

BAB IV

PENGATURAN HAK LINTAS DAMAI MENURUT KONVENSI HUKUM LAUT 1982 DAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN INDONESIA

A. Hak Lintas Damai Menurut Konvensi Hukum Laut 1982

1. Pengertian Hak Lintas Damai

Dalam ketentuan yang berlaku umum untuk semua kapal, terlebih dahulu dikemukakan mengenai penegasan adanya hak bagi kapal asing untuk melakukan hak lintas damai di laut territorial suatu negara.

Sebagaimana disebutkan dalam pasal 17 yang berbunyi sebagai berikut :
: "*Subject to this convention, ships of all states, whether coastal or land-locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea*".¹² Pasal ini menegaskan adanya hak bagi kapal-kapal asing untuk melintasi laut wilayah dengan catatan harus memperhatikan ketentuan-ketentuan konvensi ini.

Adapun mengenai pengertian dari lintas damai ini Konvensi Hukum Laut 1982 mengaturnya dalam dua pasal, yaitu dalam pasal 18 untuk pengertian "*passage*"-nya itu sendiri dan dalam pasal 19 untuk pengertian "*innocent passage*"-nya.

Pasal 18 Konvensi Hukum Laut 1982 yang mengatur tentang pengertian "*lintas (passage)*" yang terlepas dari pernyataan damai atau tidaknya *passage* itu berbunyi sebagai berikut :

1. *Passage means navigation through the territorial sea for the purpose of :*

¹²Lihat Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982.

- a. *Traversing that sea without entering internal waters of calling at roadstead or port facility outside internal waters; or*
 - b. *Proceeding to or from internal waters or a call at such roadstead or port facility.*
1. *Passage shall be continuous and expeditious. However, passage includes stopping and anchoring, but only in so far as the same are ended necessary by force majeure or distress or for the purpose by rendering assistance to person, ships or aircraft in danger or distress.*¹³

Dengan memperhatikan pasal 18 tersebut, maka yang dimaksud dengan lintas (*passage*) adalah pelayaran melalui laut territorial dengan tujuan hanya untuk melintasi tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat bongkar muat barang di laut (*roadstead*) atau pelabuhan yang berada di luar perairan pedalaman, atau dalam rangka menuju ke perairan pedalaman atau singgah di *roadstead* atau pelabuhan dan sebaliknya dan ditegaskan bahwa lintas itu harus dilakukan dengan terus-menerus dan cepat.

Jadi tidak termasuk berhenti atau buang sauh, kecuali apabila berhenti atau buang sauh itu terjadi karena bencana atau *force majeure* atau untuk maksud pemberian pertolongan kepada orang kapal, kapal atau pesawat terbang yang berada dalam keadaan bahaya atau mendapat bencana.

Dengan demikian maka pengertian (lintas) atau (*passage*), itu untuk dapat dihubungkan dengan kata (*innocent*).

¹³Lihat juga Pasal 18 Konvensi Hukum Laut 1982.

Menurut pasal 18 Konvensi Hukum Laut 1982 harus dilakukan dengan cepat dan terus-menerus, kecuali karena keadaan darurat atau karena kecelakaan atau demi pertolongan kepada orang kapal atau pesawat udara yang mendapat kecelakaan di laut.

Dengan demikian kapal asing yang melakukan pelayaran di laut territorial yang tidak memenuhi persyaratan dalam pasal 18 itu, misalnya berhenti atau buang sauh bukan karena alasan tersebut di atas, tidak dapat dikatakan melakukan lintas, dan karenanya tidak mempunyai hak lintas damai seperti yang dimaksud oleh pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982.

Mengenai pengertian *innocent* (damainya) itu sendiri Konvensi Hukum Laut 1982 mengaturnya dalam pasal yang terpisah dari pasal yang memuat pengertian (lintas)-nya itu sendiri.

Menurut O'Connel, "tujuan pendefinisian (lintas) yang terpisah dari (damai)-nya itu sendiri adalah untuk memberikan kekuasaan kepada negara pantai untuk mengusir kapal yang tuidak dalam keadaan lintas, misalnya bersandar atau membuang sauh yang bertentangan dengan navigasi biasa."¹⁴

Pasal 19 memuat pengetian khusus kata (*innocent*) dari (*innocent passage*) itu dimulai dengan ketentuan yang termuat dalam ayat 1 dengan bunyi sebagai berikut : "*Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal state. Such passage shall take place in conformity with this convention and with other rules of international law*".¹⁵

¹⁴ D. P. O'Connel, 1982, *The International Law of the Sea*, Clarendomn Press, Oxford, hlm 265-267.

¹⁵ Lihat Pasal 19 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982.

Akan tetapi pasal 19 ayat 2 dari Konvensi Hukum Laut 1982 memberikan perincian lebih lanjut tentang kegiatan-kegiatan atau perbuatan-perbuatan yang menyebabkan lintas kapal-kapal itu tidak bersifat damai (*non innocent*) atau kegiatan-kegiatan yang dianggap "*prejudicial to the peace, good order and or the security of the coastal state*".

Dalam pasal 19 ayat 2 itu disebutkan 12 macam kegiatan yang dikategorikan sebagai perbuatan tidak bersifat damai yang dilakukan, sehingga lintas itu tidak lagi disebutkan (lintas damai) yakni :

- “1. Sesuatu ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara pantai, atau tindakan yang melanggar prinsip hukum internasional yang tercantum dalam piagam PBB.
2. Kegiatan latihan dengan menggunakan berbagai senjata.
3. Perbutan yang ditujukan untuk mengumpulkan informasi yang dapat mengganggu pertahanan dan keamanan dari negara pantai.
4. Kegiatan propaganda yang ditujukan untuk mengganggu pertahanan dan keamanan negara pantai.
5. Peluncuran atau pendaratan atau menerbangkan pesawat terbang diatas kapal.
6. Peluncuran atau pendaratan atau pengambilan peralatan militer di atas kapal.
7. Memuat atau membongkar sesuatu barang dagangan (*commodity*), mata uang atau orang (penumpang) yang bertentangan dengan hukum dan peraturan perundangan negara pantai di bidang fiscal, bea cukai, imigrasi dan sanitasi.
8. Tindakan yang sengaja menyebabkan pencemaran serius yang bertentangan dengan konvensi ini.
9. Kegiatan penangkapan ikan.
10. Melakukan kegiatan penelitian dan survey.
11. Perbuatan yang ditujukan untuk mengganggu system komunikasi atau fasilitas lainnya atau instalasi-instalasi dari negara pantai.
12. Suatu kegiatan lain yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.”¹⁶

Dengan memperhatikan pasal 19 ayat 2 tersebut, maka pengertian *innocent passage* sebagaimana termuat dalam pasal 19 ayat 1 Konvensi Hukum Laut 1982 itu telah memiliki batas-batasannya. Dengan demikian maka pengertian

¹⁶ Atia Mishaq Mahiddin, 1992, *Status Hukum Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas*

lintas damai itu lebih bersifat obyektif, tidak lagi dianggap menguntungkan negara pantai saja.

Meskipun demikian, masih juga terdapat pendapat yang menyatakan bahwa definisi dari *innocent passage* itu banyak memberikan keleluasaan kepada negara pantai untuk menafsirkan *prejudicial* secara subyektif.

Karena masih terdapat rumusan kegiatan yang tidak bersifat damai, maka hal itu dapat ditafsirkan secara luas. Misalnya ketentuan pasal 19 ayat 2 (a) yang berhubungan dengan “tindakan yang melanggar prinsip-prinsip hukum internasional dan pasal 19 ayat 2 (i) yang berhubungan dengan kalimat “*any other activity not having a direct bearing on passage*”. Keduanya dipandang dapat memberikan kebijaksanaan yang lebih luas kepada negara pantai untuk menentukan tindakan itu sebagai *non-innocent*.

Di samping ketentuan-ketentuan yang termuat dalam pasal 18 dan 19, konvensi 1982 juga mengatur tentang tambahan persyaratan lintas damai khusus untuk kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya. Pasal 20 menyatakan bahwa kapal selam dan kendaraan bawah air (*underwater vehicles*) lainnya diharuskan untuk berlayar di atas permukaan air dan harus menunjukkan benderanya.

2. Hak-hak dan Kewajiban-kewajiban Negara Pantai

Baik dalam ketentuan yang berlaku umum untuk semua kapal atau ketentuan-ketentuan-ketentuan yang berlaku untuk jenis-jenis kapal tertentu selalu terdapat ketentuan yang memberikan hak atau wewenang tertentu baik kepada negara pantai maupun kepada kapal-kapal yang melakukan hak lintas damai, demikian juga dengan kewajiban yang dibebankan kepada kedua belah pihak baik

yang secara tegas termuat dalam satu pasal tersendiri maupun yang tersimpul dalam beberapa pasal yang terpisah-pisah yang memuat ketentuan-ketentuan yang mengatur masalah tertentu dari hak lintas damai itu.

Adapun hak-hak dan wewenang Negara pantai itu di antaranya :

1. Wewenang untuk membuat peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan hak lintas damai. Hal ini diatur dalam pasal 21 ayat 1, yang menyatakan bahwa negara pantai dapat (berwenang) mengeluarkan peraturan perundang-undangan yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan konvensi ini dan ketentuan-ketentuan hukum internasional lainnya, yang berhubungan dengan lintas damai melalui laut territorial, mengenai :
 - a. Keselamatan pelayaran dan peraturan lalu lintas maritime
 - b. Perlindungan alat bantu navigasi dan fasilitas lain atau instalasi
 - c. Perlindungan kabel-kabel dan pipa
 - d. Pelestarian sumber kekayaan hayati laut
 - e. Pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang perikanan negara pantai
 - f. Pelestarian lingkungan negara pantai dan pencegahan, pengurangan dan pengawasan pencemaran lingkungan laut
 - g. Penelitian ilmiah kelautan dan survey hidrografi
 - h. Pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang
- Spesial hak untuk imigrasi dan sanitasi negara pantai

2. Wewenang negara pantai yang berhubungan dengan penentuan (alur-alur laut dan skema pemisah) lalu lintas yang harus dilalui oleh kapal-kapal asing yang melakukan hak lintas damai dan wewenang untuk mengharuskan kapal tanker dan kapal yang bertenaga nuklir dan zat-zat berbahaya lainnya untuk menggunakan alur-alur laut tersebut dalam lintasannya. Ketentuan ini termuat dalam pasal 22 ayat 1 dan 2 yang lengkapnya berbunyi sebagai berikut :

- a. *The coastal state may, where necessary having regard to the safety of navigation, required foreign ships exercising the right of innocent passage through its territorial sea to use such sea lanes and traffic separation schemes as it may designate or prescribe for the regulation of the passage of ships.*
- b. *In particular, tankers, nuclear powered ships and ships carrying nuclear or other inherently dangerous or noxious substances or materials may be required to use such sea lanes.¹⁷*

Selanjutnya ayat 3 dari pasal ini menyebutkan bahwa dalam menentukan alur-alur laut dan skema pemisah yang sesuai dengan pasal ini, negara pantai harus memperhatikan :

- a. Rekomendasi organisasi internasional yang kompeten
- b. Alur (*channel*) yang biasa dipergunakan untuk pelayaran internasional
- c. Karakter khusus dari kapal-kapal tertentu dan alur-alur tersebut
- d. Kepadatan lalu lintas

¹⁷ Lihat Pasal 22 ayat (1) dan (2) Konvensi Hukum Laut 1982

3. Hak-hak perlindungan negara pantai yang diatur dalam Pasal 25 Ayat 1, 2 dan 3, meliputi :

- a. Hak negara pantai mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah lintasan yang bersifat damai.
- b. Hak negara pantai mengambil langkah-langkah untuk mencegah pelanggaran-pelanggaran oleh kapal-kapal asing terhadap syarat diperkenalkannya kapal-kapal itu memasuki perairan pedalaman atau singgah di pelabuhan negara pantai di luar perairan pedalaman.
- c. Hak negara pantai untuk melakukan penundaan sementara lintas damai kapal-kapal asing di tempat-tempat tertentu di laut territorialnya, apabila penundaan itu diperlukan untuk melindungi keamanannya, termasuk latihan bersenjata. Penundaan itu diterapkan tanpa diskriminasi dan hanya akan berlaku setelah diumumkan secara wajar.

