



ISSN. 1411 - 0261

# DISIPLIN

Volume 24

Nomor : 13

Bulan Juni Tahun 2018

- Sebuah Konstruksi Perlindungan Terhadap Perempuan Dan Anak Korban Kejahatan Seksual "Analisis Terhadap Pemberian Restitusi Dan Kompensasi".  
**Oleh : Dr. Derry Angling Kesuma. SH., M.Hum.**
- Pengaruh PP No. 58 Tahun 2010 Sebagai Perubahan Atas PP No. 27 Tahun 1983 Tentang Pedoman Pelaksanaan KUHAP Bagi Penyidik Polri.  
**Oleh : Rohman, SH., MH.**
- Upaya Penegakan Hukum Komisi Pemberantasan Korupsi Di Indonesia Dalam Kaitannya Dengan Pengembalian Aset (*Asset Recovery*) Hasil Tindak Pidana Korupsi.  
**Oleh : Hj. Eveline Fifiana, SH., M.Hum.**
- Kesaksian Notaris Dalam Proses Peradilan Perkara Perdata Serta Kaitannya Dengan Kewajiban Ingkar Notaris.  
**Oleh : Hendri S, SH., M.Hum.**
- Peran Serta Masyarakat Dalam Memberikan Perlindungan Hukum Terhadap Anak.  
**Oleh : Liza Deshaini, SH., M.Hum.**
- Kewenangan Penyidik Polri Dalam Penyidikan Tindak Pidana Korupsi Setelah Terbentuknya Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK).  
**Oleh : Ali Dahwir**
- Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 Dan Konvensi Laut PBB 1982 Terhadap Hak Lintas Damai Bagi Kapal Asing Di Negara Kepulauan.  
**Oleh : Putrisari Nilamcayo, SH., MH.**
- Memaknai Peraturan Mahkamah Agung Indonesia Nomor 01 Tahun 2016 Tentang Prosedur Mediasi Di Pengadilan Dalam Menyelesaikan Sengketa Di Pengadilan.  
**Oleh : Warmiyana Zairi Absi. SH., MH.**

*Majalah Ilmiah Civitas Akademika  
Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Sumpah Pemuda  
Palembang*

DAFTAR ISI  
Majalah DISIPLIN Vol. 24 No. 13 - Juni 2018

	Halaman
- Dari Redaksi .....	I
- Daftar Isi .....	II
1. Sebuah Konstruksi Perlindungan Terhadap Perempuan Dan Anak Korban Kejahatan Seksual "Analisis Terhadap Pemberian Restitusi Dan Kompensasi". Oleh : Dr. Derry Angling Kesuma. SH., M.Hum. ....	1- 11
2. Pengaruh PP No. 58 Tahun 2010 Sebagai Perubahan Atas PP No. 27 Tahun 1983 Tentang Pedoman Pelaksanaan KUHAP Bagi Penyidik Polri. Oleh : Rohman, SH., MH. ....	12-19
3. Upaya Penegakan Hukum Komisi Pemberantasan Korupsi Di Indonesia Dalam Kaitannya Dengan Pengembalian Aset ( <i>Asset Recovery</i> ) Hasil Tindak Pidana Korupsi. Oleh : Hj. Eveline Fifiana, SH., M.Hum. ....	20-29
4. Kesaksian Notaris Dalam Proses Peradilan Perkara Perdata Serta Kaitannya Dengan Kewajiban Ingkar Notaris. Oleh : Hendri S, SH., M.Hum. ....	30-37
5. Peran Serta Masyarakat Dalam Memberikan Perlindungan Hukum Terhadap Anak. Oleh : Liza Deshaini, SH., M.Hum. ....	38-45
6. Kewenangan Penyidik Polri Dalam Penyidikan Tindak Pidana Korupsi Setelah Terbentuknya Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK). Oleh : Ali Dahwir .....	46-54
7. Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 Dan Konvensi Laut PBB 1982 Terhadap Hak Lintas Damai Bagi Kapal Asing Di Negara Kepulauan. Oleh : Putrisari Nilamcayo, SH., MH. ....	55-64
8. Memaknai Peraturan Mahkamah Agung Indonesia Nomor 01 Tahun 2016 Tentang Prosedur Mediasi Di Pengadilan Dalam Menyelesaikan Sengketa Di Pengadilan. Oleh : Warmiyana Zairi Absi. SH., MH. ....	65-74

isi diluar tanggungjawab percetakan

# KONVENSI HUKUM LAUT JENEWA 1958 DAN KONVENSI LAUT PBB 1982 TERHADAP HAK LINTAS DAMAI BAGI KAPAL ASING DI NEGARA KEPULAUAN

Oleh : Putrisari Nilamcayo, SH., MH.

## Abstrak

Indonesia sebagai negara berdaulat memiliki kekuasaan terhadap wilayah untuk dikelola dengan baik, sebagai negara kepulauan Indonesia terletak pada posisi strategis antara dua benua yaitu Asia dan Australia, serta dua samudera Hindia. Permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini adalah: 1. Bagaimanakah Telaah Normatif Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 Tentang Masuknya Kapal Asing Melintas Secara Damai Ke Teritorial Negara Kepulauan 2. Bagaimanakah Penegakan Hukum Nasional dan Internasional Terhadap Kapal Asing yang Melakukan Pelanggaran Konvensi Hukum Laut PBB 1982.

