**BAB II**

**HUKUM LAUT INTERNASIONAL**

**A. Sejarah Perkembangan Hukum Laut Internasional**

Sejak kuartal kedua abad keduapuluh, hingga kuartal keempat puncaknya pada tahun 1982 sejak ditandatanganinya Konferensi Hukum laut III (KHL III) di Montego Nay, Jamaika. UNCLOS III merupakan babak baru dari kodifikasi hukum laut internasional modern yang menjadi rujukan bagi *State Parties* dari konferensi tersebut.[[1]](#footnote-1)

Mengenai sejarah hukum laut internasional perlu diawali dengan pembahasan mengenai fungsi laut bagi umat manusia. Dalam sejarah, laut terbukti telah mempunyai berbagai fungsi, antara lain sebagai :

1. Sumber makanan bagi umat manusia.
2. Jalan raya perdagangan.
3. Sarana untuk penaklukan.
4. Tempat pertempuran-pertempuran.
5. Tempat bersenang-senang, dan
6. Alat pemisah dan pemersatu bangsa.[[2]](#footnote-2)

Bertitik tolak dari uraian di atas dapat dikemukakan bahwa laut dapat digunakan oleh umat manusia sebagai sumber daya alam bagi penghidupannya, jalur perdagangan, kepentingan pertahanan dan keamanan dan berbagai kepentingan lainnya. Fungsi-fungsi laut tersebut telah dirasakan oleh umat manusia, dan telah memberikan dorongan terhadap penguasaan dan pemanfaatan laut oleh masing-masing Negara atau kerajaan yang didasarkan atas suatu konsepsi hukum.[[3]](#footnote-3)

Lahirnya konsepsi hukum laut internasional tersebut tidak dapat dilepaskan dari sejarah perkembangan hukum laut internasional mengenai perdebatan antara dua konsepsi, yaitu

1. *Res Communis*, yang menyatakan bahwa laut itu adalah milik bersama masyarakat dunia, dan karena itu tidak dapat diambil atau dimiliki oleh masing-masing Negara.
2. *Res Nullius*, yang menyatakan bahwa laut itu tidak ada yang memiliki, dan karena itu dapat diambil dan dimiliki oleh masing-masing Negara.[[4]](#footnote-4)

Kedua doktrin tersebut diawali sejarah panjang mengenai penguasaan laut oleh Imperium Roma. Pemikiran hukum bangsa Romawi terhadap laut didasarkan atas doktrin *res communis omnium* (hak bersama seluruh umat manusia) yang memandang bahwa penggunaan laut bebas atau terbuka bagi setiap orang. Asas tersebut selain untk kepentingan pelayaran, menjadi dasar pula untuk kebasan menangkap ikan.[[5]](#footnote-5)

Di sisi lain, pemilikan suatu kerajaan dan Negara atas laut yang berdekatan dengan pantainya didasarkan atas konsepsi *res nullius*. Menurut konsepsi ini, laut bisa dimiliki apabila yang berhasrat memiliknya bias menguasai dengan mendudukinya (okupasi). Walaupun penguasaan mutlak terhadap laut oleh Imperium Romawi telah berakhir , akan tetapi pemilikan laut oleh negara- negara dan kerajaan tetap menggunakan asas-asas hukum Romawi.[[6]](#footnote-6)

Di lihat dari sejarah perkembangan hukum internasional sejak zaman Romawi, rezim laut teritorial sudah merupakan bagian penting dari hukum kebiasaan internasional. Sementara dalam konteks kebebasan di laut, ajaran Grotius yang didasarkan atas doktrin *res communis omnium* telah meletakkan dasar bagi perkembangan pemkiran hukum laut internasional modern tentang kebebasan di laut lepas yang dikenal pada zaman sekarang. Dengan diakuinya pembagian laut kedalam laut teritorial yang jatuh di bawah kedaulatan penuh suatu Negara pantai dan laut lepas yang bersifat bebas untuk seluruh umat manusia, telah menyelesaikan pertentangan kepentigan antar negara mengenai laut.[[7]](#footnote-7)

**B. Sejarah dan Hukum Laut di Indonesia**

Perkembangan hukum laut internasional setelah Perang Dunia ke-II tidak akan lengkap tanpa mnguraikan usaha dan tindakan-tindakan Indonesia di bidang ini. Langkah-langkah yang telah diambil oleh Indonesia di bidang ini merupakan suatu konsekuensi yang wajar daripada proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945 dan merupakan suatu tindakan pelengkap daripadanya di bidang hukum laut.[[8]](#footnote-8)

Pada tanggal 13 Desember 1957 Pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan suatu pernyataan (Deklarasi) mengenai wilayah Perairan Indonesia yang berbunyi sebagai berikut :

***“Bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada Negara Republik Indonesia”.***

Lalu lintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapal asing terjamin selama dan sekadar tidak bertentangan dengan kedaulatan dan keselamatan Negara Indonesia. Penentuan batas laut teritorial yang lebarnya 12 mil yang diukur dari garis-garis yang menghubungkan titik-titik yang terluar pada pulau- pulau terluar Negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan Undang- Undang.

Pertimbangan-pertimbangan yang mendorong Pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan pernyataan mengenai wilayah Perairan Indonesia adalah:

1. Bahwa bentuk geografi Republik Indonesia sebagai suatu Negara kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau mempunyai sifat dan corak tersendiri yang memerlukan pengaturan tersendiri
2. Bahwa bagi kesatuan wilayah (teritorial) Negara Republik Indonesia semua kepulauan serta laut yang terletak di antaranya harus dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat;
3. Bahwa penetapan batas-batas laut teritorial yang diwarisi dari pemerintah kolonial sebagaimana termaktub dalam “*Teritoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939*” pasal 1 ayat (1) tidak sesuai lagi dengan kepentingan keselamatan dan keamanan Negara Republik Indonesia;
4. Bahwa setiap negara yang berdaulat berhak dan berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan yang dipandangnya perlu untuk melindungi keutuhan dan keselamatan negaranya.[[9]](#footnote-9)

Perlu dikemukakan bahwa pada waktu pernyataan pemerintah mengenai Perairan Indonesia ini dikeluarkan, negara kita sedang menghadapi bahaya dari luar maupun dari dalam. Dari luar karena sengketa dengan Belanda mengenai Irian Jaya (Irian Barat pada waktu itu) sedang memuncak setelah dialami kegagalan untuk menyelesaikannya dengan jalan damai dari dalam karena negara diancam oleh gerakan-gerakan separatis di daerah-daerah yang kemudian menjelma menjadi pemberontakan.