4. Wewenang negara pantai yang berhubungan dengan hak lintas damai bagi kapal perang, yaitu wewenang untuk meminta kapal perang untuk meninggalkan laut territorial karena tidak mentaati peraturan perundang-undangan negara pantai mengenai lintas melalui laut territorialnya dan tidak mengindahkan keharusan untuk mentaatinya. Di samping hal-hal tersenut masih ada lagi hak negara pantai untuk meminta pertanggungjawaban internasional kepada negara bendera kapal, yang berhubungan dengan kerusakan dan kerugian yang ditimbulkan oleh kapal perang atau kapal pemerintah yang

1. ... untuk tujuan-tujuan komersial yang tidak mengindahkan ketentuan

hukum yang berlaku mengenai lintasan di laut territorial atau ketentuan-ketentuan hukum internasional lainnya.

Dalam memperhatikan adanya hak-hak dan wewenang dari negara pantai dalam pengaturan dan pengawasan serta pelaksanaan dari peraturan dalam berbagai bidang yang berhubungan dengan hak lintas damai kapal asing di laut territorialnya, maka sebagai imbalan dari hak-hak dan wewenang itu, konvensi hukum laut 1982 ini juga meletakkan beberapa kewajiban kepada negara pantai, untuk tidak melakukan sesuatu yang ditentukan oleh konvensi ini.

Pengaturan dan kewajiban-kewajiban itu ada yang secara tegas disebut dalam pasal tersendiri, ada pula yang merupakan bagian dari suatu ketentuan yang termuat dalam pasal tertentu.

Kewajiban negara pantai yang secara tegas disebutkan dalam pasal khusus dari Konvensi Hukum Laut 1982 ini adalah kewajiban yang termuat dalam Pasal 24 ayat 1 dan 2.

Ayat 1 dari pasal 24 itu menyatakan bahwa, “negara pantai berkewajiban untuk tidak menghalang-halangi (*shall not hamper*) lintas damai kapal-kapal asing melalui laut territorial kecuali sesuai dengan konvensi ini.”¹⁸

Secara khusus, dalam penerapan konvensi ini atau pelaksanaan hukum dan penerapan konvensi ini, atau pelaksanaan hukum dan peraturan-peraturan yang dikemukakan sesuai dengan konvensi ini, negara pantai berkewajiban untuk

- a. Menetapkan persyaratan pada kapal-kapal yang mempunyai akibat praktis penolakan atau peniadaan hak lintas damai
- b. Melakukan deskriminasi terhadap kapal dari sesuatu negara dalam bentuk dan keadaan apapun atau terhadap kapal yang membawa muatan ke dan dari atau nama sesuatu negara.

Ayat 2 menyatakan bahwa, “negara pantai harus mengumumkan secara wajar adanya bahaya bagi pelayaran yang diketahuinya berada di laut territorialnya.”

Adapun kewajiban-kewajiban yang tidak secara tegas diatur dalam pasal tersendiri, melainkan berupa persyaratan dari wewenang yang dimilikinya, misalnya adalah kewajiban negara pantai untuk mengumumkan secara wajar undang-undang dan peraturan yang dikeluarkannya.

Kewajiban untuk menunjukkan dengan jelas adanya *sea lanes* dan skema pemisah lalu lintas dalam peta yang diumumkan dengan wajar.

Kewajiban untuk tidak melaksanakan yurisdiksi kriminal terhadap kapal yang melintasi laut territorialnya, kecuali dalam hal-hal tertentu yang disebutkan dalam pasal 27 konvensi itu, demikian juga keharusan untuk tidak memberhentikan kapal yang sedang melewati laut territorialnya guna melaksanakan yurisdiksi sipil yang berhubungan dengan orang yang berada (beranda) di laut territorial atau melewati laut territorial setelah kapal itu keluar

3. Hak dan Kewajiban Kapal-kapal Asing dalam Hak Lintas Damai

Dalam Konvensi Hukum Laut 1982 ini, selain rumusan yang termuat dalam pasal 17 sebagaimana telah diuraikan di atas, tidak terdapat lagi rumusan yang memuat tentang hak-hak kapal asing yang melakukan hak lintas damai itu.

Dalam pasal itu dinyatakan bahwa dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan Konvensi ini, kapal-kapal semua negara, baik negara pantai negara tidak berpantai (*land-locked*) mempunyai hak lintas damai melalui laut territorial (*subject to this convention, ship of all states, whether coastal or land-locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea*).

Walaupun rumusan pasal tersebut sangat singkat dan umum rumusan itu mengandung arti yang sangat luas. Karena dengan rumusan yang singkat itu telah menyebabkan adanya pembebanan terhadap kedaulatan negara pantai atas laut territorialnya, perairan pedalaman tertentu (Pasal 8 ayat 2), selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional (Pasal 45), dan perairan negara kepulauan (Pasal 52) oleh adanya hak lintas damai tersebut bagi semua jenis kapal dari berbagai negara.

Adapun mengenai kewajiban kapal-kapal yang melakukan hak lintas damai sebagai imbalan dari haknya itu, konvensi juga tidak mengatur secara terperinci, bahkan hanya termuat dalam satu ayat yang memuat ketentuan tentang hak negara pantai untuk menetapkan peraturan perundang-undangan yang

berkaitan dengan hak lintas damai kapal asing di perairan territorialnya

Diatur dalam pasal 21 ayat 4 yang lengkapnya berbunyi sebagai berikut:
:“*foreign ships exercising the right of innocent passage through the territorial sea shall comply with all such laws and regulations and all generally accepted international regulations relating the prevention of collisions at sea*”

Dari ayat 4 Pasal 21 tersebut, kapal-kapal asing yang melakukan hak lintas damai diwajibkan untuk mematuhi peraturan perundang-undangan yang dikeluarkan negara pantai mengenai lintas damai yang meliputi tidak kurang dari delapan bidang yang menyangkut segala aspek yang berhubungan dengan kegiatan manusia dan perlindungannya.

Di samping kewajiban-keawajiban yang bersifat umum untuk mentaati segala peraturan perundang-undangan negara pantai terdapat suatu kewajiban dari kapal tanker dan kapal-kapal yang bertenaga nuklir atau yang bermuatan nuklir dan zat-zat yang lainnya yang berbahaya untuk berlayar, dalam lintas damainya, melalui *sea lines* dan skema pisah yang telah ditentukan oleh negara pantai.

Kewajiban khusus lainnya yang berlakum untuk jenis kapal yang bertenaga nuklir dan yang bermuatan nuklir dan zat-zat yang berbahaya lainnya adalah untuk membawa serta dokumen-dokumen dan mematuhi persyaratan tentang langkah-langkah pendahuluan sebelum melalui alur-alur laut di laut territorial yang diadakan khusus untuk jenis kapal itu berdasarkan persetujuan

4. Hakikat Hak Lintas Alur-Alur Laut dan Ketentuannya

Hak lintas alur-alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*) yang merukaan hak lintas kapal-kapal asing melalui alur-alur laut dan lintas terbang di atas alur-alur perairan yang berada di bawah keadulatan sesuatu negara merupakan hak lintas yang sama sekali baru.

Hak ini lahir bersama dengan diterimanya prinsip negara kepulauan dalam Konvensi Hukum Laut 1982, bahkan tidak bisa dipisahkan dari prinsip negara kepulauan itu sendiri karena merupakan sub system dari system negara kepulauan itu.

Pada hakikatnya hak lintas alur-alur laut kepulauan itu merupakan hasil kompromi dari tuntutan negara-negara pendukung prinsip negara kepulauan yang menghendaki diakuinya prinsip negara kepulauan dalam mana negara memiliki kedaulatan atas perairannya, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya, dengan tuntutan dari negara-negara maritime besar, seperti amerika serikat, uni soviet dan inggris yang menghendaki tetap diakuinya kebebasan berlayar melalui perairan kepulauan dan kebebasan penerbangan di atas perairan tersebut, untuk kapal-kapal perang dan armada dagangnya.

Pada mulanya negara-negara kepulauan hanya memberikan hak lintas damai sebagai imbalan dari tuntutannya, akan tetapi negara-negara maritime

.....

Menurut Hasjim Djalal, "walaupun negara-negara kepulauan, dalam siding Caracas, bersedia mengakui *innocent passage* melalui *sea lanes* sebagai hak pelayaran internasional, negara maritime yang bertitik tolak dari kebebasan berlayar, belum merasa puas dan menghendaki dalam *sea lanes* tersebut diperlukan kebebasan berlayar seperti di laut lepas."¹⁹

Ketentuan ini tegas menyebutkan wewenang penentuan *sea lanes* dan air route itu adalah hak dari negara kepulauan sebagai negara yang berdaulat atas perairan dan ruang udara di atasnya sebagaimana ditentukan dalam Pasal 49 Konvensi Hukum Laut 1982 itu.

Hal ini sangat menguntungkan negara kepulauan, Karena dengan demikian negara kepulauan yang bersangkutan akan mempunyai keleluasaan untuk menentukan bagian mana dari wilayah perairannya yang dapat dilewati kapal-kapal dan pesawat udara yang melakukan lintas pelayaran dan penerbangannya.

Hal ini penting dalam memelihara kepentingan nasional baik yang menyangkut keamanan maupun sumber kekayaan alamnya yang penting bagi kehidupan ekonomi atau kesejahteraan bangsa-bangsanya, termasuk perlindungan lingkungan lautnya.

