

## BAB II

### TINJAUAN UMUM

#### **A. Tinjauan Umum Tentang Selat Malaka dan Perbatasan Indonesia – Malaysia Di Selat Malaka.**

Sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut PBB atau UNCLOS 82, Indonesia merupakan negara kepulauan. Dengan luas laut yang begitu besar yang terdiri dari luas perairan nusantara 3,1 juta km<sup>2</sup> ditambah dengan luas kawasan Zone Ekonomi Eksklusif seluas 2,7 juta km<sup>2</sup> sehingga luas total perairan Indonesia sekitar 5,8 km<sup>2</sup>. Pengakuan resmi asas negara kepulauan ini merupakan hal yang sangat penting bagi bangsa Indonesia didalam mewujudkan satu kesatuan wilayah yang utuh sesuai dengan Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957 dan Wawasan Nusantara (Wasantara) yang menjadi dasar bagi perwujudan kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Dengan posisi silang yang sangat strategis yakni diapit dengan dua benua dan dua samudera, tentunya menjadikan wilayah Indonesia sebagai jalur pelayaran Internasional yang sangat penting bagi Negara – negara maritim dan Negara lainnya yang memiliki kepentingan baik dibidang ekonomi, politik dan pertahanan keamanan. Salah satu jalur pelayaran penting dari 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang dimiliki Indonesia adalah Selat Malaka.

Selat Malaka yang berada di dalam wilayah yurisdiksi dan kedaulatan Indonesia merupakan jalur perdagangan internasional dan minyak dunia yang

sangat strategis. Hampir separuh perdagangan dunia yang dilakukan melalui jalur laut melewati kawasan ini sehingga sudah tentu masalah keamanan jalur pelayaran ini menjadi tugas dan tanggung jawab Negara Indonesia beserta Negara lainnya yang memiliki kuasa atas selat Malaka serta Negara lainnya sering menggunakan dan memiliki kepentingan di Selat Malaka. Dengan terjaminnya keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka tentunya akan sangat meningkatkan perekonomian dunia, karena kegiatan perdagangan dan penyaluran minyak dunia berjalan lancar serta meningkatkan perekonomian Negara – negara yang memiliki kuasa dan batas wilayah di Selat Malaka termasuk juga Indonesia.

Gambar 1.1 – Selat Malaka



Selat Malaka adalah sebuah selat yang terletak diantara Semenanjung Malaysia (Thailand, Malaysia, Singapura) dan Pulau Sumatra (Indonesia). Dari segi ekonomi dan strategis, Selat Malaka merupakan salah satu jalur pelayaran

terpenting di dunia, sama pentingnya seperti Terusan Suez atau Terusan Panama. Sebanyak 50.000 kapal melintasi Selat Malaka setiap tahunnya, mengangkut antara seperlima dan seperempat perdagangan perdagangan laut dunia.<sup>36</sup>

Selat Malaka secara geopolitik sangat vital sebagai jalur laut terpendek antara Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan atau Samudera Pasifik, yang memiliki nilai strategis tidak hanya bagi negara pantai tetapi juga bagi negara pengguna. Setidaknya ada 3 faktor yang menjadi kepentingan banyak negara di Selat Malaka, yaitu :

1. Peperangan dan proyeksi kekuatan militer melintasi dunia.
2. Kepentingan komersial dan perdagangan maritim.
3. Eksploitasi ekonomi sumber daya laut.

Negara – negara besar yang menjadi aktor ekstra regional dan pengguna Selat memiliki kepentingan besar pada dua faktor pertama. Sedangkan negara – negara pantai Selat Malaka lebih punya kepentingan pada faktor yang ketiga.<sup>37</sup>

Letak dan posisi Selat Malaka di antara pulau Sumatera dan Semenanjung Malaya yang membujur dari utara ke selatan hingga Kepulauan Riau dan membelok ke timur. Selat Malaka berada diantara dua daratan besar yaitu Pulau Sumatra dan Semenanjung Malaysia. Saat ini ada tiga negara berdaulat yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Pulau Sumatra (Indonesia) yang kawasannya langsung berhadapan dengan Selat Malaka adalah provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatra Utara,

---

<sup>36</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Selat\\_Malaka](http://id.wikipedia.org/wiki/Selat_Malaka) (dikunjungi tanggal 2 Desember 2015 pukul 17:30 wib)

<sup>37</sup> Joyce Dela Pena, *Maritime Crime in the Strait of Malacca : Balancing Regional and Ekstra Regional Concerns*, *Standford Journal of International Relations*, Spring 2009.

Riau, Jambi, dan Kepulauan Riau, sedangkan negara bagian di Malaysia yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka adalah Kedah, Perlis, Malaka, Johor, Selangor, Negeri Sembilan, Perak, yang keseluruhan dari negara bagian ini terletak di Semenanjung Malaysia. Panjang Selat Malaka sekitar 805 km atau 500 mil dengan lebar 65 km atau 40 mil di sisi selatan dan semakin ke utara semakin melebar sekitar 250 km atau 155 mil.

Batas – batas Selat Malaka yaitu di sebelah barat dibatasi atau sejajar dengan bagian paling utara pulau Sumatra dan Lem Voalan di bagian paling selatan dari Goh Phuket (Pulau Puket) di Thailand. Pada bagian timur sejajar antara Tanjong Piai (Bulus) dan wilayah paling selatan daripada Semenanjung Malaysia dan kemudian ke arah Karimun. Di sisi utara dibatasi oleh pantai Barat Daya Semenanjung Malaysia dan dari selatan dibatasi oleh Pantai bagian Timur Laut Pulau Sumatra ke arah Timur dari Tanjung Kedabu kemudian ke Pulau Karimun.<sup>38</sup>

Perbatasan maritim di Selat Malaka umumnya ditetapkan berdasarkan garis tengah antara dasar benua Indonesia dan Malaysia, membentang ke arah selatan dari perbatasan Malaysia – Thailand hingga ke titik pertemuan perbatasan Malaysia – Singapura. Sebagian perbatasan ini ditetapkan melalui perjanjian perbatasan wilayah laut pada 1970. Perbatasan landas benua antara Indonesia dan Malaysia di Laut Cina Selatan juga ditarik sepanjang garis dasar benua antara kedua negara berdasarkan perjanjian 1969.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> <http://noviafujalestariwahyani.wordpress.com/2015/06/14> (dikunjungi tanggal 2 Desember 2015 pukul 17:35 wib)