Dengan menggunakan metodologi penelitian hukum normatif, maka Telaah Normatif Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 tentang masuknya kapal asing melintas secara damai ke teritorial negara kepulauan bahwa harus memiliki mematuhi hal-hal yang sudah diperjanjikan untuk pelayaran internasional yaitu: **a.** Lintasan oleh kapal asing dianggap sebagai lintas damai selama tidak melakukan kegiatan-kegiatan yang mengganggu kedaulatan Negara Kepulauan, **b.** Negara Kepulauan mempunyai wewenang terbatas untuk mengatur lintas damai, **c.** Negara Kepulauan mempunyai hak untuk mencegah lintasan yang tidak damai, **d.** Tidak ada penangguhan terhadap pelaksanaan hak lintas damai pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, **e.** Kapal selam harus berlayar dipermukaan air, **f.** Negara pantai dan Negara Kepulauan dapat meminta kapal perang untuk meninggalkan selat apabila terbukti melakukan pelanggaran, meskipun telah diberi peringatan. Untuk Penegakan Hukum Nasional dan Internasional terhadap kapal asing yang menggunakan alur laut. Lintas damai negara kepulauan meratifikasi konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982. Selain itu negara kepulauan dapat mengeluarkan peraturan perundang-undangan negaranya sendiri lintas damai tersebut.

## Abstract

Indonesia as a sovereign country has a control over the territory to be well managed, as an

Indonesian island nation lies in a strategic position between two continents, Asia and Australia, and two Indian oceans. The issues raised in this thesis are: 1. How is the Normative Review of the Convention of the Law of the Sea of Geneva 1958 and the UN Convention on the Law of the Sea 1982 on the Entrance of Foreign Vessels Passing Through the Territory to the Territory of the State of the C archipelago 2. How is the Enforcement of National and International Laws against Foreign Ships Violation of the UN Naval Convention Convention 1982.

Using normative legal research methodology, the normative review of the 1958 Geneva Sea Law Convention and the 1982 UN Law of the Sea Convention on the entry of foreign ships passes peacefully to the territorial waters of an archipelagic country that must have complied with matters already agreed upon for international shipping: **a.** Trajectory by foreign vessels is regarded as a peaceful passage for not carrying out activities that interfere with the sovereignty of the Archipelagic State, **b.** The archipelago has limited authority to regulate cross-country, **c.** The archipelago has the right to prevent unhealthy trails, **d.** No suspension of the exercise of the right of peace on the straits used for international shipping, **e.** Submarines must sail on the surface of air, **f.** The coastal state and the State of Islands may request a warship to leave the straits if proven to be a violation, despite warnings. For National and International Law Enforcement of foreign ships that use sea lanes. The archipelagic country's peaceful passage ratified the UN Convention of the UN Law of 1982. In addition, the island nation could issue its own national legislation.

## A. Latar Belakang

Indonesia sebagai Negara berdaulat memiliki kuasa terhadap wilayah untuk dikelola dengan baik. Kewenangan menguasai tersebut secara konstitusi diatur dalam Pasal 25A UUD Republik Indonesia 1945 (*Amandemen*). Dengan demikian kewenangan Negara yang dilaksanakan oleh pemerintah tersebut ditujukan untuk menyelenggarakan dan menegakkan kedaulatan serta bertanggungjawab penuh terhadap pengaturan ruang darat, laut maupun udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, lingkungan hidup, keamanan negara dan pertahanan. Sedangkan ketentuan hukum nasional

1. Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam era Dinamika Global*, Alumni, Bandung, 2000, Hlm. 320.

yang mengatur tentang wilayah Negara yang diatur dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara Indonesia tersebut meliputi lingkup batas, daratan perairan laut, dan udara yang menitik beratkan pada batas secara horizontal, sedangkan batas Negara secara vertikal tidak ada satu pasal pun yang mengaturnya. Dengan demikian dua ketentuan hukum nasional ini bersifat problematik khususnya terhadap pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan dan dampak yang diakibatkannya.

Tidak ada cabang hukum internasional yang lebih banyak mengalami perubahan secara revolusioner selain perkembangan hukum laut dan jalur-jalur maritim. Pada awalnya, pelayaran di laut bebas terbuka bagi setiap orang demikian pula dengan penangkapan-penangkapan ikan, akan tetapi pada abad keenam belas periode-periode dimana terjadi penemuan maritim akbar oleh para pelaut Eropa dan klaim-klaim yang dikemukakan oleh negara maritim dengan tujuan untuk melaksanakan kedaulatan, yang mana hal ini tidak dapat dibedakan dari pemilikan atas bagian-bagian tertentu dari laut bebas.

**Grotius**,<sup>2</sup> merasa sangat keberatan dengan adanya klaim-klaim kedaulatan tersebut dengan berlandaskan dua faktor, yaitu:

1. *Faktor pertama*, tidak ada lautan yang dapat menjadi milik suatu bangsa atau negara karena tidak mungkin bagi suatu negara untuk secara efektif mengambilmnya sebagai hak milik dengan cara Okupasi.
2. *Faktor kedua*, alam tidak memberikan hak kepada siapapun untuk memiliki sarana yang dapat dimanfaatkan oleh setiap orang serta sifatnya tidak dapat habis, atau dengan kata lain laut lepas adalah hak semua bangsa".

Berdasarkan sejarah awal adanya klaim-klaim negara terhadap laut lepas, maka peraturan yang membahas mengenai wilayah laut semakin pasif setelahnya. Konferensi hukum laut PBB yang pertama diselenggarakan di Jenewa tanggal 24 Februari 1958 sampai dengan 27 April 1958, dan tugas yang berhasil diselesaikan dimuat dalam empat buah konvensi yaitu, konvensi tentang laut teritorial dan jalur tambahan, konvensi tentang laut lepas, konvensi tentang perikanan dan konservasi sumber-sumber daya hayati di laut lepas, serta konvensi mengenai landasan kontinen.

