pasal 54 secara khusus mengatur tentang negara-negara kepulauan. Masyarakat internasional telah mengakui bahwa ada bagian laut yang karena keadaannya yang khusus

disebut sebagai perairan kepulauan. Perairan Kepulauan berada di bawah kedaulatan negara kepulauan yang bersangkutan. Kedaulatan tersebut meluas sampai di ruang udara di atas perairan kepulauan, pada dasar laut perairan kepulauan dan tanah di bawahnya.

Pasal 47 tentang Garis pangkal kepulauan (*archipelagic baselines*)

1. *Suatu Negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar kepulauan itu, dengan ketentuan bahwa didalam garis pangkal demikian termasuk pulau-pulau utama dan suatu daerah dimana perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan, termasuk atol, adalah antara satu berbanding satu dan sembilan berbanding satu.*
2. *Panjang garis pangkal demikian tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali bahwa hingga 3% dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga pada suatu kepanjangan maksimum 125 mil laut.*
3. *Penarikan garis pangkal demikian tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari konfigurasi umum kepulauan tersebut.*
4. *Garis pangkal demikian tidak boleh ditarik ke dan dari elevasi surut, kecuali apabila di atasnya telah dibangun mercu suar atau instalasi serupa yang secara permanen berada di atas permukaan laut atau apabila elevasi surut tersebut terletak seluruhnya atau sebagian pada suatu jarak yang tidak melebihi lebar laut teritorial dari pulau yang terdekat.*
5. *Sistem garis pangkal demikian tidak boleh diterapkan oleh suatu Negara kepulauan dengan cara yang demikian rupa sehingga memotong laut teritorial Negara lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif.*
6. *Apabila suatu bagian perairan kepulauan suatu Negara kepulauan terletak di antara dua bagian suatu Negara tetangga yang langsung berdampingan, hak-hak yang ada dan kepentingan-kepentingan sah lainnya yang dilaksanakan secara tradisional oleh Negara tersebut terakhir di perairan demikian, serta segala hak yang ditetapkan dalam perjanjian antara Negara-negara tersebut akan tetap berlaku dan harus dihormati.*

7. *Untuk maksud menghitung perbandingan perairan dengan daratan berdasarkan ketentuan ayat 1, daerah daratan dapat mencakup di dalamnya perairan yang terletak di dalam tebaran karang, pulau-pulau dan atol, termasuk bagian plateau oceanik yang bertebing curam yang tertutup atau hampir tertutup oleh serangkaian pulau batu gamping dan karang kering di atas permukaan laut yang terletak di sekeliling plateau tersebut.*
8. *Garis pangkal yang ditarik sesuai dengan ketentuan pasal ini, harus dicantumkan pada peta dengan skala atau skala-skala yang memadai untuk menegaskan posisinya. Sebagai gantinya, dapat dibuat daftar koordinat geografis titik-titik yang secara jelas memerinci datum geodetik.*
9. *Negara kepulauan harus mengumumkan sebagaimana mestinya peta atau daftar koordinat geografis demikian dan harus mendepositkan satu salinan setiap peta atau daftar demikian pada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa.*

Sebagai negara kepulauan, Indonesia termasuk negara yang paling diuntungkan dengan keberadaan UNCLOS karena bertambahnya luas wilayah. Hal tersebut tertuang dalam Pasal 48 dan 49, yang mengatur, bahwa lebar laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen harus diukur dari garis pangkal kepulauan. Yakni bertambahnya kedaulatan di perairan kepulauan yang ada di Indonesia.

Indonesia memperoleh tambahan wilayah yang signifikan dengan diakuinya hak negara kepulauan untuk menarik garis dasar lurus kepulauan menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar. Perairan yang semula laut bebas menjadi perairan kepulauan.

Perairan laut Indonesia bertambah sekitar 2.7 juta km², dan sebagai konsekuensi diperolehnya perairan kepulauan ini negara kepulauan harus menetapkan dan mengumumkan alur laut kepulauannya bagi kapal asing.

Hingga saat ini, negara yang telah diakui memenuhi persyaratan sebagai sebuah negara kepulauan hanyalah negara Indonesia, negara Fiji, negara Papua Nugini, negara Bahama dan negara Filipina.

Sedangkan negara Ethiopia dengan kepulauan Danlac, negara Ekuador dengan pulau Galapagos, negara Denmark dengan pulau Faeroe, negara Spanyol dengan Ibiza Formentera dan negara Australia dengan pulau Houtman Abrolhos tidak dikategorikan atau tidak masuk dalam kualifikasi sebagai negara kepulauan karena wilayah mereka tidak termasuk sebagai bagian dari negara kepulauan.

Berbeda nasib dengan kelima negara yang ingin menjadi negara kepulauan namun tidak disetujui, karena secara persyaratan dan faktor geografis mereka yang tidak mendukung. Negara seperti Jepang, Inggris dan New Zealand yang dapat dikualifikasikan sebagai negara kepulauan, memilih untuk tidak mengambil kesempatan mendapatkan predikat sebagai negara kepulauan yang diakui dalam UNCLOS dan menikmati keuntungan dari perluasan wilayah yang dapat mereka dapatkan. Sebagai sebuah negara kepulauan, selain mendapat keuntungan juga harus dibarengi dengan penjagaan dan keamanan yang baik.

