

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Sejarah Perkembangan Hukum Laut Internasional

Hukum laut internasional adalah asas-asas atau kaedah-kaedah yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas-batas negara-negara yang berkenaan dengan laut, baik laut yang berada di dalam wilayah maupun di luar wilayah atau laut lepas, baik dalam aktivitas pemanfaatannya atau akibat negatif dari pemanfaatannya.²²

Semenjak laut dimanfaatkan untuk kepentingan pelayaran, perdagangan dan sebagai sumber kehidupan seperti penangkapan ikan, semenjak itu pulalah ahli-ahli hukum mulai mencurahkan perhatiannya pada hukum laut. Sebagai suatu bentuk dari hukum laut yang paling dini pada abad ke-12 telah dikenal beberapa kompilasi peraturan-peraturan hukum yang dikenal di Benua Eropa untuk mengatur kekuasaan bangsa-bangsa atas laut serta kegiatan di laut yang dipakai di laut Eropa. Di laut Tengah *Lex Rhodia* atau Hukum Laut *Rhodia* mulai dikenal sejak abad ketujuh.²³

Sebelum Imperium Romawi berada dalam puncak kejayaan, *Phoenicia* dan *Rhodes* mengaitkan kekuasaan atas laut dengan pemiliknya atas laut. Pemikiran tersebut tidak terlalu besar pengaruhnya (kecuali Hukum Laut *Rhodes* tentang Perdagangan) akibat berlakunya hukum Romawi pada abad pertengahan

²² <http://qiechester.blogspot.com/2013/06/pengertian-sejarah-dan-perkembangan.html>.
Diakses pada tanggal 09 September 2020.

²³ Chairul Anwar, *Hukum Internasional Horizon baru Hukum Laut Intenasional Konvensi Hukum Laut 1982*, 1989. Djambatan. Jakarta. Hlm. 1.

dimana saat itu tidak ada bangsa yang menentang kekuasaan mutlak Romawi terhadap Laut Tengah.

Peraturan-peraturan hukum laut *Rhodes* yang berasal dari abad ke-2 atau ke-3 SM, sangat berpengaruh di daerah Laut Tengah karena prinsip-prinsipnya diterima baik oleh orang-orang Yunani dan Romawi. Kitab Undang-Undang *Rhodes* yang dikeluarkan pada abad ke-7 M oleh orang-orang Romawi didasarkan pada peraturan-peraturan hukum laut *Rhodes*. Di kawasan Laut Tengah sekitar abad ke-14 terdapat sekumpulan peraturan hukum laut yang dikenal dengan *Consolato Del Mare* yang merupakan seperangkat ketentuan hukum laut yang berkaitan dengan perdagangan (perdata).

Sejarah pertumbuhan Hukum Laut Internasional ditandai dengan adanya pertarungan antar dua konsepsi hukum laut, yaitu:

- a. *Res Communis*, yang menyatakan bahwa laut itu adalah milik bersama masyarakat dunia dan karena itu tidak dapat diambil atau dimiliki oleh siapapun.
- b. *Res Nullius*, yang menyatakan bahwa laut itu tidak ada yang memiliki dan karena itu dapat diambil dan dimiliki oleh masing-masing negara.²⁴

Pertumbuhan dan perkembangan kedua doktrin tersebut diawali dengan sejarah panjang mengenai penguasaan laut oleh imperium Roma. Kenyataan bahwa imperium Roma menguasai tepi Laut Tengah dan karenanya menguasai seluruh Laut Tengah secara mutlak. Dengan demikian menimbulkan suatu keadaan di mana Laut Tengah menjadi Lautan yang bebas dari gangguan bajak-bajak laut, sehingga semua orang dapat mempergunakan Laut Tengah dengan aman dan sejahtera yang dijamin oleh Kekaisaran Romawi (Imperium Roma).

²⁴ Hasyim Djalal, *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*, Penerbit Binacipta. Jakarta. 1979.Hlm. 11.

Pemikiran hukum bangsa Romawi terhadap laut didasarkan atas doktrin *Res Communis Omnium* menjamin kebebasan semua bangsa untuk melakukan pelayaran dan penangkapan ikan.²⁵

Pada abad XVI dan XVII keinginan untuk menguasai lautan menimbulkan pertentangan diantara negara-negara maritime di Eropa. Spanyol dan Portugis yang menguasai lautan memperoleh tantangan baik dari Inggris yang berada di bawah kekuasaan Ratu Elizabeth I maupun tantangan dari Belanda, karena Belanda menuntut adanya kebebasan dilautan, sementara Inggris menuntut kedaulatan negara atas pantai atas laut yang berbatasan dengan pantai.

Pada abad XVII Raja James I dari Inggris memproklamirkan bahwa penangkapan ikan di laut yang berdekatan dengan pantai suatu negara hanya diperkenankan jika mendapat izin dari negara pantai yang bersangkutan. Hal ini berarti nelayan-nelayan Belanda harus membayar *Royalty* di perairan Inggris. Beberapa waktu kemudian hal ini membawa pada perdebatan Yuridis yang sangat sengit antara Yuris Belanda Grotius menerbitkan "*Mare Liberum*" sedangkan John Salden dari Inggris menerbitkan buku "*Mare Clausum*". Belanda dan Inggris tidak menghendaki dominasi Spanyol dan Portugis atas lautan.²⁶

Setelah runtuhnya Imperium Roma, negara-negara di sekitar Laut Tengah masing-masing menuntut sebagian dari laut yang berbatasan dengan pantai negara-negara tersebut. Venetia mengklaim sebagian besar dari Laut Adriatik, suatu tuntutan yang diakui oleh Paus Aleksander ke-III dalam tahun 1177.

