



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**IMPLIKASI PERJANJIAN TENTANG PENETAPAN GARIS BATAS  
LAUT TERITORIAL ANTARA INDONESIA DAN SINGAPURA DI  
SELAT SINGAPURA**

**SKRIPSI**

**ADIWERTI SARAHAYU LESTARI  
0706276633**

**FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
KEKHUSUSAN HUKUM TRANSNASIONAL  
DEPOK  
JULI 2011**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**IMPLIKASI PERJANJIAN TENTANG PENETAPAN GARIS BATAS  
LAUT TERITORIAL ANTARA INDONESIA DAN SINGAPURA DI  
SELAT SINGAPURA**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Hukum**

**ADIWERTI SARAHAYU LESTARI  
0706276633**

**FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
KEKHUSUSAN HUKUM TRANSNASIONAL  
DEPOK  
JULI 2011**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.



Nama : Adiwerti Sarahayu Lestari  
NPM : 0706276633  
Tanda Tangan :   
Tanggal : 7 Juli 2011

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :  
Nama : Adiwerti Sarahayu Lestari  
NPM : 0706276633  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Judul Skripsi : Implikasi Perjanjian tentang Penetapan Garis Batas Laut Teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura

**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Indonesia.**

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Adijaya Yusuf, S.H., LL.M. (.....)  
Pembimbing : Melda Kamil Ariadno, S.H., LL.M., Ph.D. (.....)  
Penguji : Prof. Dr. R. D. Sidik Suraputra, S.H. (.....)  
Penguji : Prof. Dr. Sri Setianingsih Suwardi, S.H., M.H. (.....)  
Penguji : Prof. A. Zen Umar Purba, S.H., LL.M. (.....)  
Penguji : Prof. Hikmahanto Juwana, S.H., LL.M., Ph.D. (.....)  
Penguji : Adolf Warrouw, S.H., LL.M. (.....)  
Penguji : Emmy Juhassarie Ruru, S.H., LL.M. (.....)  
Penguji : Hadi Rahmat Purnama, S.H., LL.M. (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 7 Juli 2011

## KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis ucapkan kepada Allah SWT karena atas rahmat-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan, bimbingan, dan dukungan dari berbagai pihak, skripsi ini tidak dapat diselesaikan, baik dukungan dari awal masa perkuliahan sampai saat skripsi ini selesai disusun. Oleh karena itu, saya selaku penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Adijaya Yusuf, S.H., LL.M. dan Melda Kamil Ariadno, S.H., LL.M., Ph.D. selaku dosen pembimbing Penulis yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan dan membantu Penulis selama proses penyusunan hingga skripsi ini selesai;
2. Antarin Prasanthi Sigit S.H., M.Si selaku pembimbing akademis yang telah memberikan perhatian kepada Penulis selama berkuliah di FHUI;
3. Orang tua Penulis, Bayu Wijayanto dan Galuh Sayemprobo, serta adik Penulis, Satrio Dwi Mulyakin, atas dukungan dan doanya, serta bantuan materil dan moril yang diberikan;
4. Para narasumber yang dengan sangat baik hati telah membantu Penulis dalam penyusunan skripsi: Kolonel Trismadi, Kolonel Rusdi Ridwan, Pak Kresno Buntoro selaku Kepala Dinas Hukum Komando Armada Barat TNI AL, Pak Rahman Ibrahim dari BNPP, dan pihak-pihak lain yang tidak dapat disebutkan satu per satu. Terima kasih atas segala bantuannya;
5. Sahabat-sahabat Penulis sejak SMA, terutama Saskhya Aulia Prima, Saskia Anindita, Arlisya Murninda, Pratiwi Utami Putri, Amanda Noviandhi, Resa Temaputra, Adhini Ayu Lukitaputri, yang telah berbagi suka duka sampai saat ini;
6. Sahabat-sahabat Angkatan 2007: Olviani Shahnara, Ayodhia Primadarel, Tiur Henny Monica, Amalia Putri Izzati, Adhika Widagdo, Ahmad Radinal, Egaputra, Rizky Aliansyah, Taufan Ramdhani, serta teman-teman angkatan 2007 lainnya yang tidak bisa disebutkan satu per satu, yang telah menjadi

teman Penulis, baik saat senang maupun sedih dan selalu mendukung Penulis selama proses penulisan skripsi ini;

