

UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG

**PENGAWASAN TERHADAP WILAYAH PERAIRAN INDONESIA
DITINJAU DARI
KONVENSI HUKUM LAUT INTERNATIONAL**

UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG

SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Sebagian Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Strata I (S1) Ilmu Hukum
Program Kekhususan Hukum International**



Disusun oleh :

Fredi Adi Nugroho

NIM : 03.99.4916

Dosen Pembimbing :

Drs. Munsharif Abdul Chalim, S.H.

UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG**

UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG

S E M A R A N G

2004

UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG

SKRIPSI

PENGAWASAN TERHADAP WILAYAH PERAIRAN INDONESIA
DITINJAU DARI
KONVENSI HUKUM LAUT INTERNATIONAL



Telah di setujui oleh :

Dosen Pembimbing

9/04
/9

Drs. Munsharif Abdul Chalim , S.H.

HALAIMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

PENGAWASAN TERHADAP WILAYAH PERAIRAN INDONESIA
DITINJAU DARI
KONVENSII HIKUM LAUT INTERNATIONAL

Dipersembahkan dan di susun oleh:

Fredi Adi Nugroho

03.99.4916

Telah dipertahankan di depan penguji pada tanggal
telah memenuhi syarat lulus.

dan dinyatakan

Tim Penguji

Ketua

(Sukarni, SH, Mhum)

Anggota

Anggota

(Drs. Munsharif Abdul Chalim, SH)

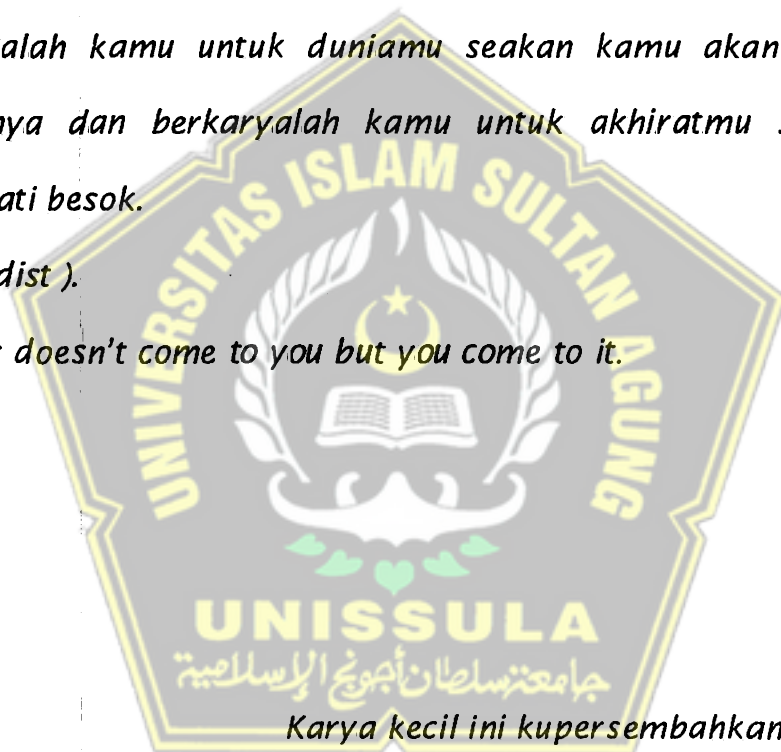
(Maryanto, SH)

Mengetahui,
Dekan

(H. Guharto, SH, Akt, hum)

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

- ☞ *Melukai perasaan orang itu mudah, menyembuhkan kembali itu sulit.*
- ☞ *Jangan takut gagal sebelum mencoba.*
- ☞ *Hargailah orang lain bila ingin dirimu dihargai.*
- ☞ *Berkaryalah kamu untuk duniamu seakan kamu akan hidup selamanya dan berkaryalah kamu untuk akhiratmu seakan akan mati besok.*
(Al Hadist).
- ☞ *Success doesn't come to you but you come to it.*



Karya kecil ini kupersembahkan buat :

- ♣ *Ayah dan ibu, kakak serta adik tersayang*
- ♣ *"My life", thanks to love and you support*
- ♣ *Teman-teman angkatan '99*
- ♣ *The big family Team Basket Ball UNISSULA & Ipul Sport.*

KATA PENGANTAR

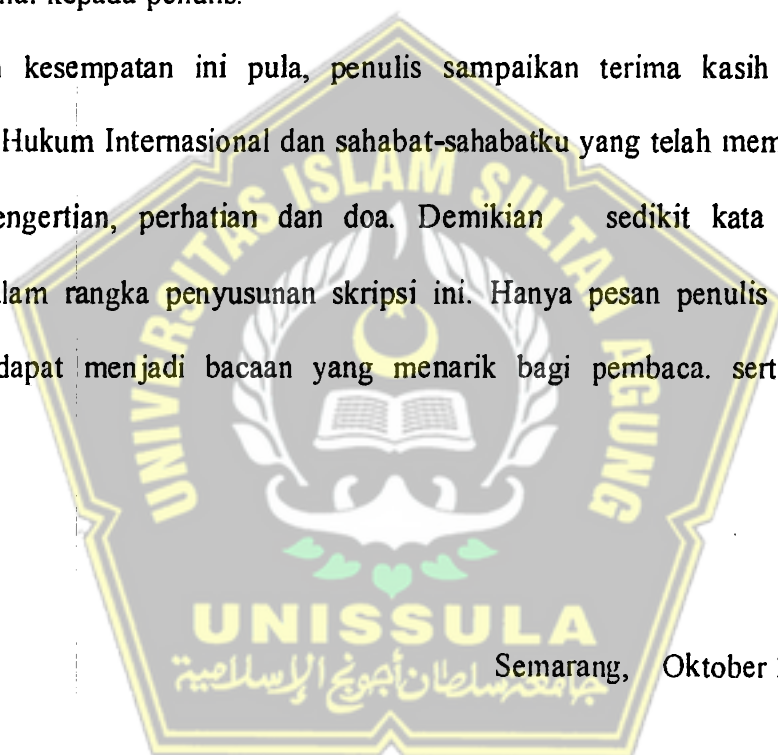
Dengan mengucapkan pula syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberi Rahmat dan Hidayah-Nya pada penulis yang memberi kesehatan, kekuatan dan ketabahan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “ **Pengawasan Terhadap wilayah Perairan Indonesia Ditinjau dari Konvensi Hukum Laut Internasional** “. Penulisan ini merupakan tugas akhir dan syarat untuk dapat mencapai gelar Sarjana dalam Ilmu hukum pada Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung.

Dalam hal ini penulis sepenuhnya menyadari bahwa dengan terselesainya skripsi ini terbuka kesempatan untuk menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan sebesar-besarnya kepada mereka, yang baik secara langsung maupun tidak langsung telah membantu semua kegiatan hingga terselesainya skripsi ini. Dengan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ayah dan Ibu yang telah memberikan bantuan materiil maupun moril kepada penulis dalam menyusun skripsi ini.
2. Bapak Drs. Munsharif Abdul Chalim, SH. Selaku dosen pembimbing yang telah membantu dan membimbing penulis dalam proses penulisan hukum ini.
3. Ibu Sukarmi, SH, M Hum. Selaku dosen wali selama ini telah memberikan dorongan kepada penulis.
4. Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung – Semarang.
Bapak H. Gunarto, SH, SE Akt, M Hum.

5. Bapak dan ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) yang telah membekali pengetahuan dalam, kuliah-kuliahnya yang dapat menjadi bahan dalam penyusunan skripsi ini.
6. Bapak Drs. Munsharif, SH dan Bapak Maryanto, SH selaku dosen kekhususan Hukum internasional Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA.) yang telah memberikan pengetahuan dalam bidang Hukum Internasional kepada penulis.

Dalam kesempatan ini pula, penulis sampaikan terima kasih kepada teman-teman Hukum Internasional dan sahabat-sahabatku yang telah memberikan dukungan, pengertian, perhatian dan doa. Demikian sedikit kata sebagai pengantar, dalam rangka penyusunan skripsi ini. Hanya pesan penulis semoga skripsi ini dapat menjadi bacaan yang menarik bagi pembaca. serta dapat bermanfaat.



Semarang, Oktober 2004

Penulis

DAFTAR ISI

	halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Pembatasan Masalah	6
C. Perumusan Masalah	6
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian	6
E. Metode Penelitian	7
F. Ruang Lingkup	10
G. Sistematika Penulisan	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Sejarah Perkembangan Hukum Laut Internasional	12
B. Wilayah Perairan Republik Indonesia	17
C. Dari Konsepsi Nusantara ke Wawasan Nusantara	22
D. Pengaturan Pengamanan dan Pengawasan Perairan Republik Indonesia	25
BAB III HASIL PENELITIAN	
A. Usaha-usaha yang dilakukan Pemerintah RI dalam menjaga Hak, Kewajiban dan Yuridiksi di perairan Indonesia	29
B. Peranan TNI-AL dalam mengawasi wilayah perairan Indonesia	37
BAB IV PENUTUP	
A. Kesimpulan	48
B. Saran	49

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sejak jaman dahulu di Indonesia dikenal dengan negara kepulauan. wilayah perairan yang paling luas, hampir dua per tiga (2/3) terdiri dari laut, + 17.508 pulau dengan garis pantai sepanjang 81.000 kilo meter.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia mempunyai luas laut 81% (delapan puluh satu persen) atau sekitar 5 (lima) juta kilometer persegi dan luas daratan 19% (sembilan belas persen) atau 1,9 (satu koma sembilan) juta kilometer persegi.

Perairan Indonesia adalah wilayah laut Indonesia { Pasal 1 (1) Peraturan Pemerintahan Pengganti Undang – undang tentang Perairan Indonesia). Wilayah laut terdiri dari laut wilayah Indonesia (= perairan territorial atau laut territorial) sebesar 12 mil {Pemerintah RI 13 Desember 1958, “ Deklarasi Djuanda “. (1 mil laut = 1852 meter), yang dihitung dari garis yang menghubungkan titik –titik ujung terluar (garis sudut sepanjang pantai) dari pada pulau – pulau negara Indonesia. Setiap negara berhak menetapkan lebar laut territorial sampai 12 mil dari garis pangkal pantai (Coastal baseline){Pasal 3 KLH 1982, Chaerul Anwar, Horizon Baru Hukum Laut Internasional, 1982, hal 20 dan hal 146). dan perairan pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam dari garis dasar Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia {UU no. 5 tahun

1983 pasal 2, tentang Zona Ekonomi Eksklusif} yaitu jalur di luar dan perbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan undang – undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang mempunyai dasar laut, tanah dibawahnya dan air diatasnya dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal laut yang dihasilkan oleh konvensi Perserikatan Bangsa tentang hukum laut ketiga.