Di semua negara, baik negara yang memiliki pantai maupun tidak memiliki pantai, boleh melaksanakan hak lintas damai dengan bebas melalui laut teritorial, sebagaimana diatur dalam

UNCLOS. Dalam Pasal 18 UNCLOS 1982 disebutkan bahwa pengertian lintas, adalah suatu navigasi lewat laut teritorial guna keperluan:

- 1) Melintas melalui perairan pedalaman atau berhenti di tempat berlabuh dengan lego jangkar di tengah laut atau bersandar di suatu pelabuhan.
- 2) Berangkat dari perairan pedalaman atau berhenti di tengah laut (*roadstead*) dengan cara berlabuh atau fasilitas pelabuhan tersebut.

Konferensi PBB<sup>3</sup> ketiga mengenai hukum laut sangat luas, meliputi pembentukan rezim internasional untuk mengatur kawasan, definisi yang tepat dari kawasan, dan "suatu ruang lingkup yang luas mengenai masalah-masalah yang berkaitan rezim hukum laut lepas, landas kontinen, laut teritorial dan jalur tambahan, perikanan dan konservasi sumber-sumber daya alam hayati di laut lepas, pelestarian lingkungan laut dan penelitian ilmiah".

Konvensi PBB tentang hukum laut dalam UNCLOS 1982 melahirkan beberapa pokok pengaturan (*rezim*) hukum laut,<sup>4</sup> yaitu perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif (*ZEE*), landas kontinen, laut lepas, dan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Wilayah laut pedalaman adalah wilayah laut disisi daratan dari garis pangkal. Garis pangkal ini ialah garis yang digunakan sebagai pangkal pengukuran lebar wilayah laut teritorial.

Zona Ekonomi Eksklusif (*ZEE*) adalah suatu zona selebar tidak lebih dari 200 mil laut dari garis pangkal. Dalam zona ini negara pantai memiliki hak-hak berdaulat yang eksklusif untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam serta yurisdiksi tertentu terhadap pertama, pembuatan dan pemakaian pulau buatan, instalasi, dan bangunan; kedua, riset ilmiah kelautan; dan ketiga, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.

Ketentuan tentang landas kontinen diatur dalam Pasal 76 UNCLOS 1982. Dalam ketentuan ini telah ditentukan bahwa landas kontinen suatu negara pantai tidak boleh melebihi batas 200 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur. Landasan kontinen suatu negara adalah tanah wilayah laut yang menjulur ke luar wilayah laut teritorial sebagai kelanjutan alami dari wilayah

2. **Starke, J.G.**, *Pengantar Hukum Internasional* Terjemahan Bambang Iriana Djajaatmadja, Introduction to International Law), Sinar Grafika, Jakarta, 2014, Hal. 322.

3. *Ibid.*

4. **Sefriani**, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, Hal. 79.

daratan negara tersebut. Berdasarkan ketentuan UNCLOS didalam Pasal 86, apa yang dianggap sebagai laut lepas hanya berlaku terhadap semua bagian laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif (ZEE), laut teritorial atau perairan pedalaman negara-negara atau ke dalam perairan negara-negara kepulauan.

Didalam Pasal 87 menyatakan bahwa, laut lepas sepenuhnya terbuka bagi semua negara baik yang berpantai maupun tidak; yaitu kebebasan pelayaran, penerbangan di atasnya, pemasangan kabel-kabel dan pipa-pipa bawah laut, pembangunan pulau buatan dan instalasi lainnya, penangkapan ikan, serta riset ilmiah. Semua kebebasan tersebut harus dilaksanakan dengan memperhatikan kepentingan negara lain yang melaksanakan kebebasan-kebebasan yang sama. Penjelasan pokok UNCLOS selanjutnya yakni mengenai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, ketentuan ini diatur dalam Pasal 41. Rezim lalu lintas melalui selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tak mempengaruhi status hukum perairannya atau pelaksanaan kedaulatan oleh negara yang berbatasan dengan selat-selat tersebut terhadap perairan, dasar laut, tanah dibawahnya, serta ruang udara di atasnya.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia termasuk negara yang paling diuntungkan dengan keberadaan UNCLOS.<sup>5</sup> Dalam hubungannya dengan yurisdiksi negara atas wilayah lautnya, Indonesia telah menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang dijadikan sebagai patokan rute pelayaran internasional yang akan melintasi laut wilayah Indonesia. Konvensi PBB tentang hukum laut 1982 (UNCLOS) Pasal 53 menyatakan bahwa sebagai negara kepulauan, Indonesia dapat menentukan alur laut untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus dan langsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauan dan teritorial yang berdampingan dengannya. 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 km<sup>2</sup>, dan sebagai konsekuensi diperolehnya perairan kepulauan ini negara kepulauan harus menetapkan dan mengumumkan alur laut kepulauan bagi kapal asing.

Indonesia melalui Pasal 2 PP Nomor 37 Tahun 2002 telah menetapkan bahwa kapal dan pesawat

udara asing dapat melaksanakan Hak Lintas melalui Alur laut Kepulauan (ALK) untuk pelayaran atau penerbangan dari satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.