Pernyataan pemerintah mengenai wilayah perairan Indonesia ini merupakan peristiwa yang penting dan menentukan dalam usaha pemerintah untuk meninjau kembali dan mengubah cara penetapan batas laut teritorial yang telah diusahakannya sejak pertengahan tahun 1956 dengan membentuk suatu Panitia Interdeparlemental untuk meninjau kembali masalah laut teritorial dan lingkungan maritim.[[10]](#footnote-10)

Di dalam menghadapi situasi yang diancam disintegrasi politik karena gerakan-gerakan separatis dan pemberontakan, pemerintah pada waktu itu membutuhkan suatu konsepsi yang dapat secara jelas, nyata, dan mungkin dijadikan simbol daripada kesatuan dan persatuan bangsa dan Negara Indonesia.

Setelah menjelaskan arti konsepsi nusantara dan pertimbangan- pertimbangan yang mendoron pemerintah mengeluarkan Deklarasi 13 Desember 1957, yang kemudian dikenal dengan Deklarasi Djuanda, baiklah dijelaskan akibat konsepsi nusantara ini dalam arti kewilayahan serta akibat- akibatnya.

Deklarasi ini yang menjadikan “segala perairan di antara dan di sekitar pulau-pulau” bagian dari wilayah nasional mempunyai akibat hukum yang penting bagi pelayaran internasional karena bagian laut lepas (*high seas*) yang tadinya bebas (*free*) dengan tidakan Pemerintah Indonesia ini (hendak) dijadikan bagian dari wilayah nasional. Mengingat bahwa kita tidak bisa begitu saja meniadakan kebebasan berlayar di perairan-perairan demikian yang telah ada sejak zaman dulu, maka Deklarasi 13 Desember 1957 dengan tegas menyatakan bahwa “lalu lintas kapal-kapal asing melalui perairan Indonesia dijamin selama tidak merugikan keamanan dan keselamatan negara Indonesia.

Dengan demikian jelas kiranya bahwa hak lintas damai (*the right of innocent passage*) kapal-kapal asing merupakan bagian yang tak terpisahkan (*integral part*) dari konsepsi nusantara. Tidak lama setelah Deklarasi 13 Desember 1957 dikeluarkan, beberapa negara menyatakan tidak mengakui klaim Indonesia atas perairan di sekitar dan di antara pulau-pulaunya. Di antara Negara-negara yang menyatakan tidak setuju antara lain yaitu Amerika Serikat, Australia, Inggris, Belanda, dan New Zealand, dikarenakan secara otomatis luas Negara Indonesia sebagai negara kepulauan bertambah dan negara-negara lain tida bebas lagi melakukan lintas atau akses di perairan pedalaman karena statusnya telah mutlak menjadi laut teritorial yang sebelumnya berstatus laut lepas. Sedangkan yang menyatakan menyokong hanya USSR dan Republik Rakyat Cina. Mengingat reaksi negatif dari banyak negara, pemerintah menganggap bijaksana untuk menangguhkan pengundangan wilayah Perairan Indonesia menurut konsepsi nusantara. Sebab lain daripada penangguhan pengundangan adalah akan diadakannya Konferensi Hukum Laut di Jenewa yang diadakan pada bulan Februari 1958.[[11]](#footnote-11)

Usaha untuk memperoleh pengakuan bagi pengaturan laut wilayah berdasarkan atas konsepsi archipelago melalui forum internasional yaitu Konferensi Hukum Laut di Jenewa 1958 tidak membawa hasil yang diharapkan, karena negara peserta yang berkepentingan langsung dan menaruh perhatian terhadap masalah ini terlalu kecil jumlahnya.

Walaupun demikian usaha tersebut cukup penting untuk dicatat dalam sejarah perkembangan hukum internasional karena merupakan kejadian pertama diajukannya konsepsi negara kepulauan melalui konferensi hukum international secara resmi.

Selain sebagai suatu forum untuk memperoleh pengakuan internasional bagi konsepsi negara kepulauan, Konferensi Hukum Laut Jennewa juga telah digunakan oleh Indonesia untuk memperkenalkan konsepsi nasionalnya tentang negara kepulauan dengan jalan mengedarkan teks bahasa Inggris Undang-undang Nomor 4/Prp tahun 1960 yang kemudian dimuat dalam dokumen Sekretariat Konferensi.[[12]](#footnote-12)

Dengan tidak adanya keputusan tentang *archipelago* dalam Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958, Pemerintah Indonesia dihadapkan pada pilihan, yang pertama yaitu meneruskan pelaksanaan Deklarasi 13 Desember 1957 tentang Wilayah Perairan Indonesia yang memandang seluruh kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan dengan mengundangkannya dalam bentuk undang- undang. Sedangkan yang kedua, meninggalkan kebijakan tentang Perairan wilayah Indonesia yang telah digariskan dalam Deklarasi 13 Desember 1957 yang berarti kembali pada konsepsi dan cara pengukuran laut wilayah yang lama. Menurut konsepsi lama ini *setiap pulau memiliki laut wilayahnya sendiri-sendiri.[[13]](#footnote-13)*

Pada tanggal 18 Februari 1960, setelah mengalami penundaan atau masa tunggu lebih dari dua tahun, pengaturan perairan Indonesia yang telah ditetapkan dasar-dasarnya dalam Deklarasi 13 Desember 1957 ditetapkan menjadi undang-undang dengan menggunakan prosedur peraturan pemerintah pengganti undang-undang.[[14]](#footnote-14)