Memang tidak ada bantahan dari negara-negara maritime terhadap wewenang negara kepulauan untuk menentukan *sea lanes* tersebut, namun negara-negara maritime menghendaki agar *sea lanes* tersebut mencakup semua jalur pelayaran yang biasa dipakai bagi pelayaran internasional, yang berarti

¹⁹ Hasjim Djalal, 1970, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Binacinta, Bandung, hlm.

menonjolkan keinginan mereka untuk menganggap *sea lanes* itu sebagai selat. negara-negara kepulauan berusaha mempertahankan wewenang mutlak dalam menentukan *sea lanes* tersebut di samping dapat menjamin pelayaran internasional yang secepat dan seaman mungkin.

5. Prinsip Negara Kepulauan

Dari sejarah perkembangan hukum laut internasional, dikenal adanya dua kepentingan yang selalu berhadapan. Di satu pihak, kepentingan negara-negara pantai atau negara yang berbatasan dengan laut yang berada di sekitar pantainya untuk menguasai dan memanfaatkan laut bagi kesejahteraan bangsanya dan keamanan negaranya, dan di pihak lain, kepentingan negara-negara maritime yang menghendaki kebebasan di laut seluas-luasnya, baik untuk kepentingan armada perdagangannya maupun untuk kelancaran lalu lintas kapal perangnya. Hukum laut ini memuat ketentuan-ketentuan yang bertujuan mengatur keseimbangan antara kedua kepentingan tersebut.²⁰

(1) Konsepsi Kepulauan Sebelum Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958.

Menurut Atje Misbach Muhjiddin bahwa, "kesudahan dari pertentangan antara doktrin *mare liberum* dan *mare clausum* ialah tercapai kompromi yang berisikan pengakuan kekuasaan negara pantai atas jalur laut yang berbatasan dengan pantainya sejauh dapat dikuasai dari darat."²¹

Di luar itu laut adalah bebas untuk semua orang. Akan tetapi kemudian dipermasalahkan berapa sebenarnya lebar laut yang menjadi wilayah negara pantai tersebut atau berapa lebar laut territorial suatu negara itu.

²⁰ Atje Misbach Muhjiddin, *Op, cit*, hlm 64.

²¹ Atje Misbach Muhjiddin, *Op, cit*, hlm 65.

Menurut Hasjim Djalal bahwa, "masalah lebar laut territorial ini sejak awal kelahirannya sampai konferensi PBB I dan II di Jenewa tahun 1958 dan 1960 tetap tidak terjawab dengan tuntas, karena terdapat sejumlah negara yang tetap menghendaki lebih dari 3 mil, seperti yang waktu konferensi kodifikasi Hukum Internasional tahun 1930 di Den Haag."²²

Masalah lain yang tidak kurang peliknya adalah masalah yang berhubungan dengan kedudukan dan pengukuran lebar laut territorial daripada gugusan pulau-pulau, baik pulau-pulau yang letaknya jauh dari daratan suatu negara.

Pembahasan masalah penentuan lebar laut territorial bagi gugusan pulau atau kepulauan telah mulai dilakukan dalam pertemuan ilmiah dan konferensi-konferensi dari lembaga-lembaga hukum internasional non-pemerintah sebelum diadakan Konferensi Kodifikasi Hukum Internasional tahun 1930 di Den Haag.

Lembaga-lembaga Hukum Internasional itu adalah Institut Hukum Internasional (*L'institut de Droit International*), Perhimpunan Hukum Internasional (*International Law Association*), Institut Hukum Internasional Amerika (*American Institute of International Law*) dan Harvard Research untuk

Menurut Dubner memuat rumusan, bahwa "*Where there are archipelagoes the island: there of shall be considered a whole and the extent of the territorial waters shall be measured from the island situated most distant from the center of the archipelagoes.*"²³

Dalam rumusan di atas telah ada indikasi bahwa gugusan pulau atau *archipelago* harus dipandang sebagai satu kesatuan dan pengukurannya menggunakan pulau-pulau terjauh dari pusat *archipelago* sebagai garis pangkal. Akan tetapi tidak dijelaskan berapa jarak antara masing-masing pulau untuk bias dianggap sebagai *archipelago*.

Rumusan itu sama dengan rumusan dari Institut Hukum Internasional Amerika, yang tidak menyebutkan jarak maksimum antara masing-masing pulau.

*"In case of archipelago, ... it shall be considered as forming a unit the extent of the territorial sea ... shall be measured from the island fatherst from the center of the archipelago."*²⁴

Pada tahun 1927 Institut Hukum Internasional juga telah membahas dan merumuskan masalah ini yang pada prinsipnya sama, yaitu bahwa gugusan pulau yang dimiliki oleh suatu negara dapat dianggap sebagai satu kesatuan, akan tetapi di samping itu jarak antara masing-masing pulau tidak boleh melebihi dua kali lebar

*"Where a group of island belongs to one coastal state and where the island of the periphery of the group are not further apart from each other than double the breadth of the marginal sea, this group shall be considered as a whole and the extent of the marginal sea shall be measured from a line drawn between outermost part of the island."*²⁵

Institut Hukum Internasional ini pada tahun 1928 telah mengajukan resolusi tentang penggolongan gugusan pulau-pulau ke dalam yang dinamakan *archipelago* dan *group of island*. Menurut resolusi itu *archipelago* adalah kumpulan pulau yang berdekatan dengan pantai suatu negara (*continental coast*), sedang *group of island*, yang disyaratkan oleh resolusi itu jarak antara masing-masing pulau-pulainya tidak melebihi dua kali lebar laut territorial.²⁶

Demikianlah lembaga-lembaga hukum internasional itu telah mencoba merumuskan masalah-masalah kepulauan baik yang masuk dalam suatu unit (kesatuan) kepulauan terhadap mana dapat dilakukan pengukuran lebar laut territorialnya dari suatu garis lurus yang menghubungkan titik terluar dari pulau-pulau-pulau itu.

Lembaga non-pemerintah lainnya adalah *Harvard Research International Law*, pada tahun 1929 telah menyampaikan rancangan Konvensi mengenai Laut Territorial, akan tetapi tanpa memuat gugusan kepulauan (*archipelagos*), walaupun menyinggung mengenai apa yang disebut *isolated island*, dengan mengatakan bahwa laut territorialnya adalah diukur keluar tiga mil sebagaimana halnya lebar laut territorial pulau utama (*mainland*).

²⁵ D. P. O'Connell, 1971, "Mid-Ocean Archipelagos in International Law", *British Yearbook of*

Jadi keempat lembaga non-pemerintah tersebut ternyata berbeda-beda perumusan dan pendapatnya mengenai masalah gugusan pulau atau kepulauan. Baik untuk kelompok *coastal archipelago* maupun untuk *mid ocean archipelago* ada yang mensyaratkan jarak tertentu antara pulau dengan pulau lainnya agar bisa dianggap sebagai satu kesatuan dan sebagaimana halnya dengan Konferensi Kodifikasi Hukum Internasional yang disponsori oleh Liga Bangsa-Bangsa pada tahun 1920 di Den Haag, tidak berhasil merumuskan pasal khusus mengenai *archipelagos* tersebut.

Dalam komentarnya terhadap rancangan itu Evensen mengatakan bahwa, " ... *No different should be established for group of island or archiplegos except if the outer fringe of islands is sufficiently close to form one complete belt of marginal sea.*"²⁷

Beberapa negara menolak gagasan bahwa *archipelago* harus dipandang sebagai satu kesatuan. Menurut mereka tiap-tiap pulau harus memiliki perairan territorialnya sendiri. Sedang yang lain berpendapat bahwa suatu jalur wilayah perairan dapat ditarik sekeliling *archipelago*, dengan syarat bahwa pulau-pulau kecil lainnya tidak terpisah lebih jauh dari maksimum jarak tertentu. Ada juga negara-negara yang berpendapat bahwa *archiplego* harus dipandang sebagai satu keseluruhan di mana kekhususan geografisnya harus diberi perhatian sedemikian rupa.

²⁷ Jens Evensen, 1958, "Certain Legal Aspect Concerning the Delimitation of the Territorial Waters of the Islands," *Transactions Document No. 15* (UN Conference on the Law of the Sea, hlm 10

Demikian pula halnya dengan persoalan status perairan yang tercakup dalam *archipelago*, ada yang berpendapat harus dipandang sebagai perairan dalam gugusan pulau-pulau itu tetap berstatus perairan territorial.

Konferensi Kodifikasi tahun 1930 ini gagal memecahkan masalah *archipelago* dan masalah perairan yang berada di dalamnya. Walaupun demikian, kita dapat memahami bahwa sebenarnya masalah *archipelago* dan status perairan demikian juga masalah garis pangkalnya telah lama menjadi perhatian kalangan hukum internasional baik melalui lembaga non-pemerintah maupun melalui Liga Bangsa-Bangsa yang merupakan organisasi resmi yang mewakili negara-negara.²⁸

Sebagaimana dikemukakan oleh Hasjim Djalal bahwa, “masalah *archipelago* ini muncul kembali dalam persiapan Konferensi Hukum Laut Internasional yang pertama oleh PBB, yang dilakukan oleh Komisi Hukum Internasional (*International Law Commission*) ILC pada tahun 1952.”²⁹

International Law Commission membedakan antara *group of island or archipelago* dari *island situated along the coast*, dan menyarankan agar gugusan pulau-pulau yang jarak antara pulau-pulaunya lebih dari 10 mil dianggap sebagai *archipelago*, tetapi kedudukan air yang terletak di sebelah dalam dari garis-garis pangkalnya dianggap sebagai perairan pedalaman, bukan sebagai laut territorial.

Akan tetapi dalam tahun 1954 ILC menyarankan agar *archipelago* sekurang-kurangnya harus terdiri dari 3 pulau yang jarak antara masing-masing pulau tidak lebih dari 5 mil, dengan pengecualian satu buah dengan jarak 10 mil diperkenankan, untuk menutup apa yang dinamakan *ficitious bay*, yaitu apabila

Perairan di sebelah dalam garis pangkal tersebut dianggap sebagai perairan pedalaman. Dalam tahun 1955, *Special Reporter ILC* menyetujui suatu kekecualian 35 mil bagi sebuah garis dasar pangkal, sekalipun jarak 5 mil antara pulau tetap dipertahankan.³⁰

(2) Konsepsi Negara Kepulauan Dalam Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958 dan 1960

a) Proses Konferensi

Konferensi Hukum Laut yang dibuka pada tanggal 24 Februari 1958, di Jenewa adalah usaha ke-2 dari masyarakat bangsa-bangsa untuk mengkodifikasi Hukum Internasional mengenai lautan.

Usaha yang pertama adalah konferensi kodifikasi yang diadakan di bawah naungan LBB di Den Haag tahun 1930 di mana Hukum Laut merupakan salah satu daripada acara yang diusahakan kodifikasinya.