Alur Laut Kepulauan Indonesia yang telah ditetapkan melalui PP No. 37 tersebut, terdiri dari tiga alur yaitu ALKI I (*Alur Laut Kepulauan Indonesia I*), ALKI II (*Alur Laut Kepulauan Indonesia II*), dan ALKI III (*Alur Laut Kepulauan Indonesia III*).<sup>6</sup> ALKI I (*Alur Laut Kepulauan Indonesia I*) yaitu alur kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda. ALKI II (*Alur Laut Kepulauan Indonesia II*), yaitu alur laut kepulauan yang dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok. ALKI III (*Alur Laut Kepulauan Indonesia III*) tidak seperti Alur Laut Kepulauan Indonesia sebelumnya, ALKI (*Alur Laut Kepulauan Indonesia*) ini terbagi menjadi ALKI A (*Alur Laut Kepulauan Indonesia A-ALKI E (Alur Laut Kepulauan Indonesia E)*). ALKI A (*Alur Laut Kepulauan Indonesia A*) adalah alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Bandam Selat Ombai, dan Laut Sawu. ALKI B (*Alur Laut Kepulauan Indonesia B*) adalah rute untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, dan Selat Leti ke Laut Timor atau sebaliknya. ALKI C (*Alur Laut Kepulauan Indonesia C*) menyatakan rute untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, dan Laut Banda ke Laut Arafura atau sebaliknya. ALKI D (*Alur Laut Kepulauan Indonesia D*) merupakan rute untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu sebelah Timur Pulau Sawu ke Samudera Hindia atau sebaliknya. Terakhir ALKI E (*Alur Laut Kepulauan Indonesia E*) menjelaskan rute untuk pelayaran dari Sulawesi melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai,

5. *Ibid*, Hal. 95.

6. Manuputy, *Op Cit*, Hal. 218.

dan Laut Sawu sebelah Barat Pulau Sawu atau Laut Sawu sebelah Timur Pulau Sawu ke Samudera Hindia atau sebaliknya.

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka penulis tertarik untuk meneliti lebih mendalam mengenai bagaimanakah hak lintas batas bagi kapal asing di Teritorial negara kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dengan judul: **"KONVENSI HUKUM LAUT JENEWA 1958 DAN KONVENSI LAUT PBB 1982 TERHADAP HAK LINTAS DAMAI BAGI KAPAL ASING DI NEGARA KEPULAUAN"**.

#### **B. Permasalahan.**

Permasalahan yang akan dibahas dan dicarikan jawabannya oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah telaah normatif Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 tentang masuknya kapal asing melintas secara damai ke teritorial negara kepulauan?
2. Bagaimanakah penegakan hukum Nasional dan Internasional terhadap kapal asing yang melakukan pelanggaran konvensi hukum laut PBB 1982.

#### **C. Ruang Lingkup.**

Sejalan dengan permasalahan pokok, hanya akan membahas hal-hal yang berhubungan dengan telaah normatif Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 tentang masuknya kapal asing melintas secara damai ke teritorial negara kepulauan dan penegakan hukum Nasional dan Internasional terhadap kapal asing yang melakukan pelanggaran konvensi hukum laut PBB 1982.

#### **D. Metodologi.**

Sejalan dengan permasalahan tadi, akan menggunakan penelitian hukum normatif yang bersifat eksploratoris dalam mencari jawaban mengenai hak lintas batas bagi kapal asing di Teritorial negara kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dan oleh karena itu tidak bermaksud untuk menguji hipotesa dengan menggunakan metode penelitian kepustakaan (*Library Research*), dengan menggunakan bahan hukum Primer yaitu dengan membaca dan mempelajari buku-buku yang berhubungan dengan penulisan skripsi, bahan hukum Sekunder yaitu juga penulisan ilmiah, Karya tulisan di Jurnal, majalah-majalah dan literatur pendukung lain,

serta bahan hukum tersier yaitu peraturan perundang-undang.

#### **A. Telaah Normatif Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 Dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 Tentang Masuknya Kapal Asing Melintas Secara Damai Ke Teritorial Negara Kepulauan.**

Negara kepulauan berarti suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Kepulauan berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya 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.

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 dimana perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan, termasuk atol, adalah antara satu berbanding satu dan sembilan berbanding satu. 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.

Penarikan garis pangkal demikian tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari konfigurasi umum kepulauan tersebut. 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. 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.

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. Untuk maksud menghitung perbandingan perairan dengan daratan, 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. 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.

Kedaulatan suatu Negara kepulauan meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan, disebut sebagai perairan kepulauan, tanpa memperhatikan ke dalaman atau jaraknya dari pantai. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya. Kedaulatan tersebut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Didalam perairan kepulauannya, Negara kepulauan dapat menarik garis-garis penutup untuk keperluan penetapan batas perairan pedalaman.

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.

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.

Dengan tunduk pada ketentuan Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1958 dan tanpa mengurangi arti ketentuan Pasal 50 Konvensi yang sama, kapal

semua Negara menikmati hak lintas damai melalui perairan kepulauan sesuai dengan ketentuan.

Negara Kepulauan dapat, tanpa mengadakan diskriminasi formal maupun diskriminasi nyata diantara kapal asing, menanggukhkan sementara lintas damai kapal asing di daerah tertentu perairan kepulauannya, apabila penanggukhan demikian sangat perlu untuk melindungi keamanannya. Penanggukhan demikian akan berlaku hanya setelah diumumkan sebagaimana mestinya.

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. Semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan demikian. 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.

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.

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.

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. 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.

Alur laut dan skema pemisah lalu lintas demikian harus sesuai dengan peraturan internasional yang diterima secara umum. 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.

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. 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. 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.