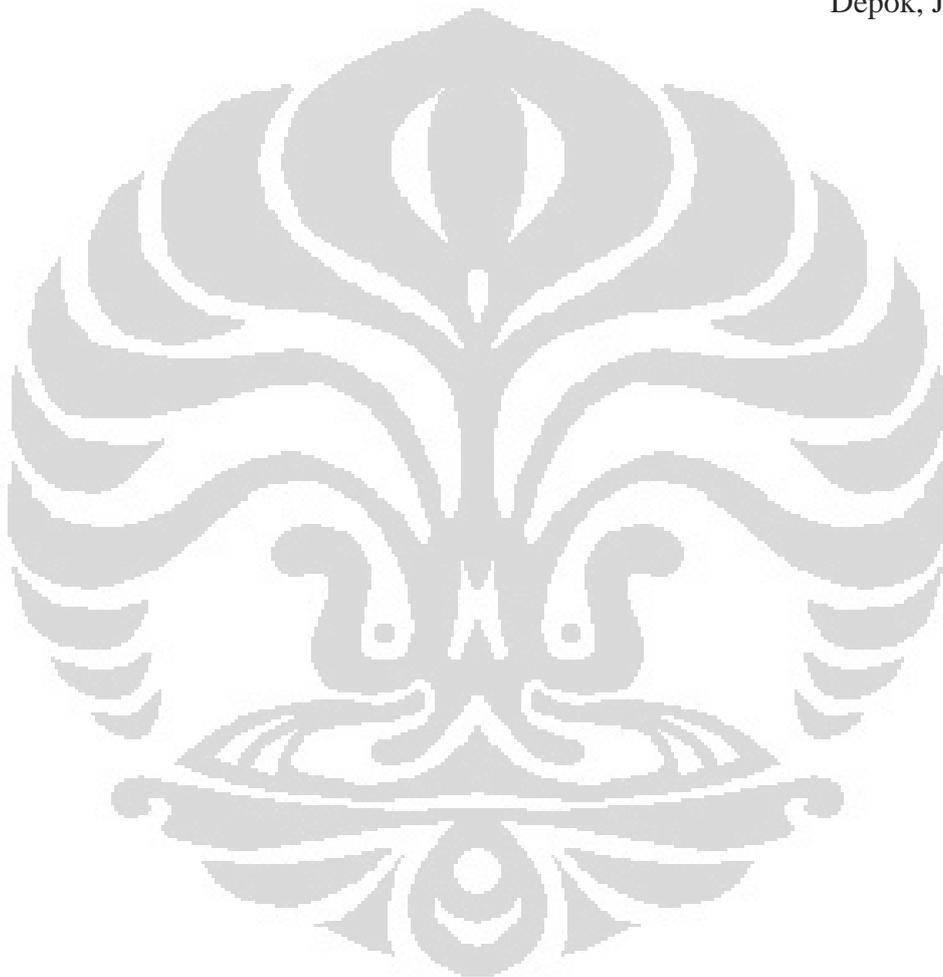
7. Teman-teman PK 6 FHUI 2007, terutama mereka yang bersama-sama dengan Penulis bersusah payah melewati satu tahun di PK 6: Adhiningtyas S. D., Agantaranansa Juanda, Alifia Qonita, Fallissa Ananda Putri, Astri Widita, Tracy Tania, M. Megah, Firly A. Permata, Ryzza Dharma, Sasha Izni S., Satriana Dewandari, Syarifa Aya Safira, Yulianti S. Utami;
8. Teman-teman Angkatan 2008: Femalia Indrainy, Priscilla Manurung, Siti Kemala Nuraida, Namira Assagaf, Indra Prabowo, Rachman Alatas, Arthur Nelson Christiansen, Hesmindra Primula, Subuh Rezky, John Engelen, Fadhillah Rizqy, Sarah Eliza Aishah, dan teman-teman angkatan 2008 lainnya. Terima kasih atas pertemanan yang menyenangkan selama Penulis berada di FHUI;
9. Teman-teman Angkatan 2009: Yustisia Aviyanti, Artna Btari, I Made Grazia Valyana Ustriyana, I Gede Argatista, Irfan Damanik, Marisa Harfiana, Aulia Layinna, Dwita Ayu Hapsari, Clarissa Destiantie, dan lainnya;
10. Teman-teman Panitia E-Comp 2009, Tim UI 4 MCC Unsri, Panitia E-Comp 2010, Panitia Seminar Nasional ALSA, dan Tim UI 4 MCC Unsoed. Terima kasih banyak karena berkat kalian semua, Penulis belajar banyak hal dan menjadi semakin dewasa;
11. Senior-senior yang menjadi panutan dan memberikan bimbingan bagi Penulis di FHUI: Fisella Mutiara, Raditya Kosasih, Andrea Nathaly, Yvonne Kezia, Patrisia Ticoalu, Yesi Luisa, Lufti Ekaputra, Andreas Aghyp, dan para senior lainnya. Terima kasih atas bimbingannya selama ini;
12. Sahabat-sahabat Penulis di ALSA Indonesia: Mochamad Sutami Attamimi, Julius Aritonang, Albert Arya Pratama, Yudi Sutriadi Sugandi, Chitto Chumbadrika, Edwin Anggadinata, Muhammad Philosopian, Ferry Sandy Aritonang, Keshia Sifra dan jajarannya di ALSA *National Board* Indonesia, Kusumo Adhi Wibowo, dan semua teman-teman ALSA Indonesia yang telah menjadi teman berbagi ilmu dan pengalaman di ALSA;
13. Riandi Apriliansyah. Terima kasih karena telah bersabar menemani Penulis selama proses penyusunan skripsi ini dan selalu memberikan semangat,

dukungan, dan percaya bahwa Penulis bisa menyelesaikan skripsi dengan sebaik-baiknya.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Untuk itu, Penulis menerima saran dan kritik dengan terbuka. Semoga skripsi ini memberikan manfaat dan berguna bagi ilmu pengetahuan di masa depan.