Kedaulatan Indonesia terhadap laut dapat diketahui berdasarkan penjelasan ordonansi laut territorial dan lingkungan maritim sebagai berikut : Negara Indonesia berdaulat atas wilayah ini, baik mengenai jalur laut itu sendiri yang terdiri dari air, dasar laut (seabad) dan tanah dibawahnya (Sudsoil), maupun udara yang ada diatasnya. Begitu besar penguasaan atas laut yang dimiliki Indonesia hendaknya dapat diusahakan dapat memberikan manfaat yang besar bagi kemakmuran dan kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia.

Hal tersebut di atas sesuai dengan pasal 33 ayat 3 UUD 1945, yakni bumi air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan digunakan untuk sebesar – besarnya kemakmuran rakyat.

Bangsa Indonesia sudah bertekad untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa dan segenap sumber daya alam yang tersedia baik hayati maupun non hayati. Untuk mencapai tujuan tersebut sumber daya alam yang terdapat di dasar laut dan tanah di bawahnya serta ruang air di atasnya harus dilindungi dan dikelola secara tepat, terarah dan bijaksana.

Untuk itu berbicara masalah laut tidak akan lepas dengan berbicara tentang hukum internasional. Berbagai kepentingan menyangkut penggunaan laut adalah ⁽⁴⁾ :

1. Kepentingan Pelayaran (navigasi).
2. Keperluan perikanan dan perlindungan hayati laut.
3. kepentingan kesehatan.
4. Kepentingan komunikasi (pemasangan kabel – kabel bawah laut)

Masih terdapat lagi kepentingan lain yaitu pengaturan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi di lepas pantai, baik dilandasan kontinen maupun dalam batas-batas wilayah minyak dan gas bumi. Ekplorasi dan eksploitasi minyak dan gas bumi di lepas pantai harus turut mempertimbangkan adanya kepentingan dan penggunaan laut yang berlainan.

Berbagai kegiatan yang berkaitan dengan laut adalah:

1. Pelayaran dan penerbangan.
2. Peletakan kabel dan pipa bawah tanah.
3. Riset ilmiah kelautan.
4. Eksploitasi sumber kekayaan hayati laut.
5. Eksploitasi landas kontinen.
6. Eksploitasi dasar samudra dalam.

Berbagai kegiatan tentunya memerlukan pengaturan untuk memelihara sumber daya hayati laut agar tidak musnah, termasuk dasar laut dan tanah dibawahnya daerah laut teritorial dan perairan pedalaman. Karena daerah tersebut merupakan daerah kedaulatan

⁴.Mochtar Kusuma Atmaja, , LLM, Bina Cipta, Hal 14.

penyedia negara pantai yang disertai kewajiban untuk hak lintas damai bagi kapal-kapal asing. Daerah laut teritorial dan pedalaman terdapat barang tambang (mineral resource), berbagai jenis ikan yang hidup didasar laut, termasuk juga rumput dan tumbuh-tumbuhan laut, sponses, soral, tripang, kerang-kerangan serta organisme hidup yang digolongkan ke dalam jenis-jenis sedenter, yaitu organisme yang pada tingkat dapat dipanen berada didasar laut atau tanah dibawahnya atau hanya dapat bergerak apabila ada kontak fisik yang tetap dengan dasar laut atau tanah dibawahnya (misal : lobster). Berbagai hasil dapat diambil dilaut baik itu perairan maupun landas kontinennya, utamanya berupa tambang yang meliputi minyak maupun gas bumi. Dewasa ini berbagai negara diingatkan bahwa pada abad ke 21 (dua puluh satu) ini, penguasaan kedaulatan merupakan satu dari lima sumber penemuan dari peradaban dunia, selain teknologi informasi, bioteknologi, energi dan kedirgantaraan.

Namun kesadaran bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim masih jauh dari yang diharapkan. kasus – kasus pencurian harta karun lautan dan kekayaan laut lainnya masih banyak atau penangkapan (pencurian) ikan – ikan diperairan teritorial Indonesia oleh kapal asing masih “dibiarkan” mungkin aparaturnegara yang kurang cermat ataupun kapal aparaturnegara yang kalah teknologinya dibandingkan kapal – kapal asing. Potensi laut Indonesia dieksploitasi dan dieksplorasi oleh negara – negara lain yang mempunyai teknologi dibidang kelautan yang lebih maju dan canggih dan negara kita tidak mampu mengawasi laut teritorialnya. Misalnya dalam kasus

penangkapan ikan tuna, Indonesia telah dituduh melanggar kuota penangkapan ikan tuna yakni menangkap dua kali lipat dari kuota sebesar 140.000 (seratus empat puluh ribu) ton/tahun, sehingga Indonesia terkena denda lebih dari 200.000 ,- (dua ratus ribu) dolar AS, meskipun sebenarnya perbuatannya adalah kapal asing berbendera Indonesia² kasus diatas, Indonesia adalah sebagai pihak yang paling dirugikan karena tidak mendapatkan pendapatan bagi keuangan negara dari hasil laut tersebut, padahal hasil tersebut sebenarnya adalah milik Indonesia karena hasil tersebut diambil dari wilayah perairan wilayah Indonesia.

Dengan kasus pencurian yang marak terjadi dip perairan pedalaman Indonesia saat ini sudah meresahkan para nelayan tradisional, karena secara langsung mengurangi hasil tangkapan tradisional yang hanya mengandalkan alat tradisional dan insting dalam penangkapan ikan, sedangkan kapal – kapal asing sudah menggunakan alat yang canggih dengan dibantu data yang diperoleh dari satelit yang dapat mendeteksi keberadaan ikan dilaut.

Berdasarkan data yang diperoleh penulis, bahwa akibat pencurian ikan dan kasus – kasus lainnya, khususnya dilautan yang dilakukan kapal – kapal asing dip perairan Indonesia, Indonesia dirugikan 500 (lima ratus) juta sampai 4 (empat) miliar dolar AS per tahun .² Nelayan asing yang melakukan pencurian tersebut mempunyai organisasi dan sistem terpadu, mulai dari pemantauan sampai

² Kompas, Selasa 20 Juni 2000, hal 14.

³ Kompas , Sabtu 20 Mei 2000, hal 14

pengangkutan bahkan sampai dengan penjualannya.

Dengan adanya berbagai kasus yang terjadi diperairan Indonesia, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang pengawasan perairan Indonesia dengan judul :

**" PENGAWASAN TERHADAP WILAYAH PERAIRAN INDONESIA
DI TINJAU DARI KONVENSI HUKUM LAUT INTERNATIONAL ."**

B. PEMBATASAN MASALAH

Permasalahan wilayah perairan Indonesia sangat luas sehingga penulis hanya membatasi permasalahan mengenai hak dan kewajiban serta yurisdiksi terhadap wilayah perairan Indonesia.

C. PERUMUSAN MASALAH

Dalam penelitian ini penulis menyajikan perumusan masalah adalah sebagai berikut :

1. Apa saja Usaha – usaha yang dilakukan pemerintah RI dalam menjaga hak, kewajiban dan yuridiksi diperairan Indonesia ?
2. Bagaimana peranan TNI - AL dalam mengawasi wilayah perairan Indonesia ?

D. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Penulisan hukum ini bertujuan untuk memahami tentang sejauh mana eksistensi pengawasan hukum terhadap perairan Indonesia ditinjau dari konvensi hukum laut dan bagaimana penerapan hukum tersebut serta penjagaan keamanan perairan Indonesia.

Adapun manfaat penelitian yang penulis lakukan adalah:

1. Menambah pengetahuan tentang kemaritiman, karena bangsa Indonesia adalah bangsa yang mempunyai wilayah laut terluas di dunia, namun ternyata belum mampu memanfaatkan secara maksimal untuk kesejahteraan rakyat.
2. Menambah pengetahuan tentang perkembangan yang terjadi, utamanya mengenai pengawasan dan penjagaan keamanan perairan Indonesia.
3. Memberi masukan terhadap pihak-pihak yang berwenang mengenai masalah pengawasan perairan wilayah Indonesia.
4. Menambah wawasan kepada semua pihak yang tertarik dalam bidang kelautan.
5. Penelitian ini sangat bermanfaat bagi generasi muda untuk menggugah rasa kecintaan bahari mereka, agar dapat memanfaatkan laut secara maksimal, secara terarah, tepat dan bijaksana dan mampu menjaga kelestarian sumber daya hayati yang terkandung didalamnya.

E. METODE PENELITIAN

Adapun metode penulisan yang akan digunakan dalam penelitian adalah sebagai berikut :

1. Metode pendekatan .

Dalam penelitian ini, metode yang penulis gunakan adalah :

Metode pendekatan yuridis normatif, yaitu hukum yang

dikonsepsikan sebagai gejala normatif dan peraturan perundang – undangan yang berhubungan dengan permasalahan mengenai permasalahan perairan Indonesia, khususnya dilaut pedalaman.

2. Spesifikasi penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu menggambarkan peraturan perundangan yang berlaku dikaitkan dengan teori – teori hukum dan pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan mengenai usaha pemerintah RI dalam menjaga hak dan kewajiban serta yurisdiksi di perairan Indonesia, serta adaptasi peranan TNI-AL dalam menjaga keamanan perairan pedalaman.

3. Bahan penelitian.

Bahan atau materi penelitian terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

i. Bahan hukum Primer

Diperoleh dari hasil wawancara dengan subyek penelitian yang berkaitan dengan judul , sebagai bahan hukum utama .

ii. Bahan Hukum sekunder

Adalah bahan hukum yang diperoleh melalui bahan kepustakaan, peraturan perundang - undangan , dokumen-dokumen , literature yang digunakan sebagai bahan penunjang yang berkaitan dengan judul.