²⁵ Didik Mohammad Sodik, *Op.Cit.* Hlm. 2.

²⁶ T. May Rudy, *Hukum internasional 2*, Refika Aditama. Bandung. 2009. Hlm. 2-3.

Berdasarkan kekuasaannya atas Laut Ardiatrik, Venetia memungut bea terhadap setiap kapal yang berlayar disana. Genoa mengklaim kekuasaan atas laut Linguria dan sekitarnya serta melakukan tindakan-tindakan untuk melaksanakannya. Hal yang sama dilakukan oleh Pisayang mengklaim dan melakukan tindakan-tindakan penguasaan atas laut Thyrrhenia.²⁷

Kekuasaan negara-negara atau kerajaan-kerjaan tersebut terkait laut yang berbatasan dengan pantainya dilakukan dengan tujuan yang dewasa ini mungkin dapat disebut kepentingan:

1. Karantina
2. Bea Cukai
3. Pertahanan dan Netralitas²⁸

Sejarah Hukum Internasional, menunjukkan adanya upaya-upaya untuk menetapkan batas laut teritorial yang berlaku secara universal dengan memberikan catatan bagi negara-negara pantai dan pelintas. Semula batas laut teritorial suatu negara ditentukan berdasarkan kebiasaan-kebiasaan yang berlaku dalam praktek ketatanegaraan negara yang bersangkutan dengan memperhatikan kepentingan negara lainnya.

Ahli-ahli hukum yang berusaha meletakkan konsep-konsep dasar tentang hukum laut, menurut Summer biasanya membagi teori-teori tentang laut secara legalistis dalam 4 (empat) bagian yaitu²⁹:

²⁷ Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, Binacipta. Bandung 1986. Hlm. 5.

²⁸ Didik Mohamad Sodik, *Op.Cit*, Hlm. 3.

²⁹ T. May Rudy, *Op.Cit*, Hlm. 3.

1. Perairan Pedalaman
2. Laut Teritorial
3. Zona Tambahan
4. Laut Lepas

Setelah berakhirnya Perang Dunia II, terjadi perubahan-perubahan dalam hukum laut internasional. Beberapa faktor yang menyebabkan perubahan itu antara lain yaitu³⁰:

1. Semakin bergantungnya penduduk dunia pada laut dan samudera sebagai sumber kekayaan alam baik hayati maupun non hayati termasuk minyak dan gas bumi.
2. Kemajuan teknologi yang memungkinkan penggalian sumber kekayaan alam di laut yang tadinya tak terjangkau oleh manusia.
3. Perubahan peta bumi politik sebagai akibat bangsa-bangsa merdeka, menginginkan perubahan dalam tata hukum laut internasional yang dianggap terlalu menguntungkan negara-negara maju.

Kepentingan-kepentingan dunia atas hukum laut yang telah terlihat dalam perjalanan sejarah dunia mencapai puncaknya pada abad ke-20 ini. Didalam dekade-dekade dari abad ke-20 ini telah empat kali diadakan usaha-usaha untuk memperoleh suatu himpunan hukum laut yang menyeluruh, yaitu³¹:

1. Konferensi kodifikasi *Den Haag* 1930 (*The Hague Codification Conference in 1930*) dibawah naungan Liga Bangsa-Bangsa.
2. Konferensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1958 (*The U.N. Conference on the Law of the Sea in 1958*).
3. Konferensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1960 (*The U.N. Conference on the law of the Sea in 1960*)
4. Konvensi Hukum Laut 1982, yang dihasilkan oleh Konferensi Hukum Laut PBB III.

Konferensi PBB tentang hukum laut tahun 1958 telah menghasilkan empat konvensi penting, yaitu :

³⁰ Alma Manuputty Pattileuw, *Hak Lintas Transit Pada Selat yang Digunakan untuk Pelayaran Internasional*, Pena Press Makassar. Makassar. 2012. Hlm. 1.

³¹ Chairul Anwar, *Op. Cit.* Hlm. 6.

1. Konvensi tentang laut teritorial dan jalur tambahan (*The Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone*).
2. Konvensi tentang Laut Lepas (*The Convention on the High Sea*).
3. Konvensi tentang Landas kontinen (*The Convention on Continental Shelf*).
4. Konvensi tentang Perikanan dan Perlindungan Sumber-sumber hayati di laut lepas (*The Convention on Fishing and Conservation of Living Resources of the High Sea*).

Konferensi PBB tentang Hukum Laut I tahun 1958 walaupun menghasilkan 4 (empat) konvensi, telah dinilai kurang berhasil karena tidak berhasil menetapkan batas lebar laut territorial sehingga karenanya semua ketentuan mengenai baik landasan kontinen, perlindungan kekayaan hayati laut serta laut lepas jadi mengembang. Usaha lebih lanjut yang diusahakan oleh PBB pada konferensi PBB tentang Hukum Laut 1960 (konferensi Hukum Laut II) mengalami kegagalan. Pada permulaan tahun tujuh puluhan, negara-negara maritim yang mempunyai kegiatan yang sangat kuat untuk membuka perundingan baru terhadap tiga masalah penting yang tetap tidak terpecahkan dalam Konferensi Hukum Laut PBB 1958 yaitu masalah-masalah³²:

- a. Lebar laut territorial, dimana kebanyakan negara-negara menginginkan 12 mil.
- b. Rejim yang mengatur lintas pelayaran kapal-kapal melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.
- c. Batas perikanan dan beberapa masalah tentang peraturan perikanan.