Depok, Juli 2011

Penulis



**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Adiwerti Sarahayu Lestari  
NPM : 0706276633  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Fakultas : Hukum  
Jenis karya : Skripsi

demikian demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**“Implikasi Perjanjian tentang Penetapan Garis Batas Laut Teritorial antara  
Indonesia dan Singapura di Selat Singapura”**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : Juli 2011

Yang menyatakan



(Adiwerti Sarahayu Lestari)

## ABSTRAK

**ADIWERTI SARAHAYU LESTARI (0706276633). IMPLIKASI PERJANJIAN TENTANG PENETAPAN GARIS BATAS LAUT TERITORIAL ANTARA INDONESIA DAN SINGAPURA DI SELAT SINGAPURA. Program Kekhususan Hukum tentang Hubungan Transnasional; Fakultas Hukum Universitas Indonesia; Skripsi 2011; 153 halaman.**

Indonesia dan Singapura telah menyepakati dua buah perjanjian penetapan garis batas laut teritorial di Selat Singapura, masing-masing disepakati pada tahun 1973 dan 2009. Proses delimitasi dalam kedua perjanjian tersebut dilakukan dengan merujuk pada ketentuan Pasal 15 *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 dan menggunakan metode delimitasi garis median termodifikasi. Kedua perjanjian tersebut memberikan kepastian mengenai wilayah laut teritorial Indonesia dan Singapura di mana kedua negara memiliki kedaulatan. Adanya kepastian hukum mengenai laut teritorial Indonesia di Selat Singapura berujung pada munculnya implikasi-implikasi dalam aspek keamanan dan keselamatan Indonesia sebagai negara pantai, keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Singapura, dan lingkungan laut.

Kata kunci:

Laut teritorial, delimitasi, Selat Singapura

## ABSTRACT

**ADIWERTI SARAHAYU LESTARI (0706276633). THE IMPLICATIONS OF TREATIES RELATING TO THE DELIMITATION OF THE TERRITORIAL SEAS OF INDONESIA AND SINGAPORE. Legal Specialization Program on Transnational Relation. Faculty of Law University of Indonesia. Thesis 2011: 153 pages.**

Indonesia and Singapore have agreed on two bilateral treaties regarding the delimitation of the territorial seas in the Strait of Singapore, each was agreed in the year Of 1973 and 2009. The delimitation process in the two treaties were done in accordance with Article 15 of United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 and used the modified median line as the delimitation method. The two treaties gave legal certainty regarding the area of territorial seas of Indonesia and Singapore, in which both States have the ability to exercise sovereignty. The legal certainty on Indonesia's territorial sea in the Strait of Singapore leads to the implications in the aspects of security and safety of Indonesia as a coastal State, security and safety of navigation in the Strait of Malacca, and marine environment.

Keyword(s):  
Territorial sea, delimitation, Strait of Singapore

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL .....	i
HALAMAN JUDUL .....	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH .....	viii
ABSTRAK .....	ix
ABSTRACT .....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xiv
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN .....	xvi
BAB 1 PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	14
1.3 Tujuan Penelitian .....	15
1.4 Kerangka Konsep.....	15
1.5 Metodologi Penelitian.....	20
1.6 Sistematika Penulisan .....	21
BAB 2 PENETAPAN GARIS BATAS WILAYAH NEGARA DI LAUT TERITORIAL .....	24
2.1 Ketentuan Menurut <i>United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982</i> .....	27
2.2 Aspek-Aspek Teknis Delimitasi Laut Teritorial.....	28
2.2.1 Pengumpulan Data Hidrografi .....	29
2.2.2 Metode Delimitasi Batas Maritim .....	29
2.2.2.1 Metode Sama Jarak .....	30
2.2.2.2 Metode Paralel dan Meridian .....	33
2.2.2.3 Metode <i>Enclaving</i> .....	34
2.2.2.4 Metode Tegak Lurus ( <i>Perpendicular</i> ).....	35

2.2.2.5 Metode Garis Paralel .....	36
2.2.2.6 Metode Batas Alami ( <i>Natural Boundary</i> ).....	37
2.2.2.7 Pendekatan Dua Tahap.....	38
2.3 Praktik Negara-Negara.....	38
2.3.1 Praktik Negara-Negara Secara Umum.....	40
2.3.1.1 Kasus Nicaragua – Honduras di Laut Karibia..	40
2.3.1.2 Kasus Qatar – Bahrain .....	43
2.3.1.3 Kasus Thailand – Kamboja .....	44
2.3.2 Praktik Indonesia .....	46
2.3.2.1 Menurut Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia .....	47
2.3.2.2 Perbatasan dengan Negara-Negara Tetangga...	51
2.3.2.3 Perbatasan Maritim Indonesia – Singapura di Selat Singapura .....	59
<b>BAB 3 PENGELOLAAN WILAYAH PERBATASAN INDONESIA DAN SINGAPURA .....</b>	<b>76</b>
3.1 <i>Joint Statement</i> Indonesia – Singapura – Malaysia .....	76
3.1.1 <i>Joint Statement</i> 16 November 1971 .....	76
3.1.2 <i>Joint Statement</i> 19 Februari 1975 .....	78
3.1.3 <i>Joint Statement</i> 24 Februari 1977 .....	80
3.2 <i>Malacca Straits Council</i> .....	81
3.3 Kerja Sama Pengawasan Wilayah Perbatasan Indonesia – Singapura .....	86
3.3.1 <i>Surface Picture</i> .....	88
3.3.2 Patroli Terkoordinasi Indonesia – Singapura (Patkor Indosin).....	89
3.3.3 Patroli Terkoordinasi Malaysia – Singapura – Indonesia (Patkor Malsindo).....	90
3.3.4 <i>Malacca Strait Sea Patrol</i> (MSSP).....	92
3.4 Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan .....	94