4. Metode pengumpulan bahan hukum .

Didalam metode ini ada beberapa cara penulis lakukan yaitu dengan melakukan studi kepustakaan .Dengan metode ini ,di cari teori - teori , konsepsi - konsepsi, pandangan - pandangan yang

relevan pada pokok masalah dari sumber sumber referensi umum (buku literature) serta referensi khusus (dokumen)

5. Observasi.

Untuk memperoleh data secara langsung obyek penelitian tentang beberapa hal yang menjadi masalah yang berkaitan dengan penelitian ini.

6. Wawancara

Yaitu wawancara langsung bebas terpimpin dengan mempersiapkan daftar pertanyaan terlebih dahulu dan dimungkinkan adanya variasi – variasi pernyataan yang disesuaikan dengan situasi ketika wawancara, mengenai permasalahan pengawasan perairan Indonesia, khususnya pada laut pedalaman yang berkaitan dengan hak dan kewajiban serta yurisdiksi negara pantai dan adaptasi peranan TNI-AL dalam pengawasan keamanan laut pedalaman.

7. Metode analisa bahan hukum

Metode analisa bahan hukum adalah menganalisa menarik garis – garis logis menjadi ikatan pengertian sehingga analisa ini dikakukan atas suatu yang telah ada berdasarkan data yang telah diolah.

F. RUANG LINGKUP

1. Ruang lingkup penelitian berkisar pada hukum laut internasional dan hukum laut nasional sebagai disiplin ilmu pengetahuan.
2. Cara pendekatan masalah yang dirumuskan secara pendekatan ilmu hukum.

G. SISTEMATIKA PENULISAN

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mengklasifikasikan kedalam bagian sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan mengenai latar belakang, perumusan masalah yang berkaitan dengan usaha – usaha yang dilakukan oleh pemerintah RI dalam menjaga hak kewajiban dan yurisdiksi perairan Indonesia serta adaptasi peranan TNI-AL dalam pengawasan keamanan laut, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan skripsi.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA.

Pada bab ini diuraikan mengenai sejarah perkembangan hukum laut Internasional, wilayah perairan Republik Indonesia, dari konsepsi nusantara ke wawasan nusantara, dan diakhiri dengan pengaturan pengamanan dan pengawasan perairan Indonesia.

BAB III : HASIL PENELITIAN

Pada bab ini dibahas mengenai usaha-usaha yang dilakukan Pemerintah RI dalam menjaga hak, kewajiban dan yurisdiksi perairan Indonesia serta peranan TNI-AL dalam mengawasi wilayah perairan Indonesia.

BAB IV : PENUTUP

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan dari hasil pembahasan pelaksanaan penelitian dan saran – saran.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. SEJARAH PERKEMBANGAN HUKUM LAUT INTERNASIONAL

Ahli-ahli hukum Romawi memandang laut sebagai milik bersama umat manusia- Res, communis meskipun sudah dirasakan pada waktu itu bahwa laut sekeliling pantai suatu negara telah berbeda penggunaannya dengan bagian laut yang lebih jauh, namun pembedaan yuridikasi belum ada.

Menurut sejarah, salah satu keadaan hukum internasional yang sangat populer "*Mare Liberum*" dan masih relevan hingga kini untuk kegiatan tertentu dalam perairan tertentu, yang dicetuskan oleh filosof terkenal Hugo Grotius, adalah menyangkut perairan Indonesia⁴

Pada "*High Seas*" berkembang doktrin *Mare Liberum*, meskipun beberapa pembatasan harus diadakan, sedangkan pada "*Territorial Sea*" "*Internal Waters*" dan seterusnya, berkembang doktrin "*Mare Clausum*" beberapa unsur, kebebasan harus pula diberikan.

Kebutuhan suatu bangsa untuk memperoleh hak atas perairan disepanjang pantai dengan suatu jarak tertentu, rupanya dapat diterima oleh masyarakat internasional atas dasar keamanan negaranya.

Tidak ada cabang hukum internasional yang lebih banyak mengalami perubahan secara revolusioner selama empat dekade terakhir, dan khususnya

selama satu setengah dekade terakhir, selain dari hukum laut dan jalur-jalur maritim (*maritime highways*). Penandatanganan akhir -pada tanggal 10 Desember 1982, di Montego Bay - Jamaika, oleh sejumlah negara (tidak kurang dari 118 negara) yang mewakili dalam konferensi Perserikatan Bangsa Bangsa ketiga tentang hukum laut 1973 - 1982 (UNCLOS) juga menyusun suatu ketentuan hukum internasional yang komprehensif berkaitan dengan hukum laut di bawah judul konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa mengenal Hukum Laut, mungkin perkembangan yang paling penting dalam keseluruhan sejarah ketentuan hukum internasional yang berkenaan dengan lautan bebas.

Lautan secara historis adalah laut terbuka atau laut bebas, menurut Grotius merasa sangat keberatan adanya klaim –klaim kedaulatan laut yang didasarkan atas dua :

1. Landasan Tidak ada laut yang dapat menjadi milik suatu bangsa atau negara karena tidak mungkin bagi suatu negara untuk secara efektif mengambilnya sebagai hak milik dengan cara okupasi,
2. Alam tidak memberikan hak kepada siapapun untuk memiliki sarana yang dapat dimanfaatkan oleh setiap orang serta sifatnya yang tidak cepat habis (*exhaustable*) dengan perkataan lain, laut terbuka atau lepas adalah hak sernua bangsa (*res gentium*) atau barang non- komersial (*res extra cominerciLim*)

Berlawanan dengan prinsip kedaulatan maritime, prinsip " kebebasan laut lepas " (atau kebebasan laut terbuka") mulai dikembangkan sesuai dengan kepentingan-kepentingan bersama dan nyata.dari negara-negara maritim. Pada

zaman modern kebebasan-kebebasan itu mencakup " kebebasan untuk menyelami " freedom of immersion (seperti peletakan kabel-kabel bawah laut dan pipa-pipa. minyak) serta hak untuk terbang (over flight) bagi segala, pesawat udara.

Tahun 1967 Indonesia bersama-sama. lebih kurang 150 negara. Anggota Perserikatan Bangsa - Bangsa lainnya. telah melibatkan diri dalam suatu percaturan politik Internasional yang sangat bersejarah dalam suatu bentuk upaya. untuk menyusun serangkaian pengetahuan bagi laut. DI dalam percaturan Internasional belum ada. perundingan yang lebih penting dan sangat berpengaruh bagi kestabilan dan kemakmuran dunia selain perundingan mengenal hukum laut.

Sejak abad ke-17 hingga sekitar pertengahan abad ke-20 ini. Hukum laut dibentuk berdasarkan suatu pola. yang sangat sederhana saja, yakni berupa, suatu pengaturan yang didasarkan kepada prinsip kebebasan berlayar di lautan, kebebasan mana. hanya. dibatasi oleh jalur perairan dengan lebar laut tidak lebih dari 3 mil laut yang diukur dari pantai (garis pangkal) yang dikenal dengan laut wilayah sesuai dengan " *Territoriale Zee en Maritreme Ktingen Ordonantie* tahun 1939 " pasal I ayat 1.

Di dalam prakteknya negara-negara saling berlomba, satu sama, lain untuk -mengambil manfaat yang sebesar-besarnya dari penggunaan lautan. Timbullah antara lain tindakan-tindakan perluasan wilayah secara sepihak oleh negara-negara yang di rasa perlu Untuk melindungi kepentingan-kepentingan Nasionalnya. Perundingan pada. arena konferensi Hukum Laut III merupakan usaha untuk mencari jalan keluar masalah ini. Untuk lebih mengingat-ingat

mengenai permasalahan umum yang menjadi pokok pembicaraan pada konferensi Hukum Laut III, yang antara lain adalah sebagai berikut :

- a. Masalah lebar laut wilayah serta masalah lintas melalui selat yang dipergunakan untuk pelayaran Internasional.
- b. Sampai sejauh mana negara-negara pantai yang berhak mengawasi atau mengatur kegiatan Kegiatan pada Zona Ekonomi Eksklusif

Masalah pengaturan wilayah laut diluar yurisdiksi nasional serta kegiatan-egiatan yang berhubungan dengan eksplorasi dan eksploltasi sumber daya alam yang terkandung di dalamnya.

Kemudian pada tanggal 11 Desember 1982 penandatanganan Naskah Konvensi Hukum Laut yang baru di Montego Bay, Yamalka. Pada waktu itu ada sejumlah 119 negara termasuk Indonesia yang menandataninya.

Berdasarkan pokok penting dari konvensi Hukum Laut yang baru ini meliputi antara lain :

1. Ketentuan-ketentuan tentang lebar laut wilayah 12 mil laut.
2. Zona Ekonomi Eksklusif 200 mil laut
3. Hak-hak bagi negara yang tidak berpantai
4. Negara kepulauan
5. Konsep-konsep "Common heritage of mankind"
6. Pencegahan pencernaran di laut
7. Selat yang di pergunakan untuk pelayaran Internasional
8. Landas kontinen
9. Alih teknologi laut

10. Penelitian ilmiah mengenai laut ,dan

11. Penyelesaian sengketa .

Setelah melalui beberapa perundingan tampaknya lebar laut wilayah yang semula 3 mil laut menjadi sejauh 12 mil laut. Dengan adanya ketentuan lebar laut wilayah yang baru, diatur pula konsepsi tentang jalur tambahan. Pertumbuhan yang tampak pada konvensi yang baru adalah bahwa jarak- untuk jalur tambahan diberikan sampai maksimal 24 mil laut atau dengan perkataan lain diberi jarak yang sama luasnya dengan laut wilayah, kalau dihitung mulai batas terluar laut wilayah 12 mil laut tersebut, dan tentu saja mempunyai status (kedudukan) hukum yang berbeda. Konvensi hukum laut menentukan, bahwa negara pantai mempunyai hak-hak berdaulat sampai batas 200 mil laut dari garis pangkal, yang meliputi hak-hak eksklusif untuk menggali, mengelola dan melestarikan sumber-sumber daya laut yang terdapat pada perairan serta tanah dibawahnya serta kegiatan-kegiatan lainnya yang bersifat ekonomis dan yuridis untuk mendirikan dan menggunakan pulau-pulau buatan serta instalasi dan bangunan-bangunan lainnya, penelitian ilmiah kelautan dan perlindungan serta pelestarian lingkungan laut.