Ketentuan tentang hak lintas damai dalam Konvensi Hukum Laut 1982 tetap mempertahankan bentuk yang sama seperti dalam Konvensi Jenewa tentang Laut Teritorial dan Jalur Tambahan 1958, dengan membedakan pengaturan bagi kapal-kapal asing ke dalam tiga kategori:<sup>7</sup>

1. Semua jenis kapal (*Pasal 17 sampai dengan Pasal 26*);
2. Kapal-kapal dagang dan kapal-kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan komersil (*Pasal 27 dan Pasal 28*); dan
3. Kapal-kapal perang dan kapal-kapal pemerintah lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial (*Pasal 29 sampai dengan Pasal 32*).

Dalam konvensi Jenewa tentang Laut Teritorial dan Jalur Tambahan 1958, kriteria damai bagi suatu lintasan ditetapkan sebagai **so long as it not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal state** (*terjemahan bebasnya adalah selama perjalanan tersebut*

*tidak melanggar peraturan dan mengedepankan kedamaian*).

Dari uraian tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa ciri-ciri utama dari hak lintas damai bagi kapal asing pada negara Kepulauan yang digunakan untuk pelayaran internasional adalah:

1. Lintasan oleh kapal asing dianggap sebagai lintas damai selama tidak melakukan kegiatan-kegiatan yang mengganggu kedaulatan Negara Kepulauan;
2. Negara Kepulauan mempunyai wewenang terbatas untuk mengatur lintas damai;
3. Negara Kepulauan mempunyai hak untuk mencegah lintasan yang tidak damai;
4. Tidak ada penangguhan terhadap pelaksanaan hak lintas damai pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional;
5. Kapal selam harus berlayar dipermukaan air;
6. Negara pantai dan Negara Kepulauan dapat meminta kapal perang untuk meniggalkan selat apabila terbukti melakukan pelanggaran, meskipun telah diberi peringatan.

## **B. Penegakan Hukum Nasional Dan Internasional Terhadap Kapal Asing Yang Melakukan Pelanggaran Konvensi Hukum Laut PBB 1982.**

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan Negara Kepulauan<sup>8</sup> yang sebagian besar wilayahnya berbentuk perairan, dimana Indonesia berada diantara dua benua Asia dan Australia dan dua samudera, yakni, Samudera Hindia dan Samudera Pasifik sehingga Indonesia disebut juga Nusa diantara laut atau sering diistilahkan kandungan Nusantara. Sebagai negara kepulauan menurut Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) Tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on the law of the sea*) 1982 Indonesia memiliki kedaulatan atas perairan yang ditutup oleh atau terletak disebelah dalam dari garis pangkal lurus kepulauan yang disebut sebagai perairan kepulauan. Adapun total luas wilayah Indonesia adalah 7,9 juta km<sup>2</sup> yang terdiri dari 1,8 juta km<sup>2</sup> wilayah daratan dan 3,2 juta km<sup>2</sup> wilayah laut teritorial serta 2,9 juta km<sup>2</sup> laut perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan demikian total wilayah perairan Indonesia adalah 77% dari seluruh luas Indonesia, atau tiga kali luas wilayah daratan Indonesia.

Sebagaimana ciri negara berkembang dengan populasi penduduk yang besar ditambah dengan

7. <http://arti-definisi-pengertian.info/pengertian-hak-lintas-damai/>, diakses pada tanggal 01 Februari 2018.

8. *Ibid.*



struktur geografis yang dikelilingi oleh laut, maka laut menjadi tumpuan sebagian besar penduduk Indonesia untuk memenuhi kebutuhan hidup terutama masyarakat di daerah pesisir, selain itu bagi negara kepulauan seperti Indonesia, laut memiliki posisi yang strategis dan potensi yang luar biasa baik dalam bidang ekonomi, pertahanan, maupun keamanan.

Meskipun demikian, wilayah perairan Indonesia juga tidak terlepas dari berbagai permasalahan yang timbul baik dari dalam negeri maupun dari luar seperti illegal fishing, illegal logging, pembajakan, maupun illegal migration. Mengingat pentingnya wilayah perairan laut, maka penjiagaan dan pengamanan menjadi syarat mutlak guna menegakan kedaulatan dan yurisdiksi negara di wilayah perairan laut serta mewujudkan ketahanan nasional. Dalam rangka mewujudkan tujuan negara sebagaimana tercantum dalam Alenia Keempat pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yakni melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan melaksanakan ketertiban Dunia, maka negara berkewajiban melaksanakan pembangunan nasional dengan aman, damai, adil, dan demokratis. Guna mewujudkan kondisi yang aman dan damai, upaya pengamanan dan penegakan hukum di wilayah perairan laut menjadi sangat penting dan strategis untuk dilaksanakan. Misalnya penegakan hukum di bidang perikanan merupakan hal yang sangat penting dan strategis di bidang perikanan secara terkendali dan sesuai dengan asas pengelolaan perikanan, sehingga perikanan dapat berjalan secara berkelanjutan.

Selain kelebihan atau dampak positif yang didapatkan Indonesia dengan mengesahkan **United Nations Convention On The Law Of The Sea** (*Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut*) melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, ternyata ada kelemahan yang dirasakan atau dampak negatif yang masih dapat dirasakan oleh Negara Indonesia, walaupun dampak negatif itu berbanding lebih sedikit dari pada dampak positif yang sangat banyak dirasakan.