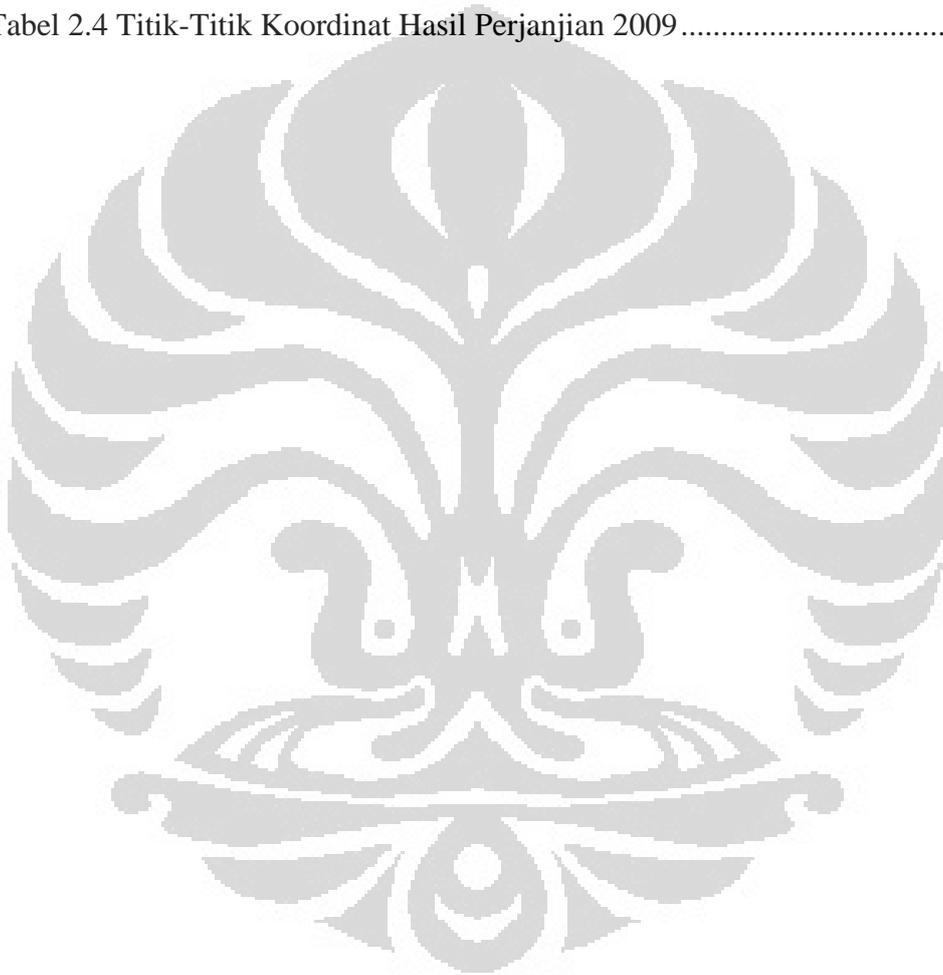
BAB 4 ANALISIS PERJANJIAN PENETAPAN GARIS BATAS LAUT TERITORIAL INDONESIA DAN SINGAPURA DI SELAT SINGAPURA DAN IMPLIKASINYA .....	104
4.1 Implikasi Perjanjian Penetapan Garis Batas Laut Teritorial Indonesia dan Singapura di Selat Singapura terhadap Kedaulatan Indonesia.....	104
4.1.1 Keamanan dan Keselamatan Indonesia sebagai Negara Pantai .....	106
4.1.2 Keamanan dan Keselamatan Pelayaran .....	109
4.1.2.1 <i>Institutional Frameworks in the Management of the Straits</i> .....	111
4.1.2.2 <i>Traffic Separation Scheme</i> .....	116
4.1.2.3 Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2008 tentang Pelayaran .....	118
4.1.2.4 Akibat Perjanjian terhadap Keamanan dan Keselamatan Pelayaran.....	121
4.1.3 Lingkungan Laut.....	122
4.2 Rumusan Analisis .....	134
BAB 5 PENUTUP .....	137
5.1 Kesimpulan .....	137
5.2 Saran .....	141
DAFTAR PUSTAKA .....	144