Konvensi Hukum Laut 1982 adalah merupakan puncak karya dari PBB tentang Hukum Laut, yang disetujui di Montegobay, Jamaica tanggal 10 Desember 1982. Terdiri dari 17 bagian (*Partes*) dan 9 Annex, konvensi antara lain terdiri dari ketentuan-ketentuan tentang batas-batas dari Yurisdiksi nasional di ruang udara di atas laut, navigasi, perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut,

³² Alma Manuputty Pattileuw, *Op. Cit.* Hlm. 2.

riset ilmiah, pertambangan dasar laut dan eksploitasi lainnya dari sumber-sumber non hayati dan ketentuan-ketentuan tentang penyelesaian perselisihan. Disamping itu konvensi ini juga mengatur tentang pendirian dari badan-badan internasional untuk menyelenggarakan fungsi-fungsi untuk realisasi tujuan-tujuan tertentu dari konvensi.³³

Sesuai dengan Pasal 308 dari Konvensi Hukum Laut 1982, bahwa Konvensi akan mulai berlaku 12 bulan setelah tanggal deposit dari instrument ratifikasi atau persetujuan yang ke-60. Kemudian Pasal 311 menentukan bahwa Konvensi Hukum Laut 1982 akan menggantikan Konvensi-Konvensi Geneva 29 April 1958 untuk negara-negara maritime.³⁴

B. ALKI Dalam Konsep Hukum Laut Internasional

Lahirnya konvensi ke-3 Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai hukum laut (*United Nation Convention on the Law of the Sea*) atau UNCLOS, 10 Desember 1982, menjadi awal lahirnya hukum laut yang mengakui adanya konsep Negara Kepulauan. Pemerintah republik Indonesia (RI) kemudian meratifikasi konvensi tersebut dengan Undang-Undang (UU) No. 17 Tahun 1985. Sejak tahun 1994, Hukum Laut Internasional resmi berlaku dan mulai saat itu pula bangsa Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk memanfaatkan sumber daya alam, termasuk yang ada di dasar laut dan di bawahnya. Pasal 49 UNCLOS 1982 menyatakan kedaulatan dari Negara Kepulauan meliputi perairan-perairan yang

³³ Chairul Anwar, *Op. Cit.* Hlm. 7.

³⁴ *Ibid.* Hlm. 14.

tertutup oleh garis pangkal, demikian pula wilayah udara di atasnya dan dasar laut serta tanah di bawahnya.³⁵

Tahun 1996, Pemerintah Indonesia mengusulkan kepada *International Maritime Organization* (IMO) tentang penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) beserta cabang-cabangnya di perairan Indonesia. Sesuai dengan Pasal 1 ayat 8 UU No. 6/1996 tentang perairan Indonesia, alur laut kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing diatas alur tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau diatas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dan di bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.³⁶

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 tentang alur laut kepulauan Indonesia, terdapat tiga (3) ALKI beserta cabang-cabangnya. *Pertama*, jalur pada ALKI I yang difungsikan untuk pelayaran dari alur Cina Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda ke Samudera Hindia dan sebaliknya; dan untuk pelayaran dari Selat Singapura melalui Laut Natuna dan sebaliknya (Alur Laut cabang I A).

Kedua, jalur pada ALKI II yang difungsikan untuk pelayaran dari laut Sulawesi melintasi Selat Makasar, Laut Flores, dan Selat Lombok ke Samudera Hindia, dan sebaliknya. *Ketiga*, jalur pada ALKI III A yang difungsikan untuk

³⁵ Rudy. T. M, *Hukum Laut Internasional*, Rafika Aditama. Bandung. 2001. Hlm. 23.

³⁶ Pasal 1 ayat 8 UU No. 6/1996, Tentang Perairan Indonesia.

pelayaran dan Samudera Pasifik melintas laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu. ALKI III A sendiri mempunyai empat cabang yaitu ALKI Cabang III B: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda dan Selat Leti ke Samudera Hindia dan sebaliknya; ALKI Cabang III C: untuk pelayaran dan Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda ke Laut Arafura dan sebaliknya; ALKI Cabang III D: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, Laut Banda, Laut Seram, dan Laut Maluku.³⁷

Masing-masing ALKI mempunyai potensi ancaman yang dinilai relevan dan membutuhkan koordinasi yang lebih serius. Potensi ancaman di ALKI I terkait imbas konflik klaim wilayah atas kepulauan *Spratly* dan *Paracel* di Laut Cina Selatan, seperti digunakannya wilayah ALKI I untuk kegiatan *maneuver* angkatan perang Negara yang terlibat. Di samping itu, imbas kepadatan lalu lintas pelayaran di Selat Malaka, seperti digunakan wilayah ALKI I oleh perampok untuk menghindari Aparat Keamanan Indonesia dan Aparat Keamanan Gabungan (Indonesia, Malaysia, dan Singapura) atau penyelundupan.