Diantara kelemahannya itu adalah disamping keberadaan Indonesia pada posisi yang strategis dalam kegiatan perekonomian, sosial dan budaya juga berpengaruh terhadap Indonesia yang sangat rawan untuk mengalami konflik dengan negara tetangga, baik yang berbatasan langsung dengan Indonesia maupun berbatasan secara tidak langsung dengan Indonesia. Negara-negara

tetangga akan mengklaim suatu wilayah laut yang pada mulanya diklaim oleh Indonesia sebagai wilayah kekuasaannya, hal ini terjadi karena Negara yang berbatasan langsung dengan Negara Indonesia tersebut juga berusaha memperluas wilayah lautnya dengan pengukuran garis batas sebagaimana yang ditentukan di dalam UNCLOS III. Selain itu konflik dapat saja terjadi ketika Indonesia sudah mengesahkan UNCLOS III, kemudian mendasarkan pengaturan wilayah laut berdasarkan UNCLOS tersebut, namun di lain pihak Negara tetangga dalam mengklaim suatu wilayah laut malah tidak tunduk atau tidak didasarkan kepada UNCLOS akan tetapi hanya dilakukan secara sepihak, seperti halnya contoh konflik yang terjadi antara Indonesia dengan Malaysia terkait kasus perebutan blok Ambalat.

Suatu Negara kepulauan dapat menarik garis pangkal kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar kepulauan itu. Perairan pada sisi dalam garis pangkal kepulauan merupakan perairan kepulauan, sedangkan perairan pada sisi luar garis pangkal kepulauan merupakan perairan laut teritorial dari Negara kepulauan itu. Di perairan kepulauan, Negara kepulauan dapat menarik garis-garis penutup untuk keperluan penetapan batas perairan pedalaman. (*Lihat pasal 47 dan 50 Konvensi Hukum Laut 1982*).

Mengenai status hukum perairan kepulauan, bahwa kedaulatan suatu Negara kepulauan meliputi perairan kepulauan yang tertutup oleh garis-garis pangkal kepulauan yang disebut sebagai perairan kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai. Kedaulatan Negara kepulauan di perairan kepulauan ini meliputi ruang udara di atas perairan tersebut, dasar laut dan tanah dibawahnya serta sumber kekayaan alam yang terkandung didalamnya. Sebagaimana di laut teritorial, maka di perairan kepulauan (*hak lintas damai*) bagi semua kapal asing yang melalui pelayaran di perairan tersebut. (*Lihat Pasal 49 Konvensi hukum Laut 1982*).

Sebagaimana dinyatakan dalam pasal 52 KHL 1982, bahwa semua Negara dapat menikmati lintas damai melalui perairan kepulauan sesuai dengan ketentuan lintas damai di perairan laut teritorial sebagaimana yang telah dijelaskan dalam pembahasan terdahulu. Tanpa mengadakan diskriminasi formal maupun diskriminasi nyata bagi kapal asing, Negara kepulauan menangguk sementara lintas kapal asing di daerah tertentu di perairan kepulauannya apabila sangat diperlukan untuk melindungi keamanannya.

Lebih lanjut dalam pasal 53 Konvensi ayat 1 suatu Negara Kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan yang cocok untuk digunakan lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus langsung serta secepat mungkin melalui atau diatas perairannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya. Selain alur kepulauan Negara Kepulauan dapat menetapkan skema pemisah lintas untuk keperluan lintas kapal yang aman melalui terusan yang sempit dalam alur laut kepulauan. Kapal-kapal dan pesawat udara yang melintasi alur kepulauan tidak boleh menyimpang lebih 25 mil laut ke dua sisi garis sumbu demikian, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang ke pantai tidak kurang 10 % jarak antara titik-titik terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut. (*Lihat Pasal 53 ayat 5 Konvensi Hukum Laut 1982*).

Untuk kepentingan pelayaran internasional (*kapal-kapal asing*), apabila keadaan menghendaki suatu Negara Kepulauan dapat mengganti alur kepulauan dan skema pemisah yang telah ditentukan, dengan alur laut ataupun skema pemisah yang lain. Apabila suatu Negara Kepulauan tidak menentukan alur laut atau rute penerbangan, hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya di gunakan untuk pelayaran internasional. Setelah diumumkan terlebih dahulu suatu Negara Kepulauan dapat mengganti alur laut atau skema pemisah lalu lintas yang telah ditentukan sebelumnya dengan alur laut atau skema pemisah yang lain. Mengenai kewajiban kapal dan pesawat udara selama melakukan lintas berlaku kewajiban ketentuan mengenai hak lintas damai di laut teritorial, yaitu mematuhi peraturan perundang-undangan Negara Kepulauan dan juga peraturan hukum internasional.

**Dekrit Juanda**, yang dinyatakan melalui Pengumuman Pemerintah 13 Desember 1957 merupakan konsep kewilayahan perairan Indonesia, yang menjadikan wilayah daratan dan wilayah perairan Indonesia merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Yang melatar belakangi dikeluarkannya Pengumuman Pemerintah ini salah satu di antaranya adalah atas dasar pertimbangan, bahwa penetapan batas-batas laut teritorial yang diwarisi dari pemerintah kolonial jaman Hindia Belanda sebagaimana termaktub dalam keselamatan dan keamanan Negara Republik Indonesia. Pasal 1 ayat (1) Ordonantie 1939 tersebut menyatakan, bahwa laut teritorial Indonesia itu lebarnya 3 mil diukur dari

garis pangkal air rendah (*laag waterlijn*) dari pada pulau-pulau yang merupakan bagian dari wilayah daratan dari Indonesia.