Akan tetapi, usaha LBB gagal, terutama disebabkan tidak adanya persesuaian faham mengenai lebar laut territorial. Demikian juga dengan masalah *archipelago*, konferensi belum menyetujui pendapat dari Panitia Persiapan Konferensi.

Namun demikian, yang jelas adalah bahwa masalah *archipelago* itu telah turut melengkapi proses perkembangan Hukum Internasional, walaupun dalam tahun 1930 masih kuat anggapan bahwa perairan yang terletak di sebelah dalam garis pangkal umumnya dianggap sebagai laut territorial, bukan sebagai perairan

Sebagaimana diketahui Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958 yang diadakan berdasarkan Resolusi Majelis Umum PBB no. 1105 (XI) tanggal 21 Februari 1957 itu, bertugas untuk membahas hukum laut dengan memperhatikan juga aspek-aspek non yuridis, seperti aspek teknis, biologis, ekonomis dan politik untuk kemudian dihimpun dalam satu atau beberapa konvensi atau instrument lain apabila diperlukan.³¹

Materi yang dibahas dalam Konferensi itu adalah rancangan naskah pasal-pasal mengenai hukum laut, hasil karya Komisi Hukum Internasional PBB yang telah bekerja sejak tahun 1949, meliputi 73 pasal beserta komentarnya.

Dari 73 rancangan naskah pasal-pasal itu, 25 pasal berkenaan dengan laut territorial (pasal 1-25), 23 pasal berkenaan dengan laut lepas (pasal 26-48), 17 pasal berkenaan dengan peikanan dan perlindungan kekayaan hayati di laut (pasal 49-66) dan 7 pasal berkenaan dengan landasan kontinen (pasal 67-73).³²

Dalam pembahasan naskah pasal-pasal mengenai hukum laut yang diajukan oleh I.L.C., Konferensi menyerahkan ke pada empat Komite, masing-masing:

- Komite I, mempelajari Laut Territorial dan Jalur Tambahan (*Territorial Sea and Contiguous Zone*).
- Komite II, mempelajari naskah rancangan laut lepas (*High Seas*).
- Komite III, mempelajari Perikanan dan Perlindungan Kekayaan Hayati di Laut (*Fisheries and Conservation of Living Resources*).
- Komite IV, mengenai Landasan Kontinen (*Continental Shelf*).³³

Bagaimana hubungan antara konsep negara kepulauan dengan Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958 itu dapat dilihat dari pembagian komite-komite tersebut. Dengan sendirinya masalah itu harus masuk pada komite I, komite yang membahas laut territorial dan jalur tambahan, dalam mana dibahas pula naskah rancangan pasal tentang garis pangkal untuk mengukur laut territorial dan jalur tambahan.

³¹ Mochtar Kusumaatmadja, "Hukum Laut Internasional" *Op. cit.*, hlm 109-110.

³² *Ibid.*, hlm 124.

³³

Akan tetapi dalam rancangan pasal yang diajukan oleh Panitia Hukum Internasional (ILC) itu tidak terdapat rancangan pasal-pasal yang mengatur tentang *archipelago*.

Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan yang telah mengumumkan konsepsi melalui Deklarasi tanggal 13 Desember 1957, dan mengajukan ke dalam konferensi itu dengan tujuan maksimal agar konferensi mengambil keputusan mengenai konsepsi ini yang menguntungkan Indonesia sehingga dapat memperkuat dasar dari Deklarasi itu, dan secara minimal dapat diperoleh pengertian dari negara-negara lain.

Selain Indonesia berkepentingan untuk mempertahankan konsep *straight baseline from point to point* sebagaimana termuat dalam pasal 5 Rancangan Pasal-pasal dari ILC, Indonesia juga harus menghindarkan adanya sesuatu keputusan yang menetapkan batas tertentu.

Indonesia juga mengusulkan atau mendukung usul yang memberikan kebebasan kepada setiap negara untuk menetapkan laut territorialnya sendiri sesuai dengan kebutuhannya masing-masing sampai batas lebar 12 mil. Dalam hubungannya dengan lintas damai dan hal lintas kapal perang, Indonesia menitikberatkan kepada kepentingan daripada negara pantai.

Pada acara pemandangan umum, Ketua Delegasi Republik Indonesia pada tanggal 7 Maret 1958 menyampaikan pokok-pokok pendiriannya mengenai soal yang diperbincangkan. Di antara Indonesia menyesalkan bahwa dalam Rancangan Pasal-pasal yang diajukan ILC tidak terdapat pasal khusus mengenai

Menurut Dubner, "wakil Indonesia (sebagai juru bicara dari negara-negara kepulauan) menyatakan bahwa suatu *archipelago* harus dipandang sebagai satu unit (kesatuan), dengan laut territorial yang diukur dari garis-garis pangkal antara pulau-pulau terluarnya. Perairan yang terletak pada bagian pantai dari garis pangkal dianggap sebagai perairan pedalaman."³⁴

Memang wajar kalau reaksi demikian datang dari pihak Amerika Serikat sebagai pelopor dari negara maritime, bahwa pada waktu Konsepsi Nusantara itu diumumkan, Amerika Serikat adalah salah satu negara yang mengajukan protes keras terhadap Deklarasi itu.

Adanya reaksi ini member kesempatan kepada delegasi Republik Indonesia untuk menjelaskan dan mempertahankan pendirian Pemerintah Republik Indonesia mengenai Deklarasi tanggal 13 Desember 1957, yang disampaikan tanggal 14 Maret 1958 dan hal ini merupakan suatu keistimewaan karena sampai pada waktu perdebatan umum ditutup delegasi Indonesia merupakan satu-satunya delegasi yang mengucapkan pidato dalam perdebatan umum hingga dua kali.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa tujuan minimal dari Delegasi Republik Indonesia yaitu menanamkan pengertian tentang Konsepsi Nusantara 13 Desember 1957, kepada wakil-wakil negara peserta konferensi, sebagian besar telah tercapai dengan pembelaan itu.

³⁴ Barry Hart Dubner, *Loc. cit.*

Walaupun konferensi tidak menerima prinsip *archipelago* seperti diajukan Philipina dan Indonesia, bagi Indonesia sampai saat itu yang penting, adalah dihapuskannya secara langsung limit 15 mil atas panjang *straight baseline*.

Sebab dengan tidak adanya prinsip kepulauan, maka system penarikan *straight baseline* lah yang merupakan satu-satunya dasar yang ada dalam jurisprudensi hukum internasional untuk bisa dipakai sebagai dasar hukum bagi penerapan prinsip Kepulauan Indonesia.

Sebagai diketahui bahwa konferensi telah menghasilkan 4 buah konvensi, diantaranya Konvensi mengenai Laut Territorial dan Jalur Tambahan (*Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone*) yang dalam Pasal 4 (empat)-nya mengatur tentang cara penggunaan *straight baseline* bagi gugusan kepulauan yang termasuk *coastal archipelago*, pasal mana tidak menentukan jarak antara masing-masing pulau.

Status perairan yang terletak pada bagian dalam dari garis pangkal diatur dalam Pasal 5 ayat 1 Konvensi Jenewa 1958. Hal ini merupakan pengakuan terhadap *coastal archipelago*. Walaupun demikian, prinsip *mid ocean archipelago* tetap tidak terselesaikan.

Demikian pula pasal 10 hanya berkenaan dengan pulau-pulau biasa, bukan merupakan gugusan pulau-pulau yang membentuk suatu kepulauan atau tidak ada hubungannya dengan gugusan kepulauan baik yang termasuk *coastal archipelago* maupun yang merupakan *mid ocean archipelago*.

(b) Hasil Konferensi

Konferensi Hukum Laut 1958 telah berhasil menyelesaikan beberapa masalah Hukum Laut sebagaimana termuat dalam 4 (empat) buah Konvensi Laut 1958, masing-masing mengenai :

- i Laut Territorial dan Jalur Tambahan (*Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone*)
- ii Laut Lepas (*Convention on High Seas*)
- iii Perikanan dan perlindungan Kekayaan Hayati Laut di Laut Lepas (*Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas*)
- iv Landas Kontinen (*Convention on the Continental Shelf*).³⁵

Tetapi Konferensi itu selain telah gagal menyelesaikan masalah *mid ocean archipelago* juga tidak dapat menyelesaikan beberapa masalah penting lainnya, seperti masalah lebar laut territorial dan batas daerah perikanan. Oleh karena itu, berdasarkan Resolusi Majelis Umum PBB tanggal 10 Desember 1958, telah diseenggarakan Konferensi PBB II mengenai Hukum Laut, dilangsungkan di Jenewa dari tanggal 17 Maret sampai 27 April 1960.³⁶

Di dalam Konferensi ini telah diajukan pula beberapa usul yang penting di antaranya adalah :

- a. Usul Amerika- Canada yang menyarankan ditetapkan 6 mil laut wilayah ditambah dengan 6 mil *Exclusive Fishing Zone* yang dikenal dengan *six-plus six proposal*. Usul ini dikalahkan dengan hanya satu suara, yakni 54 setuju, 28 menentang, 5 Abstain dan satu absen.
- b. Golongan 12 mil (termasuk Indonesia) mengulangi usul mereka, usul mana juga ditolak dengan 19 setuju, 36 menentang dan 13 abstein.
- c. Suatu usul lainnya untuk hanya mengakuinya wilayah perikanan saja juga dikalahkan dengan suara 38 setuju, 32 menentang dan 18 abstein.³⁷

Dengan demikian, maka Konferensi (Hukum Laut) Jenewa 1960 yang diadakan khusus untuk menetapkan lebar laut territorial juga telah mengalami kegagalan.

Usaha lebih lanjut untuk mengajukan Konsep Negara Kepulauan dalam Konferensi Hukum Laut PBB II di Jenewa tahun 1960 ini juga telah mengalami tantangan yang besar dan tidak cukup mendapat dukungan bagi usul itu

(komposisi peserta Konferensi itu tidak menguntungkan negara-negara yang baru merdeka seperti Indonesia dan Philipina), maka setelah dilakukan konsultasi Delegasi Philipina menarik lagi usulnya.

Dengan demikian prinsip negara kepulauan seperti yang tercantum dalam Deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957 dan yang diusulkan Philipina sampai saat itu tetap belum memperoleh pengakuan internasional.

(3) Prinsip Negara Kepulauan dalam Konferensi PBB III tentang Hukum Laut

Konferensi Hukum Laut Jenewa tahun 1959 maupun tahun 1960 tidak berhasil menerima, bahkan belum membahas prinsip negara kepulauan secara sungguh-sungguh. Hal ini telah mengecewakan negara-negara kepulauan yang baru merdeka, tetapi tidak mengentikan perjuangan mereka untuk memperoleh pengakuan dan tetap secara gigih mencari dukungan dari anggota-anggota masyarakat internasional lainnya.