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Metode <i>Median Line</i> .....	31
Gambar 2.2 Metode <i>Equidistance Line</i> .....	31
Gambar 2.3 Metode Garis Sama Jarak Disederhanakan .....	32
Gambar 2.4 Metode Garis Sama Jarak Termodifikasi.....	32
Gambar 2.5 Metode Garis Paralel dan Meridian .....	33
Gambar 2.6 Metode <i>Full Enclave</i> .....	34
Gambar 2.7 Metode <i>Semi Enclave</i> .....	35
Gambar 2.8 Metode Tegak Lurus.....	36
Gambar 2.9 Metode Garis Paralel .....	37
Gambar 2.10 <i>Thalweg</i> .....	37
Gambar 2.11 Peta Perbatasan Indonesia – Singapura di Selat Singapura berdasarkan Perjanjian 1973.....	64
Gambar 2.12 Kawasan Delimitasi Batas Laut Teritorial Indonesia – Singapura di Segmen Barat Selat Singapura.....	67
Gambar 2.13 Peta Daerah Reklamasi Wilayah Singapura.....	68
Gambar 2.14 Ilustrasi Pergeseran Titik 1A dan 1B dalam Perjanjian dari <i>Trijunction Point</i> dan <i>Mid-Point</i> .....	73
Gambar 2.15 Wilayah Perbatasan Indonesia – Singapura di Selat Singapura ... Bagian Timur yang Belum Disepakati .....	74
Gambar 3.1 Struktur Organisasi Badan Nasional Pengelola Perbatasan.....	95

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Daftar Perjanjian Perbatasan antara Indonesia dengan Negara-Negara Tetangganya.....	52
Tabel 2.2 Titik-Titik Koordinat Hasil Perjanjian 1973.....	63
Tabel 2.3 Hasil Pemadanan Titik-Titik Koordinat dalam Perjanjian 1973 ke dalam Datum WGS84 .....	64
Tabel 2.4 Titik-Titik Koordinat Hasil Perjanjian 2009.....	72



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Treaty between the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore Relating to the Delimitation of the Territorial Seas of the Two Countries in the Strait of Singapore 1973*
- Lampiran 2 Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1973 tentang Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura Mengenai Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Singapura
- Lampiran 3 *Treaty between the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore Relating to the Delimitation of the Territorial Seas of the Two Countries in the Western Part of the Strait of Singapore 2009*
- Lampiran 4 Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2010 tentang Pengesahan Perjanjian Antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura
- Lampiran 5 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
- Lampiran 6 *IMCO Resolution A378 (x) General Provisions on Ships' Routeing*
- Lampiran 7 Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut
- Lampiran 8 Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Dasar dari hukum internasional adalah suatu konsep negara.<sup>1</sup> Negara itu sendiri didasarkan pada konsep kedaulatan yang secara internal kenegaraan mencerminkan supremasi institusi-institusi pemerintah negara tersebut dan secara eksternal mencerminkan supremasi negara sebagai subjek hukum.<sup>2</sup>

Kedaulatan yang dalam bahasa Inggris dikenal dengan istilah *sovereignty* berasal dari kata Latin *superanus* berarti 'yang teratas'.<sup>3</sup> Negara dikatakan berdaulat atau *sovereign* karena kedaulatan merupakan suatu sifat atau ciri hakiki negara. Bila dikatakan bahwa negara itu berdaulat, dimaksudkan bahwa negara itu mempunyai kekuasaan tertinggi.<sup>4</sup>

Negara berdaulat berarti bahwa negara itu tidak mengakui suatu kekuasaan yang lebih tinggi daripada kekuasaannya sendiri.<sup>5</sup> Namun, kekuasaan tertinggi tersebut memiliki batasan-batasan. Batasan-batasan tersebut, antara lain:<sup>6</sup>

1. Kekuasaan itu terbatas pada batas wilayah negara yang memiliki kekuasaan itu; dan
2. Kekuasaan itu berakhir di mana kekuasaan suatu negara lain mulai.

Dari penjelasan tersebut diketahui bahwa konsep dasar dari ruang berlakunya kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi negara dibatasi oleh wilayah negara itu, sehingga negara memiliki kekuasaan tertinggi di dalam batas wilayahnya.<sup>7</sup> Menurut Oppenheim, tanpa adanya wilayah dengan batas-batas

---

<sup>1</sup> Malcolm N. Shaw, *International Law* (Cambridge: Cambridge University Press, 2003), hal. 409

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional* (Bandung: PT Alumni, 2003), hal. 16

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> *Ibid.*, hal. 17

<sup>6</sup> *Ibid.*, hal. 18

<sup>7</sup> *Ibid.*, hal. 161

tertentu, suatu negara tidak dapat dianggap sebagai subjek hukum internasional.<sup>8</sup> Dengan demikian, wilayah negara menjadi konsep yang paling mendasar (fundamental) dalam hukum internasional untuk menunjukkan adanya kekuasaan tertinggi dan eksklusif negara dalam batas-batas wilayahnya.<sup>9</sup>

Esensi dari kedaulatan teritorial terletak pada kondisi faktual maupun legal sehingga suatu wilayah dapat dianggap berada di bawah kedaulatan suatu negara tertentu.<sup>10</sup>

*Black's Law Dictionary* memberikan deskripsi mengenai kedaulatan (*sovereignty*), yaitu *supreme dominion, authority, or rule*. Dalam konsep yang serupa, *Black's Law Dictionary* juga mendeskripsikan *sovereign State*, yakni *a State that possesses an independent existence, being complete in itself, without being merely part of a larger whole to whose government it is subject*.