Konsekuensi cara pengukuran laut teritorial menurut Ordonantie 1939, yaitu secara teoritis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau, setiap pulaunya mempunyai laut teritorial sendiri-sendiri. Dapat dibayangkan bahwa keadaan itu tidak menjamin keamanan Indonesia dan tidak menunjukkan persatuan Indonesia. Hal yang demikian itu juga menyukarkan pelaksanaan tugas pengawas laut dengan sempurna karena susunan daerah atau pulau-pulau harus diawasi sedemikian sulitnya. Kantong-kantong laut lepas ditengah-tengah diantara pulau-pulau atau diantara wilayah daratan Indonesia tunduk pada rejim hukum laut lepas yang bebas dilayari oleh semua negara.

Dengan dikeluarkannya Pengumuman Pemerintah 13 Desember 1957, cara mengukur laut teritorial Indonesia diukur dari titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar, cara pengukuran yang demikian ini laut lepas sudah tidak ada lagi diantara pulau-pulau karena telah menjadi perairan nusantara. Oleh karena itu Pengumuman Pemerintah ini mempunyai akibat hukum yang penting bagi pelayaran Internasional, karena bagian laut lepas yang tadinya bebas dilayari untuk pelayaran internasional dijadikan bagian laut wilayah dan perairan nusantara, yang berada di bawah kekuasaan hukum Indonesia.

Mengingat posisi geografis Indonesia yang merupakan persilangan antara dua garis yang menghubungkan Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta terletak diantara dua benua, yaitu benua Asia dan Australia, kehadiran kendaraan diatas air (kapal) asing dalam rangka memperpendek jarak pelayarannya merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindari. Karena itu dengan tetap mengutamakan sebagai masyarakat internasional yang menginginkan persahabatan antar bangsa di dunia ini, maka kita tidak begitu saja meniadakan kebebasan berlayar di perairan Indonesia tersebut. Untuk menjamin kepentingan pelayaran internasional ini, maka dalam Pengumuman Pemerintah 13 Desember 1957 tersebut diatas menyatakan: "**Lalu lintas yang damai diperairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing terjamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan kedaulatan dan keselamatan Negara Indonesia. Penentuan laut teritorial yang lebarnya 12 mil yang diukur dari garis-garis yang menghubungkan titik-titik terluar pada pulau-pulau Negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan Undang-**

undang.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah tersebut, bahwa di Perairan Pedalaman Indonesia dan di Laut teritorial Indonesia dijamin adanya hak lintas damai. Peraturan Pemerintah ini kemudian ditingkatkan menjadi Undang-undang, pada tanggal 18 Pebruari 1960 dengan UU No. 4/Prp/1960. Setelah diundangkannya UU No. 4/Prp/1960, terutama oleh petugas-petugas di lapangan (*di laut*) dirasakan perlunya ketegasan kedudukan hak lintas damai ini bagi kapal-kapal asing di perairan Indonesia yang telah dijamin keberadaannya oleh UU No. 4/Prp/1960. Karena itu tanggal 28 Juli 1962 Pemerintah mengeluarkan Pengumuman Pemerintah No. 8 Tahun 1962 tentang Hak Lintas Laut Damai Kendaraan Air Asing.

Dalam pasal 1 Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1962 tersebut menyatakan bahwa, lalu lintas damai bagi kendaraan asing di perairan pedalaman Indonesia (*perairan Nusantara*) yang sebelumnya berlaku UU NO. 4 Tahun 1960 merupakan laut lepas atau laut wilayah Indonesia dijamin keberadaannya untuk kapal asing. Sejalan dengan ketentuan pasal 14 sampai dengan 17 Konvensi Hukum Laut 1958, yang dimaksud dengan lalu lintas damai dalam Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1962 adalah:<sup>9</sup>

1. Pelayaran untuk maksud damai yang melintas laut wilayah dan perairan pedalaman Indonesia dari laut bebas ke suatu pelabuhan Indonesia dan sebaliknya, dan dari laut bebas ke laut bebas; (*Pasal 2 KHL 1982*). Dimana ketentuan pasal 2 Peraturan Pemerintah tersebut, memberikan kejelasan, bahwa pengertian perairan pedalaman adalah sama dengan Perairan Nusantara atau Perairan kepulauan.
2. Selanjutnya dalam Pasal 3 KHL 1982 dinyatakan bahwa, lalu lintas kapal asing dianggap damai selama tidak bertentangan dengan keamanan, ketertiban umum, kepentingan dan/atau tidak mengganggu perdamaian Republik Indonesia. Lalu lintas laut damai kapal asing dianjurkan melalui alur-alur laut yang dicantumkan dalam buku-buku kepanduan bahari yang berlaku dalam dunia pelayaran. Dalam pengertian lintas damai ini tidak termasuk membuang sauh dan/atau mondar-mandir tanpa alasan yang sah di perairan Indonesia. Untuk menjamin kedaulatan dan keselamatan Negara, Pemerintah Indonesia

9. W., Koers, Albert, *Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 1994, hal. 92.

dapat melarang untuk sementara waktu lalu lintas damai kendaraan air asing di bagian-bagian tertentu dari perairan Indonesia.

Selain ketentuan tentang lintas damai yang bersifat umum sebagaimana yang dijelaskan tersebut diatas, PP No. 8 Tahun 1962, juga memuat ketentuan-ketentuan yang mengatur lintas damai untuk kapal-kapal yang berjenis khusus, yakni kapal penelitian, kapal nelayan dan kapal-kapal perang dan kapal pemerintah bukan niaga. Untuk penelitian ilmiah kelautan yang dilakukan oleh kapal asing di perairan Indonesia memerlukan ijin dari Pemerintah Indonesia. Sedangkan untuk kapal perang asing yang hendak melakukan lintas damai di perairan Indonesia harus terlebih dahulu memberitahukannya kepada Menteri/KSAL.