Sementara itu praktek negara-negara tetap berkembang dan negara-negara kepulauan tetap mempergunakan cara penarikan garis dasar dengan menghubungkan titik-titik terluar dari kepulauan tersebut, baik bagi negara nusantara (*archipelagic state*) maupun suatu *archipelago* yang menjadi kepunyaan sesuatu negara (*archipelago state*).³⁸

Sebagaimana diketahui, sidang terakhir dari konferensi Hukum Laut III itu dilangsungkan di Montego Bany, Jamaica, mulain tanggal 6 s/d 10 Desember 1982, dalam mana telah disampaikan pernyataan akhir para delegasi dan perundingan Konvensi oleh 110 delegasi melinuti 117 negara ditambah

dengan Cook Island (pulau yang berpemerintahan sendiri) dan Dewan PBB untuk Namibia.

Sedangkan Amerika Serikat, Inggris, Jerman, Belia dan Italia tidak ikut menandatangani konvensi itu disebabkan oleh adanya ketentuan-ketentuan yang menyangkut *seabed minning* yang mereka tidak setuju.

Dengan penandatanganan konvensi pada tanggal 10 Desember 1982 oleh hamper seluruh negara peserta konferensi, dan kini telah diratifikasi oleh sejumlah negara-negara, maka Konsepsi Negara Kepulauan yang telah diperjuangkan selama 25 tahun sejak tahun 1957 telah mendapatkan pengakuan dari masyarakat internasional secara keseluruhan dan dengan demikian prinsip negara kepulauan itu telah diterima menjadi kaidah hukum laut internasional.

Bagi Indonesia, pengakuan internasional melalui Konvensi Hukum Laut 1982 itu hanyalah bersifat pengukuhan saja dari yang telah dipraktekan sejak diumumkannya Konsepsi Nusantara pada tahun 1957 yang kemudian diundangkan melalui Undang-undang No. 4 Prp. Tahun 1960 tentang Wilayah Perairan Indonesia.

Akan tetapi karena prinsip negara kepulauan dalam Konvensi Hukum Laut 1982 itu tidak khusus untuk negara kepulauan Indonesia semata-mata, maka selama konferensi itu berlangsung, telah dilakukan perundinga-perundingan untuk merumuskan kembali prinsip negara kepulauan itu sedemikian rupa, dengan mempertimbangkan berbagai kepentingan dan usul-usul yang diajukan oleh negara-negara yang mempunyai kepentingan langsung dengan prinsip negara

kepulauan, terutama kepentingan negara-negara kepulauan itu sendiri, yang dalam beberapa hal masih terdapat perbedaan antara yang satu dengan yang lainnya.

Dalam hasil perumusan terakhir daripada prinsip negara kepulauan dalam Konvensi Hukum Laut 1982 itu, terdapat ketentuan-ketentuan yang mencerminkan adanya pemenuhan atas usul-usul semua pihak yang berkepentingan dengan prinsip Negara Kepulauan itu meliputi Pasal 46 paragraf a dan b, Pasal 47 ayat 1-9, Pasal 48, Pasal 49 ayat 1-4, Pasal 50, Pasal 51 ayat 1 dan 2, Pasal 52, Pasal 53 ayat 1-12 dan Pasal 54 :

- a. Definisi Negara Kepulauan dan archipelago yang merupakan unsure dari Negara Kepulauan tersebut.
- b. Garis pangkal untuk menentukan perairan kepulauan, laut territorial, zona ekonomi eksklusif dan landasan kontinen negara kepulauan.
- c. Ketentuan mengenai status hukum perairan kepulauan, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.
- d. Penentuan perairan pedalaman.
- e. Persetujuan yang ada, hak-hak perikanan tradisional dan kabel-kabel di bawah laut.
- f. Mengenai hak lintas damai.
- g. Mengenai hak lintas melalui *sea lines (archipelagic lanes passage)*.
- h. Mengenai kewajiban-keajiban kapal-kapal dan pesawat terbang dalam lintasannya, kegiatan *research* dan *suvei*, serta hak dan kewajiban negara kepulauan dalam hubungan hak lintas kapal asing melalui *sea lines*

Mengenai Negara Kepulauan itu bahwa, rumusan yang dihasilkan oleh konferensi adalah hasil maksimal yang dapat dicapai yang mencakup semua kepentingan dari semua pihak yang bersangkutan dengan prinsip negara kepulauan. Bagi negara-negara kepulauan itu sendiri, yang penting adalah adanya pengakuan bahwa konsepsi negara kepulauan telah merupakan salah satu rejim hukum laut.

Adanya perbedaan ini disebabkan adanya perbedaan pandangan mengenai makna kesatuan dalam prinsip negara kepulauan. Bagi Indonesia dan Philipina kesatuan meliputi kesatuan geografis, politik, ekonomi dan juga keamanan.

Menyadari kesulitan, Indonesia menyarankan agar dalam draft of principle hanya disebut sifat/ hakikat perairan yaitu yang mencerminkan kedaulatan dari negara kepulauan.

Dengan diterimanya prinsip negara kepulauan sebagai salah satu lembaga dalam Hukum Laut Internasional, maka masalah status hukum dari perairan Indonesia itu telah memperoleh jawaban yang pasti, konvensi ini mengatur dengan jelas tentang status hukum dari perairan yang terletak pada sebelah dalam dari garis pangkal negara kepulauan.

Negara kepulauan, yaitu suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan mencakup pulau-pulau lain. Sedangkan pengertian (kepulauan) merupakan suatu gugusan pulau, perairan diantaranya dan lain-lain

undang alamiah yang satu sama lain hubungannya demikian eratya di mana

pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau secara historis dianggap demikian.

Suatu negara kepulauan dapat menarik garis pangkal kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar kepulauan ini. 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.

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 di bawahnya serta sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Sebagaimana di laut teritorial, maka di perairan kepulauan (hak lintas damai) bagi semua kapal asing yang melalui pelayaran di perairan tersebut.

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

diskriminasi suatu kapal asing negara kepulauan menanggulangi

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 di atas perairannya dan laut teritorial yang berdarnpingan 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.

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 bisanya 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.

Pasal 49 mengatur tentang status hukum perairan kepulauan (*archipelagic waters*), ruang udara di atas perairan itu dan dasar laut tanah di bawahnya. Pasal 49 tersebut terdiri dari 4 ayat, yang lengkapnya berbunyi sebagai berikut :

1. *The sovereignty of an archipelagic state extend to the waters enclosed by the archipelagic baselines drawn in accordance with article 47, described as archipelagic waters, regardless of their depth or distance from the coast.*
2. *This sovereignty extends to the air space over the archipelagic waters, as well as their bed subsoil, and the resource contained therein.*
3. *This sovereignty is exercised sea lines passage established in this past shall not in other respects affect the status of the archipelagic state of its sovereignty over such waters and their air space, bed and subsoil, and the resources contained therein.*

Dari rumusan Pasal 49 ini, nampak bahwa ketentuan tentang status hukum perairan kepulauan (*archipelagic waters*) ini berhubungan erat dengan

ketentuan ketentuan yang diatur dalam pasal-pasal lainnya

Dalam ayat (1) disebutkan bahwa kedaulatan negara kepulauan mencakup perairan kepulauan (*archipelagic waters*) yaitu perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal negara kepulauan (*archipelagic baselines*) ditarik sesuai dengan ketentuan yang termuat dari pantai-pantai kepulauannya.

Ayat (1) dari Pasal 49 ini pertama memberikan nama garis yang terkandung garis pangkal itu, yaitu "*archipelagic waters*" dan sekaligus memberikan statusnya, yaitu berada di bawah kedaulatan dari negara kepulauan yang bersangkutan.

Ayat (2) dari pasal ini menyatakan bahwa kedaulatan atas negara kepulauan itu juga mencakup ruang udara di atas perairan itu, ruang airnya dan dasar laut dan tanah di bawahnya serta kekayaan alam yang terdapat di dalamnya. Dengan demikian kedaulatan negara kepulauan itu dilihat dari ruang lingkup tidak saja bersifat horizontal melainkan juga bersifat vertikal.

Selanjutnya ayat (3) mensyaratkan bahwa kedaulatan ini, yaitu kedaulatan negara kepulauan sebagaimana dimaksud oleh ayat (1) dan (2) tersebut.

Ayat (4) dari Pasal 49 itu menetapkan bahwa hak lintas melalui *archipelagic sea lanes* itu tidak mempengaruhi status hukum dari perairan kepulauan, termasuk alur-alur (*sea lines*)-nya itu sendiri atau tidak mempengaruhi pelaksanaan kedaulatan negara kepulauan atas perairan dan ruang udaranya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta atas kekayaan alam yang terkandung di

Demikian pula tentang sifat dari pelayarannya itu sendiri bukanlah merupakan pelayaran bebas (*freedom of navigation*). Karena penggunaan istilah (*right of navigation*) dalam *sea lines* itu dimaksudkan untuk membedakannya dari *freedom of navigation* seperti yang berlaku di laut lepas.

Adapun ketentuan-ketentuan yang secara praktis merupakan pembatasan terhadap kedaulatan negara kepulauan itu diatur dalam Pasal 47 ayat 6, Pasal 51, Pasal 52, Pasal 53, dan Pasal 54 dalam penerapan Pasal 44 adalah :

1. Ketentuan tentang keharusan menghormati hak-hak dan kepentingan-kepentingan yang sah yang ada (*the existing right and legitimate interests*) dari negara-negara tetangga yang berbatasan.
2. Ketentuan yang berkenaan dengan penghormatan atas persetujuan-persetujuan yang ada dengan negara-negara lain, pengakuan hak-hak perikanan tradisional dan kegiatan-kegiatan yang sah lainnya dari negara-negara tetangganya yang berdekatan serta kabel-kabel dasar laut yang ada.
3. Ketentuan tentang hak lintas damai.
4. Ketentuan tentang hak lintas melalui alur-alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*).
5. Ketentuan yang berkenaan dengan larangan untuk menghalangi pelayaran melalui alur-laur laut nusantara.

Memperhatikan ketentuan-ketentuan Pasal 49 sebagaimana diuraikan di

atas adalah bahwa perairan kepulauan (*archipelagic waters*) itu memiliki sifat

Walaupun perairan itu ada pada sisi dalam garis pangkal, perairan itu bukan perairan pedalaman, karena Pasal 50 mengatur tersendiri perairan pedalaman (*internal waters*) yang berada di dalam perairan kepulauan itu, pasal mana berbunyi sebagai berikut : "*Within it archipelagic waters, the archipelagic states may draw closing lines for the delimitation of internal waters, in accordance with article 9, 10 and 11.*"³⁹

Adapun yang diatur dalam Pasal-pasal 9, 10 dan 11 itu adalah masing-masing mengenai muara sungai, teluk dan pelabuhan, yang dapat disamakan statusnya dengan perairan pedalaman dalam arti sempit atau yang disebut juga dengan perairan darat, dalam perairan tersebut kedaulatan negara adalah penuh dan karenanya tidak ada hak lintas damai (*right of innocent passage*) bagi kapal-kapal asing di dalamnya.