Pengalaman di tahun 1958 menunjukkan bahwa kita tidak dapat mengharapkan konferensi hukum laut mengambil keputusan yang menguntungkan negara-negara penganut prinsip negara kepulauan (*archipelagic state*). Hal ini tidak saja disebabkan oleh belum jelasnya banyak hal mengenai “*archipelago*” ini sebagai suatu konsepsi hukum laut, melainkan juga karena secara praktis negara-negara yang langsung berkepentingan dengan suatu rezim perairan demikian tidak banyak. Bahkan tidak semua negara kepulauan seperti Inggris atau Jepang berkeinginan atau berkepentingan untuk menerima atau menyokong cara pengaturan (wilayah) yang baru ini.[[15]](#footnote-15)

Melihat dari penolakan berbagai negara dalam usahanya, Indonesia tidak dapat mengharapkan banyak dari Konferensi Hukum Laut 1960. Dalam dua tahun di antara kedua konferensi tidak ada perubahan besar dalam sikap dan pandangan negara-negara mengenai hukum laut.[[16]](#footnote-16) Sebagaimana dituangkan dalam Undang-undang Nomor 4/Prp tahun 1960, maka pokok-pokok dasar dan pertimbangan-pertimbangan bagi pengaturan perairan (wilayah) Indonesia pada hakekatnya tetap sama. Walaupun segi ekonomi dan pengamanan sumber daya alam, baik hayati, nabati maupun mineral lebih ditonjolkan daripada di tahun 1957.

Apabila diambil intisarinya maka azas-azas pokok daripada konsepsi nusantara sebagaimana diundangkan dalam dalam Undang-undang Nomor 4/Prp tahun 1960 tentang Perairan Indonesia ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk kesatuan bangsa, integritas wilayah dan kesatuan ekonominya ditarik garis-garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar;
2. Negara berdaulat atas segala perairan yang terletak dalam garis-garis pangkal lurus ini termasuk dasar laut dan tanah di bawahnya maupun ruang udara di atasnya, dengan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya;
3. Jalur laut wilayah (laut teritorial) selebar 12 mil diukur terhitung dari garis-garis pangkal lurus ini;
4. Hak lintas damai kendaraan air (kapal) asing melalui perairan nusantara (*archipelagic watens*) dijamin selama tidak merugikan kepentingan negara pantai dan menggangu keamanan serta ketertibannya.[[17]](#footnote-17)

Jadi ketentuan pokok dalam Undang-undang Nomor 4/Prp tahun 1960, ialah cara penarikan garis dasar yang sama sekali berlainan dengan cara tradisional. Selanjutnya, bagi Indonesia tidak berlaku lagi cara penarikan garis air rendah (*low-water line*), tetapi penarikan garis lurus yang menghubungkan titik- titik terluar seluruh kepulauan Indonesia (*straight baselines from point to point*). Semua titik-titik terluar yang menghubungkan seluruh kepulauan Indonesia berjumlah 200 dengan 196 garis lurus dan garis yang terpanjang terdapat pada nomor 60, lintang 02-38, 5 U, bujur 128-33,5T dengan jarak 122,7 mil di Tanjung Sopi. Kepanjangan dari seluruh garis pangkal lurus tersebut adalah 8096,8 mil laut. Penarikan garis pangkal ini menjadikan pulau-pulau Indonesia yang berjumlah 17.506 suatu kesatuan yang utuh atau integral dari segi hukum.

Selanjutnya, seluruh kepulauan Indonesia dikelilingi pada bagian sebelah luarnya dengan garis-garis lurus yang merupakan garis pangkal, darimana diukur laut wilayah selebar 12 mil. Konsepsi Nusantara ini telah menyatukan suatu gugusan pulau-pulau yang merupakan kesatuan geografis menjadi kesatuan hukum dan ekonomis. Dengan wawasan nusantara ini, wilayah nasional kita bertambah dari 2.027.087 km2 wilayah daratan menjadi 5.193.025 km2 daratan termasuk laut.

**C. Negara Kepulauan**

Konsepsi Nusantara yang bertujuan untuk menjamin kepentingan nasional dari berbagai aspek, terutama dari aspek keutuhan wilayah Indonesia. Selanjutnya, wilayah Republik Indonesia merupakan paduan tunggal yang tidak dapat dipisah-pisahkan antara daratan dan lautan serta udara di atasnya. Konsepsi baru ini kemudian diperkokoh dengan Undang-undang No. 4 Prp. 1960. Jadi, dengan ketentuan umum baru ini,

**“seluruh kepulauan dan perairan Indonesia adalah suatu kesatuan dimana badan air (water column) dasar laut, lapisan tanah di bawahnya, ruang udara di atasnya serta seluruh kekayaan alamnya berada di bawah kedaulatan Indonesia”.[[18]](#footnote-18)**

Berdasarkan pasal 46 Konvensi Hukum Laut 1982:

1. Negara kepulauan berarti suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.
2. Kepulauan berarti suatu gugusan pulau termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnya sehingga pulau-plau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis di anggap sebagai demikian.

Sebagaimana diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982, garis pangkal kepulauan diatur pada pasal 47 yang menyatakan bahwa :

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 di dalam garis pangkal demikian termasuk pulau-pulau utama dan suatu daerah di mana perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan, termasuk atol adalah satu antara berbanding satu dan Sembilan berbanding satu.
2. Panjang garis pangkal demikian tidak 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 yang di sebut terakhir di perairan demikian, serta segala hak yang ditetapkan dalam perjanjian antara Negara-negara tersebut akan tetap berlaku dan harus dihormati.
7. 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 oceanic yang bertebing curam yang 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 data geodetic.
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.

Untuk status hukum perairan kepulauan, ruang udara atas perairan kepulauan dan dasar laut serta tanah di bawahnya diatur dalam pasal 49 Konvensi Hukum Laut 1982, yaitu:

1. Kedaulatan suatu negara kepulauan meliputi perairan yang ditutup oeh garis pangkal kepulauan, yang ditarik sesuai dengan ketentuan pasal 47, disebutt 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 daya alam yang terkandung didalamnya.
3. Kedaulatan ini dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Bab ini.
4. Rezim lintas alur laut kepulauan yang ditetapkan dalam Bab ini bagaimanapun juga tidak boleh 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.