Dalam pasal 79 Konvensi Hukum Laut 1982 ditegaskan, bahwa landas, Kontinen adalah daerah dasar laut dan tanah di bawahnya yang berada di luar laut territorial yang merupakan kelanjutan alamiah dari daratan Sampai batas terluar tepian kontinen (Continental margin)atau sampai jarak 200 mil laut diukur dari garis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar laut territorial apabila sisi terluar tepian kontinen tidak mencapai jarak tersebut. Ketentuan pasal 86

Konvensi Hukum Laut 1982 mengenal laut lepas berlaku pada semua bagian laut yang tidak termasuk dalam Zona Ekonomi Eksklusif, laut teritorial, perairan pedalaman, atau perairan kepulauan. Laut lepas diartikan sebagai perairan yang berada diluar batas 200 mil laut Zona Ekonomi Eksklusif.⁵

Zona maritim terakhir dalam konvensi Hukum Laut yang baru adalah dasar samudra dalam dan konvensi ini menelapkan dasar laut dalam ini dengan istilah " kawasan " yang diartikan sebagai dasar laut dan tanah di bawahnya yang berada diluar batas-batas yuridikasi Nasional. Ini berarti bahwa " kawasan adalah dasar laut di luar Zona Ekonomi Eksklusif, kecuali daerah dasar laut di tiap batas tersebut termasuk ke dalam bagian dari landas kontinen suatu negara. pantai.

Menurut konvensi ini, " kawasan " dan sumber kekayaan alam di dalamnya dinyatakan sebagai kawasan bersama seluruh umat manusia. Tidak ada satu negara pun yang menyatakan kedaulatan ataupun hak berdaulatnya terhadap bagian dari "kawasan" ini, ataupun terhadap sumber kekayaan alam lainnya. Semua hak atas sumber kekayaan alam ini diperuntukan bagi umat manusia secara keseluruhan

B. WILAYAH PERAIRAN REPUBLIK INDONESIA

Dengan perairan Indonesia di maksud dengan wilayah negara yang terdiri dari air. Sebagaimana diketahui wilayah suatu negara itu mempunyai kedaulatan dapat meliputi ;

- a. Wilayah daratan
- b. Wilayah perairan

5. Diantha , Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia , CV Mandar Maju ,Bandung 2004

c. Wilayah udara

Sedangkan wilayah perairan Indonesia meliputi :

1. Laut wilayah (laut territorial)

Laut territorial /laut wilayah (territorial sea, maritime belt, territorial zee) yaitu suatu lajur laut di tepi tanah pesisir suatu negara, atas nama negara itu selayaknya melakukan berbagai tindakan yang tidak boleh dilakukan oleh negara lain. Pasal I ayat 2 Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang tentang perairan Indonesia, menegaskan bahwa Laut wilayah Indonesia ialah laut selebar 12 mil laut yang garis luarnya diukur tegak lurus atas garis dasar atau titik pada garis dasar yang terdiri dari garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik dengan garis pangkal lurus pada Waktu air Surut dan pada pulau-pulau atau bagian pulau-pulau Yang terluar dalam wilayah Indonesia, dengan ketentuan jika lebarnya tidak melebihi 24 mil laut dan negara Indonesia tidak ada selat Yang lebarnya tidak merupakan satu-satunya negara tepi, maka garis batas laut wilayah ke arah dalam termasuk bagian wilayah selat.

Dengan demikian Yang dinamakan laut wilayah itu adalah lajur laut (Maritime belt) Yang lebarnya 12 mil laut Yang dibatasi pada sebelah dalam oleh suatu garis dasar (garis pangkal = baseline) dan sebelah luarnya oleh garis luar itu. Negara Indonesia (outer limit) Yang ditarik sejajar dengan garis yang berdaulat atas laut wilayah ini baik mengenai lajur laut ini sendiri yang terdiri dari air, dasar laut (seabed) dan tanah dibawahnya (sub soil), maupun udara yang ada diatasnya.

2. Perairan.Pedalaman

Lebar laut territorial diukur dari apa yang disebut "garis pangkal" dan perairan yang berada pada arah darat dari garis tersebut dinyatakan sebagai perairan pedalaman. Peraturan pedalaman Indonesia menurut pasal I ayat 3 Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang tentang perairan Indonesia adalah segala perairan Yang terletak pada sisi dalam dari garis / pangkal dan terdiri dari laut, teluk, dan anak laut. Indonesia berdaulat penuh di perairan pedalaman, berlainan dengan di laut wilayah. Kedaulatan ini pada dasarnya tidak dibatasi oleh hak, lalu lintas laut dalam, walaupun Indonesia sendiri dapat membatasi dengan -memberi kelonggaran - kelonggaran berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tertentu. Sebagaimana diketahui bahwa lalu lintas laut damai kapal-kapal asing perlu diadakan, mengingat perlunya lalu lintas kapal dari perairan pedalaman baik dari kita sendiri (pelayanan niaga bagi keperluan perdagangan kita) maupun bagi masyarakat dunia

3. Sungai - sungai

Apabila sebuah sungai terletak dalam wilayah suatu. negara., maka sungai tersebut sepenuhnya milik negara tersebut, dan pada umum-nya tidak ada negara lain yang berhak untuk memperoleh hak-hak- pelayaran di sungai tersebut. Juga apabila sebuah sungai mengalir melalui beberapa negara maka setiap negara memiliki bagian dari sungai yang mengalir melalui wilayahnya. Sungai yang menjadi -wilayah perairan Indonesia adalah sungai-sungai yang mengalir sepanjang wilayah Republik Indonesia, dan Indonesia berdaulat penuh UU atas sungai –sungai yang berada di wilayah Indonesia.

4. Teluk - teluk

Dapat dipersoalkan, bagaimana halnya tentang laut wilayah dalam Menurut Oppenheim – Lautherpacht dan Fran Cols ada kata sepakat dalam dunia Internasional, bahwa apabila tanah pesisir yang berbatas pada teluk itu, seluruhnya masuk wilayah satu negara dan lagi jarak dua ujung di tempat memasuki teluk itu adalah tidak lebih dari 6 mil, maka seluruh teluk, itu dianggap laut wilayah.

Dengan demikian ada kemungkinan suatu teluk seluruhnya dianggap masuk laut wilayah, betapapun di tengah-tengah teluk itu ada tempat yang berada amat jauh dari pantai lebih jauh dari jarak luas biasa dari laut wilayah.

Menurut Oppenheim - Lautherpacht, yang terang masuk- laut wilayah kita ialah demikian jauhnya sehingga teluk itu tidak dikuasai oleh meriam-meriam yang ditempatkan di pantai dari teluk itu.

Jarak 6 mil tersebut oleh konferensi kodifikasi Internasional dalam tahun tahun 1930 di tambah sampai 10 mil. Garis penutup sejauh 24 mil pada suatu teluk merupakan perkembangan baru pula dalam hukum laut, sebuah negara-negara maritim besar sejak konferensi kodifikasi Den Haag 1930 telah menganut ukuran sejauh 10 mil saja. Berbagai pengaruh keputusan-keputusan internasional telah membenarkan ketetapan terhadap masalah panjang garis penutup untuk teluk, seperti pada konvensi Jenewa 1958 yang kemudian di kutip kembali dalam-konvensi hukum laut 1982, yaitu 24 mil. Satu masalah lagi tentang teluk adalah lengkung teluk dan lebar mulut teluk -karena antara ketentuan semi- circle dan ketentuan tentang teluk tidak senantiasa dapat

bertemu. Masalah ini tentang lebar mulut teluk tidak senantiasa dapat bertemu. Masalah ini diselesaikan dengan ketentuan pasal 10 Konvensi Hukum Laut 1982.

Apabila tanah pesisir dari suatu teluk masuk wilayah lebih dari satu negara, maka laut di dalamnya yang berjarak jauh dari pantai tidaklah masuk laut wilayah, betapapun pendek jaraknya antara jarak dua ujung di tempat memasuki teluk.

5. Selat - selat

Menurut Oppenheim, Francois dan International Law Commission dari PBB keadaan selat-selat adalah sebagai berikut:

Apabila pantai-pantai dari suatu selat dua-duanya masuk wilayah suatu negara dan selat selebar dua kali lipat atau kurang dari jarak luas laut wilayah dari negara itu. Yang diukur ini adalah jarak-jarak pada ujung dan pangkal dari selat. Apabila pantai-pantai pesisir untuk mengizinkan dagang dan kapal kapal perang melalui selat yang seluruhnya masuk laut wilayah hanya berlaku apabila itu menyambungkan dua samudra, raya, dengan suatu teluk yang seluruhnya masuk laut wilayah suatu negara yang juga berdaulat atas dua-duanya, pantai pesisir dari selat itu, maka, kapal asing dapat dilarang melalui selat itu. Mengenai hal dilaluinya selat-selat tersebut oleh kapal-kapal perang dari negara asing, ada perbedaan antara masa perang dengan masa damai yaitu bahwa dalam masa damai kapal-kapal perang itu sangat lebih leluasa untuk melalui selat-selat itu dari pada dimasa perang. Syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh kapal-kapal perang itu adalah berlainan pada dimasa itu.

6. Terusan - terusan laut (maritime canals)

'Terusan-terusan Yang merupakan jalan-jalan pedalaman (Inland water ways) adalah bagian, wilayah dari territorial negara-negara melalui mana, mereka. lewat, dan melalui analogi tunduk pada ketentuan-ketentuan Mengenai sungai-sungai.

C. DARI KONSEPSI NUSANTARA KE WAWASAN NUSANTARA

Pada tanggal 13 Desember 1957 pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan suatu pernyataan (deklarasi) mengenai wilayah perairan Indonesia yang berbunyi sebagai berikut :

" Bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Republik Indonesia, dengan memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian wajar dari pada wilayah daratan negara Republik Indonesia dan demikian merupakan bagian darat pada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak dari pada Negara Republik Indonesia.