<sup>39</sup> [http://id.m.wikipedia.org/wiki/Perbatasan Indonesia Malaysia](http://id.m.wikipedia.org/wiki/Perbatasan_Indonesia_Malaysia) (dikunjungi tanggal 2 Desember 2015 pukul 17.40 wib)

Terdapat lima pelabuhan penting antar Negara yang terdapat di Selat Malaka yakni pelabuhan Singapura, Pelabuhan Klang (berdekatan dengan Kuala Lumpur, Johor, Pulau Pinang dan Belawan (Medan). Selain itu masih ada sejumlah besar pelabuhan kecil dan terminal feri yang cukup penting bagi kawasan setempat. Jumlah pelabuhan utama memang lebih sedikit dan dianggap sebagai pusat pelayaran dunia dan peran pelabuhan – pelabuhan kecil sebagai tulang belakang perdagangan lokal dan migrasi tenaga kerja.

Kekayaan Selat Malaka tidak hanya dengan beragamnya sumber daya maritim, tetapi juga merupakan jalur pelayaran tersibuk dan tertua di dunia. Selat ini merupakan jalur utama bagi lalu lintas kargo dan manusia antar wilayah Indo – Eropa dan wilayah lainnya di Asia serta Australia. Ini adalah jalur timur – barat yang terpendek jika dibandingkan dengan Selat Makassar dan Lombok di Indonesia. Setiap tahun, barang – barang dan jasa bernilai jutaan dollar melewati wilayah tersebut.

Sejarah mengatakan bahwa Selat Malaka yang menjadi basis perdagangan kawasan sekitarnya telah memainkan peran signifikan dalam pembentukan kawasan pesisir seperti Aceh, Malaka dan Johor. Selat Malaka juga memberi andil besar terhadap pembangunan ekonomi dan sosial negara – negara pantai seperti Indonesia, Singapura, Malaysia, dan Thailand. Jika perdamaian dan stabilitas di Selat ini terjaga, maka pembangunan daerah, pasokan energi, dan perdagangan Internasional antara Uni Eropa dan Asia Timur otomatis akan mengalami peningkatan. Peran krusial Selat Malaka yang paling utama adalah sebagai SLOC

(*Sea Lines Of Communication*) terpenting setelah selat Hormuz, jalur perdagangan, dan jalur pergerakan Angkatan Laut dari berbagai negara.

Selain padatnya lalu lintas Internasional dari perdagangan antar negara di Selat Malaka, keamanan selat juga menjadi pertimbangan utama yang dibebani tanggung jawab kepada tiga negara Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Negara pengguna Selat yang lainnya juga aktor – aktor non pemerintah juga mempunyai resiko tinggi di wilayah tersebut, tetapi untuk alasan – alasan legal Internasional mereka telah meminimalisir keterlibatan langsung dalam kebijakan keamanan. Di suatu yang lebih spesifik, India dan Thailand sangat mengandalkan keamanan maritim di perairan Malaka sebagaimana perbatasan territorial perairan mereka saling tumpang tindih.

#### **B. Tinjauan Umum Tentang Kasus Pelanggaran Di Perairan Selat Malaka**

Selat Malaka yang memiliki Panjang kurang lebih 900 mill laut merupakan kawasan kunci stabilitas keamanan maupun perekonomian nasional dan dunia, dimana lebih dari 50.000 kapal dagang melintasi Selat Malaka (600/hari). Dengan banyaknya kapal yang melintas dengan ukuran yang besar menjadikan kecelakaan pun seringkali terjadi. Kecelakaan tidak saja membawa kerugian bagi pemiliknya, tetapi juga menimbulkan bencana pencemaran laut yang pada akhirnya mempengaruhi kelestarian lingkungan laut dan kehidupan rakyat Negara – negara pantai. Selain itu sering kalinya terjadi perompakan di wilayah Selat Malaka tentunya dapat berpengaruh terhadap ketahanan nasional dan citra Indonesia di mata dunia. Untuk itu harus dilaksanakan upaya

pengamanan dan kerjasama dengan Negara - negara yang berkepentingan di Selat Malaka serta Negara – negara Pantai yang memiliki kedaulatan atas Selat Malaka didalam mengamankan jalur pelayaran serta kerjasama di bidang komunikasi dan Informasi pelayaran untuk meminimalisir kecelakaan yang terjadi di Selat Malaka.

Lokasi geografis Selat Malaka menjadikannya rapuh terhadap praktik perompakan dan aksi kejahatan. Selat Malaka sejak lama merupakan sebuah jalur penting yang menghubungkan Cina dan India, dan seringkali digunakan untuk tujuan perdagangan. Di era modern, Selat ini merupakan jalur antara Eropa, Kanal Suez, dan negara – negara penghasil minyak di Teluk Persia; serta pelabuhan – pelabuhan Asia Timur yang sibuk. Terdapat ribuan pulau kecil di selat sempit ini, selain itu selat ini juga menjadi muara banyak sungai. Dua hal ini menjadikan Selat Malaka tempat yang ideal bagi para perompak untuk bersembunyi dan menghindari penangkapan.

Ancaman kejahatan di Selat Malaka biasanya berupa pembajakan kapal, perampokan kapal, penculikan awak kapal, perdagangan manusia dan penyelundupan senjata. Ada juga kemungkinan serangan teroris yang bertujuan melumpuhkan arus perdagangan internasional dan berniat menghancurkan fasilitas perhubungan laut di perairan Selat Malaka.

Masalah aksi kejahatan terhadap kapal – kapal perompakan di Selat Malaka saat ini menjadi masalah yang sangat pelik khususnya Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selama ini Selat Malaka sudah dianggap “surga” dan tempat yang sangat ideal untuk melakukan kegiatan kejahatan di laut. Mengingat,

jalur tersebut sangat ramai dilintasi oleh kapal – kapal besar dan kecil, dan juga digunakan sebagai jalur pengapalan energi bagi negara – negara maju. Aksi kejahatan di laut tersebut pada awalnya dan pada umumnya adalah dilatarbelakangi oleh faktor – faktor ekonomi. Namun pada perkembangannya dan dalam situasi dewasa ini fenomena perompakan perlu dipertimbangkan dalam konteks tindakan kekerasan di laut yang lebih luas. Hal ini mengingat semakin dimungkinkannya ancaman aksi terrorisme di Selat ini yang di latarbelakangi masalah non ekonomi (ideologi), dimana sangat dimungkinkan bahwa aksi – aksi tersebut juga dilakukan di laut, serta terhadap kapal – kapal di laut.