C. Aturan tentang Hak dan Kewajiban dalam Perairan Kepulauan.

Pasal 49 UNCLOS 1982 mengatur tentang status hukum perairan kepulauan, ruang udara di atas perairan kepulauan dan dasar laut serta tanah di bawahnya. Ketentuan tentang kedaulatan tersebut antara lain :

1. *Kedaulatan suatu Negara kepulauan meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan, yang ditarik sesuai dengan ketentuan Pasal 47, disebut sebagai perairan kepulauan, tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.*
2. *Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.*
3. *Rezim lintas alur laut kepulauan yang ditetapkan dalam Bab ini bagaimanapun juga tidak boleh di bidang lain mempengaruhi status perairan kepulauan, termasuk alur laut, atau pelaksanaan kedaulatan oleh Negara kepulauan atas perairan demikian dan ruang udara, dasar*

laut dan tanah di bawahnya, serta sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.

Negara Kepulauan juga dibebani kewajiban menghormati hak nelayan tradisional serta perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain yang telah ada. Kemudian harus memperkenankan pemeliharaan dan penggantian kabel-kabel semacam dengan pemberitahuan yang semestinya mengenai lokasi dan maksud untuk memperbaiki atau menggantinya. Hal tersebut diatur dalam Pasal 51 yang mengatur tentang kewajiban bagi negara kepulauan untuk menghormati perjanjian yang berlaku, hak perikanan tradisional dan kabel laut yang ada.

Pasal 51 berbunyi :

- 1. Tanpa mengurangi arti ketentuan pasal 49, Negara kepulauan harus menghormati **perjanjian** yang ada dengan Negara lain dan harus mengakui **hak perikanan tradisional** dan kegiatan lain yang sah Negara tetangga yang langsung berdampingan dalam daerah tertentu yang berada dalam perairan kepulauan. Syarat dan ketentuan bagi pelaksanaan hak dan kegiatan demikian termasuk sifatnya, ruang lingkup dan daerah dimana hak akan kegiatan demikian, berlaku, atas permintaan salah satu Negara yang bersangkutan harus diatur dengan perjanjian bilateral antara mereka. Hak demikian tidak boleh dialihkan atau dibagi dengan Negara ketiga atau warga negaranya.*
- 2. Suatu Negara kepulauan harus menghormati kabel laut yang ada yang dipasang oleh Negara lain dan yang melalui perairannya tanpa melalui darat. Suatu Negara kepulauan harus mengizinkan pemeliharaan dan penggantian kabel demikian setelah diterimanya pemberitahuan yang semestinya mengenai letak dan maksud untuk memperbaiki atau menggantinya.*

Selain itu, negara kepulauan juga wajib memperhatikan rejim lintas pelayaran kapal asing, yaitu hak lintas damai dan hak lintas alur-alur laut kepulauan (ALK). Pengaturan mengenai perairan Kepulauan sesuai dengan yang terdapat di wilayah Laut Teritorial, yaitu kapal semua negara

mempunyai hak lintas damai “*innocent passage*” sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 52 UNCLOS 1982.

Ketentuan lintas damai diberikan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam BAB II Bagian 3. Lintas Damai (Innocent Passage) Di Laut Teritorial UNCLOS 1982. Pasal 52 Hak lintas damai (*right of innocent passage*)

1. *Dengan tunduk pada ketentuan Pasal 53 dan tanpa mengurangi arti ketentuan pasal 50, kapal semua negara menikmati hak lintas damai melalui perairan kepulauan sesuai dengan ketentuan dalam Bab II, bagian 3.*
2. *Negara Kepulauan dapat, tanpa mengadakan diskriminasi formal maupun diskriminasi nyata diantara kapal asing, menanggukkan sementara lintas damai kapal asing di daerah tertentu perairan kepulauannya, apabila penanggukan demikian sangat perlu untuk melindungi keamanannya. Penanggukan demikian akan berlaku hanya setelah diumumkan sebagaimana mestinya.*

Selain itu, juga terdapat hak lintas alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*). Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dapat diartikan sebagai **hak kapal dan pesawat udara** asing untuk melakukan pelayaran atau penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi dengan cara normal hanya untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang.

Pada hakikatnya hak ini merupakan hasil kompromi terhadap kepentingan negara kepulauan dan negara yang mendukung hak kebebasan berlayar. Hak ini dilahirkan bersamaan dengan diterimanya prinsip negara kepulauan dalam Konvensi Hukum Laut 1982.

Menurut Pasal 53, hak lintas alur laut kepulauan ditetapkan sebagai berikut:

1. *Suatu Negara Kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus dan langsung serta secepat*

mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya.

- 2. Semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan demikian.*
- 3. Lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini dalam cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.*
- 4. Alur laut dan rute udara demikian harus melintasi perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan dan mencakup semua rute lintas normal yang digunakan sebagai rute atau alur untuk pelayaran internasional atau penerbangan melalui atau melintasi perairan kepulauan dan di dalam rute demikian, sepanjang mengenai kapal, semua alur navigasi normal dengan ketentuan bahwa duplikasi rute yang sama kemudahannya melalui tempat masuk dan keluar yang sama tidak perlu.*
- 5. Alur laut dan rute penerbangan demikian harus ditentukan dengan suatu rangkaian garis sumbu yang bersambungan mulai dari tempat masuk rute lintas hingga tempat ke luar. Kapal dan pesawat udara yang melakukan lintas melalui alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang lebih dari pada 25 mil laut ke dua sisi garis sumbu demikian, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut.*
- 6. Suatu Negara kepulauan yang menentukan alur laut menurut ketentuan pasal ini dapat juga menetapkan skema pemisah lalu lintas untuk keperluan lintas kapal yang aman melalui terusan sempit dalam alur laut demikian.*