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

Deklarasi ini yang menjadikan segala perairan di antara dan di sekitar pulau-pulau bagian darat wilayah nasional mempunyai akibat hukum yang penting bagi pelayaran internasional karena bagian laut lepas (high seas) yang tadinya bebas free) dengan tindakan pemerintah ini (hendak) dijadikan bagian darat wilayah nasional.

Arti konsepsi nusantara sebagai manifestasi pemikiran politik Indonesia telah dimantapkan dengan ditetapkannya Wawasan Nusantara sebagai dasar pokok daripada pelaksanaan GBHN dalam ketetapan MPR No. IV tahun 1973. Ditetapkannya Wawasan Nusantara sebagai konsepsi kesatuan wilayah, bangsa dan negara memandang Indonesia sebagai suatu kesatuan yang meliputi tanah (darat) dan air (laut) secara tidak terpisahkan, merupakan tahapan terakhir daripada perkembangan konsepsi nusantara dimulai sejak akhir 1957.

Perbedaannya adalah bahwa konsepsi nusantara (archipelago concept) merupakan suatu konsepsi kewilayahan nasional, sedangkan Wawasan Nusantara, merupakan suatu wawasan (konsepsi) kesatuan politik daripada bangsa dan negara yang didasarkan atas konsepsi kewilayahan tersebut.

Wawasan Nusantara sebagai suatu kesatuan bangsa dan negara ini meliputi segala bidang kehidupan yakni :

- (1) Politik
- (2) Ekonomi
- (3) Kebudayaan
- (4) Pertahanan dan Keamanan

Pelaksanaan dari pada wawasan kesatuan bangsa dan negara mulai tampak dengan jelas di beberapa bidang antara lain bidang pertahanan dan 'keamanan. Integritas TNI dengan pola operasional dan struktur komando yang telah dikembangkan akhir ini merupakan penerapan daripada pemikiran telah dikembangkan bila pertahanan nasional yang didasarkan atas realitas geografi Indonesia segala negara kepulauan.

Negara kepulauan berarti suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Kepulauan sebagai kelompok pulau-pulau dan perairan yang menghubungkannya yang saling berkaitan dengan tempatnya, sehingga membentuk kesatuan geografis, ekonomi dan politik atau yang secara historis telah dianggap demikian. Suatu negara, kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan. Negara-negara ini dapat menarik garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada pulau. Pulau terluar dari gugusan kepulauan tersebut, dengan pulau utama termasuk kedalam garis-garis pangkal tersebut, dengan perbandingan antara perairan dengan daratan tidak melebihi 9 : 1.

Dengan suatu pengecualian, panjang garis pangkal tidak boleh melebihi 100 mil laut dan tidak boleh menyimpang dari konfigurasi umum kepulauan.

Pasal 45 ayat I konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa suatu negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang keris terluar kepulauan itu, dengan ketentuan bahwa di dalam garis pangkal demikian termasuk pulau-pulau utama dan suatu daerah daratan, termasuk atol, dengan perbandingan antara

perairan dan daratan tidak melebihi 9: 1. Panjang garis pangkal kepulauan tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali di bawah 3 % dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, maksimum 125 mil laut.

Negara kepulauan harus mengumumkan sebagaimana mestinya peta atau daftar koordinat geografi demikian dan harus mendepositkan satu salinan setiap peta atau daftar demikian pada sekretaris jenderal P1313.

D. PENGATURAN PENGAMANAN DAN PENGAWASAN PERAIRAN INDONESIA

Pertahanan laut memerlukan beberapa pra kondisi yakni :

1. Adanya kemampuan teknologi, terutama industri baja dan mesin sebagai penunjang pembangunan suatu angkatan laut.
2. Teknologi persenjataan, disamping Industri senjata ringan yang telah kita miliki. Dalam zaman modern kemampuan teknologi persenjataan berarti kemampuan membuat atau paling sedikit memelihara sistem persenjataan (*weapon sistem*) yang modern yang meliputi sistem peluru kendali (*missiles*) kemampuan elektronik yang dipergunakan bagi sistem kendali dan teknologi bahan bakar (*propellant fuel*)
3. Prasyarat ketiga adalah anggaran yang memandang pelaksanaan konsepsi, yang disusun dan dikembangkan.

Mengingat bahwa ketiga pra kondisi di atas belum semuanya terpenuhi, kertas kerja ini tidak akan membahas persoalan konsepsi pertahanan laut dalam

segi pertahanannya (defence) melainkan akan memberikan perhatian khusus kepada segi pemeliharaan keamanan dan hubungannya dengan konsepsi pertahanan.

Sebagai diketahui sesuatu negara mempunyai kedaulatan yang penuh dalam perairan wilayahnya dan dapat menyelenggarakan serta menjalankan tindakan-tindakan seperlunya untuk menjamin :

- a. Pertahanan keselamatan negara terhadap gangguan atau dorongan dari luar
- b. Pengawasan atas keluar masuknya orang asing (imigrasi)
- c. Penyelenggaraan pengaturan fiskal (bea dan cukai)
- d. Pekerjaan di lapangan kesehatan (karantina)
- e. Kepentingan perikanan
- f. Perwitiangan dan hasil-hasil alam lainnya

Tindak lanjut dari proses setelah ratifikasi konvensi Hukum Laut III memang mengharuskan kita meninjau lagi perundang-undangan nasional kita melalui wilayah lautan Indonesia, antara lain undang-undang Nomor. 4 Prp tahun 1960 tentang perairan Indonesia, peraturan pemerintah nomor 8 tahun 1962 tentang lalulintas damai kendaraan air asing dalam perairan Indonesia, dan undang-undang Nomor I tahun 1973, tentang landas kontinen .

Sebagai patokan (sumber) hukum laut International utama yang kita gunakan untuk menginventerisasi hak dan kewajiban negara Indonesia sebagai wawasan nusantara adalah konvensi hukum laut yang baru (sebagai hasil dari *Third United Nations Conference on the Law of the Sea*) selain itu perlu kita

tindak pula produk-produk hukum yang ada, yang antara lain adalah sebagai berikut :

1. Undang-undang Nomor 4 Prp tahun 1960, tentang Perairan Indonesia.
2. Peraturan pemerintah Nomor 8 tahun 1962 tentang Lalu Lintas Laut Damai kendaraan Air Asing dalam Perairan Indonesia.
3. Keputusan presiden Republik Indonesia Nomor 16 tahun 1971 tentang Wewenang Pemberian Izin Belajar Bagi Segala Kegiatan Kendaraan Asing dalam Wilayah Perairan Indonesia
4. Undang-undang Nomor I tahun 1973, tentang Landas Kontinen Indonesia
5. Empat konvensi .Jenewa tahun 1958, yakni :
 - a. Konvensi tentang laut territorial jalur tambahan
 - b. Konvensi tentang laut lepas
 - c. Konvensi tentang perikanan dan perlindungan kekayaan hayati laut lepas, dan
 - d. Konvensi tentang landas kontinen (Continental Self)
6. Pruduk-produk hukum Nasional dan Intemasional yang mengatur bidang-bidang :
 - a. Keselarnatan pelayaran
 - b. Perikanan
 - c. Pemeliharaan lingkungan hidup dan sumber alam hayati di laut
 - d. Penambangan di laut
 - e. Penelitian ilmiah tentang kelautan
 - f. Pengembangan dan pengalihan teknologi serta penyelesaian sengketa.

Huruf a,b dan c diatur dalam konferensi hukum laut Genewa tahun 1958 dan huruf d,e dan f diatur dalam konferensi hukum laut tahun 1982 Pengawasan dan pengendalian untuk menjamin terselenggaranya pengelolaan dan pemantauan sumber daya ikan secara berdaya guna dan berhasil guna dilakukan, pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan ketentuan-ketentuan di bidang perikanan.



BAB III

HASIL PENELITIAN

A. Usaha-Usaha Yang Dilakukan Pemerintah RI Dalam Menjaga Hak, Kewajiban dan Yurisdiksi di Perairan Indonesia.

Untuk mengetahui secara jelas dan terperinci mengenai hak dan kewajiban Indonesia sebagai negara pantai, agaknya tidak dapat dilepaskan dari pada sudut dan pandangan kita terhadap kedaulatan dan yuridikasi Indonesia sebagai negara kepulauan seperti tercantum dalam Hukum Laut Nasional maupun Hukum Laut Internasional yang berlaku maupun yang akan berlaku. Kedaulatan sebagai kekuasaan negara, tertinggi dijabarkan dalam kewenangan-kewenangan atau hak negara antara lain dalam yurisdiksi, (diartikan sebagai kewenangan untuk membuat dan menegakkan peraturan hukum). Kedaulatan (diartikan sebagai kata *Sovereignty*), hak berdaulat (Sovereign rights), yurisdiksi dan hak-hak lain Indonesia atas perairannya ditetapkan dalam berbagai produk, hukum Nasional dan Internasional dan dilaksanakan dengan kegiatan penegakan kedaulatan Indonesia mencakup daulat yang sangat luas yang meliputi berbagai daerah yang mempunyai regime hukum yang berbeda-beda. Titik tolak pertahanan ini penentuan hak dan kewajiban Indonesia terutama adalah penentuan secara benar batas wilayah negara kita dengan suatu metode pengukuran yang telah disahkan atau diakui dalam internasional dalam penentuan batas, wilayah, dasar utama dalam penentuan garis dasar (base lines) yang benar dan diakui.

Perkembangan Hukum Laut Internasional dalam tahun-tahun terakhir ini telah menyaksikan bertambah kokohnya pengakuan terhadap konsepsi negara kepulauan, karena sejak tahun 1969 telah diadakan perjanjian. Perjanjian dengan negara tetangga tentang garis batas landas kotinen dan laut wilayah yang kesemuannya itu bertujuan memberi dukungan konsepsi kepulauan yang seperti kita ketahui dimulai pada Deklarasi 13 Desember 1957 yang dikenal juga dengan nama " Deklarasi Juanda ". Usaha memperoleh dukungan seperti Malaysia, Singapore, Thailand, Australia dan India maupun seperti Jepang, merupakan suatu usaha untuk mempertemukan kepentingan - kepentingan yang bertentangan, yang mau tidak mau harus di selesaikan agar penggunaan Jalur Nusantara dapat kita lakukan tanpa gangguan dan sengketa. Dilihat dari sudut sejarah pertumbuhan hukum laut, dalam keadaan ini merupakan kejadian yang cukup penting untuk dicatat karena dalam waktu yang kurang lebih 20 tahun saja Konsep Negara Kepulauan telah diangkat dari dunia akademis menjadi suatu lembaga hukum yang baru.