Kebanyakan para perompak maritim berusaha untuk mencuri barang – barang atau uang yang bisa di dapatkan dikapal, dengan menggunakan senjata dan kekerasan untuk membajak kapal, mengambil barang – barangnya untuk dijual kembali atau menyandera para awak kapal untuk dimintai tebusan. Akibatnya, usaha yang paling efektif untuk menekan angka perompakan dengan solusi politik berbasis pantai.

Gangguan keamanan di wilayah yurisdiksi laut Indonesia, terutama gangguan pelayaran penumpang maupun barang belum menunjukkan gejala penurunan. Tingkat kejadian pembajakan (*piracy*) di laut intensitasnya masih tinggi dan sulit diatasi oleh aparat penegak hukum. Bahkan karena keterbatasan kemampuan aparat keamanan Indonesia dalam menangkap pelaku pembajakan yang mengganggu pelayaran kapal – kapal niaga di perairan Selat Malaka, sempat memunculkan kekhawatiran dan keinginan Interanasional untuk turut mengamankan Selat Malaka tersebut. Oleh karena itu, TNI sebagai unsur penegak

kedaulatan di laut serta TNI AL dan POLRI sebagai unsur penegak hukum di laut, kemampuannya perlu ditingkatkan guna mampu melakukan tugas penegakan kedaulatan dan penindakan pelanggaran hukum di laut.

Di samping itu, belum efektifnya pelaksanaan koordinasi keamanan laut sebagai akibat belum terciptanya harmonisasi peran dan fungsi lembaga di ruang laut merupakan salah satu kendala dalam rangka peningkatan pengawasan dan pengamanan pengelolaan sumber daya alam di laut. Lemahnya sistem pengawasan dan pengamanan pengelolaan sumber daya alam, telah mengundang pihak – pihak tertentu termasuk pihak asing untuk memanfaatkannya secara ilegal baik berupa *illegal logging*, *illegal minning* maupun *illegal fishing* yang mengakibatkan kerugian negara mencapai ratusan trilyun setiap tahunnya. Banyaknya kapal – kapal asing tanpa dokumen resmi yang ditangkap di perairan Indonesia baik yang melakukan penangkapan ikan, penambangan, atau pengapalan kayu – kayu glondong menunjukkan bahwa kejahatan terhadap sumber daya alam relatif belum menunjukkan gejala penurunan. Belum efektifnya pelaksanaan pengamanan laut, salah satu kendala yang dihadapi dalam penanganan kejahatan kekayaan sumber daya alam adalah lemahnya sistem perundang – undangan di laut. Akibatnya upaya – upaya perlakuan hukum terhadap kapal – kapal asing terbentur pada tidak adanya perangkat hukum yang sesuai dengan jenis pelanggarannya.

Keutuhan wilayah NKRI (Negara Kesatuan Republik Indonesia) merupakan suatu keharusan untuk setiap warga Negara, maka keamanan dan stabilitas negara ini harus benar benar di jaga. Selain kewajiban warga Negara

Indonesia yang paling berperan disini adalah TNI (Tentara Nasional Indonesia) jika terjadi sesuatu dalam gangguan keamanan nasional Negara ini maka TNI lah yang berada di garis depan untuk mengamankannya dan karena menurut data yang didapat wilayah Negara Indonesia terdiri kepulauan, dimana laut merupakan bagian terbesarnya. Wilayah laut NKRI diperkirakan, mencapai 5,8 juta km<sup>2</sup> atau kurang lebih 75 % dari total luas wilayah. Kawasan laut tersebut terdiri dari perairan laut wilayah (teritorial) 0,8 % juta km<sup>2</sup>, perairan laut nusantara (kepulauan) 2,3 juta km<sup>2</sup>, dan kawasan Zona Ekonomi Eksklusif 2,7 juta km<sup>2</sup> dimana Posisi geografis Indonesia yang strategis, memiliki 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yaitu Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Sunda. Kedaulatan (*sovereignty*) dan hak berdaulat (*sovereignty right*) Negara atas laut merupakan hak negara untuk melakukan pengaturan, pengawasan, perlindungan, dan pengolahan atas laut guna melindungi kepentingan nasional di laut. Oleh karena itu, agenda pengamanan laut Indonesia yang komprehensif dan terpadu merupakan suatu keharusan. Maka TNI-AL disini yang harus berperan aktif dalam rangka menjaga di setiap perbatasan dan keamanan di laut. Sebagai komponen utama pertahanan di laut, TNI AL wajib untuk menjaga integritas wilayah NKRI dan mempertahankan stabilitas keamanan di laut serta melindungi sumber daya alam di laut dari gangguan keamanan dan pelanggaran hukum di wilayah yuridiksi nasional Indonesia, baik dari dalam (*illegal logging,trafiking dll*) maupun dari luar (perebutan Selat Ambalat, pencurian sumber daya alam di laut oleh warga negara asing dalam Zona Ekonomi Eksklusif).

### C. Tinjauan Umum Fungsi dan Tugas TNI Angkatan Laut

Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut atau biasa disingkat TNI Angkatan Laut atau TNI AL adalah salah satu cabang angkatan perang dan merupakan bagian dari Tentara Nasional Indonesia (TNI) yang bertanggung jawab atas operasi pertahanan negara Republik Indonesia di laut.

TNI Angkatan Laut dibentuk pada tanggal 10 September 1945 yang pada saat dibentuknya bernama Badan Keamanan Rakyat (BKR Laut) yang merupakan bagian dari Badan Keamanan Rakyat.

Sejarah TNI AL dimulai tanggal 10 September 1945, setelah masa awal diproklamasikannya kemerdekaan negara Indonesia, administrasi pemerintah awal Indonesia mendirikan Badan Keamanan Rakyat Laut (BKR Laut). BKR Laut dipelopori oleh pelaut – pelaut veteran Indonesia yang pernah bertugas di jajaran *Koninklijke Marine* (Angkatan Laut Kerajaan Belanda) pada masa penjajahan Belanda dan *Kaigun* pada masa pendudukan Jepang.