Imbas dari pusat pertumbuhan dan perekonomian Asia dan Asia Tenggara di Republik Rakyat Cina (RRC) dan Singapura, seperti penyeludupan barang-barang ilegal dan juga perdagangan manusia, turut menjadi potensi ancaman di ALKI I, termaksud imbas bahaya ancaman bencana alam dan Tsunami di Selat Sunda,

³⁷ Hasim Djalal, *Penentuan "Sea Lanes" (ALKI) Melalui Perairan Nusantara Indonesia*, Percetakan Ekonomi. Bandung. 1979. Hlm. 2.

seperti ancaman gempa Vulkanik/erupsi gunung berapi (Anak Krakatau) dan imbas politik ekspansional Malaysia, seperti kemungkinan klaim wilayah baru.³⁸

Untuk ALKI II, potensi ancaman berasal dari imbas konflik Blok Ambalat, seperti digunakannya wilayah ALKI II untuk manuver Angkatan Perang Negara Tentangga dan imbas lepasnya pulau Sipadan dan Ligitan, seperti penangkapan ikan dan sumber daya alam lainnya secara ilegal. Di samping itu, imbas dari pusat pariwisata dunia di Bali, seperti penyeludupan barang secara ilegal dan perdagangan manusia, serta terorisme dan imbas politik ekspansional Malaysia, seperti kemungkinan baru klaim wilayah teritorial setelah berhasil menguasai Pulau Sipadan dan Ligitan, serta provokasi atas wilayah Blok Ambalat, juga merupakan ancaman bagi ALKI II.

Sementara itu, untuk ALKI III, potensi ancaman berasal dari imbas konflik internal Negara tetangga di Utara (Filipina) dan Selatan (Timor Leste), seperti dijadikannya wilayah ALKI III A sebagai sarana pelarian atau kegiatan lain yang membahayakan keamanan laut serta imbas dari lepasnya Timor Timur menjadi Negara berdaulat (Timor Leste) terkait dengan blok Migas di sebelah Selatan pulau Timor, seperti pelanggaran wilayah, penyeludupan dan klaim teritorial.³⁹

Di samping itu, imbas konflik internal seperti separatisme Republik Maluku Selatan (RMS) di Maluku dan Gerakan Merdeka (GPM) di Papua serta imbas politik luar Negeri Australia, seperti pelebaran pengaruh Australia terhadap

³⁸ Khirsna Dwipayana, "*Pengaruh Pertimbangan Kekuatan Luar di Kawasan Asia Tenggara terhadap Ketahanan Nasional Indonesia*" dalam Jakastra, Vol. 1 No. 1 tahun 2006.

³⁹ Dephan, *Op. Cit.* Hlm. 42.

wilayah sekitar di Utara (Indonesia, Timor Leste dan Papua Neo Guinea) serta dukungannya terhadap gerakan separatisme dan juga imbas potensi sumber kekayaan alam melimpah yang belum terkelola, seperti pencurian ikan dan pencurian kekayaan alam lainnya, juga merupakan potensi ancaman tersendiri bagi ALKI III.⁴⁰

Diantara ALKI I,II dan III, ALKI II (dua) merupakan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui. ALKI II yang melewati Selat Makassar, Selat Lombok membelah sisi Indonesia bagian Barat dan Indonesia bagian Timur. Lebih jauh, pendangkalan yang terjadi akhir-akhir ini di Selat Malaka menyebabkan kapal-kapal besar, terutama kapal tangki, memindahkan trayek pelayarannya melalui Selat Lombok Selat Makassar. Sebagai jalur perdagangan dan pelayaran internasional, ALKI II memiliki nilai strategis. ALKI II yang mencakup Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Sulawesi menjadi penting dalam posisinya sebagai jalur pendukung utama dari Selat Malaka yang sudah amat padat

Rahardjo Adisasmita, yang dikenal dengan konsep “Kawasan Pembangunan SEMEJA”-nya, mengemukakan bahwa di masa depan Selat Lombok-Selat Makassar memegang peran kunci sebagai jalur pelayaran dunia, dimana jika garis jalur pelayaran vertical dan garis jalur horizontal ditarik pada bola dunia akan beririsan pada titik yang ada di Selat Makassar. “ Kawasan Pembangunan SEMEJA” adalah konsep yang khas dan diformulasikan untuk kawasan kepulauan.

⁴⁰ Edy Prasetyno, *Op. Cit.* Hlm. 121.

Konsep pengembangan SEMEJA ini dapat berbentuk Selat, Teluk, dan Laut yang berfungsi untuk memfasilitasi berkembangnya kegiatan perdagangan dan transportasi antar daerah yang berada disekelilingnya dengan berdasar pada prinsip saling membutuhkan, saling melengkapi, dan saling menguntungkan, di mana kota yang lebih kuat, besar, dan maju wajib mendorong dan menarik kota yang lebih "kecil". Adisasmita juga menyatakan bahwa Selat Makassar-Selat Lombok yang memotong laut Jawa-Banda-Arafuru menjadi penghubung dari Utara (Filipina) ke arah Selatan (Samudera Hindia) adalah sebagai alur utama transportasi laut internasional (*Internasional Sea Transportation Highway*).⁴¹

Pada dasarnya, Negara-negara didunia sebagai pengguna jalur pelayaran dapat memilih jalur yang paling aman dan ekonomis dengan mematuhi ketentuan dalam UNCLOS 1982. Sebaliknya Negara yang dilalui seperti Indonesia, harus menjamin keamanan dan keselamatan alur laut tersebut disamping memanfaatkan peluang ekonomi dan meminimalkan kendala dari pilihan jalur tersebut.⁴² Untuk itu, ALKI II sebagai jalur pelayaran dunia yang potensial di masa mendatang perlu mendapat perhatian terkait hal ini.