Sesuai dengan konsep hukum internasional, kedaulatan memiliki tiga aspek utama, yakni:<sup>11</sup>

1. Aspek ekstern kedaulatan adalah hak bagi setiap negara untuk secara bebas menentukan hubungannya dengan berbagai negara atau kelompok-kelompok lain tanpa kekangan, tekanan, atau pengawasan dari negara lain.
2. Aspek intern kedaulatan ialah hak atau wewenang eksklusif suatu negara untuk menentukan bentuk lembaga-lembaganya, cara kerja lembaga-lembaga tersebut, dan hak untuk membuat undang-undang yang diinginkannya, serta tindakan-tindakan untuk mematuhi.
3. Aspek teritorial kedaulatan berarti kekuasaan penuh dan eksklusif yang dimiliki oleh negara atas individu-individu dan benda-benda yang terdapat di wilayah tersebut.

Kedaulatan wilayah (*territorial sovereignty*) tersebut memiliki aspek positif dan negatif. Disebutkan oleh Malcolm Shaw dalam bukunya *International Law* bahwa aspek positif dari kedaulatan adalah eksklusivitas kompetensi suatu

<sup>8</sup> Oppenheim, *International Law*, Vol. I, 8<sup>th</sup> ed., 1955, hal. 451

<sup>9</sup> Kusumaatmadja dan Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, hal. 161-162

<sup>10</sup> *Ibid.*, 163

<sup>11</sup> Dr. Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global* (Bandung: PT Alumni, 2008), hal. 24

negara atas wilayahnya sendiri. Sementara itu, Shaw juga menjelaskan bahwa aspek negatif dari kedaulatan itu sendiri merujuk pada kewajiban bagi negara tersebut untuk melindungi hak-hak dari negara lain.<sup>12</sup>

Boer Mauna turut pula menjelaskan mengenai aspek negatif dan positif dari kedaulatan. Menurut beliau, kedaulatan dalam pengertian negatif bisa berarti dua hal. Pengertian yang pertama, kedaulatan dapat berarti bahwa negara tidak tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum internasional yang mempunyai status yang lebih tinggi. Pengertian yang kedua adalah bahwa negara tidak tunduk pada kekuasaan apapun dan dari manapun datangnya tanpa persetujuan negara yang bersangkutan.

Selain pengertian negatif, Boer Mauna juga memberikan dua poin mengenai pengertian positif kedaulatan. Kedua poin tersebut, antara lain:<sup>13</sup>

1. Kedaulatan memberikan kepada tituler<sup>14</sup>nya, yaitu negara pimpinan tertinggi atas warga negaranya. Ini yang dinamakan wewenang penuh dari suatu negara.
2. Kedaulatan memberikan wewenang kepada negara untuk mengeksploitasi sumber-sumber alam wilayah nasional bagi kesejahteraan umum masyarakat banyak. Ini yang disebut kedaulatan permanen atas sumber-sumber kekayaan alam.

Terkait dengan masalah kedaulatan dalam suatu wilayah negara, Rebecca Wallace dalam bukunya *International Law* memberikan suatu penjabaran, yakni:

*“Territorial sovereignty... involves the exclusive right to display the activities of a State. This right has a corollary, a duty: the obligation to protect within the territory the rights of other States, in particular their right to integrity and inviolability in peace and in war, together with the rights which each State may claim for its nationals in foreign territory. Without manifesting its territorial sovereignty in a manner corresponding to circumstances, the State cannot fulfill this duty. Territorial sovereignty cannot limit itself to its negative side, i.e. to excluding the activities of other States; for it serves to divide between the nations the space upon which human activities are employed, in order to assure them at all points the*

<sup>12</sup> Shaw, *International Law*, hal. 412

<sup>13</sup> Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, hal. 25

<sup>14</sup> Tituler/titular dalam bahasa Inggris berarti ‘being such in title only’ atau ‘having a title’. (<http://m.dictionary.com/d/?q=titular&o=0&l=dir>, diunduh pada 3 April 2011 pukul 12:31 WIB)

*minimum of protection of which international law is the guardian...*<sup>15</sup>

Max Huber, seorang arbiter yang menangani kasus arbitrase Kepulauan Palmas menyatakan bahwa:

*“Sovereignty in the relation between States signifies independence. Independence in regard to a portion of the globe is the right to exercise therein, to the the exclusion of any other State, the functions of a State.”*<sup>16</sup>

Menambahkan pernyataan Huber, Mochtar Kusumaatmadja menyatakan bahwa suatu akibat paham kedaulatan dalam arti yang terbatas ini, selain kemerdekaan (*independence*) juga paham persamaan derajat (*equality*).<sup>17</sup> Artinya, negara-negara yang berdaulat itu selain masing-masing merdeka, mereka juga sama derajatnya satu dengan yang lainnya. Menurut Mochtar Kusumaatmadja, kemerdekaan dan persamaan derajat negara merupakan bentuk perwujudan dan pelaksanaan pengertian kedaulatan dalam arti yang wajar.<sup>18</sup>

Dari penjelasan-penjelasan mengenai kedaulatan tersebut, jelas terlihat bahwa wilayah memegang peranan penting dalam konsep kedaulatan negara. Kedaulatan berlaku atas suatu wilayah negara tertentu di mana keberlakuannya tersebut berakhir ketika kedaulatan wilayah negara lain muncul.