Terbentuknya organisasi militer Indonesia yang dikenal sebagai Tentara Keamanan Rakyat (TKR) turut memacu keberadaan TKR Laut yang selanjutnya lebih dikenal sebagai Angkatan Laut Republik Indonesia (ALRI), dengan segala kekuatan dan kemampuan yang dimilikinya. Sejumlah pangkalan Angkatan Laut terbentuk, kapal – kapal peninggalan jawatan Pelayaran Jepang diperdayakan, dan personel pengawalnya pun di rekrut untuk memenuhi tuntutan tugas sebagai penjaga laut Republik yang baru terbentuk itu. Kekuatan yang sederhana tidak menyurutkan ALRI untuk menggelar Operasi Lintas Laut dalam rangka menyebarluaskan berita proklamasi dan menyusun kekuatan bersenjata di

berbagai tempat di Indonesia. Disamping itu mereka juga melakukan pelayaran penerobosan blokade laut Belanda dalam rangka mendapatkan bantuan dari luar negeri.

Selama 1949 – 1959 ALRI berhasil menyempurnakan kekuatan dan meningkatkan kemampuannya. Dibidang organisasi ALRI membentuk Armada, Korps Marinir yang saat itu disebut sebagai Korps Komando Angkatan Laut (KKO-AL), Penerbangan Angkatan Laut dan sejumlah Komando Daerah Maritim sebagai komando pertahanan kewilayahan aspek laut.

Pada tahun 1990-an TNI AL mendapatkan tambahan kekuatan berupa kapal – kapal perang jenis korvet kelas Parchim, kapal pendarat tank (LST) kelas ‘Frosch’ dan penyapu ranjau kelas Kondor. Penambahan kekuatan ini dinilai masih jauh dari kebutuhan dan tuntutan tugas, lebih – lebih pada masa krisis multidimensional ini yang menuntut peningkatan operasi namun perolehan dukungannya sangat terbatas. Reformasi internal di tubuh TNI membawa pengaruh besar pada tuntutan penajaman tugas TNI AL dalam bidang pertahanan dan keamanan di laut seperti reorganisasi dan validasi Armada yang tersusun sesuai dengan kesamaan fungsinya dan pemekaran organisasi Korps Marinir dengan pembentukan satuan setingkat divisi Pasukan Marinir-I di Surabaya dan setingkat Brigade berdiri sendiri di Jakarta.

Peran, fungsi dan tugas TNI (AD, AU, dan AL) diatur berdasarkan UU 34/2004 tentang TNI. Peran dan fungsi TNI diatur dalam Bab IV pasal 5 dan 6. Kemudian, tugasnya diatur dalam pasal 7,8,9, dan 10.

TNI berperan sebagai alat negara di bidang pertahanan yang dalam menjalankan tugasnya berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara. TNI sebagai alat pertahanan negara berfungsi sebagai:

- a) Penangkal setiap bentuk ancaman militer dan ancaman bersenjata dari luar dan dalam negeri terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, dan keselamatan bangsa.
- b) Penindak terhadap setiap bentuk ancaman sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf a, dan
- c) Pemulih terhadap kondisi keamanan negara yang terganggu akibat kekacauan keamanan.

Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat 1, TNI merupakan komponen utama sistem pertahanan negara.

Tugas pokok TNI adalah menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Tugas pokok sebagaimana yang dimaksud dilakukan dengan operasi militer untuk perang dan operasi militer selain perang, yaitu untuk:

1. Mengatasi gerakan separatis bersenjata
2. Mengatasi pemberontakan bersenjata
3. Mengatasi aksi terorisme
4. Mengamankan wilayah perbatasan

5. Mengamankan objek vital nasional yang bersifat strategis
6. Melaksanakan tugas perdamaian dunia sesuai dengan kebijakan politik luar negeri
7. Mengamankan presiden dan wakil presiden beserta keluarganya
8. Memberdayakan wilayah pertahanan dan kekuatan pendukungnya secara dini sesuai dengan sistem pertahanan semesta
9. Membantu tugas pemerintah di daerah
10. Membantu Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam rangka tugas keamanan dan ketertiban masyarakat yang diatur dalam undang – undang
11. Membantu mengamankan tamu negara setingkat kepala negara dan perwakilan pemerintah asing yang sedang berada di Indonesia
12. Membantu menanggulangi akibat bencana alam, pengungsian, dan pemberian bantuan kemanusiaan
13. Membantu pencarian dan pertolongan dalam kecelakaan, serta
14. Membantu pemerintah dalam pengamanan pelayaran dan penerbangan terhadap pembajakan, perompakan dan penyelundupan.

Dalam pasal 9 disebutkan Angkatan Laut bertugas<sup>40</sup>:

- a) Melaksanakan tugas TNI matra Laut di bidang pertahanan
- b) Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi

---

<sup>40</sup> UU 34 Tahun 2004 tentang TNI

- c) Melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah
- d) Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut
- e) Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

Yang dimaksud melaksanakan tugas TNI matra laut adalah menjaga seluruh wilayah perairan Indonesia. Yang dimaksud dengan menegakkan hukum dan menjaga keamanan adalah segala bentuk kegiatan yang berhubungan dengan penegakan hukum di laut sesuai dengan kewenangan TNI AL yang berlaku untuk mengatasi ancaman tindakan kekerasan, ancaman navigasi, serta pelanggaran hukum di wilayah laut, terbatas dalam lingkup pengejaran, penangkapan, penyelidikan, perkara yang selanjutnya diserahkan kepada kejaksaan, TNI AL tidak menyelenggarakan pengadilan.

Yang dimaksud diplomasi Angkatan Laut adalah fungsi diplomasi sesuai kebijakan politik luar negeri yang melekat pada peran Angkatan Laut secara universal sesuai dengan kebiasaan Internasional, serta sudah menjadi sifat dasar dari setiap kapal perang suatu negara yang berada di negara lain memiliki kekebalan diplomatik dan kedaulatan penuh.