7. *Suatu Negara kepulauan, apabila keadaan menghendaki, setelah untuk itu mengadakan pengumuman sebagaimana mestinya, dapat mengganti alur laut atau skema pemisah lalu lintas yang telah ditentukan atau ditetapkannya sebelumnya dengan alur laut atau skema pemisah lalu lintas lain.*
8. *Alur laut dan skema pemisah lalu lintas demikian harus sesuai dengan peraturan internasional yang diterima secara umum.*
9. *Dalam menentukan atau mengganti alur laut atau menetapkan atau mengganti skema pemisah lalu lintas, suatu Negara kepulauan harus mengajukan usul-usul kepada organisasi internasional berwenang dengan maksud untuk dapat diterima. Organisasi tersebut hanya dapat menerima alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang demikian sebagaimana disetujui bersama dengan Negara kepulauan, setelah mana Negara kepulauan dapat menentukan, menetapkan atau menggantinya..*
10. *Negara kepulauan harus dengan jelas menunjukkan sumbu-sumbu alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang ditentukan atau ditetapkannya pada peta-peta yang harus diumumkan sebagaimana mestinya.*
11. *Kapal yang melakukan lintas alur laut kepulauan harus mematuhi alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang berlaku yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan pasal ini.*
12. *Apabila suatu Negara kepulauan tidak menentukan alur laut atau rute penerbangan, maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional.*

Berdasarkan ketentuan tersebut, salah satu perbedaan yang mendasar adalah terkait kedaulatan udara di atas ALK. Selain memiliki hak lintas damai, maka semua kapal dan pesawat udara diberikan hak lintas alur laut kepulauan "*right of archipelagic sea lanes passage*" di alur laut dan rute udara tersebut dengan dibebani kewajiban seperti yang ditentukan dalam lintas lewat "*transit passage*".

D. Soal .

1. Bedakan arti “Archipelago” dan “Archipelagic State” ?
2. Apa yang menjadi syarat untuk dapat dikatakan sbg “Archipelagic State” ?
3. Jelaskan hubungan antara “Archipelagic State” dengan Deklarasi Djuanda ?
4. Apasaja yang merupakan Kewenangan sebuah “Archipelagic State” terhadap lintas kapal asing ?
5. Jelaskan dibagian mana saja ALKI Indonesia ?

BAB IX
Zona Ekonomi Eksklusif
Bab V (Pasal 55 s/d Pasal 75)

A. Sekilas Latar Belakang lahir nya Konsep Zona Ekonomi Eksklusif.

Sebelum lahirnya ZEE, hukum laut internasional hanya mengakui laut teritorial dan laut bebas. Rezim ZEE mengubah secara revolusioner pengaturan atas laut di atas. ZEE adalah warisan yang paling berharga dari UNCLOS 1982. Daerah penangkapan ikan yang paling menguntungkan sebagian besar berada di perairan pesisir hingga batas ZEE 200 mil. Sekitar 87 persen cadangan hidrokarbon dunia yang diketahui dan diperkirakan berada di ZEE.

Keinginan negara-negara untuk mengendalikan sektor penangkapan ikan adalah pendorong utama lahirnya ZEE. Sektor perikanan dunia berkembang pesat pada tahun 1950-an dan 1960-an. Dari lima belas juta ton hasil tangkapan ikan pada tahun 1938, menjadi 86 juta ton pada tahun 1989.

Perikanan tangkap bukan lagi sekedar usaha nelayan perorangan, tetapi sudah tumbuh menjadi industri skala global, yang menggunakan armada perikanan besar, dilengkapi fasilitas pemrosesan ikan di atas kapal, peralatan pelacak ikan, serta mampu berlayar selama berbulan-bulan dan jauh dari tempat asalnya.

Armada kapal ikan besar yang berlayar jauh mencari ikan hingga ke perairan negara lain, bertemu dan berkompetisi dengan aktivitas nelayan lokal. Kompetisi dan konflik perebutan fishing ground tak terhindarkan. Antara tahun 1974 dan 1979 saja, terjadi sebanyak 20 perselisihan mengenai ikan kod, ikan teri, tuna dan jenis lainnya, yang melibatkan Inggris dan Islandia, Maroko dan Spanyol, dan Amerika Serikat dan Peru.

Pada tahun 1945, Presiden Harry S Truman, mengumumkan perluasan yurisdiksi Amerika Serikat atas semua sumber daya alam di landas kontinen negara tersebut. Pada Oktober 1946, Argentina mengklaim laut di atas landas kontinentalnya. Chili dan Peru pada tahun 1947, dan

Ekuador pada tahun 1950, menegaskan hak berdaulat atas zona 200 mil, dengan tujuan membatasi akses armada perikanan asing dan untuk mengendalikan menipisnya stok ikan di laut lepas pantainya.

Pada tahun 1959, negara kepulauan Indonesia menegaskan hak untuk berkuasa atas laut yang diantara 13.000 pulau. Filipina juga melakukan hal yang sama. Pada tahun 1970, Kanada menegaskan hak untuk mengatur navigasi di area yang membentang sejauh 100 mil dari pantainya untuk melindungi Kutub Utara dari polusi.

Pada akhir 1960-an, eksplorasi migas bergerak menjauhi daratan, semakin jauh dan semakin dalam hingga batas dasar benua. Di Teluk Meksiko, produksi minyak lepas pantai pada tahun 1947 kurang dari satu juta ton. Tumbuh menjadi 400 juta ton pada tahun 1954. Teknologi pengeboran minyak sudah mampu mencapai 4.000 meter di bawah permukaan laut. Minyak lepas pantai adalah daya tarik Laut Utara. Inggris, Denmark, dan Jerman bersaing memperebutkan landas kontinen yang kaya minyak. Laut menjadi penuh dengan klaim, counter klaim, dan sengketa kedaulatan.