Ada beberapa hal yang perlu dilakukan. *Pertama*, peningkatan pertahanan-keamanan di wilayah ALKI II mengingat potensi ancaman yang dimiliki sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, baik dari Negara tetangga maupun kapal-kapal asing, terutama potensi ancaman keamanan nontradisional. Peningkatan pertahanan keamanan ini bisa dilakukan melalui peningkatan

⁴¹ Rahardjo Adisasmita, *Ekonomi Archipelago*, Graha Ilmu. Yogyakarta. 2008. Hlm. 15.

⁴² Hasim Djalal, *Indonesia and the Law of the Sea*, Centre For Strategic and Internasional Studies. Jakarta. 1995 Hlm.105.

personel dan peralatan yang dimiliki TNI Angkatan Laut kita, maupun koordinasi keamanan laut yang efektif dibawah Bakorkamla.

Kedua, perubahan paradigma lama dari *Continental-Based Development* menjadi *Maritime/Sea-Based Development* sudah saatnya dilaksanakan dengan cara konsisten, sehingga pemanfaatan ALKI II ini harus ditarik ke arah pertumbuhan ekonomi kawasan dan pembangunan wilayah. Peningkatan ekonomi dikawasan pesisir tentu diharapkan akan berkorelasi positif dengan pengurangan gangguan keamanan di laut.

Ketiga, perlunya kajian komprehensif mengenai ALKI II, baik dari aspek pertahanan keamanan, ekonomi, dan social budaya sehingga mendapat pemetaan yang jelas mengenai potensi ancaman dan potensi ekonomi yang bisa dikembangkan masyarakat pesisir, terutama mendukung *Maritime/Sea-Based Development*.

C. Konsep Negara Kepulauan dalam UNCLOS 1982

Konsepsi Negara kepulauan diterima oleh masyarakat internasional dan dimasukkan dalam UNCLOS III 1982, utamanya pada Pasal 46. Dalam Pasal tersebut, disebutkan bahwa, “Negara Kepulauan” berarti suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain”⁴³. Sedangkan pengertian kepulauan disebutkan sebagai, “Kepulauan” berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya, dan lain-lain wujud alamiah yang hubungan satu sama lainnya demikian eratny sehingga

⁴³Burke, W. T, 1977. *Who Goes Where, When and How : International Law of the Sea for Transportation, International Organisation*, 31. Hlm. 267-289.

pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi, dan politik yang hakiki.

Dan dalam sejarah hukum laut sudah dijelaskan dalam Deklarasi Djuanda 1957, yaitu Pernyataan Wilayah Perairan Indonesia.⁴⁴ Sedangkan dalam Pasal 1 ayat (1) UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia disebutkan bahwa, “Negara Kepulauan adalah Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain”.

Sementara itu, dimasukkannya poin-poin Negara kepulauan dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 yang berisi 9 Pasal, yang diantaranya yaitu : Ketentuan-ketentuan tentang Negara-negara kepulauan, garis-garis pangkal lurus kepulauan, status hukum dari Negara kepulauan, penetapan perairan pedalaman, dalam perairan kepulauan, hak lintas damai melalui perairan kepulauan, hak lintas alur laut kepulauan, hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan.⁴⁵

Pengaturan dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 dimulai dengan penggunaan istilah Negara kepulauan (*archipelagic state*). Pada Pasal 46 butir (a) disebutkan bahwa, “Negara kepulauan adalah suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain (Pasal 46 butir (a). maksud dari Pasal 46 butir (a) tersebut adalah, secara yuridis,

⁴⁴ <https://id.wikipedia.org/wiki/Deklarasi-Djuanda>. Diakses Tanggal 11 September 2020.

⁴⁵ Maksun, konsepsi negara kepulauan, <http://www.negarahukum.com/hukum/konsepsi-negara-kepulauan.htm>, diakses pada tanggal 12 septembaer 2020.

pengertian Negara kepulauan akan berbeda artinya dengan defenisi Negara yang secara geografis wilayahnya berbentuk kepulauan.

Hal ini dikarenakan, dalam Pasal 46 butir (b) disebutkan bahwa kepulauan adalah suatu gugusan pulau-pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lain demikian erat sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografis, ekonomi dan politik yang hakiki atau yang secara historis dianggap sebagai demikian. Dengan kata lain, Pasal 46 ini membedakan pengertian yuridis antara Negara kepulauan (*archipelago state*) dengan kepulauan (*archipelago*) itu sendiri.⁴⁶

Perbedaan ini menimbulkan konsekuensi bahwa penarikan garis pangkal kepulauan (*archipelagic baseline*) tidak bisa dilakukan oleh semua Negara yang mengatasnamakan dirinya sebagai Negara kepulauan. Hal ini dikarenakan ada beberapa syarat yang harus dipenuhi bila ingin melakukan penarikan garis pangkal lurus kepulauan. yaitu satu kesatuan geografis, ekonomi, politik dan historis.

Adapun persyaratan objektif yang harus dipenuhi oleh Negara kepulauan dalam melakukan penarikan garis pangkal lurus kepulauan (Pasal 47), yaitu⁴⁷:

1. Rasio (perbandingan) antara luas wilayah perairan dengan daratan, yaitu suatu Negara kepulauan minimal harus memiliki luas perairan yang sama besar atau maksimal hanya Sembilan kali dengan luas daratannya.
2. Panjang maksimum setiap segmen garis pangkal, yaitu panjang setiap garis lurus yang menghubungkan dua titik pangkal ditetapkan tidak boleh

⁴⁶<https://id.wikipedia.org/wiki/Negara-Kepulauan>. Diakses Tanggal 11 September 2020.