## **D. Tinjauan Umum Tentang Laut Teritorial Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional**

Pengaturan tentang kedaulatan dan yurisdiksi negara di laut secara komprehensif mulai dilakukan oleh empat konvensi – konvensi Jenewa tahun 1958 yang mengatur tentang laut teritorial dan zona tambahan, perikanan dan konservasi sumberdaya hayati di laut lepas, landas kontinen dan laut lepas.<sup>41</sup>

Setelah melalui perundingan yang cukup panjang, negara – negara peserta konferensi Hukum Laut PBB ke-3 pada akhirnya telah menyetujui Konvensi PBB tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) tahun 1982 yang terdiri dari 320 pasal dan 9 Annex. Konvensi ini mengatur tentang segala aspek kegiatan di laut, seperti misalnya delimitasi, hak lintas, pencemaran terhadap lingkungan laut, riset ilmiah kelautan, kegiatan ekonomi dan perdagangan, alih teknologi dan penyelesaian sengketa tentang masalah – masalah kelautan. Konvensi ini mulai berlaku pada tanggal 16 November 1994.

### **I. Status Hukum tentang berbagai Zona Maritim**

Konvensi Hukum Laut 1982 mengakui hak negara – negara untuk melakukan klaim atas berbagai macam zona maritim dengan status hukum yang berbeda – beda yang dibagi sebagai berikut:

1. Berada dibawah kedaulatan penuh negara meliputi laut pedalaman, laut teritorial dan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.
2. Negara mempunyai yurisdiksi khusus dan terbatas yaitu zona tambahan.

---

<sup>41</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*, PT. Alumni, Bandung, 2003.

3. Negara mempunyai yurisdiksi eksklusif untuk memanfaatkan sumberdaya alamnya yaitu Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen.
  4. Berada dibawah suatu pengaturan internasional khusus yaitu, daerah dasar laut samudera dalam.
  5. Tidak berada dibawah kedaulatan maupun yurisdiksi negara manapun, yaitu laut lepas.
- II. Perairan Pedalaman

Batasan yang diberikan oleh konvensi tentang perairan pedalaman adalah perairan yang terletak pada sisi darat dari garis pangkal yang dipakai untuk menetapkan laut territorial suatu negara.<sup>42</sup> Termasuk kedalamnya sungai, teluk, pelabuhan serta bagian – bagian perairan lain sepanjang berada pada sisi darat dari garis pangkal. Dengan demikian, batas terluar dari perairan pedalaman bagi suatu negara pantai biasa adalah garis pangkal, yang dapat berupa garis pangkal biasa atau garis pangkal lurus atau kombinasi dari keduanya. Perbedaan prinsipil antara perairan pedalaman dengan laut territorial adalah bahwa diperairan pedalaman kedaulatan negara berlaku mutlak tanpa adanya pembatasan oleh hukum internasional dalam bentuk kewajiban – kewajiban untuk memberikan jaminan pelaksanaan hak lintas damai bagi kapal – kapal asing.

---

<sup>42</sup> Pasal 8 ayat 1

### III. Laut Teritorial

Konvensi menetapkan bahwa kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalamanannya, dan dalam hal suatu negara kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi juga suatu jalur laut yang berbatasan dengannya yang disebut laut teritorial. Batas luar laut teritorial adalah garis yang jarak setiap titiknya dari titik yang terdekat pada garis pangkal, sama dengan lebar laut teritorial.<sup>43</sup>

Oleh konvensi 1982 setiap negara diberi kebebasan untuk menetapkan lebar laut teritorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkalnya. Dengan demikian, batas terluar laut teritorial akan disesuaikan dengan lebar laut teritorial yang dipilih oleh masing – masing negara.<sup>44</sup>

### IV. Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional

Bab III Konvensi Hukum Laut 1982 mengatur tentang selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, menurut pasal 37 yang dapat dianggap sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional adalah perairan yang menghubungkan satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif. Sedangkan pasal 38 menetapkan bahwa untuk selat – selat yang memenuhi ketentuan demikian, akan berlaku rezim pelayaran yang disebut lintas transit.

Dalam Bab III Konvensi ini juga diatur hal – hal yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran, termasuk penetapan alur – alur laut

---

<sup>43</sup> Pasal 2

<sup>44</sup> Pasal 3

serta skema pemisah lalu lintas kecuali untuk selat – selat yang termasuk ke dalam pengaturan Pasal 35 (c) tentang selat – selat yang selama ini berada dibawah pengaturan perjanjian internasional.

V. Jalur / Zona Tambahan<sup>45</sup>

Di luar laut teritorialnya, dalam suatu jalur/zona yang berbatasan dengannya yang disebut jalur/zona tambahan, negara pantai dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran peraturan perundang – undangannya dibidang bea cukai, fiskal, imigrasi dan saniter.

Batas terluar jalur/zona tambahan ini tidak boleh melebihi 24 mil laut, yang diukur dari garis pangkal yang dipakai untuk menetapkan laut teritorialnya. Dengan demikian, luas jalur/zona tambahan suatu negara akan bergantung kepada berapa jauh negara tersebut menetapkan lebar laut teritorialnya.

VI. Negara Kepulauan

Pemikiran tentang konsep negara kepulauan kemudian berkembang menjelang dimulainya konferensi Hukum Laut Ketiga, terutama yang dihasilkan oleh para pakar yang berasal dari negara – negara kepulauan itu sendiri. Konsep negara kepulauan mendapatkan pengakuan dengan dimasukkannya Bab 4 tentang negara kepulauan ke dalam Konvensi Hukum Laut 1982, yang meliputi ketentuan – ketentuan hukum tentang definisi negara kepulauan, cara penarikan

---

<sup>45</sup> Pasal 33

garis pangkal kepulauan, status hukum perairan kepulauan, hak lintas alur – alur laut kepulauan dan hak lintas damai. Negara kepulauan, yang merupakan negara yang seluruh wilayahnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan, termasuk pulau – pulau lain, yang erat hubungannya satu sama lain, termasuk perairan diantaranya serta wujud alamiah lainnya, memiliki kedaulatan di perairan kepulauan yaitu perairan yang terletak di sisi dalam dari garis – garis pangkal lurus kepulauan.<sup>46</sup>

Pasal 1 Konvensi Hukum Laut 1982 menetapkan bahwa kedaulatan suatu negara kepulauan meliputi juga perairan yang ditutup oleh atau terletak disebelah dalam dari garis pangkal lurus kepulauan, yang disebut sebagai perairan kepulauan. Kedaulatan ini meliputi juga ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah dibawahnya, beserta kekayaan laut yang terkandung didalamnya.