Perundingan UNCLOS 1982 dimulai dengan harapan terciptanya tatanan dunia yang lebih stabil, mendorong pemanfaatan yang lebih besar dan pengelolaan sumber daya laut yang lebih baik, menghadirkan keharmonisan dan itikad baik penyelesaian konflik di antara negara-negara yang saling bertentangan klaim.

Dimulai pada tahun 1973, UNCLOS III berikut ZEE disepakati pada 10 Desember 1982. Kemudian populer disebut UNCLOS 1982. Diberlakukan pada tahun 1994, setahun setelah Guyana menjadi negara ke 60 meratifikasinya.

B. Pengertian dan Pengaturan tentang ZEE.

Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS 1982) membagi laut dalam tiga bagian:

- a. Pertama, laut yang merupakan bagian dari wilayah kedaulatan sebuah negara (laut teritorial dan laut pedalaman);

- b. Kedua, laut yang bukan merupakan wilayah kedaulatan sebuah negara namun negara tersebut memiliki sejumlah hak dan yurisdiksi terhadap aktifitas tertentu (zona tambahan dan zona ekonomi eksklusif);
- c. Ketiga, laut yang bukan merupakan wilayah kedaulatan dan bukan merupakan hak/yurisdiksi negara manapun, yaitu laut bebas.

Zona ekonomi eksklusif (ZEE) adalah salah satu fitur paling revolusioner dari UNCLOS 1982 dan memberi dampak yang penting bagi pengelolaan dan konservasi sumber daya laut. Rezim ZEE menertibkan klaim-klaim sepihak (unilateral) atas perairan oleh negara-negara di masa sebelumnya, dengan memberi hak kepada Negara pantai untuk eksplorasi dan eksploitasi, pengelolaan dan konservasi sumber daya alam hayati dan non hayati dari dasar laut dan tanah di bawahnya serta air di atasnya dan kegiatan-kegiatan lainnya untuk eksplorasi dan eksploitasi ekonomis zona tersebut, seperti pembangkitan energi dari air, arus laut dan angin.

Hak eksklusif di ZEE disertai tanggung jawab dan kewajiban. Sebagai contoh, UNCLOS 1982 mendorong pemanfaatan stok ikan secara optimal. Di ZEE-nya, setiap Negara pantai harus menentukan total tangkapan yang diperbolehkan untuk setiap spesies ikan, dan memperkirakan kapasitas penangkapannya.

Negara pantai berkewajiban untuk memberi akses kepada negara lain, khususnya negara tetangga dan negara yang tanpa laut (*landlock states*), terhadap surplus hasil tangkapan yang diizinkan. Negara pantai. Selain itu, negara pantai memiliki kewajiban tertentu lainnya, seperti upaya pencegahan polusi dan memfasilitasi penelitian ilmiah kelautan di ZEE mereka.

ZEE diatur dalam Bab V, UNCLOS 1982. Terdiri atas 21 pasal, dari Pasal 55 hingga Pasal 75.

Exclusive Economic Zone atau Zona ekonomi eksklusif (**ZEE**) adalah istilah yang dipakai untuk suatu wilayah yang berada diluar dan berdampingan dengan laut teritorial, sejauh 200 mil. yang bernilai ekonomis (**economic**) yang tunduk pada pengaturan khusus (**Eksklusif**);

(dimana **adanya hak-hak dan yurisdiksi negara pantai** serta **adanya kebebasan-kebebasan untuk negara lain**).

Jika kita simak bunyi Pasal 55 dan Pasal 57 Unclos 1982, maka dapat dipahami yang dimaksud **ZEE** tersebut adalah bagian laut yang terletak diluar dan berdampingan dengan laut teritorial, **sejauh 200 mil**, yang tunduk pada rezim khusus; dimana **adanya hak-hak dan yurisdiksi negara pantai** serta **adanya kebebasan-kebebasan untuk negara lain**.

Status ZEE merupakan laut bebas/laut lepas, berarti rezim yang berlaku adalah yurisdiksi atau hak berdaulat .

Hak dan Yurisdiksi serta kewajiban negara Pantai yang dimaksud adalah (Pasal 56):

1. Di ZEE, negara pantai mempunyai :

a. Hak berdaulat untk keperluan eksplorasi & eksploitasi, konservasi & pengelolaan sumber kekayaan alam baik hayati maupun non-hayati di perairan, dr dasar laut, dan tanah dibawahnya termasuk eksplorasi & eksploitasi zona yg menghasilkan energi yg berasal dr air, arus dan angin.

b. Yurisdiksi dalam hal :

- pembuatan & pemakaian pulau buatan, instalasi & bangunan.
- riset ilmiah kelautan.
- perlindungan & pelestarian lingkungan laut.

c. Hak & kewajiban lain sbgmana ditentukan dlm konvensi.

2. Dalam melaksnakannya hak-haknya negara pantai **wajib** memperhatikan hak & kewajiban negara lain.

Kebebasan-kebebasan negara lain di ZEE negara pantai (Pasal 58) :

- Semua negara baik berpantai atau tidak berpantai **dapat menikmati** kebebasan di ZEE negara pantai sep.; berlayar, penerbangan, pemasangan pipa kabel, pembangunan instalasi permanen dan riset ilmiah kelautan.
- Dalam hal melaksanakan hak-hak dan memenuhi **kewajibannya**; negara-negara harus memperhatikan sabagaimana mestinya hak dan

kewajiban negara pantai serta taat pad aperaturan perundang undangan yang ditetapkan negara pantai.