Wilayah atau teritori adalah salah satu manifestasi paling utama dari kedaulatan suatu negara.<sup>19</sup> Dalam wilayahnya, negara memiliki yurisdiksi mutlak untuk mengatur segala kepentingannya. Negara adalah pemegang kedaulatan tertinggi yang berhak mengatur dan menguasai segala orang dan barang yang terdapat di dalamnya.<sup>20</sup>

<sup>15</sup> Island of Palmas Case 2 R.I.A.A. 829, Judge Huber at 839 (1928)

<sup>16</sup> I. A. Shearer, *Starke's International Law* (London: Butterworth & Co., 1994), hal. 145

<sup>17</sup> Kusumaatmadja dan Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, hal. 19

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> I. B. R. Supancana, *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Perjanjian Internasional di Bidang Kewilayahan* (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, 2001), hal. 1

<sup>20</sup> *Ibid.*

Akan tetapi, unsur wilayah tersebut terbatas oleh keberadaan yurisdiksi negara lain, khususnya yang wilayahnya bersebelahan atau berdampingan.<sup>21</sup> Starke mendefinisikan perbatasan negara sebagai garis imajiner di atas permukaan bumi, yang memisahkan wilayah satu negara dari negara lain. Istilah garis imajiner meliputi juga perbatasan-perbatasan yang tidak terlihat mata, misalnya di wilayah perairan atau di ruang udara yang hanya bisa terbaca atau diketahui kalau kita melihat peta-peta wilayah.<sup>22</sup> Untuk menjamin agar pelaksanaan yurisdiksi tersebut tidak meluas ke wilayah negara lain di perbatasan, maka perlu ditetapkan perbatasan-perbatasan tetap (permanen) dengan negara tetangga. Perbatasan teritorial tersebut dapat berbentuk:<sup>23</sup>

1. Perbatasan alamiah (*natural/topographical*), yang memiliki ciri-ciri fisik khusus, seperti sungai-sungai, pegunungan, danau, pantai, pulau, dan karang; dan
2. Perbatasan buatan atau artifisial, seperti garis lintang dan garis bujur, garis-garis arah atau garis-garis lainnya.

Untuk negara kepulauan seperti Indonesia, wilayah kedaulatannya meliputi wilayah daratan, wilayah udara, dan wilayah perairan. Wilayah daratan Indonesia sendiri memiliki luas 1,937 juta km<sup>2</sup>. Di samping itu, luas laut kedaulatannya mencapai 3,1 juta km<sup>2</sup>.

Sementara untuk kedaulatan di wilayah udara Indonesia mengikuti wilayah daratan dan perairan kedaulatan secara vertikal ke atas, sesuai dengan Pasal 1 dan Pasal 2 *Chicago Convention on International Civil Aviation*, 1944 (*Chicago Convention* 1944). Pasal 1 *Chicago Convention* 1944 sendiri berbunyi, *the contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*. Apa yang dimaksud dengan 'territory' dalam Pasal 1 *Chicago Convention* 1944 tersebut dijelaskan secara lebih lanjut di dalam Pasal 2 konvensi yang sama, yang berbunyi, *for the purpose of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas*

---

<sup>21</sup> *Ibid.*, hal. 2

<sup>22</sup> Supancana, *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Perjanjian Internasional di Bidang Kewilayahan*, hal. 3

<sup>23</sup> *Ibid.*, hal. 18

*and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.*

Dalam hal kedaulatan di wilayah laut, Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki konsep kedaulatan laut yang agak berbeda dengan negara pantai yang bukan negara kepulauan. *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (“UNCLOS 1982”) menjelaskan dalam Pasal 46 mengenai negara kepulauan. Konvensi tersebut menyebutkan bahwa, *archipelagic State means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands.* Pengertian kepulauan sendiri dijelaskan di dalam pasal yang sama pada poin b, yakni:

*“Archipelago means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such.”*

Konsep negara kepulauan dalam UNCLOS 1982 melegitimasi klaim unilateral Indonesia dalam Deklarasi Djuanda yang dirumuskan pada tanggal 13 Desember 1957. Deklarasi tersebut berisi pernyataan atau klaim yang imperatif bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan merupakan satu kesatuan yang terpisah.<sup>24</sup> Deklarasi Djuanda tersebut berbunyi:<sup>25</sup>

*“Bahwa segala perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk negara Indonesia dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah daratan negara Indonesia dan dengan demikian bagian daripada perairan pedalaman atau nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak negara Indonesia. Lalu lintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan/mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. Penentuan batas landas lautan teritorial (yang lebarnya 12 mil) diukur dari garis yang menghubungkan titik-titik ujung yang terluar pada pulau-pulau negara Indonesia. Ketentuan-ketentuan tersebut di atas akan diatur selekas-lekasnya dengan undang-undang.”*

<sup>24</sup> “Tata Kelola Perbatasan Negara Kita”  
[www.mahfudmd.com/index.php?page=web.MakalahVisit&id=12](http://www.mahfudmd.com/index.php?page=web.MakalahVisit&id=12), hal. 1 (diunduh pada 9 Maret 2011, 15:21 WIB)

<sup>25</sup> *Ibid.*

Dari hal-hal tersebut dapat disimpulkan bahwa kedaulatan yang dimiliki oleh sebuah negara kepulauan meliputi wilayah daratan (seluruh pulau yang dimiliki negara tersebut), wilayah udara, dan wilayah perairan, termasuk di dalamnya wilayah perairan dalam (sungai, danau, dan sebagainya) dan juga wilayah laut teritorial.