Salah satu langkah implementasi yang dilakukan oleh Indonesia adalah dengan mengeluarkan undang – undang No.6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Undang – undang ini merupakan pengganti dari UU No.4/Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982, pasal 4 Undang – undang ini menetapkan bahwa kedaulatan Indonesia meliputi laut territorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman Indonesia, termasuk ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah dibawahnya, serta seluruh sumber daya alam yang terkandung didalamnya.

---

<sup>46</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Legal Regime of Archipelagoes: Problems and Issues*, dalam *The Law of the Sea: Needs and Interest of Developing Countries*, University of Rhode Island, 1973, p.166.

Undang – undang ini menjamin berbagai macam hak lintas untuk kapal – kapal asing yaitu :

- Hak lintas damai melalui laut territorial dan perairan kepulauan Indonesia.<sup>47</sup>
- Hak lintas alur – alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia,<sup>48</sup> serta
- Hak lintas transit melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang terletak antara satu bagian laut lepas atau ZEE Indonesia dengan bagian lain dari laut lepas atau ZEE Indonesia.<sup>49</sup>

Pemanfaatan, pengelolaan, perlindungan dan pelestarian lingkungan perairan Indonesia dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang – undangan Indonesia dan Hukum Internasional.<sup>50</sup>

#### VII. Zona Ekonomi Eksklusif

Jauh sebelum lahirnya konsep ini, batas terluar laut territorial dianggap sebagai batas antara bagian laut kearah darat tempat berlaku kadaulatan penuh negara pantai, dan bagian laut kearah luar dari batas tersebut tempat berlaku kebebasan dilaut lepas. Konsep zona eksklusif dapat dianggap sebagai suatu hasil revolusi yang telah mengubah sedemikian rupa pengaturan atas laut.

---

<sup>47</sup> Pasal 11 ayat 1

<sup>48</sup> Pasal 18 ayat 2

<sup>49</sup> Pasal 20 ayat 1

<sup>50</sup> Pasal 23 ayat 1

Pasal 55 Konvensi Hukum Laut 1982 menetapkan bahwa pada suatu jalur laut yang terletak diluar dan berdampingan dengan laut teritorialnya, yang dinamakan Zona Ekonomi Eksklusif, suatu negara mempunyai hak – hak berdaulat dan yurisdiksi khusus untuk memanfaatkan kekayaan alam yang berada pada jalur tersebut, termasuk pada dasar laut dan tanah dibawahnya. Pelaksanaan hak – hak berdaulat dan yurisdiksi tersebut, diimbangi dengan kewajiban untuk memperhatikan sebagaimana mestinya hak – hak dan kewajiban negara lain sesuai dengan ketentuan konvensi. Batas terluar Zona Ekonomi Eksklusif ini tidak boleh melebihi 200 mil laut, diukur dari garis pangkal yang sama yang dipakai untuk mengukur lebar laut territorial.

Jauh sebelum Konvensi Hukum Laut 1982 diterima oleh negara – negara peserta Konferensi PBB tentang Hukum Laut ke III, Indonesia telah mengumumkan Zona Ekonomi Eksklusifnya melalui pengumuman pemerintah tentang Zona Eksklusif Indonesia pada tanggal 21 Maret 1980, yang kemudian diikuti dengan penerbitan undang – undang No.5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Menurut undang – undang ini di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), Indonesia mempunyai hak – hak berdaulat untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam hayati dengan menaati ketentuan tentang pengelolaan dan konservasi. Di ZEE Indonesia juga mempunyai hak – hak berdaulat untuk eksplorasi dan eksploitasi

ekonomi zona tersebut, seperti pembangkit tenaga dari air, arus dan angin.<sup>51</sup>

Undang – undang ini juga menetapkan bahwa pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya alam non-hayati pada dasar laut dan tanah dibawahnya akan dilaksanakan menurut peraturan perundang – undangan tentang landas kontinen Indonesia. Pemanfaatan sumberdaya alam dan kegiatan – kegiatan lainnya di ZEE Indonesia harus dengan seizin pemerintah Indonesia, dengan menaati ketentuan tentang pengelolaan dan konservasi yang ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia.

Sebagai tindak lanjut dari pengaturan tersebut Indonesia kemudian mengeluarkan Peraturan Pemerintah No.15 Tahun 1984 Tentang Pengelolaan Sumber Daya Alam Hayati Di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Dalam peraturan pemerintah ini sumberdaya alam hayati di ZEE Indonesia ditetapkan pemanfaatannya ditujukan untuk mengembangkan usaha perikanan Indonesia. Untuk itu pemerintah akan mengupayakan tersedianya berbagai kemudahan untuk meningkatkan kemampuan Indonesia.<sup>52</sup>

Disamping itu Indonesia juga telah mengeluarkan Undang – undang No.9 tahun 1985 Tentang Perikanan Indonesia yang merupakan dasar bagi pengelolaan dan pemanfaatan sumberdaya perikanan di wilayah perikanan Indonesia. Wilayah perikanan Indonesia ditetapkan

---

<sup>51</sup> Pasal 4 dan 5

<sup>52</sup> Pasal 2 ayat 1

meliputi perairan Indonesia, sungai, danau, waduk, rawa dan genangan air lainnya didalam wilayah Indonesia, dan ZEE Indonesia.<sup>53</sup>

#### VIII. Landas Kontinen

Pada garis besarnya batas terluar landas kontinen suatu negara ditetapkan sampai pinggiran luar tepi kontinen, atau hingga jarak 200mil laut diukur dari garis pangkal yang dipakai untuk menetapkan lebar laut teritorialnya, apabila pinggiran luar tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut.<sup>54</sup>

Yang mengatur tentang landas kontinen Indonesia adalah Undang – Undang No.1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia. Undang – undang ini menetapkan bahwa eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya alam di landas Kontinen Indonesia dilakukan sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku dibidang masing – masing.<sup>55</sup> Undang – undang ini selain dibuat berdasarkan UU No.4/Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia yang telah dicabut dan digantikan dengan UU No. 6 Tahun 1996, juga masih didasarkan pada konsep Landas Kontinen sebagaimana diatur dalam Konvensi Jenewa tentang Landas Kontinen tahun 1958, yang menetapkan batas terluar Landas Kontinen Indonesia sampai ke kedalaman 200 meter atau lebih, yang masih mungkin diselenggarakan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam.<sup>56</sup>

---

<sup>53</sup> Pasal 2

<sup>54</sup> Pasal 76 ayat 1

<sup>55</sup> Pasal 4

<sup>56</sup> Pasal 1

- IX. Negara – negara yang tidak berpantai dan negara – negara yang secara geografis tidak beruntung.