C. Ketentuan tentang Potensi “Nilai Ekonomis” di ZEE.

Berdasarkan Pasal 65 ayat 1 a menyebutkan ;

“bahwa negara pantai berdaulat dalam Pemanfaatan Sumber Daya Perikanan di ZEE nya, maka oleh karena itu negara pantai berkewajiban:

Sesuai P.61.;

1. Menetapkan **TAC (Total Allowable Catch)** tangkapan yang dibolehkan.
2. Memperhatikan bukti ilmiah terbaik guna menjamin tindakan konservasi yang tepat hingga tidak terjadi eksploitasi.
3. Tindakan demikian harus bertujuan memelihara populasi jenis ikan yang dapat dimanfaatkan guna menjamin hasil maksimum lestari (*Maximum Sustainable yield*).
4. Memperhatikan akibat terhadap jenis yang termanfaatkan guna menjamin kelestariannya; dll.

Sesuai P. 62:

1. Menggalakan tujuan pemanfaatan yang optimal sumber kekayaan hayati di ZEE.
2. Menetapkan kemampuannya.

Dalam hal negara pantai tidak atau belum punya kemampuan untuk memanfaatkan seluruh TAC-nya, maka negara pantai berdasarkan perjanjian bilateral & dengan persyaratan khusus (yakni; negara miskin & negara berkembang), dapat memberikan kesempatan kepada negara lain untuk memanfaatkan TAC yang tersisa.

Selain itu, potensi SDA yang bernilai ekonomis yang bisa dimanfaatkan oleh negara pantai adalah seperti yang tertera dalam Pasal 56 :

hak-hak dari negara pantai pada Zona Ekonomi Eksklusif ialah :

- a. Hak berdaulat** untuk keperluan eksplorasi & eksploitasi, konservasi & pengelolaan sumber kekayaan alam baik hayati maupun non-hayati di perairan, dari dasar laut, dan tanah dibawahnya termasuk eksplorasi &

eksploitasi zona yang menghasilkan energi yg berasal dari air, arus dan angin.

b. Yurisdiksi dalam hal :

- pembuatan & pemakaian pulau buatan, instalasi & bangunan.
- riset ilmiah kelautan.
- perlindungan & pelestarian lingkungan laut.

c. Hak & kewajiban lain sebagaimana ditentukan dalam konvensi.

Dalam melaksanakannya hak-haknya negara pantai **wajib** memperhatikan hak & kewajiban negara lain.

D. Soal .

1. Apa yang sdr. ketahui tentang bagian wilayah ZEE? dimana letak “Economic” dan “Eksklusif” nya wilayah tsb ?
2. Bagaimana Kewenangan Negara Pantai di bagian ZEE tsb ?
3. Bagaimana kewenangan Negara Pantai dalam hal pemanfaatan Perikanan ?
4. Ketika terjadi ketidakmapuan atau surplus, apa yang dapat dilakukan oleh neg. pantai ?
5. Bagaimana dgn status ZEE, milik siapa ?

BAB X
Landas Kontinen (*Continental Shelf*)
Bab VI (Pasal 76 s/d Pasal 85).

A. Pengertian Landas Kontinen.

Menurut Pasal 76 (ayat 6); yang dimaksud dengan Landas Kontinen;

adalah dasar laut dan tanah dibawah dasar laut yang terletak diluar laut teritorial, yang merupakan kelanjutan alamiah daratan utama (***natural prolongation***) hingga pinggiran luar tepi kontinen, atau sampai jarak 200 mil yang dihitung dari garis pangkal, atau maksimum sampai 350 mil bila merupakan tepian kontinen.

B. Hak Negara pantai dan hak negara lain di Landas Kontinen.

Hak Negara pantai menurut Pasal 77 :

1. Negara pantai mempunyai hak berdaulat di Landas Kontinen untuk tujuan eksplorasi & eksploitasi sumber kekayaan alamnya.
2. Hak tsb **adalah Eksklusif**; dalam arti bila negara pantai tidak mengeksplorasi & eksploitasi sumber kekayaan alamnya, tiada seorangpun dapat melakukan kegiatan itu tanpa persetujuan negara pantai.
3. Hak tersebut tidak tergantung pada pendudukan, baik efektif atau tidak tetap atau pada proklamasi secara jelas apapun.

Hak-hak Negara Lain di Landas Kontinen, menurut Pasal 79:

“Semua negara berhak meletakkan kabel & pipa bwh laut; dan negara pantai tidak boleh menghalangi” .

Berkaitan dengan Pasal 77, ketika negara pantai memanfaatkan sumber kekayaan alam di Landas Kontinen-nya;

1. Neg.Pantai wajib melakukan pembayaran atau sumbangan sehubungan eksploitasi sumber kekayaan alam non-hayati di LK.

2. Pembayaran tsb dibuat tahunan, setelah berproduksi 5 thn, sebanyak 1 % pd thn ke 6, naik 1% setiap tahunnya, maksimal 7 %pd thn ke 12, demikianlah seterusnya.
3. Negara berkembang dibebaskan dr kewajiban sumbangan sehubungan dgn eksploitasi sumber kekayaan di LK-nya.
4. Pembayaran tersebut harus diberikan kepada Otorita (ISA) untuk dibagikan kpd negara peserta konvensi dgn dasar pembagian yg adil & memperhatikan kebutuhan neg-neg berkembang. Terutama negara yg paling terbelakang dan tak berpantai.

C. INDONESIA DAN UU LANDAS KONTINEN BERLANDASKAN UNCLOS 1982

Konsep Landas Kontinen pertama kali di dunia diusung oleh Amerka Serikat dengan mengeluarkan klaim secara sepihak tentang Landas Kontinen, yang dikenal dengan Deklarasi Truman pada tanggal 28 Sepember 1945. Klaim tersebut kemudian diikuti oleh banyak negara dan merupakan awal lahirnya konsep Landas Kontinen.