Berikut adalah peraturan perundang-undangan nasional yang dapat diterapkan dalam menjaga kedaulatan Negara Kepulauan Indonesia terhadap kapal-kapal asing yang masuk tanpa izin, yaitu:<sup>10</sup>

1. Tidak diterimanya konsepsi Negara Kepulauan dalam Konferensi Hukum Laut PBB I pada tahun 1958, Indonesia telah mengambil tindakan sepihak sebagai Negara Kedaulatan (*Negara Nusantara*) dengan mengumumkan Undang-Undang No. 4/Prp/1960 dan Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1962 tentang Hak Lintas Damai Kendaraan Air Asing. Sejalan dengan perkembangan Hukum Laut Internasional yaitu dengan diterimanya konsepsi Negara Kepulauan dalam Konperensi Hukum Laut PBB III, maka pengaturan Negara Kepulauan mendapat pengaturan dalam Konvensi Hukum Laut 1982 BAB IV pasal 46 sampai dengan pasal 54. Dengan demikian konsepsi Negara Kepulauan (*Negara Nusantara*) telah mendapat pengakuan secara Internasional.
2. Konvensi Hukum Laut 1982 ini telah diratifikasi Indonesia dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 1985. Untuk menyesuaikan pengaturan mengenai Negara Kepulauan dengan KHL 1982, Indonesia telah mencabut Undang-Undang No. 4/Prp/1960 dan menggantinya dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
3. Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, yaitu diaturnya lintas damai kapal asing yang bertenaga nuklir dan juga kapal-kapal yang mengangkut bahan-bahan

10. *Ibid.*

yang berbahaya atau beracun. Lain dari pada itu diatur lebih lengkap pengaturan mengenai lintas alur laut kepulauan, dan skema pemisah lalu lintas. Dapat dijelaskan pemberian lintas damai atau lintas alur kepulauan dalam UU No. 4/Prp/1960 hanya merupakan kelonggaran yang diberikan Pemerintah Indonesia kepada kapal-kapal asing untuk mengurangi tantangan dari masyarakat untuk pengguna laut. Sedangkan dalam UU No. 16 Tahun 1996 hak lintas damai atau hal lintas alur Kepulauan merupakan ketentuan KHL 1982 yang di implementasikan dalam pasal 18 dan 17 UU No. 9 Tahun 1996. Dalam UU No. 6 Tahun 1996 diperjelas mengenai pengertian wilayah Perairan Indonesia, yaitu terdiri dari laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan dan perairan pedalaman (Pasal 3 ayat 1).

#### BAB IV PENUTUP

##### A. Kesimpulan.

1. Telaah normatif Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 tentang masuknya kapal asing melintas secara damai ke teritorial negara kepulauan bahwa harus memiliki mematuhi hal-hal yang sudah diperjanjikan untuk pelayaran internasional yaitu:
  - a. Lintasan oleh kapal asing dianggap sebagai lintas damai selama tidak melakukan kegiatan-kegiatan yang mengganggu kedaulatan Negara Kepulauan;
  - b. Negara Kepulauan mempunyai wewenang terbatas untuk mengatur lintas damai;
  - c. Negara Kepulauan mempunyai hak untuk mencegah lintasan yang tidak damai;
  - d. Tidak ada penangguhan terhadap pelaksanaan hak lintas damai pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional;
  - e. Kapal selam harus berlayar dipermukaan air;
  - f. Negara pantai dan Negara Kepulauan dapat meminta kapal perang untuk meniggalkan selat apabila terbukti melakukan pelanggaran, meskipun telah diberi peringatan.

2. Untuk Penegakan Hukum Nasional dan Internasional terhadap kapal asing yang menggunakan alur laut. Lintas damai negara kepulauan meratifikasi konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982. Selain itu negara kepulauan dapat mengeluarkan peraturan perundang-undangan negaranya sendiri lintas damai tersebut.

##### B. Saran.

Sebagai subjek hukum internasional, maka setiap negara kepulauan harus mematuhi hak Lintas damai bagi kapal-kapal asing yang akan memasuki wilayahnya, namun kapal asing juga harus mematuhi hukum nasional di kepulauan tersebut. Hukum Internasional harus dipatuhi oleh setiap subjek hukum internasional agar tercipta kedamaian dunia.

##### DAFTAR PUSTAKA.

- Djalal Hasjim**, *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*, Binacipta, Bandung, 1978.
- Hartono Dimiyati**, *Yurisdiksi Nasional Indonesia Sebagai Negara Nusantara*, Bina cipta, Bandung, 1983.
- Istanto, Sugeng**, *Hukum Internasional*, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta, 2010.
- Manuputy et al.**, *Hukum Internasional*, Rajawali Press, Jakarta, 2008.
- Mochtar Kusumaaatmadja**, *Hukum Laut Internasional*, Binacipta, Bandung, 1978.
- Sefriani**, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011.
- Starke, J.G.**, *Pengantar Hukum Internasional*, Terjemahan **Bambang Iriana Djajaatmadja**, *Intrroduction to International Law*, Sinar Grafika, Jakarta, 2014.
- W., Koers, Albert**, *Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 1994.
- W., Koers, Albert**, *Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut*, Gajah Mada University, Press, Yogyakarta, 1994.