Negara – negara yang tidak berpantai dan negara – negara yang secara geografis tidak beruntung memiliki hak untuk berperan atas dasar keadilan dalam kegiatan eksploitasi dan eksplorasi bagian yang pantas dari kelebihan sumberdaya hayati di Zona Ekonomi Eksklusif negara pantai yang berada di kawasan atau sub-kawasan yang sama.

- X. Laut Lepas

Dibandingkan dengan keadaan pada waktu sebelum dihasilkannya Konvensi Hukum Laut 1982, luas perairan laut lepas kini menjadi berkurang karena Konvensi telah mengakui batas terluar laut territorial menjadi 12mil.

Dilaut lepas, setiap negara, baik negara pantai atau negara tidak berpantai dapat menikmati kebebasan – kebebasan di laut lepas yang meliputi antara lain kebebasan – kebebasan untuk berlayar, melakukan penerbangan , memasang kabel dan pipa dibawah laut, membangun pulau buatan dan instalasi lainnya, menangkap ikan dan melakukan riset ilmiah kelautan. Kebebasan untuk menangkap ikan dibagian laut lepas dihapuskan sampai dengan batas 200 mil laut dari garis pangkal yang sekarang diberi status sebagai Zona Ekonomi Eksklusif.

- XI. Kawasan

Berbeda dengan dilaut lepas, pada kawasan ini negara – negara tidak mempunyai kebebasan untuk menggunakan atau memanfaatkan

kekayaan alam yang terkandung didalamnya. Konvensi telah menjadikan bagian laut ini sebagai warisan bersama umat manusia, yang pengelolaannya diserahkan kepada suatu badan internasional yang dibentuk khusus untuk itu yang disebut Otorita.

Melalui suatu cara yang dikenal sebagai paralel sistem, penambangan di kawasan ini berada di bawah pengawasan Otorita. Menurut sistem ini setiap negara peserta, badan hukum atau warga negaranya, dapat mengajukan permohonan untuk melakukan penambangan melalui Otorita, dengan menyertakan dua wilayah penambangan dengan nilai yang sama.

#### XII. Pulau

Batas terluar laut territorial, Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen dari suatu pulau ditetapkan berdasarkan ketentuan yang berlaku untuk wilayah daratan. Akan tetapi, batu karang yang tidak dapat menunjang kehidupan manusia atau tidak memiliki kehidupan ekonomi yang mandiri tidak berhak untuk mendapat Zona Ekonomi Eksklusif atau Landas Kontinen.

#### XIII. Laut tertutup dan setengah tertutup

Negara – negara yang berbatasan dengan laut tertutup atau setengah tertutup dianjurkan untuk bekerja sama dalam melaksanakan pengelolaan sumber daya hayati, menetapkan kebijaksanaan serta melaksanakan kegiatan – kegiatan riset dan lingkungan.

#### XIV. Lingkungan Laut

Setiap negara wajib untuk melakukan pengawasan dan pencegahan pencemaran lingkungan laut, dan bertanggung jawab untuk setiap kerusakan yang disebabkan oleh pelanggaran terhadap kewajibannya secara internasional untuk menangani pencemaran demikian.

Berdasarkan UNCLOS 1982 Indonesia merupakan Negara Kepulauan. Indonesia memiliki laut yang luas yaitu lebih kurang 5,6 juta km<sup>2</sup> dengan garis pantai sepanjang 81.000 km, dengan berbagai potensi sumber daya terutama perikanan laut yang cukup besar. Indonesia memiliki wilayah perairan laut yang sangat luas dan kurang terjaga sehingga mudah mendatangkan ancaman sengketa batas wilayah dengan negara tetangga. Untuk landas kontinen Negara Indonesia berhak atas segala kekayaan alam yang terdapat di laut sampai dengan kedalaman 200 meter. Batas laut territorial sejauh 12 mil dari garis dasar lurus dan perbatasan zona ekonomi eksklusif (ZEE) sejauh 200 mil dari garis dasar laut.

Hal tersebut tidak terlepas dari semakin meningkatnya aktifitas pelayaran di wilayah perairan Indonesia, khususnya di laut territorial. Peningkatan intensitas pelayaran, sebagian diantaranya kapal barang dan penangkapan ikan, tidak menutup kemungkinan terjadinya kecelakaan laut. Selain itu Indonesia masih banyak mengalami sengketa perbatasan dengan negara tetangga.

Untuk itu diperlukan peraturan yang baku mengenai hukum laut Indonesia khususnya dilaut territorial yang sering dilalui oleh kapal asing dan banyak menimbulkan konflik yang berkepanjangan dengan negara tetangga. Kurang seriusnya pemerintah dalam menyelesaikan sengketa perbatasan mengenai laut

territorial telah banyak menyebabkan lepasnya wilayah laut territorial dari pangkuan Negara Indonesia. Selain itu kurangnya pengawasan terhadap laut territorial diwilayah Indonesia telah banyak menyebabkan hilangnya kekayaan alam yang terkandung didalamnya terutama potensi perikanan yang banyak dicuri nelayan asing. Oleh karena itu diperlukan pemahaman mengenai laut territorial sehingga pengawasan dan pengelolaan terhadap laut territorial benar – benar berjalan optimal.