**D. Pengaturan Rezim Hukum Laut**

**1. Laut Toritorial dan Laut Tambahan**

Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan kemenangan bagi negara-negara berkembang terutama negara berkembang yang mempunyai pantai (*coastal state*), tetapi juga konvensi memberikan hak akses kepada negara-negara yang tidak mempunyai pantai (*land-locked states*). Konvensi hukum Laut 1982 menetapkan bahwa setiap negara pantai mempunyai laut teritorial (*teritorial sea*). Laut Teritorial ini telah diatur oleh konvensi, yaitu dalam Bab II dari mulai pasal 2 sampai dengan pasal 32. Bab II Konvensi Hukum Laut 1982 berjudul “*Teritorial Sea and Contigous Zone*”.[[19]](#footnote-19)

Berdasarkan Pasal 2 Konvensi Hukum Laut 1982 :

1. Kedaulatan suatu negara pantai, selain atas wilayah daratan dan perairan pedalamannya dan, dalam hal suatu negara kepulauan, atas perairan kepulauannya, meliputi pula suatu jalur laut yang berbatasan dengannya dinamakan laut teritorial.
2. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut teritorial serta dasar laut dan tanah di bawahnya.
3. Kedaulatan atas laut teritorial dilaksanakan dengan tunduk pada ketentuan konvensi ini dan peraturan hukum laut dan hukum internasional.

Adapun untuk memperjelas batas laut teritorial suatu negara maka Konvensi Hukum Laut 1982 menjelaskan luas laut teritorial suatu negara dalam :

1. Pasal 3 yaitu setiap Negara berhak menetapkan lebar laut teritorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan konvensi.
2. Pasal 4 yaitu batas laut teritorial adalah garis yang jarak setiap titiknya dari titik yang terdekat dengan garis pangkal, sama dengan lebar laut teritorial.

Dengan memperhatikan Pasal 2, Pasal 3, dan Pasal 4 Konvensi Hukum Laut 1982 maka hal ini menjelaskan bahwa suatu Negara pantai memiliki kedaulatan penuh atas laut teritorialnya dan kedaulatan penuh itu itu hanya dijalankan dalam garis pantai sejauh 12 mil, namun kedaulatan ini pun harus dilakukan sesuai dengan Konvensi Hukum Laut 1982.[[20]](#footnote-20)

Status hukum laut teritorial Indonesia adalah tunduk di bawah kedaulatan Negara Indonesia. Konsekuensi dari kedaulatan ini, bahwa segala pengaturan hukum yang berkenaan dengan pemanfaatan laut teritorial baik dalam konteks kepentingan internasional maupun kepentingan nasional yang terdapat di dalamnya tunduk pada pengaturan mutlak atas wilayah perairan, dasar laut dan tanah di bawahnya serta udara di atasnya. Tetapi sepanjang berkenaan dengan adanya hak lintas damai bagi kapal asing diatur dalam pasal 11 sampai pasal 17 UU No. 6 Tahun 1996. Namun demikian peraturan pelaksanaannya masih menggunakan peraturan yang lama yaitu, PP No.8 Tahun 1962 sebelum dibuatkan peraturan pelaksanaan yang baru untuk menggantikan peraturan lama (PP No. 8 Tahun 1962).[[21]](#footnote-21)

Adapun mengenai zona tambahan, pasal 33 (bandingkan pasal 24 Konvensi 1958), menentukan bahwa negara pantai dalam zona tersebut dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan guna mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangannya menyangkut bea cukai, fiskal, imigrasi, dan sanitasi di dalam wilayahnya atau laut teritorialnya, dan menghukum setiap pelanggar demikian. Namun demikian, zona tambahan tidak boleh melebihi 24 mil laut dari garis pangkal dari mana laut teritorial diukur.[[22]](#footnote-22)

Pada hakekatnya status hukum dari zona tambahan tunduk pada prinsip-prinsip kebebasan di laut lepas, akan tetapi dengan adanya perkembangan hukum laut dengan diterimanya konsepsi zona ekonomi eksklusif dalam Konvensi Hukum Laut 1982, maka prinsip kebebasan lautan tidak sepenuhnya berlaku di zona tambahan. Hal ini disebabkan zona tambahan telah menjadi bagian di perairan ZEE. Namun demikian sepanjang yang menyangkut kepentingan pelayaran, status perairan zona tambahan tetap tunduk pada rezim hukum laut lepas, yang bebas dilalui oleh kapal-kapal semua negara. Dengan demikian di perairan zona tambahan ini tidak dikenal adanya ketentuan lintas damai bagi kapal asing.

**2. ZEE (Zona Ekonomi Ekslusif)**

Definisi ZEE terdapat pada pasal 55 dan 57 Konvensi Hukum Laut 1982 sebagai suatu wilayah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial diukur yang sejauh 200 mil laut yang tidak diukur dari batas terluar dari laut teritorial, namun dalam pelaksanaan hak-hak terhadap kedua wilayah tersebut berbeda, negara pantai memiliki kedaulatan penuh terhadap laut teritorial tetapi diukur dari garis pangkal laut teritorial di luar laut teritorial tetapi berbatasan dengannya, untuk ZEE Negara pantai hanya mempunyai hak-hak berdaulat atas ZEE untuk tujuan eksploitasi, eksplorasi, konservasi, dan pengelolaan sumber daya hayati maupun non hayati.[[23]](#footnote-23)

**3. Landas Kontinen**

Landas Kontinen adalah dasar laut dan tanah di bawahnya yang merupakan dearah di bawah permukaan laut yang berada pada pinggir terluar dari tepian kontinen (*continental margin*). Beberapa ketentuan tambahan tentang landas kontinen adalah sebagai berikut:

* 1. Apabila batas terluar tepian kontinen berjarak kurang dari 200 mil dari garis pangkal batas landas kontinen ditetapkan sampai 200 mil laut dari garis pangkal.
  2. Apabila pinggir terluar tepian kontinen berjarak lebih dari 200 mil dari garis pangkal, maka batas landas kontinen ditetapkan maksimal 350 mil dari garis pangkal atau 100 mil laut dari batas kedalaman isobath 2.500 meter.