⁴⁷ Mochtar, *Op. Cit.* hlm. 23.

melebihi 100 mil laut, kecuali bila tiga persen dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, maka dapat digunakan batas maksimum 125 mil laut.

3. Penarikan garis pangkal demikian tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari konfigurasi umum kepulauan tersebut.
4. Garis pangkal demikian tidak boleh ditarik dari elevasi surut, kecuali apabila di atasnya telah dibangun mercusuar 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 terdekat.
5. Sistem garis pangkal demikian, tidak boleh diterapkan oleh suatu kepulauan dengan cara yang demikian rupa sehingga memotong laut teritorial Negara lain dari laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).
6. Apabila suatu bagian perairan kepulauan suatu Negara kepulauan, terletak diantara 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 mereka, serta segala hak yang ditetapkan dalam perjanjian antara Negara-negara tersebut akan tetapi berlaku dan harus dicermati.
7. Untuk maksud menghitung perbandingan perairan dengan daratan, daerah daratan dapat mencakup didalamnya perairan terletak didalam tebaran karang pulau-pulau, termaksud bagian *plateau oceanic* yang bertebing curam yang tertutup atau hampir tertutup oleh serangkaian pulau batu gamping dan karang kering diatas permukaan laut yang terletak disekeliling *plateau* tersebut.
8. Garis pangkal yang ditarik sesuai dengan ketentuan pasal ini, harus dicantumkan pada peta dengan skala atau skala-skala yang memadai untuk menegaskan posisinya, dapat dibuat daftar koordinat geografis titik-titik yang secara jelas memerinci dalam geodetik.
9. Negara kepulauan harus mengumumkan sebagaimana mestinya peta atau daftar koordinat geografis demikian dan harus mendepositkan atau salinan setiap peta atau data demikian ke sekjen PBB.

Selanjutnya, diatur bahwa ketentuan yang tertuang dalam Pasal 47 merupakan garis pangkal untuk pengukuran lebar laut teritorial, zona tambahan, ZEE dan landas kontinen bagi suatu Negara kepulauan (Pasal 48). Dengan kata lain, Pasal 48 mengukuhkan bahwa untuk suatu Negara kepulauan, garis-garis pangkal lurus kepulauan mempunyai fungsi yang sama dengan garis-garis pangkal

lain yang diakui dalam Konvensi Hukum Laut 1982, seperti garis-garis pangkal biasa dan garis-garis pangkal lurus.⁴⁸

Oleh karenanya, Indonesia menuangkan Konsepsi Negara Kepulauan dalam Amandemen ke 2 UUD 1945 Bab IX A tentang wilayah Negara. Pada Pasal 25 E berbunyi “Negara kesatuan RI adalah Negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah-wilayah yang batas-batasnya dan hak-haknya ditetapkan dengan Undang-Undang” selain itu, dalam Pasal 2 Undang Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, pemerintah Indonesia secara tegas menyatakan bahwa Negara RI adalah Negara kepulauan.

Sebagaimana yang disyaratkan oleh Pasal 46 konvensi hukum laut PBB 1982, tiap semua Negara yang wilayahnya terdiri dari kepulauan pulau-pulau dapat dianggap sebagai Negara kepulauan⁴⁹. Dari peraturan perundang-undangan nasional yang dikumpulkan oleh UNCLOS ada 19 negara yang menetapkan Peraturan Perundang-Undangan yang berkaitan dengan Negara Kepulauan, yaitu: Antigua dan Barbuda, Bahama, Komoro, Capeverde, Fiji, Fillipina, Indonesia, Jamaika, Kiribati, Maldifes, Kepulauan Marshall, PNG, Kepulauan Solomon, Saintvincent dan Grenadines, Saotome dan Principe, Sais Seychelles, Trinidad dan Tobago, Tuvalu, dan Fanuatu.⁵⁰

Selanjutnya dalam peraturan pelaksanaanya, Pemerintah RI mengeluarkan PP No 38 Tahun 2002 tentang daftar koordinat geografis titik-titik garis pangkal

⁴⁸ Atje Misbach Muhjiddin, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Penerbit Alumni. Bandung. 1993. Hlm.14

⁴⁹ Etty R. Agoes, “*Praktik Negara-Negara atas Negara Kepulauan,*” *Indonesia Jurnal of Internasional* . 2004. Hlm. 445.

⁵⁰ United Nation Convention on the Law of the Sea, Pasal 46.