Sejak dikeluarkannya Deklarasi Juanda dengan UU Nomor 4 Prp Tahun 1960, kemudian Indonesian mengeluarkan UU Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen. Namun sayangnya, karena UU Landas Kontinen tersebut mengacu kepada Konvensi Laut Genewa Tahun 1958, sementara pada saat ini Konvensi Internasional yang mengatur tentang Hukum Laut adalah *United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS)* tahun 1982, yang telah diratifikasi dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985, sehingga UU Landas Kontinen 1973 tersebut sudah sangat tidak relevan dengan rejim hukum landas kontinen.

Revisi atas UU tersebut atau dikeluarkannya UU baru yang mencabut UU tersebut sudah sangat dirasakan mendesak. Sudah banyak kalangan yang mengkritisi agar segera dibuat UU baru.

Adapun konsep Landas Kontinen yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) berbeda dengan Konvensi Jenewa 1958 tentang Landas Kontinen yang menetapkan lebar Landas Kontinen berdasarkan pada

kriteria kedalaman atau kriteria kemampuan eksploitasi, dengan kata lain tidak ada batasan sepanjang suatu negara mampu melakukan eksploitasi, sementara Konvensi UNCLOS 1982 mendasarkan ketetuannya pada berbagai kriteria, yaitu:

1. jarak sampai 200 mil laut jika tepian luar kontinen tidak mencapai jarak 200 mil laut;
2. kelanjutan alamiah (*natural prolongation*) wilayah daratan di bawah laut hingga tepian luar kontinen yang lebarnya tidak boleh melebihi 350 mil laut yang diukur dari garis dasar Laut Teritorial jika di luar 200 mil laut masih terdapat daerah dasar laut yang merupakan kelanjutan alamiah dari wilayah daratan dan jika memenuhi kriteria kedalaman sedimentasi yang ditetapkan dalam konvensi; atau
3. tidak boleh melebihi 100 mil laut dari garis kedalaman (*isobath*) 2500 meter.

Kriteria kelanjutan alamiah wilayah daratan di bawah laut hingga tepian luar kontinen yang ditentukan dalam Konvensi ini pada akhirnya dapat diterima negara-negara bukan negara pantai, khususnya negara-negara tanpa pantai atau negara-negara yang geografis tidak beruntung setelah Konvensi juga menentukan bahwa negara pantai mempunyai kewajiban untuk memberikan pembayaran atau kontribusi dalam natura yang berkenaan dengan eksploitasi sumber kekayaan non-hayati Landas Kontinen di luar 200 mil laut.

Pembayaran atau kontribusi tersebut harus dilakukan melalui Otorita Dasar Laut Internasional (*International Seabed Authority, ISA*) yang akan membagikannya kepada negara peserta Konvensi didasarkan pada kriteria pembagian yang adil dengan memperhatikan kepentingan serta kebutuhan negara-negara berkembang, khususnya negara-negara yang perkembangannya masih paling rendah dan negara-negara tanpa pantai.

Jika dalam Konvensi Laut Genewa 1958 Landas Kontinen termasuk dalam rejim Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), namun dalam UNCLOS 1982 Landas Kontinen diatur dalam Bab tersendiri, yaitu Bab VI, mulai dari Pasal 76 sampai dengan Pasal 85.

Hal ini berkaitan dengan diterimanya kriteria kelanjutan alamiah wilayah daratan hingga pinggiran luar tepian kontinen, yang memungkinkan lebar landas Kontinen melebihi lebar Zona Ekonomi Eksklusif.

D. Soal.

1. Apa yang sdr ketahui tentang Landas Kontinen ?
2. Bagaimana cara menghitung luas landas Kontinen sebuah negara pantai?
3. Apa yang membedakannya dengan ZEE Jelaskan ?
4. Bagaimana pengaturan ttg pemanfaatan SDA di Landas Kontien ?
5. Jika landas kontien sudah dieksploitasi, bagaimana aturan mainnya ?

BAB XI
Laut Lepas (*High Sea's*)
Bab VII (Pasal 86 s/d Pasal 115)

A. Pengertian Laut Bebas.

Adalah bagian laut yang bukan merupakan laut teritorial, zee, atau perairan kepulauan sebuah negara kepulauan ataupun perairan pedalaman (Pasal 86).

Semua negara, baik berpantai ataupun tdk, dpt melaksanakan kebebasan di laut lepas yakni berupa kebebasan; berlayar, terbang, pemasangan pipa kabel, pembangunan instalasi dan riset ilmiah kelautan (Pasal 87).

Laut lepas dicadangkan untuk maksud damai.(Pasal 88).

Tiada satupun negara yg dpt menundukkan kegiatan apapun di laut lepas di bawah kedaulatannya (Pasal .89)

Setiap negara berhak melayarkan kapal dibawah benderanya di laut lepas (Pasal 90).

B. Sehubungan dengan pelayaran di laut lepas.

1. Setiap negara hrs menetapkan syarat untuk pendaftaran kapal di wilayahnya, dan untuk hak mengibarkan benderanya. Kapal memiliki kebangsaan dimana ia didaftarkan, dan harus ada hubungan yang sungguh sungguh (*genuine link*) antara negara bendera dengan kapal. (Pasal 91 ayat a); melakukan pengawasan efektif di bidang administratif, teknis dan sosial (Pasal 94 ttg kewajiban neg. bendera).
2. Negara yg benderanya dikibarkan oleh kapal, harus memberikan setiap dokumen yang diperlukan bagi kapal. (Pasal 91 ayat 2).
3. Kapal harus berlayar dengan satu bendera negara saja kecuali dalam hal luar biasa. Kapal tidak boleh merobah bendera kebangsaannya sewaktu berlayar di laut lepas. Kecuali adanya perpindahan kepemilikan yang nyata atau perubahan pendaftaran. (Pasal 92 ayat 1).