Sebagaimana ZEE, Indonesia juga memiliki hak berdaulat untuk eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam yang terkandung di landas kontinen.[[24]](#footnote-24)

**4. Laut Lepas**

Sudah merupakan suatu ketentuan yang berasal dari hukum kebiasaan bahwa permukaan laut dibagi atas beberapa zona dan paling jauh dari pantai dinamakan laut lepas (laut internasional). Pasal 2 Konvensi Geneva 1958 mengatakan bahwa laut lepas harus terbuka bagi semua Negara. Tidak ada satu Negara pun yang boleh meng-klaim laut lepas sebagai bagian dari wilayah kedaulatan negaranya. Di laut lepas ada kebebasan untuk berlayar, menangkap ikan, meletakkan kabel-kabel bawah laut dan pipa-pipa sejenis serta kebebasan untuk terbang melalui ruang udara di atas laut lepas tersebut. Sedangkan pasal 86 Konvensi PBB tentang Hukum Laut menyatakan bahwa :

**“Laut lepas merupakan semua bagian dari laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, laut teritorial atau perairan pedalaman suatu Negara pantai, atau perairan kepulauan suatu Negara kepulauan”.[[25]](#footnote-25)**

Adapun prinsip hukum yang mengatur rezim laut lepas adalah *prinsip kebebasan*.[[26]](#footnote-26) Oleh karena itu, prinsip ini mempunyai pengaruh langsung terhadap status hukum kapal-kapal yang berlayar di laut lepas. Namun prinsip kebebasan ini harus pula dilengkapi dengan tindakan-tindakan pengawasan, karana kebebasan tanpa pengawasan dapat merusak kebebasan itu sendiri.

**E. Macam-Macam Hak Lintas**

**1. Hak Lintas Damai**

Dalam sejarah laut dikenal sebagai sarana vital bagi perdagangan internasional karena perdagangan atau ekspor-impor barang antarnegara tersebut diangkut oleh kapal melalui pelayaran di laut, dan sampai sekarang pelayaran yang mengangkut barang-barang ekspor-impor itu mendominasi kurang lebih 90 persen. Pelayaran internasional itu dikuasai oleh Negara-negara maju yang memiliki armada kapal yang besar dan kuat, sehingga negara-negara berkembang meskipun memiliki laut belum mendapatkan keuntungan yang optimal dari pelayaran internasional tersebut. Pelayaran internasional berada dalam wadah organisasi dunia, yang disebut *International Maritime Organization* atau IMO yang bermarkas di London. IMO telah banyak mengeluarkan berbagai aturan pelayaran Internasional yang mengikat setiap Negara termasuk Indonesia dan Indonesia juga telah meratifikasi beberapa perjanjian internasional di buat IMO tersebut.

Hak lintas damai (*Right of innocent passage*) telah ada semenjak Zaman Gentilis sampai sekarang. Konferensi Institut *de Droit internastional* yang diadakan di Amsterdam 1957 menyatakan :

***”Kapal asing mempunyai hak lintas damai di laut wilayah suatu negara, termasuk hak untuk berhenti dan melemparkan sauh, bila terjadi insiden pelayaran atau terpaksa oleh keadaan Force majeure atau dalam keadaan bahaya”.***

Secara historis konsep lintas damai ini tidak lepas dari pengaruh dua teori dalam humum laut internasional : *Teori pertama*, bahwa Semua umat manusia dapat memiliki laut sehingga laut terbuka bagi manusia dalam pelayaran maupun penggunaan lainnya, dikenal dengan res communis. *Teori kedua*, Laut dapat dimiliki dengan menguasai dengan mendudukinya dan siapapun dapat mengambil bagian atas lautan tersebut menjadi miliknya yang kemudian ia dapat membatasi penggunaannya, yang kemudian dikenal dengan *res nullius*.

Perbedaan antara kedua teori tersebut sangat tajam dalam perkembangan hukum laut. Perdebatan utamanya adalah pengakuan atas pentingnya pelayaran laut sebagai penghubungan antar negara dalam perdagangan, perhubungan dan komunikasi. Kemudian sebagai kompromi atas kedua teori tersebut muncullah *prinsip innocent passage* (lintas damai)*.* Prinsip lintas damai ini kemudian dikodifikasikan dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982. Prinsip lintas damai ini penting sekali untuk pelayaran dan sekarang ini, tidak seorangpun yang menolaknya.[[27]](#footnote-27)

Kompromi yang dimaksud adalah merupakan penyelesaian dari perdebatan dua doktrin tentang konsep *mare liberium* (dikemukakan oleh Grotius) sebagai bentuk penolakan terhadap konsep *mare clausum*. Doktrin Grotius, *mare liberium*, telah menimbulkan reaksi hebat dari penulis inggris Jhon Selden, yang memandang bagian laut tertentu dapat dimiliki oleh nehgara-negara pantai, dimana menurutnya penguasaan (*occupation*) adalah unsur yang sangat penting dalam kepemilikan (*posession*) sekalipun sejarah telah membuktikan bahwa negara-negara telah menjalankan kekuasaan mereka atas lautan. Atas dasar itu, melalui *prescription* laut itu bukanlah *mare liberium* tapi adalah *mare* *clausum*.[[28]](#footnote-28)

Dalam teorinya sifat laut yang cair, menurut Selden tidaklah menyebabkan tidak dapat dimiliki, karena sungai dan perairan disepanjang pantai dan cair dapat diakui dan dapat dimiliki. Sejarah kemudian membuktikan bahwa baik *mare clausum* dan *mare liberium* tidak dapat mempertahankan ajaran masing-masing dengan kaku dan konsekuen, akhirnya tercapai kompromi dimana Grotius sendiri mengakui bahwa laut sepanjang pantai suatu negara dapat dimiliki sejauh yang dapat dikuasai dari darat. Benih-benih kompromi tersebut juga terdapat pada ajaran Selden yang mengakui hak negara lain untuk memiliki lautan masing-masing, dan mengakui adanya hak lintas damai di laut-laut yang dituntut. Kebebasan laut juga diterima oleh Inggris, karena armada laut Inggris sudah mulai tumbuh dan mengarungi seluruh samudera di dunia.[[29]](#footnote-29)