Menurut Pasal 48 lebar laut territorial dari negara kepulauan diukur dari garis pangkal perairan negara kepulauan sesuai dengan Pasal 47, sama halnya dengan mengukur Jalur Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen bagi Negara Kepulauan itu.

B. Hak Lintas Damai Menurut Peraturan Perundang-Undangan Indonesia

1. Prinsip Negara Kepulauan Indonesia

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah suatu negara yang wilayahnya terdiri dari banyak pulau tersebar di sepanjang wilayah teritorialnya sehingga disebut sebagai negara kepulauan (*Archipelagic state*).

³⁹ M. Soesanto, *Konvensi Hukum Laut Internasional*, 1962, Masalah Lebar Laut Territorial pada Konferensi Konferensi

Awalnya perjuangan Indonesia dalam memperjuangkan wilayah kepulauannya (terdiri dari wilayah pulau-pulau dan perairan di sekitar pulau-pulau tersebut) adalah dicetuskannya *Deklarasi Djuanda*.

Menurut Djuanda Kartawidjaja bahwa, "deklarasi yang menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia."

Pada tahun 1999, Presiden Soeharto mencanangkan tanggal 13 Desember sebagai Hari Nusantara. Penetapan hari ini dipertegas dengan terbitnya Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 126 Tahun 2001, sehingga tanggal 13 Desember resmi menjadi hari perayaan nasional.

Isi dari Deklarasi Juanda sendiri antara lain sebagai berikut :

- a. Bahwa Indonesia menyatakan sebagai negara kepulauan yang mempunyai corak tersendiri.
- b. Bahwa sejak dahulu kala kepulauan nusantara ini sudah merupakan satu kesatuan.
- c. Ketentuan Ordonansi 1939 tentang Ordonansi, dapat memecah belah keutuhan wilayah Indonesia dari deklarasi tersebut mengandung suatu tujuan :
 - (a) Untuk mewujudkan bentuk wilayah Kesatuan Republik Indonesia yang utuh dan bulat
 - (b) Untuk menentukan batas-batas wilayah NKRI, sesuai dengan azas Negara Kepulauan

(c) Untuk mengatur lalu lintas damai pelayaran yang lebih menjamin keamanan dan keselamatan NKRI

Dengan adanya Deklarasi Djuanda, secara yuridis formal, Indonesia menjadi utuh dan tidak terpecah lagi. Sebelum Deklarasi Djuanda, wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia mengacu pada Ordonansi Hindia Belanda 1939, yaitu *Teritoriale Zeeën en Maritieme Kringen Ordonantie 1939* (TZMKO 1939).

Dalam peraturan zaman Hindia Belanda ini, pulau-pulau di wilayah Nusantara dipisahkan oleh laut di sekelilingnya dan setiap pulau hanya mempunyai laut di sekeliling sejauh 3 mil dari garis pantai. Ini berarti kapal asing boleh dengan bebas melayari laut yang memisahkan pulau-pulau tersebut.

Ketentuan ini membuat Indonesia bukan sebagai negara kesatuan, karena pada setiap wilayah laut terdapat laut bebas yang berada di luar wilayah yurisdiksi nasional. Deklarasi Djuanda menyatakan bahwa Indonesia menganut prinsip-prinsip negara kepulauan (*Archipelagic State*) yang pada saat itu mendapat pertentangan besar dari beberapa negara, sehingga laut-laut antar pulau pun merupakan wilayah Republik Indonesia dan bukan kawasan bebas.

Deklarasi Djuanda selanjutnya diresmikan menjadi UU No.4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia. Akibatnya luas wilayah Republik Indonesia berganda 2,5 kali lipat dari 2.027.087 km² menjadi 5.103.250 km²

dengan pengecualian Irian Jaya yang walaupun wilayah Indonesia tapi waktu itu belum diakui secara internasional.

Berdasarkan perhitungan 196 garis batas lurus (*straight baselines*) dari titik pulau terluar (kecuali Irian Jaya), terciptalah garis maya batas mengelilingi RI sepanjang 8.069,8 mil laut. Setelah melalui perjuangan yang panjang, akhirnya pada tahun 1982 deklarasi ini dapat diterima dan ditetapkan dalam Konvensi Hukum Laut PBB ke-III Tahun 1982 (*United Nations Convention On The Law of The Sea/UNCLOS 1982*). Selanjutnya deklarasi ini dipertegas kembali dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang pengesahan UNCLOS 1982 bahwa Indonesia adalah negara kepulauan.

Kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan yang dipersatukan oleh lautan dengan Pancasila sebagai ideologi bangsa telah melahirkan suatu budaya politik persatuan dan kesatuan dalam kehidupan berbangsa dan bernegara.

Dalam upaya untuk mencapai tujuan dan cita-cita nasional bangsa Indonesia dihadapkan dengan berbagai tantangan yang harus ditanggulangi dimulai dengan menjaga kedaulatan negara sampai masalah-masalah perbatasan yang timbul seputar pencaplokan wilayah oleh negara lain sampai pada masalah pemeliharaan wilayah-wilayah sekitar perbatasan termasuk kesejahteraan penduduknya.

Sesuai dengan UNCLOS (*United Nation Convention on the Law Of the Sea*) tahun 1982 bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan maka peran pulau

... ..

wilayah suatu negara. Prinsip negara kepulauan menganut cara untuk menentukan luas negara dan perairan teritorialnya.

Berikut adalah dasar pertimbangan pengambilan kebijakan dan strategi penataan ruang pulau-pulau kecil pada kawasan perbatasan republik Indonesia:

- a. Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, yang memiliki 17.500 pulau yang tersebar di lautan dengan luas 75% dari luas teritorial RI.
- b. Berdasarkan Konvensi Hukum Laut (*UNCLOS*) 1982, Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah perairan seluas 3,2 juta km² yang terdiri dari perairan kepulauan seluas 2,9 juta km² dan laut teritorial 0,3 juta km². Selain itu Indonesia juga mempunyai hak eksklusif untuk memanfaatkan sumber daya kelautan dan berbagai kepentingan terkait wilayah seluas 2,7 km² pada perairan ZEE (sampai dengan 200 mil garis pangkal).
- c. Menurut Pasal 47 Ayat 1 Konvensi Hukum Laut Internasional (*UNCLOS*) 1982, negara kepulauan berhak menarik garis pangkal kepulauan (*archipelagic baseline*), sebagai dasar pengukuran wilayah perairannya dari titik-titik terluar dari pulau-pulau terluarnya. Hal ini menunjukkan nilai strategis pulau-pulau kecil pada kawasan perbatasan sebagai *gatekeeper* wilayah kedaulatan RI.
- d. Kawasan perbatasan sebagai beranda negara perlu mendapatkan prioritas penanganan seiring dengan berkembangnya berbagai isu dan permasalahan yang dihadapi.

Status Hukum Perairan Indonesia ditinjau dari dari Hukum Laut Internasional, sebagaimana termuat dalam Konvensi tahun 1982, yang dihasilkan oleh Konferensi Hukum Laut PBB III yang telah ditandatangani oleh hampir seluruh peserta Konferensi dan diratifikasi oleh sejumlah negara-negara termasuk Indonesia sendiri.

Dimaksud dengan perairan Indonesia adalah perairan Indonesia sebagaimana dimaksud oleh Undang-undang No. 4 Prp. Tahun 1960 yang merupakan penguatan dari pengumuman pemerintah mengenai Konsepsi nusantara tahun 1957, tidak termasuk ke dalamnya wilayah perairan di *Continental Shelf* dan Zona Ekonomi Eksklusif. Sedang yang dimaksud dengan hukum laut internasional adalah hukum laut sebagaimana termuat dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982.

Pasal 46 Konvensi Hukum Laut PBB 1982 (UNCLOS) m emberikan definisi negara kepulauan sebagai berikut :

- (a) Negara kepulauan berarti suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.
- (b) 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. Kedaulatan suatu

negara kepulauan meliputi pula perairan yang ditutup oleh garis

pangkallurus kepulauan, yang ditarik sesuai dengan ketentuan Pasal 47 UNCLOS yang disebut dengan perairan kepulauan (*archipelagic waters*).

Tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai Kedaulatan tersebut meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber kekayaan yang terkandung didalamnya.

Hal ini berarti di antara pulau-pulau kita tidak ada laut bebas, karena sebagai negara kepulauan, Indonesia boleh menarik garis pangkal (*baselines*-nya) dari titik-titik terluar pulau-pulau terluar.

Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia adalah Sistem koordinat geografi kepulauan Nusantara yang digunakan untuk menunjukkan suatu titik berdasarkan garis lintang dan garis bujur untuk mengukur lebar laut teritorial Indonesia.

Pengertian Wawasan Nusantara adalah Wawasan Nusantara berasal dari kata Wawasan dan Nusantara. Wawasan berasal dari kata *wawas* (bahasa jawa) yang berarti pandangan, tinjauan, penglihatan. Nusantara berasal dari kata *nusa* dan *antara*. *Nusa* artinya pulau atau kesatuan kepulauan. *Antara* artinya menunjukkan letak antara dua unsur. Nusantara artinya kesatuan kepulauan yang terletak antara dua benua yaitu benua Asia dan Australia dan dua samudra yaitu

Wawasan Nusantara adalah cara pandang bangsa Indonesia tentang diri dan lingkungan sekitarnya berdasarkan ide nasionalnya yang berlandaskan Pancasila dan UUD 1945 yang merupakan aspirasi bangsa Indonesia yang merdeka, berdaulat, bermartabat serta menjiwai tata hidup dalam mencapai tujuan perjuangan nasional.⁴⁰

Wawasan Nusantara menurut Prof.Dr.Wan Usman bahwa, “cara pandang bangsa Indonesia terhadap diri dan tanah airnya sebagai negara kepulauan dengan semua aspek kehidupan yang beraneka ragam.”⁴¹

Wawasan Nusantara menurut kelompok kerja LEMHANAS 1999 bahwa, “adalah cara pandang dan sikap bangsa Indonesia terhadap diri dan lingkungannya yang serba beragam dan bernilai strategis dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa serta kesatuan wilayah dalam menyelenggarakan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara untuk mencapai tujuan nasional.”⁴²

Wawasan Nusantara sebagai geopolitik Indonesia adalah cara pandang dan sikap bangsa Indonesia terhadap diri dan lingkungannya yang serba beragam dan bernilai strategis dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa serta kesatuan wilayah dengan tetap menghormati dan menghargai kebhinekaan dalam setiap aspek kehidupan nasional untuk mencapai tujuan nasional.