Kepulauan Indonesia. Pada Pasal 2 ayat (1) disebutkan bahwa pemerintah menarik garis pangkal kepulauan dan menetapkan lebar laut territorial. Sedangkan penarikan garis pangkal kepulauan dilakukan dengan menggunakan; garis pangkal lurus kepulauan, garis pangkal biasa garis pangkal lurus, garis penutup teluk, garis penutup muara sungai, terusan dan kuala, serta garis penutup pada pelabuhan.⁵¹

D. Eksistensi *International Maritime Organization* (IMO) dalam Perkembangan Hukum Laut

International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa) yang bertanggungjawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal. Secara teknis, IMO memiliki tugas dalam pemutakhiran legislasi yang ada atau untuk mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru, melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli maritime dari Negara anggota, serta organisasi antar-pemerintah dan non-pemerintah lain seperti *The Baltic International Maritime Council* (BIMCO), *Comite Maritime International* (CMI), *Greenpeace*, dan *International Association of Lighthouse Authorities* (IALA).⁵²

Hasil dari pertemuan komite dan sub-komite IMO adalah Konvensi Internasional yang komprehensif dan didukung dengan ratusan rekomendasi yang mengatur berbagai fase dalam bidang pelayaran internasional, yaitu:

⁵¹ Kresno Buntoro, *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Prospek dan Kendala*, Sekolah Staf dan Komando TNI AL. Jakarta. 2012. Hlm. 23.

⁵² IMO : MSC 67/7/2. *Safety of Navigation : Designation of Certain Sea Lanes and Fair Routes There above Through Indonesian Archipelagic Waters*, Note by indoneisa. Agenda Intem 7. 1996. Point. 8.

1. Kegiatan yang ditunjukkan bagi pencegahan kecelakaan, termasuk standar rancangan kapal, konstruksi, perlengkapan, kegiatan operasional dan ketenagakerjaan berdasarkan perjanjian internasional, antara lain *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)* tahun 1974 dan 1978; *Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)* tahun 1973; dan *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* tahun 1978.
2. Kegiatan yang perlu untuk mendata adanya kecelakaan, termasuk mengenai regulasi dalam komunikasi keadaan darurat dan keselamatan, konvensi SAR internasional tahun 1979 dan *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation (OPRC)* tahun 1990.
3. Adanya konvensi-konvensi yang menimbulkan rezim kompensasi dan pertanggungjawaban seperti *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)* tahun 1969; *Convention Establishing the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUNDConvention)* tahun 1971; dan *Athens Convention Covering Liability and Compensation for Passengers at Sea (Athens Convention)* tahun 1974.

Setiap Negara memiliki kewajiban untuk menjaga keselamatan navigasi di negaranya dengan menyediakan peralatan *Aid To Navigation* seperti mercusuar,

buoy dan tanda-tanda yang dibutuhkan.⁵³ IMO juga mengatur mengenai standarisasi penggunaan alat dan juga keselamatan pelayaran. Keanggotaan Dewan IMO sendiri terdiri dari 40 negara dengan 3 kategori dari total 174 negara anggota IMO (*International Maritime Organization*).

IMO dipimpin oleh seorang Sekretaris Jenderal yang saat ini dijabat oleh Kitack Lim dari Korea Selatan. Sedangkan dewan IMO adalah badan pelaksana di bawah Majelis yang bertugas mengelola kegiatan organisasi diantara sidang majelis. Selain itu, Dewan IMO juga bertugas membuat kebijakan, membahas laporan serta mengambil keputusan-keputusan yang nantinya ditetapkan dalam sidang Majelis IMO. Sidang Paripurna (*Assembly*) IMO berlangsung sekali dalam dua (2) tahun.

Jika melihat sejarahnya, IMO didirikan dalam kerangka meningkatkan keselamatan pelayaran di Laut, karena aktivitas pelayaran internasional semakin meningkat dari tahun ke tahun. Pada konferensi PBB tahun 1948 di Jenewa, Swiss, telah disetujui pembentukan suatu badan internasional khusus untuk menangani masalah-masalah kemaritiman termasuk meningkatkan keselamatan kerja dan keselamatan pelayaran atas usulan beberapa Negara.

Pada awalnya, badan yang dibentuk bernama *Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO). Organisasi ini baru diakui secara internasional di tahun 1958 yang kemudian berubah nama menjadi IMO sejak 22 Mei 1982. IMO merupakan satu-satunya badan PBB yang bermarkas di Inggris. Misi IMO,

⁵³ Nata Lie Klein. *The Marine Safety Committee Kewajiban Menjaga Kelelmatam Navigasi Di Negeranya*. 2011, Hlm. 201. Diakses pada 22 Juli 2020.

sebagai badan khusus PBB, adalah untuk mempromosikan pelayaran laut yang aman, berwawasan lingkungan, efisien dan berkelanjutan melalui kerja sama.

Hal ini akan dicapai dengan mengadopsi standar tertinggi keselamatan dan keamanan laut, mengimplementasikan efisiensi navigasi, dan melakukan pencegahan serta pengendalian polusi dari kapal, dan juga dengan memperhatikan berbagai instrument IMO yang diakui secara Universal. Sejalan dengan perkembangan dunia pelayaran, IMO juga memiliki tugas melakukan pembaharuan legislasi yang sudah ada atau mengembangkan dan mengadopsi aturan baru. Hal tersebut dilakukan melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli maritime dari Negara anggota serta organisasi antar-pemerintah dan non-pemerintah seperti *Greenpeace*, *World Wildlife Fund for Nature* (WWF).

Indonesia dapat memainkan peran penting sebagai anggota Dewan IMO, karena memiliki posisi yang tinggi sekaligus strategis dalam menentukan arah dan kebijakan serta penyusunan aturan maritim internasional, yang juga akan berpengaruh terhadap aturan maritim nasional. Peran tersebut dilakukan Indonesia dalam kapasitasnya sebagai anggota dewan IMO Kategori C, yang merupakan perwakilan dari Negara-negara yang mempunyai kepentingan khusus dalam transportasi laut atau navigasi maritim serta mewakili semua kebijakan-kebijakan IMO yang sangat berpengaruh bagi dunia kemaritiman.