Dalam kepustakaan Hukum Internasional, hak lintas damai telah melembaga dalam Konvensi Hukum lnterasional, yaitu Konvensi Den Haag 1930, Namun pengaturan lebih lengkap dirumuskan dalam Konvensi Hukum Laut 1958 dalam perkembangan selanjutnya dimuat dalam Konvensi Hukum Laut 1982 (KHL 1982) yang banyak mengalami perkembangan dalam pengaturan lintas damai ini. Pada umumnya ketentuan-ketentuan mengenai laut teritorial dalam Konvensi Hukum Laut 1982 banyak mengutip dari Konvensi terdahulu, yaitu Konvensi Jenewa 1958. Terdapat beberapa perkembangan dalam pengaturan lintas damai di laut teritorial dan juga terdapat pengaturan baun mengenai lintas damai di Selat yang digunakan untuk pelayaran lntemasional dan juga di perairan Kepulauan atau lintas alur Kepulauan.

Dalam Konvensi Hukum Laut 1958 secara hukum wilayah perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan negara pantai adalah laut teritorial dan perairan pedalaman. Di sisi bagian dalam dari garis pangkal laut teritorial adalah perairan pedalaman dan di sisi luar adalah laut teritorial. Pada perairan pedalaman umumnya tidak ada lintas damai bagi kapal asing, kecuali apabila perairan pedalaman itu sebelumnya berstatus sebagai laut lepas atau laut teritorial, disebabkan karena pengguna sistem *straight base lines* dan menggunakan garis-garis dasar dari laut teritorial, sehingga laut tersebut berubah menjadi perairan pedalaman dalam arti laut pedalaman, sedangkan pada laut teritorial ketentuan lintas damai itu dijamin oleh hukum intemasional.

Menurut ketentuan hukum internasional, pada umumnya laut wilayah merupakan wilayah lintas damai bagi kendaraan asing, sehingga tidak tidak boleh monopoli bagi negara pantai dalam memanfaatkan laut sebagai sarana transportasi.

Konvensi Hukum Laut 1982 memuat banyak ketentuan mengenai hak lintas damai. Seksi 3 Konvensi tersebut berisikan tidak kurang dari 10 pasal yang menjelaskan pengertian hak lintas damai, hak dan kewajiban Negara pantai serta pengaturan lintas damai kapal-kapal. Salah satunya pada pasal 52 Konvensi Hukum Laut 1982 yang menyatakan bahwa :

* 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 Bab II, bagian 3.
  2. Negara kepulauan dapat, tanpa mengadakan diskriminasi formal maupun diskriminasi nyata terhadap kapal asing, menangguhkan untuk sementara waktu lintas damai kapal asing di bagian tertentu perairan kepulauannya, apabila penangguhan demikian sengat perlu untuk melindungi keamanannya. Penangguhan demikian akan berlaku hanya setelah diumumkan sebagaimana mestinya.

Untuk melaksanakan ketentuan Pasal 11 Undang-Undang No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia. Menurut Pasal 1, 2 dan 3 Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 bahwa pengertian hak lintas damai bagi kapal-kapal asing melalui alur laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia itu merujuk pada pengertian lintas dan lintas damai dalam Undang- undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Untuk mengatur lebih lanjut mengenai lintas damai tersebut, sesuai dengan Pasal 12 ayat 3 Undang-Undang No.6 Tahun 1996, Pasal 4 Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 memuat ketentuan mengenai kegiatan-kegiatan dari kapal asing yang melakukan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan yang dianggap tidak damai, yaitu :

1. Melakukan perbuatan yang merupakan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara apapun yang merupakan pelanggaran prinsip-prinsip hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.
2. Melakukan latihan atau praktik dengan senjata macam apapun.
3. Melakukan perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan Negara pantai.
4. Meluncurkan, mendaratkan atau menaikkan suatu pesawat udara asing dari atau ke atas kapal.
5. Meluncurkan, mendaratkan atau menaikkan suatu peralatan dan perlengkapan militer dari atau ke atas kapal.
6. Hilir mudik di laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia atau kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

Kegiatan-kegiatan lain daripada kapal asing yang melakukan lintas damai melalui laut teritorial dan peraitan kepulauan Indonesia yang dianggap tidak damai menurut pasal 5 ayat 1 yaitu :

1. Membongkar atau memuat suatu komoditi, mata uang atau orang, yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di b idang bea cukai, fiskal, imigrasi dan saniter.
2. Kegiatan penangkapan ikan secara ilegal.
3. Kegiatan riset atau survey secara ilegal.
4. Perbuatan yang bertujuan untuk mengganggu sistem informasi, setiap fasilitas atau instalasi komunikasi lainnya, perbuatan pencemaran yang dilakukan dengan sengaja dan menimbulkan pencemaran yang parah.

Dan di ayat 2 menyebutkan jenis-jenis kegiatan lain daripada kapal asing yang dianggap tidak damai yaitu :

* 1. Merusak atau mengganggu alat dan fasilitas navigasi, serta fasilitas atau instalasi navigasi lainnya.
  2. Melakukan perusakan terhadap sumber daya alam hayati laut.
  3. Merusak atau mengganggu kabel dan pipa bawah laut.

Di lihat dari uraian di atas, Nampak bahwa kegiatan-kegiatan kapal asing di perairan nasional Indonesia yang dianggap tidak damai mengacu pada ketentuan Pasal 19 ayat 2, dan Pasal 21 Konvensi Hukum Laut 1982. Pencantuman ketentuan pasal 21 ini dimaksudkan agar Pemerintah Indonesia dapat mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk mencegah terjadinya segala gangguan terhadap keamanan, ketertiban umum dan kepentingannya di dalam laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.[[30]](#footnote-30)

**2. Hak Lintas Transit**

Pasal 42 konvensi dan Bab III UU 1996 mengenai hak lintas transit memperkenankan negara-negara tepi untuk membuat peraturan perundang- undangan mengenai lintas transit melalui selat-selat bertalian dengan keselamatan pelayaran, pencegahan polusi, pengaturan penangkapan ikan dan lain-lainnya. Sehubungan dengan itu Indonesia sebaiknya membuat ketentuan- ketentuan keselamatan pelayaran terkait pelaksanaan lintas transit tersebut yang didasarkan atas berbagai kepentingan nasional. Perlu diperhatikan bahwa untuk dapat disebut sebagai suatu lintas transit, faktor utama yang menentukan adalah kedudukan selat sebagai perairan yang menghubungkan satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi ekslusif.