⁴⁰ http://id.wikipedia.org/wiki/wawasan_nusantara Minggu 17/07/2011, (22:37)

⁴¹ *Ibid*,

⁴² *Ibid*,

2. Undang-Undang Republik Indonesia Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia

Tidak diterimanya konsepsi negara kepulauan dalam Konvensi Hukum Laut PBB I pada tahun 1958, Indonesia telah mengambil tindakan sepihak sebagai Negara Kedaulatan (Negara Nusantara) dengan mengumumkan UU 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 Konferensi 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 Konvensi Hukum Laut 1982 ini telah diratifikasi Indonesia dengan Undang-undang No. 17 Tahun 1985.

Untuk menyesuaikan pengaturan mengenai Negara Kepulauan dengan Konvensi Hukum Laut (KHL) 1982, Indonesia telah mencabut Undang-undang No. 4/Prp/1960 dan menggantinya dengan Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Pengaturan mengenai lintas damai bagi kapal-kapal asing dalam BAB III Pasal 11 sesuai dengan 17 ketentuan Hak Lintas Bebas Laut Kepulauan diatur

Pada dasarnya pengaturan lintas damai dan lintas alur kepulauan di perairan Indonesia adalah sama dengan UU No. 4/Prp/1960 dan PP No.8 Tahun 1962, yaitu tujuannya untuk kepentingan keamanan, ketertiban dan kedamaian Negara Indonesia.

Beberapa diantara perkembangan pengaturan lintas damai dalam Undang-undang No.6 Tahun 1996, yaitu diaturnya lintas damai kapal asing yang bertenaga nuklir dan juga kapal-kapal yang mengangkut bahan-bahan 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 Konvensi Hukum Laut (KHL) 1982 yang di implementasikan dalam pasal 18 dan 17 UU No. 6 Tahun 1996.

Dalam UU No.6 Tahun 1996 diperjelas mengenai pengertian wilayah Perairan Indonesia, yaitu terdiri dari laut tentorial Indonesia, perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Istilah perairan pedalaman (perairan nusantara) dalam UU No. 4/Prp/1960 dan PP No.8 Tahun 1962 diganti dengan sebutan perairan pulau Indonesia, yaitu semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman dan jaraknya dari pantai

Sedangkan pengertian perairan pedalaman Indonesia menurut UU No.6 Tahun 1996 adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk kedalamannya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup. Perairan pedalaman ini terdiri atas :

- a. Laut pedalaman
- b. Perairan darat

Ketentuan lebih lanjut mengenai Hak Lintas Damai dan hak alur kepulauan serta skema pemisah lalu lintas laut diatur dalam Peraturan Pemerintah. Peraturan Pemerintah mengenai hal-hal tersebut untuk sementara sampai saat ini belum ada.

Selama Peraturan Pemerintah sebagai pelaksanaan Undang-undang No. 6 Tahun 1996 belum ditetapkan, maka peraturan pelaksanaan Undang-undang No.4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia tetap berlaku yaitu PP No. 8 Tahun 1962 sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini (UU No.6 Tahun 1996) (lihat pasal 25).

3. Pengaturan Hak Lintas Damai Bagi Kapal Asing Di Perairan 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 kenderaan diatas air (kapal) asing dalam rangka memperpendek jarak pelayarannya

Status Hukum Perairan Indonesia ditinjau dari dari Hukum Laut Internasional, sebagaimana termuat dalam Konvensi tahun 1982, yang dihasilkan oleh Konferensi Hukum Laut PBB III yang telah ditandatangani oleh hampir seluruh peserta Konferensi dan diratifikasi oleh sejumlah negara-negara termasuk Indonesia sendiri.⁴³

Dimaksud dengan perairan Indonesia adalah perairan Indonesia sebagaimana dimaksud oleh Undang-undang No. 4 Prp. Tahun 1960 yang merupakan penguangan dari pengumuman pemerintah mengenai Konsepsi nusantara tahun 1957, tidak termasuk ke dalamnya wilayah perairan di *Continental Shelf* dan Zona Ekonomi Eksklusif. Sedang yang dimaksud dengan hukum laut internasional adalah hukum laut sebagaimana termuat dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982.

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 undangundang".⁴⁴

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.

⁴³ Penandatanganan Konvensi oleh Indonesia dilakukan pada 10 Desember 1982 bersama-sama dengan 107 negara lainnya. Konvensi ini dikenal dengan nama ILLU No. 17 tahun 1982.

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 s/d 17 Konvensi Hukum Laut 1958, yang dimaksud dengan lalu lintas damai dalam Peraturan Pemerintah No, 8 Tahun 1962 adalah : "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".⁴⁵

Menurut ketentuan Pasal 2 Peraturan Pemerintah tersebut penulis dapat memberikan kejelasan, bahwa pengertian perairan pedalaman adalah sama dengan (Perairan Nusantara) atau (Perairan Kepulauan) dalam Konvensi Hukum Laut (KHL) 1982.

⁴⁵ UU No. 4/Prp/1960, Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1962

Selanjutnya dalam Pasal 3 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 syah di perairan Indonesia.”

Untuk menjamin kedaulatan dan keselamatan negara, Pemerintah Indonesia dapat melarang untuk sementara waktu lalu lintas damai kendaraan air asing di bagian-bagian tertentu dari perairan Indonesia.

Menurut Mochtar bahwa, “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.”⁴⁶

Dalam perkembangannya dengan telah ditetapkannya alur-alur pelayaran di perairan Nusantara, maka kapal perang dan kapal Pemerintah non kapal niaga serta kapal-kapal nelayan harus lewat melalui alur-alur laut tersebut.

Bagi kapal-kapal perang asing yang melalui alur-alur pelayaran demikian tidak perlu lagi memenuhi persyaratan pemberitahuan/notifikation yang berlaku bagi lintas damai di perairan nusantara.

⁴⁶ Mochtar Kusumaatmadja, 1979, *Hukum Laut Internasional*, Binacinta, Bandung, hlm 35

Konvensi Hukum Laut 1982 ditandatangani 10 Desember 1982 dan dinyatakan berlaku 14 Nopember 1994. Melalui UU No. 17 Tahun 1985 Indonesia menyatakan dirinya terikat dengan ketentuan KHL 1982. Suatu perkembangan baru dalam Hukum Laut Internasional, yaitu diterimanya rejim hukum Negara Kepulauan dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) serta perkembangan yang dirumuskan dalam KHL 1982.

Ditetapkannya UU No. 6 Tahun 1986 tentang Perairan Indonesia merupakan implementasi pengaturan hukum Negara Kepulauan yang dirumuskan dalam KHL 1982. Dengan ditetapkannya Undang-undang ini, maka UU No. 4/Prp/1960 dinyatakan tidak berlaku. Dalam Pasal 3 ayat 1 UU No. 6 Tahun 1986 menyatakan yang dimaksud dengan perairan Indonesia meliputi :

- a. Laut teritorial Indonesia
- b. Perairan Kepulauan
- c. Perairan Pedalaman.

Selanjutnya dalam pasal 3 ayat 2 disebutkan lebar laut teritorial adalah 12 mil dihitung dari garis pangkal kepulauan Indonesia.

Selain perairan yang disebut diatas, Indonesia juga mempunyai hak-hak berdaulat atau kedaulatan terbatas, yaitu :

- a. perairan *contiguous zona* (zona tambahan)
- b. perairan di atas landas kontinen.

a. perairan zona ekonomi eksklusif

a. Laut Teritorial Indonesia

Pengertian laut teritorial sebagaimana di atur dalam Pasal 3 ayat 2 UU No. 6 Tahun 1996, adalah jalur laut selebar 12 mil diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia dengan menggunakan garis-garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air rendah pulau-pulau dan karang-karang kering terluar dari kepulauan Indonesia.

Status hukum laut teritorial Indonesia adalah tunduk di bawah kedaulatan Negara Indonesia. Konsekwensi dari kedaulatan ini, bahwa segala pengaturan hukum yang berkenaan dengan pemanfaatan laut teritorial baik atas kepentingan internasional maupun kepentingan nasional yang terdapat di dalamnya tunduk pada pengaturan dan kekuasaan Indonesia.

Di perairan laut teritorial Indonesia mempunyai kekuasaan mutlak atas wilayah perairan, dasar laut dan tanah dibawahnya serta udara diatasnya. Tetapi sepanjang berkenaan dengan perairan laut teritorial kedaulatan ini dibatasi dengan adanya hak lintas damai bagi kapal asing dan dijamin keberadaannya oleh Konvensi Hukum Laut 1982 (KHL 1982), yaitu Pasal 17 sampai dengan Pasal 32.

Sedangkan dalam Hukum Laut Nasional Indonesia ketentuan lintas damai bagi kapal asing di atur dalam Pasal 11 sampai dengan Pasal 17 UU No. 6 Tahun 1996. Sebagai peraturan pelaksanaannya masih tetap dengan peraturan yang lama yaitu PP No. 8 Tahun 1962 sebelum diganti dengan yang baru

b. - Perairan Kepulauan

Perairan Kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan Indonesia tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai. Panjang garis pangkal lurus yang dimaksudkan tidak boleh melebihi 100 (seratus) mil laut kecuali, 3 % dari jumlah keseluruhan garis pangkal yang mengelilingi kepulauan Indonesia hingga suatu kepanjangan maksimum 125 meter.

Sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 11 UU, bahwa kapal semua negara baik berpantai atau tidak berpantai dapat menikmati hak lintas damai di perairan kepulauan. Dalam melakukan lintas damai di perairan kepulauan, yaitu melalui alur-alur laut yang khusus ditetapkan untuk pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan di atasnya.

Untuk keperluan hak lintas alur kepulauan ini Pemerintah Indonesia menentukan alur-alur laut rute penerbangan di atasnya serta dapat juga menetapkan skema pemisah untuk keperluan keselamatan navigasi atau pelayaran.

Dalam menetapkan alur laut dan rute penerbangan ini ditentukan dengan suatu rangkaian garis sumbu yang bersambungan mulai dari tempat masuk rute hingga keluar melalui perairan kepulauan dan laut teritorial yang berbatasan

Penentuan alur-alur laut dan rute penerbangan ini dilakukan dengan pertimbangan agar dapat dilakukan lintas yang langsung dan terus menerus serta dengan menempuh jarak yang terdekat. Selain dari itu untuk menjamin keselamatan pelayaran dan juga menetapkan skema pemisah di daerah yang rawan kecelakaan.

c. Perairan Pedalaman

Dalam Pasal 3 ayat 4 UU No. 6 Tahun 1996 perairan pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk kedalamnya semua bagian perairan perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup pada mulut sungai, kuala teluk, anak laut dan pelabuhan.

Perairan pedalaman ini terdiri dari laut pedalaman dan perairan darat seperti sungai dan danau.