Dilihat dari sudut kewilayahan, diakuinya konsepsi negara kepulauan sebagai kenyataan ini menambah lebih kurang suatu ruang lautan seluas tiga juta Km pada wilayah Indonesia. Dengan adanya konsepsi, Negara Kepulauan Indonesia diharapkan ada suatu pandangan yang lebih luas mengenai wilayah perairan Indonesia. Pengaturan tentang perairan Indonesia sendiri sudah ada undang-undang yang mengaturnya, yaitu undang-undang No. 4/ Prp tahun 1960 tentang perairan Indonesia yang di dalamnya termasuk laut pedalaman. Azas - azas pokok dari pada konsepsi Nusantara (konsepsi negara kepulauan) sebagai

Penarikan garis - garis lurus dari Ujung ke ujung dari pulau-pulau terluar Nusantara ini mempunyai dua akibat :

1. Jalur laut wilayah yang terjadi karenanya melingkari wilayah Indonesia .
2. Perairan yang terletak pada sebelah dalam garis pangkal berubah statusnya dan laut wilayah atau laut lepas (high seas) menjadi perairan pedalaman.

Suatu negara pantai mempunyai kedaulatan penuh terhadap perairan pedalamannya, kapal-kapal asing di dalam perairan tersebut tunduk kepada yurisdiksi negara. pantai, ini berarti bahwa. negara pantai mengatur pelayaran di perairan tersebut dan sebagai akibat negara pantai mempunyai hak untuk membatasi / bahkan melarang berlayar di perairan tersebut, walaupun negara pantai diharapkan akan memberikan pemberitahuan yang memadai mengenai masalah-masalah tindakan tersebut. Bagaimanapun di perairan pedalaman yang terbentuk dari hasil penerapan garis pangkal lurus, terdapat penyesuaian terhadap hal ini, di mana hak lintas damai melalui laut wilayah (yang terbentuk) tetap berlaku pasal 8 (2), kapal-kapal perang asing juga merupakan pengecualian, karena yuridiksi negara pantai tidak berlaku terhadap kapal-kapal tersebut dan hal yang sama juga berlaku bagi kapal kapal milik negara lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non komersial.

Pasal 17 dalam konvensi Hukum Laut III memberikan hak lintas damai kepada semua kapal yang melalul laut wilayah sesuai dengan ketentuan-ketentuan konvensi ini. Konsepsi memberikan definisi tentang konsep "lintas" dan " damai" lintas termasuk, baik melintasi laut teritorial tanpa memasuki perairan pedalaman (atau berhenti di pangkalan laut atau dan fasilitas pelabuhan di luar perairan

tersebut) dan (melintasi) laut tentorial atau dari perairan pedalaman atau berhenti di pangkalan laut atau fasilitas pelabuhan di perairan tersebut. Lintas termasuk berhenti dan buang jauh tetapi hanya sepanjang ada hubungannya dengan pelayaran biasa atau dipandang perlu karena "force majeure" atau keadaan darurat berdasarkan pasal 18 Konvensi Hukum Laut 1958.

Bahwa lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan perdamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai diatur dalam pasal 19 Konvensi Hukum Laut 1958. Kapal-kapal selam diwajibkan berlayar di permukaan dan menunjukkan bendera mereka ditegaskan dalam pasal 20 Konvensi Hukum Laut 1958.

Dalam Undang-undang No. 4/Prp tahun 1960 tentang perairan Indonesia, maka pasal 3 menyatakan bahwa perairan pedalaman tadi terbuka bagi lalu lintas damai kendaraan air asing. Jaminan bahwa perairan pedalaman terbuka bagi lalu lintas laut damai bagi kapal asing di perairan pedalaman ini merupakan suatu kelonggaran yang dengan sengaja diberikan oleh Indonesia, sedangkan di laut wilayah lalu lintas laut damai bagi kapal asing ini merupakan suatu hak yang diakui oleh hukum internasional. Akibat dari perbedaan ini ialah bahwa Indonesia dalam perairan pedalaman dapat mencabut kembali kelonggaran-kelonggaran yang diberikan ini, sedangkan lalu lintas laut damai di laut wilayah pada dasarnya tak boleh diganggu oleh negara lain.

Dengan adanya Undang-undang No. 4 / Prp tahun 1960 yang mengatur masalah lalu lintas damai bagi kendaraan asing di perairan pedalaman Indonesia,

ditindak lanjuti dengan Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 1962 tentang hak lalu lintas damai bagi kendaraan asing sebagai peraturan pelaksanaan UU tersebut.

Lalu lintas laut damai kendaraan asing di perairan pedalaman Indonesia, yang sebelumnya berlaku UU No. 4 / Prp tahun 1960 merupakan laut bebas atau laut wilayah Indonesia, di jamin. Ketentuan ini tidak berlaku untuk teluk, anak laut dan Muara, Sungai yang lebar mulutnya kurang dari dua puluh empat mil laut berdasarkan pasal I Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 1962. Di laut pedalaman yang dahulu, yaitu sebelum berlakunya UU No. 4 Prp tahun 1960, tidak ada hak lalu lintas damai. Perairan pedalaman disebut perairan daratan (Coastal Water).

Sebelum berlakunya UU No. 4 / Prp tahun 1960, teluk-teluk, anak - anak laut dan muara-muara sungai dianggap sebagai perairan daratan kalau garis yang menghubungkan kedua titik pada mulutnya tidak lebih dari 10 mil laut. Kalau pada waktu ini hukum internasional pada umumnya sejauh 24 mil untuk garis lurus yang menghubungkan kedua titik pada mulut teluk, anak laut dan muara sungai, maka sudah sepantasnyalah kalau teluk, anak - anak laut, dan muara-muara sungai yang mulutnya tidak lebih dari 24 mil laut juga dianggap sebagai perairan Indonesia di mana tidak ada hak lalu lintas laut damai ini .

Yang dimaksud dengan lalu lintas damai adalah Pelayaran untuk damai yang melintas laut wilayah dan perairan pedalaman Indonesia dari laut bebas ke suatu pelabuhan Indonesia dan sebaliknya ". Lalu lintas dianggap damai selama tidak bertentangan dengan kearnanan, ketertiban umum, kepentingan dan atau tidak mengganggu perdamaian Negara Republik Indonesia.

Pantai perairan pedalaman dan laut territorial dengan sendirinya perikanan tunduk pada yurisdiksi eksklusif negara pantai. Hal ini mengikuti kedaulatan negara atas perairan tersebut. Ini tidak berarti bahwa kapal ikan asing tidak dapat menangkap ikan di sana, namun tergantung kebijaksanaan dari negara pantai apakah hal ini dijamin atau tidak.

Suatu negara mempunyai kedaulatan di dalam perairan pedalaman. Kapal negara asing beserta sernua orang yang berada di atasnya berada di bawah yurisdiksi negara itu, selama berada di dalam perairan pedalaman. Namun, setelah dikemukakan pada umumnya negara tidak menginginkan untuk mencampuri hal dan kejadian yang berlangsung di atas kapal asing itu selama tidak ada penduduk negara yang bersangkutan terlibat atau mengakibatkan gangguan keamanan dan ketertiban negaranya. Hal-hal mengenai tata tertib di atas kapal dan kejahatan-kejahatan ringan yang terjadi di dalam kapal, biasanya diserahkan penyelesaiannya kepada pemerintah yang menguasai kapal itu.

Suatu negara dianggap mempunyai wewenang yurisdiksi kriminal menurut Hukum Internasional, bilamana negara tersebut mempunyai kompetensi untuk melakukan penuntutan ataupun penghukuman karena terjadinya suatu tindakan atau kelalaian yang dikualifisir sebagai delik menurut hukum Nasional negara bersangkutan. Negara juga diakui berwenang menangani setiap delik yang terjadi dalam batas-batas lingkungan wilayah negara, tanpa momen dan nasionalitas si pelaku.

Suatu negara yang berdaulat mempunyai wewenang yuridiksi eksklusif untuk mengadili serta menghukum orang-orang yang mewujudkan delik di

dalam batas lingkungan suatu negara, terkecuali negara yang bersangkutan dengan suka rela menyerahkan wewenang kepada pemerintah negara lain. Dalam hal demikian, maka ia tidak boleh melakukan penahanan terhadap warga negaranya sendiri di wilayah negara lain, namun boleh melakukan penahanan terhadap warga negara sendiri di tempat yang tidak termasuk dalam yurisdiksi suatu negara manapun, misalnya di laut bebas.

B. Peranan TNI AL dalam mengawasi Wilayah Perairan Indonesia

Pengundangan konsepsi negara kepulauan telah mengakibatkan perubahan pada panjang garis pantai yang tadinya meliputi jarak jumlah total 33.972 mil menjadi 8.862,5 mil.

Selain memperpendek panjang garis pantai yang harus dijaga, konsepsi Negara Kepulauan juga mengakibatkan bertambah sederhananya struktur wilayah yang harus dipertahankan: dari suatu wilayah yang terdiri dari beratus kelompok pulau yang masing-masing dikelilingi laut teritorialnya sendiri, yang satu dan yang lainnya terpisah oleh daerah laut bebas yang menjadi suatu wilayah homogen terdiri dari daratan atau pantai (pulau) dan air atau laut. Terutama dilihat dari segi pengaturan atau pengawasan ruang udara dan angkasa struktur menurut konsepsi Negara Kepulauan ini jauh lebih sederhana dan normal.

Hal itu harus diperhitungkan dalam menyusun suatu sistem pertahanan perairan Indonesia diadakan alur-alur pelayaran yang merupakan alur lintas pelayaran internasional. Prinsip untuk mengadakan alur-alur lintas (*sea lines*) di perairan nusantara di mana kapal-kapal asing dapat melakukan lintasan (*passage*)

2. Lintas kapal asing termasuk kapal perang yang tidak merugikan kedaulatan, keamanan dan kepentingan negara Indonesia dapat memenuhi memenuhi beberapa alur di antara lima alur diatas secara tidak terhalang (*Unimpeded*) asal memenuhi beberapa syarat tertentu yang menjamin dihormatinya kedaulatan, keamanan dan kesejahteraan Indonesia.