Berbeda dengan lintas damai, untuk lintas transit tidak ada pembedaan pengadaan berdasarkan jenis kapal. Demikian juga, tidak terdapat persyaratan- persyaratan untuk pelaksanaan lintas itu sendiri, maupun kewajiban untuk meminta izin maupun pemberitahuan terlebih dahulu. Di samping itu, Pasal 38 ayat 1 Konvensi Hukum Laut 1982 menjamin lintas transit bagi segala jenis kapal maupun pesawat udara tanpa ada pembedaan berdasarkan jenis ataupun kategori. Oleh karena itu, lintas transit berlaku juga bagi kapal-kapal perang maupun pesawat udara militer. Meskipun demikian, dalam lintas transit tidak ada keharusan untuk meminta izin maupun membertitahukan terlebih dahulu.[[31]](#footnote-31)

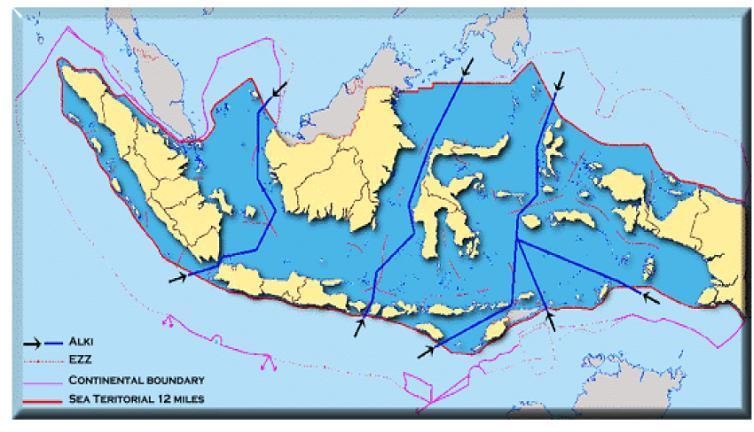
Khusus mengenai pelaksanaan hak lintas transit, pada perairan Indonesia hanya dapat diterapkan pada Selat Malaka-Singapura karena selat ini merupakan satu-satunya selat yang terketak di perairan Indonesia yang memenuhi kategori Pasal 37 Konvensi Hukum Laut 1982. Seperti diketahui pada Selat Malaka- Singapura, Indonesia telah banyak menjalin kerjasama dengan Negara-negara pantai lainnya yaitu Malaysia dan Singapura. Dapat dilihat dari usaha-usaha yang telah dicapai oleh ketiga Negara pantai di selat ini pada umumnya sudah sejalan dengan ketentuan Konvensi, khususnya dalam rangka penerapan ketentuan- ketentuan pasal 41 dan 42 terutama tentang penetapan alur laut dan skema pemisah lalu lintas.[[32]](#footnote-32)

**3. Hak Lintas Alur Kepulauan**

Mengenai hak lintas alur kepulauan diatur dalam pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982 memuat ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. Suatu Negara kepulauan dapat menetapkan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing guna melakukan 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 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 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 keluar. Kapal dan pesawat udara yang melakukan lintas melalui alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang lebih dari pada 25 mil laut pada sisi kiri dan kanan garis sumbu demikian dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang mendekati pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang beebatasan dengan alur laut tersebut.
6. Suatu Negara Kepulauan yang menetapkan alur laut menurut ketentuan pasal ini dapat juga menetapkan skema pemisah lalu lintas yang diperlukan bagi 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 ditetapkan sebelumnya dengan alur laut atau skema pemisah lalu lintas yang baru.
8. Alur laut dan skema pemisah lalu lintas demikian harus sesuai dengan peraturan internasional yang diterima secara umum.
9. Dalam menetukan 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 lau lintas yang demikian sebagaimana disetujui bersama dengan negara kepulauan dapat menentukan, menetapkan atau menggantinya.
10. Negara kepulauan harus dengan jelas menunjukkan garis-garis sumbu untuk alur-alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang ditentukan atau ditetapkannya pada peta yang diumumkan sebagaimana mestinya.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.
11. Apabila suatu negara kepulauan tidak menentukan alur laut dan rute penerbangan, maka hak lintas laur laut kepulauan dapat dilaksanakan melaui rute-rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional.

Hak lintas alur-alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia diatur dalam Pasal 19 Undang-undang No. 6 Tahun 1996. Dalam pasal ini ditetapkan bahwa pemerintah menentukan alur-alur laut termasuk rute penerbangan di atasnya yang cocok digunakan untuk pelaksanaan lintas alur kepulauan tersebut dengan menentukan sumbun-sumbunya yang dicantumkan pada peta-peta laut yang diumumkan sebagaimana mestinya.

Gambar 2 : Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia[[33]](#footnote-33)

Untuk melaksanakan ketentuan Pasal 19 Undang-undang No. 6 Tahun 1996 ini telah dikeluarkan Peraturan Pemerintah N0. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan.

Dalam Pasal 2 Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 dinyatakan bahwa kapal dan pesawat udara asing dapat melakukan hak lintas alur kepulauan, untuk pelayaran atau penerbangan dari satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut lepas artau zona ekonomi eksklusif melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.[[34]](#footnote-34)

Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 menetapkan adanya larangan bagi kapal asing dan pesawat udara asing, termasuk kapal dan pesawat udara riset atau survey hidrografi. Ketentuan pasal ini melarang kapal dan pesawat udara asing sewaktu melaksanakan hak lintas alur kepulauan melakukan kegiatan riset kelautan atau surver hidrografi, baik dengan mempergunakan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh, kecuali telah memperoleh izin.