4. Kapal yang berlayar dengan dua atau lebih bendera tidak boleh menuntut salah satu negara bendera, dan dapat dianggap sebagai kapal yang tidak berkebangsaan.
5. Kapal perang atau kapal dinas pemerintah non-komersial kebal dari yurisdiksi negara manapun ketika berlayar di laut lepas, kecuali yurisdiksi Negara bendera. (Pasal 95 & Pasal 96).
6. Dalam perkara tubrukan atau insiden lain yang menuntut tanggung jawab pidana atau disiplin nakoda, tidak boleh dilakukan penuntutan pidana atau disiplin, kecuali oleh negara bendera atau yang menjadi warganegaranya.
7. Dalam perkara disiplin, yang hanya bisa mencabut ijazah atau sertifikat adalah negara yang menerbitkan sertifikat.

C. Sehubungan dengan *Search and Rescue (SAR)*, Pasal 98.

1. Setiap negara wajib meminta kepada nakoda kapal yang membawa benderanya, untuk selama hal itu dapat dilakukannya tanpa membahayakan kapal, awak kapal atau penumpang;
 - untuk menolong setiap orang yg ditemukan di laut dlm bahaya akan hilang.
 - menuju secepatnya menolong orang yang dalam kesulitan yang butuh pertolongan.
 - setelah adanya tubrukan untuk segera memberikan pertolongan kpd kpl, awak kapal dan penumpangnya, memberitahukan nama kapalnya, pelabuhan registrasinya dan pelabuhan terdekat yg akan didatangi.
2. Setiap negara pantai harus menggalakan diadakannya, pengoperasian dan pemeliharaan *SAR* sehubungan dengan keselamatan dilaut.

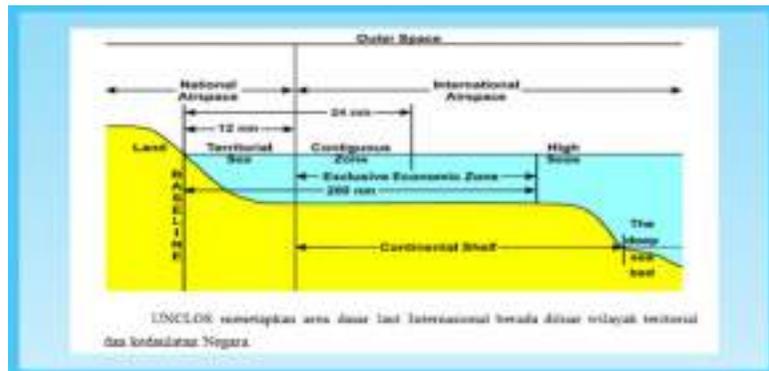
D. Soal .

1. Apa yang sdr ketahui dengan Laut bebas ?
2. Bagaimana hubungan antara negara Bendera (*flag State*) dengan Kapal yang sedang berlayar di laut lepas ?

3. Apa saja yang menjadi kewenangan *Flag State* terhadap kapal yang terdaftar di negara nya ?
4. Apa saja yang merupakan kewajiban negara pantai terhadap kapal yang menggunakan bendera nya ?
5. Jika terjadi indisipliner dari nakoda, negara mana yang bisa mencabut ijazah nakoda kapal ?

BAB XII KAWASAN / AREA

Bab XI (Pasal 133 s/d Pasal 185)



A. Pengertian Kawasan / Area .

Dasar laut international atau yang biasa disebut kawasan atau Area dasar laut international diatur dalam Bab XI Pasal 133 -Pasal 191 Konvensi hukum laut 1982.

Pengertian Area atau Kawasan menurut Konvensi hukum laut 1982 berbunyi:

"area means the seabed and ocean floor and subsoil there of,beyond the limits jurisdiction".

yang diterjemahkan bebas sebagai berikut:

Area dasar laut adalah dasar laut, dasar samudra dan tanah dibawahnya di luar yuridiksi nasional.

Didalam dasar laut dan tanah dibawahnya terdapat kekayaan dasar laut, kekayaan dasar laut sesuai dengan Konvensi hukum Laut 1982 Pasal 133 yaitu yang berbunyi :

"resources means all solid ,liquid or gaseous mineral resources in situ in the area ar or beneath the sea -bed including polymetalic nodules".

Yang diterjemahkan bebas kekayaan area dasar laut international adalah segala kekayaan mineral yang bersifat padat, cair atau gas di area /

kawasan atau tanah dibawah dasar laut termasuk bahan polimetalik yang kemudian semua hasil dari kekayaan dari area /kawasan tersebut di sebut mineral.

Hukum laut internasional merupakan salah satu cabang disiplin ilmu dari hukum internasional, hal-hal yang diatur sudah tentu mengenai laut secara internasional.

Bidang pengaturan dari hukum laut telah melalui beberapa tahapan dalam perkembangannya, hal ini ditunjukkan dengan adanya *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (Unclos 1982)* ke-3 (tiga) di Montego Bay, Jamaika pada tahun 1982.

Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 saat ini adalah aturan yang sangat komprehensif dalam hal mengatur urusan kelautan, dan dalam perkembangannya mengalami proses-proses yang sangat rumit. Dari sekian banyak bidang-bidang kelautan yang ada dalam Unclos 1982, maka pembahasan selanjutnya akan melakukan kajian terkait dengan Kawasan Dasar Laut (International Sea-Bed Area).