Peran yang dapat dimainkan Indonesia, setidaknya sejalan dengan isu yang diangkat tahun ini, adalah mencakup tiga (3) hal.⁵⁴ *Pertama*, berkaitan dengan kelestarian lingkungan hidup, terutama menyangkut upaya penanganan sampah plastik. Laporan Bank Dunia (*World Bank*) tahun 2016 menyebutkan, total sampah plastik mencapai 242 juta ton, atau menyumbang 12% dari komponen penyebab pencemaran lingkungan. Jika tidak ada aksi nyata dalam menyelamatkan lingkungan, Bank Dunia memproyeksi pencemaran lingkungan akan meningkat hingga 70% pada 2050. Indonesia, sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia dan dengan wilayah perairannya yang luas, sudah tentu tidak boleh mengabaikan persoalan sampah plastik.

Kedua, pengembangan dan peningkatan kapasitas sumber daya manusia, terutama yang berkaitan dengan pendidikan kejurusan. Hal ini tidak dapat dilepaskan dari semakin berkembangnya teknologi kemaritiman dan tantangan yang dihadapi dunia pelayaran, sehingga kebutuhan untuk menghadirkan sumber daya manusia yang terampil dan handal di bidang kemaritiman menjadi penting untuk diperhatikan.

Ketiga, berkaitan dengan peran dan keterlibatan perempuan dalam dunia kemaritiman. Meskipun masih memiliki kekurangan, Indonesia diharapkan dapat meningkatkan keterlibatan dan peran perempuan dalam aktivitas sektor maritim. Hal tersebut dilakukan antara lain dengan memberi kesempatan lebih besar

⁵⁴ <http://ekonomi.bisnis.com/read/20191130/98/1176188/Indonesia-bawa-3-isu-di-sidang-maritim-dunia-imo>, diakses 23 Juli 2020.

kepada kaum perempuan untuk bekerja di sektor maritim sekaligus berpartisipasi pada kegiatan kemaritiman di skala nasional maupun internasional.

Selain ketiga isu diatas, Indonesia juga dapat berperan dengan mendorong pentingnya pembenahan sektor pelabuhan, antara lain dengan ikut membenahi kemampuan pelabuhan, terutama di beberapa pelabuhan dalam negeri sehingga dapat melayani perdagangan internasional dan disandari kapal berukuran besar. Peran yang dilakukan Indonesia tersebut sesungguhnya juga dalam kerangka memenuhi aspek keselamatan dan keamanan pelayaran baik pelayaran nasional maupun internasional.

Peran Indonesia patut diapresiasi sebagai Negara kepulauan pertama yang memiliki bagan pemisah atau alur laut atau *Traffic Separation Scheme* (TSS) sesuai keputusan sidang IMO pada tanggal 24 Juni 2019. TSS di Selat Sunda dan Selat Lombok merupakan TSS yang dimiliki Indonesia sehingga Negara berhak untuk mengaturnya. Dengan dipercayanya Indonesia oleh IMO untuk mengatur TSS di Selat Sunda dan Selat Lombok yang juga merupakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), menunjukan peran aktif Indonesia dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran internasional serta sejalan dengan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.⁵⁵

Oleh karena itu, peran-peran strategis harus dapat dilakukan Indonesia dalam keanggotaanya di IMO. Sebagai bagian dari kawasan Asia Tenggara, yang wilayah perairannya sangat strategis dan menjadi jalur pelayaran internasional,

⁵⁵ Churchill, Op. Cit. Hlm. 431

Indonesia bekerja sama dengan negara-negara ASEAN lainnya, terutama Singapura dan Malaysia, harus dapat memastikan terjaganya keselamatan dan keamanan pelayaran dikawasan ini. Bahkan, dalam lingkup yang lebih luas dan dalam kerangka keamanan navigasi, Indonesia perlu mengambil peran untuk ikut menjaga keselamatan dan keamanan di kawasan Asia Pasifik yang juga menjadi area geostrategis Indonesia.⁵⁶

Hal tersebut tidak terlepas dari globalisasi yang telah menyebabkan semakin eratnya hubungan antarnegara. Peran Indonesia juga dapat dilakukan dengan terpilihnya Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) RI sebagai auditor eksternal IMO. Dalam proses pemilihan anggota Dewan IMO, dilaksanakan pula pemilihan auditor eksternal IMO dengan periode kerja tahun 2020 sampai dengan 2023. Hal ini menjadi kesempatan baik bagi Indonesia untuk ikut menata kinerja keuangan IMO.

Sebagai auditor eksternal, BPK akan melakukan pemeriksaan keuangan dan kinerja IMO, termasuk terhadap dua (2) institut pendidikan di bawahnya yaitu *World Maritime University (WMU)* dan *International Maritime Law Institute (IMLI)*. Pemeriksaan yang dilakukan oleh BPK bukan hanya pemeriksaan keuangan, namun juga pemeriksaan kinerja. Peran yang dijalankan oleh Indonesia (melalui BPK RI) terhadap kinerja keuangan IMO ini, sesungguhnya juga bermanfaat bagi Indonesia, karena Indonesia dapat mengambil pelajaran dari tata kelola dan akuntabilitas sektor maritim Negara lain.

⁵⁶ Paul R. Viotti dan Mark V. Kauppi. *International Relation Theory*. New York: Person. 2010. Hlm.277. Diakses pada 23 Juli 2020.