Hal penting lainnya yang diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 ini adalah dimuatnya larangan bagi kapal asing untuk membuang minyak, limbah minyak, dan bahan-bahan perusak lainnya ke dalam lingkungan laut sebagaimana ditetaokan dalam pasal 9 ayat 1. Larangan lainnya yang dimuat dalam pasal ini adalah larangan bagi kapal asing melakukan kegiatan yang bertentangan dengan peraturan dan standar internasional tentang pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut yang berasal dari kapal.

Ketentuan penting lainnya yang perlu diperhatikan dalam Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 adalah ketentuan Pasal 8 ayat 1. Ketentuan pasal ini megharuskan pesawat udara asing yang melaksanakan hak lintas alur kepulauan menaati dan menghormati peraturan udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mengenai keselamatan penerbangan dan setiap waktu memonitor frekensi radio yang ditunjuk oleh otorita pengawas lalu lintas udara berwenang yang ditetapkan secara internasional dan memenuhi kewajiban tersebut.

Terdapat Pasal 4 ayat 3 Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 untuk mengatasi masalah kegiatan lintas pesawat udara asing di alur-alur laut ALKI yang menimbulkan masalah bagi Indonesia, yang kegiatan tersebut dikatagorikan sebagai pelanggaran terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, dan kemerdekaan politik Republik Indonesia. Yang perlu dicermati pula adalah bahwa kegiatan pengeboran minyak, dan industri agro yang ilegal di alur-alur laut ALKI merupakan pelanggaran serius terhadap prinsip-prinsip hukum internasional yang tercantum dalam Piagam PBB menurut Pasal 4 Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002. Berdasarkan uraian diatas, maka Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 telah mengisi kekosongan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 tentang penetapan hak dan kewajiban Negara kepulauan dan Negara-negara lain terhadap pelanggaran hukum yang dilakukan oleh kapal asing dan pesawat udara asing di alur-alur laut kepulauan.[[35]](#footnote-35)

1. Boer Mauna. 2005 *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era DinamkaGlobal*. Hlm 304 [↑](#footnote-ref-1)
2. Hasyim Djalal. 1979, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Badan Pembinaan Hukum

   Nasional Departemen Kehakiman. hlm 1 [↑](#footnote-ref-2)
3. Didik Mohammad Sodik. 2011 *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. hlm 1 [↑](#footnote-ref-3)
4. www.academia.edu/12010644/Sejarah\_Lahirnya\_Hukum\_Laut\_Internasional [↑](#footnote-ref-4)
5. *Ibid* [↑](#footnote-ref-5)
6. *Ibid*  [↑](#footnote-ref-6)
7. *Ibid* [↑](#footnote-ref-7)
8. Mochtar Kusumaatmadja. 1978, *Hukum Laut Internasioal*. Hlm 186 [↑](#footnote-ref-8)
9. Ibid [↑](#footnote-ref-9)
10. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-10)
11. *Ibid* [↑](#footnote-ref-11)
12. *Ibid*  [↑](#footnote-ref-12)
13. *Ibid*  [↑](#footnote-ref-13)
14. *Ibid*  [↑](#footnote-ref-14)
15. *Ibid* [↑](#footnote-ref-15)
16. *Ibid*  [↑](#footnote-ref-16)
17. ibid [↑](#footnote-ref-17)
18. Subagyo P. Joko. 2005, *Hukum Laut Indonesia*. Hlm 15 [↑](#footnote-ref-18)
19. https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi\_Perserikatan\_Bangsa-Bangsa\_tentang\_Hukum\_Laut [↑](#footnote-ref-19)
20. Ibid [↑](#footnote-ref-20)
21. https://www.academia.edu/8290422/Hukum\_laut [↑](#footnote-ref-21)
22. Ibid [↑](#footnote-ref-22)
23. https://id.wikipedia.org/wiki/Zona\_Ekonomi\_Eksklusif [↑](#footnote-ref-23)
24. Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah, Makalah : “*Tinjauan Aspek Penataan Ruang dalam Pengelolaan Wilayah laut dan Pesisir.* Seminar Umum Dies Natalis ITS ke-43. Surabaya. 8februari2016. Hlm 4. [↑](#footnote-ref-24)
25. http://karyatulisilmiah.com/pengertian-laut-lepas/ [↑](#footnote-ref-25)
26. Mochtar Kusumaatmadja. 1978, *Hukum Laut Internasioal*. Hlm. 3 [↑](#footnote-ref-26)
27. [http://sasmini.staff.uns.ac.id/2009/07/14/teori-hak-lintas-damai-dan-pengaturannya-di-](view-source:http://sasmini.staff.uns.ac.id/2009/07/14/teori-hak-lintas-damai-dan-pengaturannya-di-indonesia/) [indonesia](view-source:http://sasmini.staff.uns.ac.id/2009/07/14/teori-hak-lintas-damai-dan-pengaturannya-di-indonesia/) [↑](#footnote-ref-27)
28. Didik Mohammad Sodik. 2011, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. hlm [↑](#footnote-ref-28)
29. Ibid [↑](#footnote-ref-29)
30. Ibid [↑](#footnote-ref-30)
31. Etty R. Agoes. 1991, *Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing.*hlm 129 [↑](#footnote-ref-31)
32. ibid [↑](#footnote-ref-32)
33. [http://www.pksplipb.or.id/index.php/publication/article/116-membangun-visi-negara-](http://www.pksplipb.or.id/index.php/publication/article/116-membangun-visi-negara-kepulauan.html) [kepulauan.html D](http://www.pksplipb.or.id/index.php/publication/article/116-membangun-visi-negara-kepulauan.html)iakses pada 6 Maret 2016 [↑](#footnote-ref-33)
34. Didik Mohammad Sodik. *Op Cit.* Hlm 61-62 [↑](#footnote-ref-34)
35. https://id.wikipedia.org/wiki/Alur\_Laut\_Kepulauan\_Indonesia [↑](#footnote-ref-35)