Di perairan pedalaman ini negara pantai mempunyai kedaulatan mutlak seperti wilayah daratan. Pada umumnya di perairan pedalaman tidak ada hak lintas damai bagi kapal asing, kecuali jika perairan tersebut dahulunya adalah laut lepas atau laut teritorial yang karena perubahan pemakaian menjadi *staright base lines* dalam mengukur laut teritorialnya, maka laut-laut tersebut menjadi laut pedalaman di perairan ini hak lalu lintas damai tetap dijamin.

Di Indonesia di perairan kepulauan (perairan nusantara) dapat ditarik garis-garis penutup untuk keperluan penetapan batas perairan pedalaman ke arah darat yang disebut dengan perairan darat di mana Indonesia mempunyai kedaulatan penuh termasuk di dalamnya laut pedalaman, sungai, teluk dan danau.

Oleh karena itu di perairan pedalaman ini tidak terdapat hak lintas damai bagi kapal asing.

a. *Contiguous Zona* (Zona Tambahan)

Yang dimaksud dengan zona tambahan yang dirumuskan dalam Pasal 33 KHL 1982 adalah suatu jalur laut yang berbatasan dengan laut teritorial yang terletak di laut lepas sejauh 24 mil dari garis pangkal laut teritorial.

Di perairan zona tambahan negara pantai mempunyai kewenangan-kewenangan seperti :

- (a). Mencegah terjadinya pelanggaran hukum berkenaan dengan pabean, fiskal, imigrasi, bea cukai dan kesehatan.
- (b). Menghukum pelanggaran peraturan perundang-undangan tersebut diatas yang dilakukan di wilayah atau di laut teritorialnya.

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 perairan zona tambahan telah menjadi (*overlay*) perairan zona ekonomi eksklusif. Namun demikian sepanjang yang menyangkut kepentingan pelayaran status perairan zona tambahan tetap tunduk pada rejim hukum laut lepas, yang bebas dilalui oleh kapal-kapal semua negara. Dengan demikian di perairan zona tambahan ini tidak dikenal adanya ketentuan lintas

b. Perairan Di atas Landas Kontinen

Menurut Pasal 1 UU No. 1 Tahun 1973 tentang landas kontinen Indonesia, tertera pengertian landas kontinen Indonesia adalah dasar laut dan tanah di bawahnya di alur perairan Indonesia sampai kedalaman 200 meter atau lebih. Di landas kontinen ini Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi kekayaan alamnya baik hayati termasuk jenis ikan sedenter serta kekayaan alam non hayati termasuk minyak dan gas bumi.

Di perairan di atas landas kontinen sebagaimana yang dimaksud UU No. 1 Tahun 1973 adalah laut lepas, oleh karena itu pengaturannya tunduk pada rejim hukum laut lepas. Dengan diundangkannya UU No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia maka perairan tersebut berubah menjadi perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Di perairan ini Indonesia mempunyai hak berdaulat atas kekayaan alamnya, dengan ketentuan tetap menjamin kebebasan berlayar bagi kapal-kapal asing tanpa di batasi adanya ketentuan lintas damai.

c. Zona Ekonomi Eksklusif

Dalam Pasal 2 UU No. 5 Tahun 1983 tentang ZEE Indonesia menyatakan yang dimaksud dengan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah jalur laut di luar dan berbatasan dengan laut teritorial Indonesia yang meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya dan perairan di atasnya sejauh 200 mil dari garis pangkal laut teritorial.

Di zona ekonomi eksklusif Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber kekayaan alamnya, serta yurisdiksi yurisdiksi tertentu dan hak-hak lain yang berkaitan dengan hak berdaulat tersebut.

Disamping hak berdaulat tersebut Indonesia berkewajiban untuk menghormati hak-hak negara lain, seperti kebebasan berlayar dan penerbangan dan kebebasan pemasangan pipa dan kabel bawah laut.

Dengan demikian di perairan zona ekonomi tidak ada pengaturan mengenai hak lintas damai bagi kapal asing sesuai dengan ketentuan hukum laut internasional, bahwa perairan ZEE untuk pelayaran adalah perairan laut lepas yang dapat dilalui oleh semua kapal semua negara, serta menjamin penerbangan di udara di atas perairan tersebut.

C. Analisis Hak Lintas Dami Kapal Asing Di Perairan Indonesia.

Konvensi Hukum Laut 1982 ditandatangani 10 Desember 1982 dan dinyatakan berlaku 14 Nopember 1994. Melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 Indonesia menyatakan dirinya terikat dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982. Suatu perkembangan baru dalam Hukum Laut Internasional, yaitu diterimanya rezim Hukum Negara Kepulauan dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) serta perkembangan yang dirumuskan Konvensi Hukum Laut 1982.

Diterapkannya Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia merupakan Implementasi Pengaturan Hukum Negara Kepulauan yang dirumuskan di dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Dengan ditetapkannya Undang-Undang ini, maka Undang-Undang No. 4/Prp/1960 dinyatakan tidak berlaku .

Dalam Pasal 3 ayat 1 UU No.6 Tahun 1996 menyatakan yang dimaksud dengan perairan Indonesia meliputi :

- a. Laut Territorial Indonesia
- b. Perairan Kepulauan
- c. Perairan Pedalaman

Selanjutnya dalam Pasal 3 ayat 2 disebutkan lebar laut territorial adalah 12 mil dihitung dari garis pangkal kepulauan Indonesia

Selain perairan yang disebut diatas, Indonesia juga mempunyai hak-hak berdaulat atau kedaulatan terbatas yakni

- a. Perairan *Contiguous Zona* (Zona Tambahan)
- b. Perairan diatas Landas Kontinen
- c. Perairan Zona Ekonomi Eksklusif

Salah satu penggunaan laut yang dapat menimbulkan sengketa diantara negara-negara yaitu mengenai hak lintas bagi kapal-kapal asing melalui perairan yang berada di bawah yurisdiksi suatu negara. Dalam Analisis ini yang sangat diperhatikan adalah apakah peraturan perundang-undangan Indonesia telah sejalan dengan ketentuan-ketentuan yang ada dalam UNCLOS 1982 ?. Dalam hal ini terdapat 2 (dua) peraturan yang terkait dengan Analisis tersebut, yaitu:

- (1) Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
- (2) Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai melalui Perairan Indonesia.

Implementasi UNCLOS dalam Peraturan Perundang-undangan Republik Indonesia.

Banyak ketentuan dalam Undang-undang Nomor 6 tahun 1996 yang mengadopsi atau paling tidak disesuaikan dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982, yang telah diratifikasi Indonesia. Ketentuan-ketentuan yang dimaksud antara lain:

- (a) Dalam Bab I mengenai Ketentuan Umum, menyangkut beberapa pengertian.
- (b) Pulau adalah daratan yang terbentuk secara alamiah dikelilingi oleh air dan yang berada di atas permukaan air pada waktu air pasang.
- (c) Kepulauan adalah suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, dan perairan di antara pulau-pulau tersebut, dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lain demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan keamanan, dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.
- (d) Negara Kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencangkup pulau-pulau lain.

Dalam Pasal 3 Bab II tentang Wilayah Perairan Indonesia dinyatakan bahwa, "Perairan Kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai."

Adapun mengenai pengaturan hak lintas kapal asing termasuk hak lintas damai, pengaturannya terdapat dalam Pasal 11 Bab III yang menentukan:

1. Kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tidak berpantai menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan

2. Lintas damai sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 harus terus menerus, langsung, serta secepat mungkin, mencangkup berhenti atau buang jangkar sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang normal, atau perlu dilakukan karena keadaan memaksa, mengalami kesulitan, memberi pertolongan kepada orang, kapal, atau pesawat udara yang dalam keadaan bahaya atau kesulitan.

Menurut Pasal 12 ayat 1 menyatakan bahwa, “Lintas damai dianggap damai apabila tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia dan dilakukan sesuai dengan ketentuan konvensi dan hukum internasional lainnya.”

Pasal 13 ayat 1 menyatakan bahwa, “Pemerintah Indonesia dapat menanggukkan sementara lintas damai segala jenis kapal asing dalam daerah tertentu di laut territorial atau perairan kepulauan apabila penanggukan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan keamanannya, termasuk keperluan latihan senjata.”

Selanjutnya dalam pasal 18 diatur mengenai hak lintas alur laut kepulauan, didalamnya ditentukan:

1. Lintas alur laut kepulauan dalam alur-alur laut yang khusus ditetapkan adalah pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan konvensi dengan cara yang normal hanya untuk melalukan transit yang terus menerus langsung dan secepat mungkin

2. Segala jenis kapal dan pesawat udara asing, baik negara pantai maupun negara tidak berpantai menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia, antara satu bagaian dari laut lepas atau ZEE Indonesia lainnya.

Dengan dituangkannya ketentuan-ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 ke dalam Undang-undang Nomor 6 tahun 1996 merupakan wujud implementasi perjanjian internasional ke dalam hukum nasional untuk mempertegas eksistensi Indonesia sebagai Negara Kepulauan.

Perwujudan dari Peraturan Pemerintah 13 Desember 1957 tentang konsep Kewilayahan Indonesia, laut lepas yang tadinya terdapat diantara pulau-pulau Indonesia berubah menjadi Perairan Indonesia yang berada bawah kedaulatan Indonesia. Melalui Undang-Undang No. 4/Prp/1960 dan PP No. 8 Tahun 1962 Indonesia tetap menjamin kepentingan pelayaran internasional dengan memberikan kelonggaran hak lalu lintas damai bagi kapal asing di perairan nusantara (kepulauan) Indonesia.

Perkembangan kemudian, diterimanya rezim hukum Negara Kepulauan serta diterimanya rezim hukum Zona Ekonomi Eksklusif dalam Konvensi Hukum Laut (KHL) 1982, dengan perkembangan ini asas Negara Kepulauan Indonesia mendapat pengakuan secara Internasional melalui Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 Indonesia telah mengimplementasikan pengaturan Negara Kepulauan, undang-undang ini selanjutnya disebut UU No. 4/Prp/1960

Demikian juga perkembangan yang lain, yaitu Indonesia mengeluarkan Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif yang dihitung 200 mil laut dari garis pangkal laut territorial yang berada di luar dan berdampingan dengan laut territorial.

Bahwa dengan adanya pengakuan yang sah yaitu dengan diterimanya prinsip Negara Kepulauan sebagai kaidah hukum laut internasional, maka sah pula tuntutan Indonesia atas Zona Tambahan, Landas Kontinen dan Zona Ekonomi Eksklusifnya, di mana Indonesia memiliki hak-hak berdaulat yang bersifat eksklusif untuk mengelola dan memanfaatkan segala sumber kekayaan alam hayati maupun non hayati serta yurisdiksi-yurisdiksi tertentu sesuai dengan ketentuan-ketentuannya, karena itu dengan diakuinya prinsip negara kepulauan, Indonesia dapat dipandang sebagai salah satu negara yang banyak memperoleh keuntungan dari lahirnya Konvensi Hukum Laut 1982.