Area dasar laut dan tanah dibawahnya yang diatur dalam Bab XI Konvensi hukum laut 1982 merupakan warisan bersama bersama umat manusia yang tunduk dan patuh pada aturan international (*common heritage of mankind*).

Pada area dasar laut international tersebut tidak boleh ada negara yang mengklaim kedaulatan karena semua kekayaan hanya untuk kepentingan seluruh umat manusia yang dikelola oleh suatu badan international yaitu Badan otorita Dasar laut international (*International Sea-Bed Authority yang disingkat ISBA*) sehingga pengelolaan kawasan dasar laut tersebut bisa dikelola oleh Negara-negara yang mempunyai tehnologi berdasarkan persetujuan ISBA.

B. Pengawasan Area Dasar Laut International oleh *International Sea Bed Authority (ISBA)*.

Pengawasan kegiatan dan pengelolaan dasar laut international dan tanah di bawahnya dilaksanakan oleh ISBA (*International Sea-Bed Authority*) berdasarkan Pasal 151 Unclos 1982 yang berbunyi :"*activities in the area means all activities of exploration for and exploration of the resources of the area.*"

Dalam pengaturan dan pengelolaan area dasar laut international dan tanah dibawahnya ada suatu lembaga.Lembaga yang mengelola kekayaan dasar laut international yaitu SBA (*International Sea-Bed Authority*).

Sesuai Unclos 982 Pasal 156 ; bahwa semua Negara peserta konvensi adalah anggota ISBA (*Ipsa Facto*) yang berkedudukan di jamaika.

ISBA terdiri dari badan utama (*principal organ*) yaitu majelis (*an asembly*), dewan (*a Council*),sekretaris (*a Secretariat*) dan perusahaan (*the enterprise*).

C. Hak dan Kewajiban Indonesia Mengenai area Dasar Laut International

Area dasar laut international dan tanah dibawahnya dibawah pengelolaan *Internatiaonal Sea_Bed Authority (ISBA)* mempunyai status ***common heritage of mankind*** yaitu semua kekayaan di Area Dasar Laut International adalah warisan bersama umat manusia

Kewajiban Indonesia adalah berpartisipasi dalam eksploitasi dan eksplorasi bekerja sama dengan negara lain, organisasi international atau perusahaan dalam negeri Atau asing untuk mengelola dasar laut international bila mampu,dan sebagai anggota *ISBA* turut serta menngawasi Kegiatan di Area laut international.

Apabila terjadi permasalahan mengenai pengelolaan dasar laut international maka telah dibentuk suatu kamar sengketa dasar laut yang merupakan bagian dari pengadilan international hukum laut (*Sea-Bed disputes chamber of the international tribunal for the law of the sea*).

Dapat disimpulkan tentang Kawasan/*Area dan International Sea Bed Authority (ISBA)*. .

- * Kawasan adalah dasar laut yang berada dibawah laut lepas.
- * Azas-azas yang mengatur Kawasan;
 1. Kawasan dan kekayaannya merupakan warisan bersama umat manusia.
 2. Tiada satu negarapun boleh menuntut atau melaksanakan kedaulatannya di kawasan atau kekayaan-kekayaannya.
 3. Segala hak terhadap kawasan ada pada umat manusia secara keseluruhan, tanpa memandang geografis.
 4. Prilaku umum negara-negara sehubungan dengan kawasan harus berdasarkan Piagam PBB.

* ***ISBA /International Sea Bed Authority***, Pasal 156 s/d185, adalah lembaga yang berwenang atas dasar laut internasional, yang berfungsi mengatur dan mengawasi kegiatan-kegiatan dikawasan, terutama dengan tujuan untuk mengelola kawasan.

- Semua negara peserta konvensi, adalah anggota *ISBA*.
- *ISBA* berkedudukan di Jamaica.
- *ISBA* dapat membentuk pusat atau kantor regional bila dianggap perlu.
- Kekuasaan dan fungsi *ISBA* secara tegas dan jelas diatur dalam konvensi, yang bersifat insidental dan konsisten dengan konvensi.
- *ISBA* bekerja atas dasar persamaan kedaulatan semua anggotanya.
- Semua anggota harus memikul tanggungjawab dengan itikad baik.
- Badan Utama *ISBA* terdiri dr :
 - a. satu majelis,
 - b. satu dewan,
 - c. sekretariat.
 - d. badan tambahan, bila perlu.

Apabila terjadi permasalahan mengenai pengelolaan dasar laut international maka telah dibentuk suatu kamar sengketa dasar laut yang merupakan bagian dari pengadilan international hukum laut (*Sea-Bed disputes chamber of the international tribunal for the law of the sea*). Kamar

sengketa dasar laut tersebut mempunyai yurisdiksi atas kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan, Negara, organisasi internasional, sebagaimana diatur dalam Pasal 186-187 Unclos 1982.

Chamber harus memberikan pendapat berupa nasehat (*advisory opinion*). Atas permintaan Majelis atau Dewan mengenai persolan hukum yang timbul dalam ruang lingkup kegiatan di Area Dasar laut sebagaimana tercantum didalam Pasal 191 Unclos 1982.

D. Soal.

1. Apa yang sdr. ketahui tentang Kawasan ?
2. SDA apa saja yang terkandung didalam Kawasan ?
3. Jelaskan azas tentang pemanfaatan SDA di Kawasan ?
4. ***International Sea Bed Authority*** ini lembaga apa ?
5. ***Common heritage of mankind*** ini konsep tentang apa ?