Kenyataan bahwa perairan Nusantara kita memuat alur-alur pelayaran yang sangat vital untuk pelayaran Internasional, termasuk lalu lintas perang dari Samudra Pasifik ke Samudra Hindia pulang- pergi, menempatkan kita pada posisi sangat penting yang dapat menyulitkan atau menguntungkan kita. Tergantung darl kita memanfaatkan kenyataan ini.

Yang jelas adalah bahwa posisi nusantara kita yang terletak di tengah-tengah alur-alur pelayaran internasional ini menyebabkan bahwa bagaimanapun juga Indonesia harus memperhitungkan dalam setiap pemikiran atau perencanaan strategi militer gagal yang menyangkut bagian dari bumi.

Di dalam menyusun suatu Sistem pertahanan laut dan angkatan yang akan melaksanakannya banyak tergantung dari pertanyaan, tujuan apa yang kita nggak capai dengan sistem pertahanan laul itu.

Tujuan di samping mempertahankan kemerdekaan bangsa dan negara adalah agar supaya bangsa Indonesia sebagai penghuni kepulauan Indonesia dapat dengan aman tentram mempergunakan lingkungan laut (*marine e space*).

Penggunaan dan pemanfaatan laut nusantara kila golongan dalam kategori-kategori penggunaan sebagai berikut :

1. Tempat pemukiman (pengembangan daerah pantai dan rekreasi)
2. Pelabuhan-pelabuhan
3. Pelayaran atau navigasi
4. Sumber kekayaan
 - a. Hayati dan nabati
 - b. Mineral
 - c. Energi (Minyak dan Gas Bumi)
5. Pemasangan kabel, pipa laut dan tempat penimbunan (*storage tanks*)
6. Tempat mengadakan penelitian
7. Tempat pembuangan sampah dan kotoran.

Dalam membahas masalah penegakan persoalan-persoalan di laut adalah :

- (1). Identifikasi atau klasifikasi dari pada kegiatan - kegiatan tersebut dan instansi-instansi yang menurut undang-undang atau kebiasaan bertugas melaksanakannya.

Hal ini perlu dilakukan untuk dapat menetapkan secara jelas batas wewenang dan ruang lingkup masing-masing tugas itu. Persoalan ini dapat kita katakan penetapan tugas dan batas-batas ruang lingkup secara horisontal.

- (2). Kelompok masalah kedua adalah pembagian tugas dan batas-batas wewenang antara pemerintah (pusat) dengan pemerintah daerah yang merupakan masalah pembatasan wewenang dan tugas secara vertikal.

Penegakan kedaulatan di laut merupakan kegiatannya untuk menghadapi ancaman baik dari dalam maupun dari luar negeri dan kegiatan tersebut bertujuan untuk menjamin tetap tegaknya integritas bangsa dan negara serta keutuhan dan kesatuan seluruh penanggulangan dan penanganan terhadap pelanggaran kaidah hukum baik nasional maupun internasional, dengan tujuan tetap terjaminnya keamanan dan ketertiban serta pentaatan semua ketentuan yang berada di laut. Negara Republik Indonesia sebagai negara kepulauan, ancaman dan gangguan tersebut dapat timbul berupa pelanggaran wilayah, pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang penggunaan alur laut - kepulauan dan laut yuridiksi nasional. Oleh kapal-kapal asing yang menggunakan hak lintas alur laut kepulauan, hak lintas damai maupun hak-hak lainnya berdasarkan hukum laut internasional. Upaya untuk menjamin tetap tegaknya kedaulatan negara di laut, dilakukan dengan melaksanakan kegiatan-kegiatan operasi laut sehari-hari secara terus menerus oleh unsur-unsur TNI - AL.

Bersamaan dengan upaya untuk menjamin tetap tegaknya kedaulatan negara di laut, kegiatan-kegiatan operasi laut sehari-hari ditujukan pula untuk menjamin tetap tegaknya hukum di laut sesuai dengan yurisdiksi nasional baik ditinjau dari segi hukum nasional maupun hukum internasional. Di samping operasi laut sehari-hari yang dilaksanakan oleh unsur-unsur TNI - AL tersebut di atas, dilaksanakan operasi kmla dengan melibatkan unsur-unsur lain dari instansi terkait yang mempunyai kewenangan penegakan hukum di laut sesuai fungsi masing-masing berdasarkan peraturan perundang - undangan yang mengaturnya.

Operasi kamla yang bernaung di bawah Badan Koordinasi keamanan laut (Bakor kamla) dikoordinasikan oleh Pang Koops Kamla, dan diwujudkan dalam bentuk operasi sepanjang tahun dan operasi khusus.

Pengalaman selama Perang Dunia ke - II yakni invansi Jepang membuktikan betapa sulitnya mempertahankan Indonesia apabila satuan-satuan invasi sudah terlanjur masuk kedalam (ke tengah –tengah) kepulauan Indonesia. Karena tidak benar anggapan bahwa tugas pertahanan laut dengan adanya konsepsi Negara Kepulauan menjadi lebih berat dan kompleks, bahkan sebaliknya yang benar. Persoalannya adalah untuk menemukan dan mengembangkan suatu sistem pertahanan yang sesuai dengan konsepsi kewilayahan yang baru ini, Yang jelas adalah bahwa konsepsi Negara Kepulauan itu mengharuskan perubahan penempatan pangkalan-pangkalan yang lebih ke depan dari masa yang lampau. Ini harus berfungsi sebagai penjagaan pintu-pintu masuk (*guarding the approaches*).

Dalam rangka analisa tentang kekuasaan negara atas laut atau perairannya, dan pelaksanaan atau penegakannya maka secara lazim dibedakan antara " *Defence function*" dan " *Constabulary function*" (tugas penegakan hukum dan peraturan negara)

Kedua fungsi hankam ini perlu ditinjau kembali dalam rangka melaksanakan wawasan nusantara terutama mengenai " *Constabulary function*"-nya mengingat bahwa ketentuan-ketentuan hukum positif yang ada yang kita warisi dan pemerintah Hindia Belanda didasarkan atas konsepsi yang berbeda yakni laut wilayah (*territoriale zee*) yang lebarnya 3 mil di sekitar tiap-tiap pulau dari kepulauan Hindia Belanda dulu .

Yang jelas bahwa luas wilayah perairan (*water gebeied* atau *Izee gebe-led*) sekarang jauh lebih luas dibandingkan dengan dulu, walaupun ini tidak dengan sendirinya berarti bahwa tugas pencegahan keamanan di laut yang termasuk " *Constabulary I'Linction* " sekarang lebih sulit bahkan dapat dikatakan sebaliknya. Konfigurasi laut dan pantai yang harus dijaga, dilihat secara internasional (dalam hubungannya dengan dunia luar yaitu : negara tetangga, dan laut lepas) dahulu jauh lebih kompleks, walaupun dari sudut luas perairan pedalaman jumlah total perairan sekarang jauh lebih luas.

Mengenai segi lain dari penegakan kekuasaan di laut yakni yang mengenai " *Defense function* " konfigurasi wilayah baru menurut wawasan nusantara ini mau tidak mau akan mengakibatkan peninjauan kembali daripada penempatan pangkalan-pangkalan berdasarkan pikiran pintu-pintu masuk (*quarding the approaches*) ke dalam wilayah nusantara.

Secara umum dapat dikatakan bahwa persyaratan teknis bagi armada yang melakukan fungsi konstabuler berbeda dari armada yang melakukan fungsi pertahanan. Karena itu keadaan sekarang dimana kapal- kapal dari armada pertahanan harus melaksanakan fungsi-fungsi konstabuler harus kita anggap sebagai keadaan darurat atau keadaan sementara.

Secara konkrit maka tugas-tugas atau fungsi penegakan keamanan di laut dan pantai meliputi hal-hal yang secara tradisional bisa digolongkan sebagai berikut :

1. Pelanggaran Wilayah perairan nasional
2. Pernberantasan pembajakan di laut

3. Pemberantasan jual-beli budak belian dan wanita.
4. Pemberantasan penyelundupan
5. Pemberantasan imigrasi gelap
6. Pencegahan pencuri ikan
7. Pencegahan masuknya penyakit menular

Disamping itu ada, tugas-tugas yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran dan perikemanusiaan sebagai berikut :

1. Pemeliharaan rambu-rambu alat-alat navigasi (*navigational aids*) lainnya.
2. Pelayanan dan pemeliharaan mercusuar
3. Pemeriksaan layak laut dan kecelakaan di laut
4. Tugas pencarian dan pertolongan orang yang kandas dan hilang (*search and rescue*).

Tugas-lugas yang diakibatkan oleh penggalan kekayaan alam di laut dan penelitian ilmiah di laut :

1. Perlindungan instansi-instansi pengeboran minyak dan eksploitasi kekayaan laut lainnya.
2. Pengawasan atas penelitian dan survey di laut termasuk dasar laut dan tanah di bawahnya (*seabed and subsoil*)
3. Pencegahan pencemaran laut dan penanggulangannya (termasuk monitoring dan cleaning up) .

Apabila fungsi penegakan hukum di laut (dan pantai) dan fungsi pemeliharaan dan peri kemanusiaan di atas kita klasifikasikan menurut bentuk

kegiatannya maka kita dapat membedakan dalam kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

1. Kegiatan yang meliputi : Perondaan deteksi, pencegahan (interception), pengejaran dan penangkapan dalam radius kecil (pantai ke laut, pulang-pergi)
2. Kegiatan yang meliputi : perondaan, deteksi, pemeriksaan, pencegahan, pembetulan setempat (kalau perlu dan mungkin) dalam radius besar (pantai ke laut, dengan berkeliling)
3. Kegiatan yang hanya memerlukan tindakan seketika dengan peralatan khusus : deteksi, penanggulangan.

Dalam pengertian klasik yang pertama termasuk pengertian pertahanan (*defense*) yang kedua termasuk keamanan atau ketertiban masyarakat (*internal security*).