Konsep laut territorial muncul karena kebutuhan untuk menumpas pembajakan dan untuk mempromosikan pelayaran dan perdagangan antar negara. Prinsip ini mengizinkan negara untuk memperluas yurisdiksinya melebihi batas wilayah pantainya untuk alasan keamanan. Secara konseptual, laut territorial merupakan perluasan dari wilayah territorial darat. Sejak konferensi Den Haag 1930 kemudian konferensi Hukum Laut 1958, negara – negara pantai mendukung rencana untuk konsep laut territorial ditetapkan dalam doktrin hukum laut. Kemudian ketentuan laut territorial dikodifikasikan dalam Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS). UNCLOS mengizinkan negara pantai untuk menikmati yurisdiksi eksklusif atas tanah dan lapisan tanah dibawahnya sejauh 12 mil laut diukur dari garis dasar sepanjang pantai yang mengelilingi negara tersebut.<sup>57</sup>

Pengertian laut territorial didalam hukum laut internasional yaitu menurut UNCLOS III, laut territorial adalah garis – garis dasar (garis pangkal) yang lebarnya 12 mil laut diukur dari garis dasar laut territorial didefinisikan sebagai laut wilayah yang terletak disisi luar dari garis pangkal. Negara pantai mempunyai

---

<sup>57</sup> Kusumaatmadja Mochtar, Hukum Laut Internasional, Bina Cipta, Bandung, 1987, hal.173.

kedaulatan atas laut territorial, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah dibawahnya serta kekayaan alam yang terkandung didalamnya, dimana pelaksanaannya kedaulatan atas laut territorial ini tunduk pada ketentuan Hukum Internasional.

Menurut Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1996, laut territorial adalah jalur laut selebar 12 mil yang diukur dari garis pangkal Kepulauan Indonesia sebagaimana yang dimaksud Pasal 5 Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1996.

Pasal 5 Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1996 menyebutkan :

1. Garis pangkal kepulauan Indonesia ditarik dengan menggunakan garis pangkal lurus kepulauan.
2. Dalam hal garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak dapat digunakan, maka digunakan garis pangkal biasa atau garis pangkal lurus.
3. Garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah garis – garis lurus yang menghubungkan titik – titik terluar pada garis air rendah pulau – pulau dan karang – karang kering terluar dari kepulauan Indonesia.
4. Panjang garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali bahwa 3% dari jumlah keseluruhan garis – garis pangkal yang mengelilingi kepulauan Indonesia dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga suatu kepanjangan maksimum 125 mil laut.

5. Garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) tidak boleh ditarik dari dan ke elevasi surut, kecuali apabila di atasnya telah dibangun mercu suar atau instalasi serupa yang secara permanen berada di atas permukaan laut atau apabila elevasi surut tersebut terletak seluruhnya atau sebagian pada suatu jarak yang tidak melebihi lebar laut territorial dari pulau yang terdekat.
6. Garis pangkal biasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) adalah garis air rendah sepanjang pantai.
7. Garis pangkal lurus sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) adalah garis lurus yang menghubungkan titik – titik teluar pada garis pantai yang menjorok jauh dan menikung ke daratan atau deretan pulau yang terdapat di dekat sepanjang pantai.

Didalam menentukan batas laut territorial suatu negara setiap negara berhak menetapkan lebar laut territorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, yang diukur dari garis pangkal yang diatur sesuai Konvensi. Batas luar laut territorial adalah garis yang jarak setiap titiknya dan titik yang terdekat garis pangkal sama dengan lebar laut territorial. Kecuali ditentukan lain dalam konvensi, garis pangkal biasa untuk mengukur lebar laut territorial adalah garis air rendah sepanjang pantai sebagaimana yang terlihat pada peta yang berskala besar yang diakui resmi oleh negara pantai tersebut.<sup>58</sup>

Prinsip yang digunakan oleh Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dalam penetapan garis batas laut territorial adalah *median line* yaitu garis tengah. Di

---

<sup>58</sup> Syafrinaldi, Op.Cit hlm.12

dalam lintas batas yang dilakukan oleh suatu negara atau kendaraan – kendaraan air asing yang melintasi perbatasan dari negara lain di dalam UNCLOS III pasal 17 negara tersebut memiliki Hak Lintas Damai yang dimiliki oleh setiap negara tanpa terkecuali.<sup>59</sup>

Lintas damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian ketertiban atau keamanan negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan konvensi dan peraturan hukum internasional lainnya. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi dan peraturan hukum internasional lainnya.

Di laut territorial kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya diharuskan melakukan navigasi di atas permukaan air dan menunjukkan benderanya. Pasal 32 UNCLOS III<sup>60</sup> memberikan pengecualian bagi kapal perang atau kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan non komersial. Pasal 29 UNCLOS III<sup>61</sup> memberikan definisi kapal perang yaitu suatu kapal yang dimiliki oleh angkatan bersenjata suatu negara yang memakai tanda luar yang menunjukkan ciri khusus kebangsaan kapal tersebut, di bawah komando seorang perwira, yang diangkat oleh pemerintah negaranya dan namanya terdaftar dinas militer yang tepat atau daftar yang serupa yang diawasi oleh awak kapal yang tunduk pada disiplin angkatan bersenjata reguler.

Negara pantai tidak boleh menghalangi lintas damai kapal asing melalui laut territorialnya, kecuali dengan ketentuan Konvensi atau Perundang – Undangan yang dibuat sesuai dengan ketentuan Konvensi. Negara pantai juga tidak boleh

---

<sup>59</sup> Ibid hlm.13

<sup>60</sup> Pasal 32 KHL

<sup>61</sup> Pasal 29 KHL

menetapkan persyaratan atas kapal asing yang secara praktis berakibat penolakan atau pengurangan hak lintas damai. Lain dari pada itu negara pantai tidak boleh mengadakan diskriminasi formil atau diskriminasi nyata terhadap kapal negara manapun. Negara pantai harus secepatnya mengumumkan bahaya apapun bagi navigasi dalam laut teritorialnya yang diketahuinya.

Selanjutnya pasal 25 UNCLOS III<sup>62</sup>, mengenai hak perlindungan bagi keamanan negaranya, negara pantai dapat mengambil langkah yang diperlakukan untuk mencegah lintas yang tidak damai di laut teritorialnya. Negara pantai juga berhak untuk mengambil langkah yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran apapun terhadap persyaratan yang ditentukan bagi masuknya kapal ke perairan pedalaman atau ke persinggahan demikian. Negara pantai dapat menanggukkan sementara pada daerah tertentu di laut teritorialnya untuk perlindungan keamanannya termasuk keperluan latihan senjata.

---

<sup>62</sup> Pasal 25 KHL