Ada beberapa kesulitan untuk mempertahankan antara dua macam ancaman ini mutlak terutama di laut, karena lokasi saja tidak menentukan bagi kualifikasi apakah sesuatu tindakan pencegahan gangguan termasuk tindakan *defense function* atau tindakan polisi atau *Constabulary function*.

Yang turut menentukan adalah bentuk dan sifat tindakan gangguan tadi apakah itu ditujukan pada penghancuran atau integritas negara atautkah ia merupakan gangguan terhadap kepentingan-kepentingan kesejahteraan yang dilindungi oleh negara melalui alat-alat keamanan umumnya.

Faktor lain yang menyulitkan pemisahan antara bentuk gangguan hamkamnas adalah perkembangan konsepsi perang itu sendiri yang dalam konsepsi perang total meliputi tindakan permusuhan terbuka (*over action*) dan

tindakan gangguan tidak terbuka (*cover action*). Yang terakhir ini dapat merupakan gangguan terhadap kesejahteraan dan keamanan yang pengamanannya secara klasik dapat digolongkan termasuk fungsi polisi atau *Constabulary function*.

Bahwa kenyataannya masih lemahnya aparatur instansi SAR di laut (Departemen Perhubungan, Pertanian, Pertahanan dan Keamanan, Kesehatan, dan pertambangan) menyebabkan sebagian besar fungsi keamanan laut non pertahanan (pengaturan atau pengawasan berbagai kegiatan di laut diantaranya: navigasi atau lalu lintas laut, penelitian, pemeliharaan lingkungan, karantina (hewan, tanaman, manusia) terpaksa harus dilakukan oleh TNI - AL. Bagaimanapun juga yang bertanggung jawab atas keamanan di laut adalah TNI AL, sehingga dalam tugas - tugas Kamla yang dilakukan oleh satuan bukan TNI AL paling tidak harus koordinasi dengan TNI - AL.

Bahaya dari peranan *Constabulary function* oleh TNI - AL, secara langsung terus-menerus dengan peralatan TNI - AL adalah bahwa cara demikian akan menghisap terlalu banyak tenaga, waktu dan anggaran dari TNI AL sebagai satuan pertahanan (*defense*) yang mau tidak mau mengurangi kemampuannya sebagai satuan tempur dalam arti sebenarnya, karena hakekat "*Constabulary functions*" lain dengan "*Defense function*"

Di dalam keadaan tidak adanya bahaya perang dan konflik bersenjata dengan pihak ketiga yang memiliki peralatan dan cara kerja yang sepenuhnya memenuhi syarat-syarat angkatan laut sebagai suatu alat pertahanan dalam arti

profesional, dikhawatirkan pencampur adukan yang terlalu berlarut-larut antara kedua fungsi di atas mau tidak mau akan mempunyai akibat yang kurang baik.

Kiranya jelas bahwa dalam jangka panjang, pembinaan kemampuan kamla non TNI - AL yang bertugas melaksanakan "*Constabulary function*", merupakan suatu hal yang mutlak perlu dilakukan demi kepentingan dari pada pembinaan TNI - AL sendiri sebagai suatu kesejahteraan bagi angkatan perang yang ampuh, kita harus sudah menyadari perbedaan prinsipil antara kedua tugas di atas, walau bagaimanapun kedua tugas itu tidak dapat dipisahkan secara mutlak. Batas wewenang aparatur kamla non TNI - AL ini mau tidak mau juga akan ditentukan oleh batas kemampuan atau jarak jelajah (*actie radius*) dari pada kendaraan air yang dipergunakan.

Karena itu sebagai langkah pertama perlu diadakan analisa dari pada fungsi-fungsi kamla dan pertahanan itu di samping fungsi-fungsi penggunaan laut lainnya, agar segala sesuatu dapat dilihat dalam proporsi yang wajar. Setelah itu perlu ditetapkan sejauh mungkin batas-batas pembagian tugas (termasuk pula batas-batas operasi) antara dua jenis aparatur itu.

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Dari pembahasan hasil penelitian pada bab III dapat ditarik kesimpulan mengenai usaha-usaha yang dilakukan Pemerintah RI dalam menjaga hak, kewajiban dan yurisdiksi di perairan Indonesia dan peranan TNI-AL dalam mengawasi wilayah perairan Indonesia adalah :

- Adanya pengaturan perairan (wilayah) Indonesia pada hakekatnya untuk meningkatkan segi perekonomian dan pengamanan sumber kekayaan alam, baik hayati, nabati, maupun mineral.
- Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 1962 tentang hak lalu lintas damai kendaraan asing sebagai peraturan pelaksanaan Undang-undang No. 4 / Prp tahun 1960 tentang perairan Indonesia, sebagai usaha untuk penjagaan keamanan yang dilakukan oleh Negara Republik Indonesia dalam usaha penjagaan dan pengawasan perairan Indonesia khususnya perairan pedalaman.
- Adanya pernyataan (deklarasi) mengenai wilayah perairan Indonesia pada tanggal 13 Desember 1957 yang dikenal dengan “Deklarasi Djuanda “ merupakan usaha pemerintah dalam usaha memperluas wilayah laut Indonesia yang semula 3 mil laut menjadi 12 mil laut .

- Sebagian tugas penegakan keamanan laut yang telah dilakukan oleh satuan bukan TNI -AL tetap harus dikoordinasi oleh TNI-AL sebagai fungsi pertahanan.
- Bahwa adanya satu badan atau Instansi yang memiliki kapal-kapal yang melakukan " *Constabulary function* " tidak berarti Bahwa pelaksanaan tugas di berbagai bidang itu akan terlantar, bahkan sebaliknya tugas ini dapat dengan lebih efektif karena tahap pertama dari kegiatan penegakan hukum dipusatkan di satu tangan, sehingga dapat dicegah pemborosan tenaga dan biaya, sedang masing-masing dinas bisa mengkonsentrasikan dirinya pada tahap kedua yakni pemeriksaan si pelanggar hukum menurut ketentuan yang dilanggarnya.

B. SARAN

Setelah penulis menengahkan masalah-masalah pengawasan perairan Indonesia, maka kiranya dapat diajukan saran-saran sebagai berikut :

- Mengingat pentingnya pengawasan perairan Indonesia terhadap gangguan keamanan di perairan Indonesia, baik gangguan dari luar maupun gangguan dari dalam , maka perlu diperhatikan segi pertahanan dan keamanan laut pada khususnya.
- Mengingat begitu luasnya wilayah perairan Indonesia dan untuk lebih memperkuat keamanan wilayah perairan laut, perlu dilakukan langkah penambahan sarana dan prasarana kapal patroli oleh TNI - AL maupun kepolisian (Satpolairud).

- Perlu adanya pemikiran pembagian tugas dan batas-batas daerah wewenang dan relasinya dengan jarak tempuh (actie radius) yang dimiliki oleh kendaraan-kendaraan air yang dipergunakan dalam sistem pertahanan dan keamanan di laut yang hendak disusun guna pengawasan keamanan laut dewasa ini.
- Pencampur adukan tugas dan wewenang antara fungsi pertahanan yang terlalu berlarut-larut akan mempunyai akibat yang kurang baik, maka. dari itu harus dipisahkan sesuai dengan fungsinya.



DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU – BUKU

- Agoes Etty, 1991, Konvensi Hukum laut 1982, *“Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing”*, C.V. Abardin, Bandung.
- Anwar Chairul, 1989, *“Horizon Baru Hukum laut Internasional”*, Djambatan, Jakarta.
- Danu Saputro, Munadjat, 1978, *“Wawasan Nusantara (Dalam Ilmu Politik dan Hukum)”*, Alumni, Bandung.
- Danu Saputro, 1979, *“Wawasan Nusantara”*, Alumni, Bandung.
- Diantha, I, 2002, *“Zona Ekonorni Eksklusif Indonesia”*, CV. Mandar Maju, Bandung.
- Djiwohadi, 1982, *“Hak dan Kewajiban Indonesia Sebagai Negara Pantai”*, Surya Indah, Jakarta.
- Forum Strategi TNI - AL Keempat, 199 1, *“Penetapan dan Pengaturan " Sea Lines " sebagai tindak lanjut UU R1 No. 17 tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi PBB tentang Hukum laut”*, Departemen Pertahanan dan Keamanan, Jakarta.
- Implementasi Konvensi Hukum Laut, 1982, *“Badan Penelitian Serta Pengkajian Masalah Asia Afrika (Ian Negara-Negara Berkembang)”*, Departemen Luar Negeri Republik Indonesia, Bandung.

Mochtar Kusumaatmaja, 1978, *“Bunga Rampai Hukum Laut”* , Binacipta, Jakarta.

Mochtar Kusumaatmaja , 1978, *“Hukum laut Internasional”* , Binacipta, Bandung.

Munadjat Danusaputro, 1980, *“Tata lautan Nusantara dalam Hukum dan Sejarahnya”* , Bina Cipta , Bandung .

Munadjat Danusaputra, 1983, *“Wawasan Nusantara (dalam Penididkan dan Kebudayaan”* , Alumni , Bandung .

Mustafa Djuang Harapan, 1983 , *“Yurisdiksi Kriminal Di Perairan Indonesia Yang Berkaitan Dengan Hukum Internasional”* , Alumni, Bandung.

Nasir Muhammad, 1995 , *“Metode Penelitian”* , Intermasa, Jakarta.

P.Joko Subagyo, 1993, *“Hukum Laut Indonesia”* , Rineka, Jakarta.

Sumardiman Adi, 1992, *“Seri Ilukum Internasional Wilayah Indonesia dan Dasar Hukumnya”* , Binacipta, Bandung.

Syahmin AX, 1988, *“Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional (sekitar penegakan hukum di perairan nasional Indonesia dewasa ini)”* , Binacipta, Bandung.

B. DOKUMEN - DOKUMEN

Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tahun 1982 Tentang Hukum Laut,
Gajah Mada University Press, Yogyakarta.

Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang No. 4 Tahun 1960 Tentang
Perairan Indonesia.

Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1962 Tentang Lalu Lintas Laut Damai
Kendaraan Air Asing Dalam Perairan Indonesia.