Indonesia adalah negara kepulauan dengan jumlah pulau yang mencapai 17.499 pulau dan luas wilayah perairan mencapai 5,8 juta km<sup>2</sup>, serta panjang garis pantai yang mencapai 81.900 km. Dua pertiga dari wilayah Indonesia adalah laut. Implikasinya adalah bahwa hanya ada tiga perbatasan darat dan sisanya adalah perbatasan laut.<sup>26</sup>

Indonesia sendiri secara teritorial berbatasan dengan:<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Rizal Darma Putra, "*Manajemen Pengelolaan Perbatasan Laut dan Keamanan Perbatasan*" (Lembaga Studi Pertahanan dan Studi Strategis Indonesia) [www.sc-drr.org/Paper/Rizal\\_Darma\\_Putra.pdf](http://www.sc-drr.org/Paper/Rizal_Darma_Putra.pdf) (diunduh 9 Maret 2011, 15:42 WIB)

<sup>27</sup> Status perjanjian batas maritime Indonesia dengan negara tetangga, antara lain:

a. Dengan Malaysia:

- Persetujuan Garis Batas Landas Kontinen 1969, diratifikasi melalui Keppres No. 89 Tahun 1969
- Perjanjian Garis Batas Laut Wilayah 1970, diratifikasi melalui Undang-Undang No. 2 Tahun 1971
- Persetujuan Batas Landas Kontinen 1971 (trilateral dengan Thailand), diratifikasi melalui Keppres No. 20 Tahun 1972

b. Dengan Australia:

- Persetujuan Garis Batas Dasar Laut Tertentu 1971, diratifikasi melalui Keppres No. 42 Tahun 1971
- Persetujuan Batas-Batas Laut Tertentu Tambahan 1972, diratifikasi melalui Keppres No. 66 Tahun 1972
- Perjanjian Garis Batas Dasar Laut Tertentu (versi Inggris) 1973 – protektor Papua Nugini, diratifikasi melalui Undang-Undang No. 6 Tahun 1973
- Nota Kesepahaman Garis Sementara Penginderaan Perikanan Penegakan Hukum 1981, tidak memerlukan ratifikasi
- Persetujuan Garis Batas ZEE dan Dasar Laut Tertentu 1997, belum berlaku karena masih belum diratifikasi

c. Dengan Singapura:

- Perjanjian Garis Batas Laut Wilayah di Selat Singapura 1973, diratifikasi melalui Undang-Undang No. 7 Tahun 1973
- Perjanjian Garis Batas Laut Wilayah di Segmen Barat Selat Singapura 2009, diratifikasi melalui Undang-Undang No. 4 Tahun 2010

d. Dengan Thailand:

- Persetujuan Batas Landas Kontinen 1971, diratifikasi melalui Keppres No. 21 Tahun 1972

1. Laut: dengan Singapura, Malaysia, Filipina, Australia, Vietnam, India, Papua Nugini, dan Timor Leste;
2. Udara: dengan Singapura, Malaysia, Papua Nugini, dan Timor Leste;
3. Daratan: dengan Malaysia, Papua Nugini, dan Timor Leste.

Batas-batas teritorial yang dimiliki oleh Indonesia tersebut harus jelas karena suatu negara tidak boleh melakukan klaim wilayah tanpa batas atau hanya menyebutkan batas-batasnya secara umum, dengan kata lain harus diperjanjikan dan disepakati oleh negara-negara yang perbatasannya saling berdempetan tersebut.

Cara penetapan perbatasan bisa dilakukan berdasarkan:<sup>28</sup>

- 
- Persetujuan Garis Batas Dasar Laut 1975, diratifikasi melalui Keppres No. 1 Tahun 1977
  - Persetujuan Penetapan Titik Pertemuan Tiga Garis Batas dan Penetapan Garis Batas Landas Kontinen 1978 (trilateral dengan India), diratifikasi melalui Keppres No. 24 Tahun 1978
  - e. Dengan India:
    - Persetujuan Garis Batas Landas Kontinen 1974, diratifikasi melalui Keppres No. 51 Tahun 1974
    - Persetujuan Perpanjangan Batas Landas Kontinen 1977, diratifikasi melalui Keppres No. 26 Tahun 1977
  - f. Dengan Papua Nugini:
    - Persetujuan Batas-Batas Maritim dan Kerja Sama Bidang Terkait 1980, diratifikasi melalui Keppres No. 21 Tahun 1982
  - g. Dengan Vietnam:
    - Persetujuan Garis Batas Landas Kontinen 2003, belum berlaku karena masih belum diratifikasi
  - h. Dengan Filipina:
    - Batas Landas Kontinen: belum
  - i. Dengan Timor Leste:
    - Batas Laut Teritorial: belum
    - Batas ZEE dan Landas Kontinen: belum
  - j. Dengan Palau:
    - Batas ZEE dan Landas Kontinen: belum

([http://ditpolkom.bappenas.go.id/basedir/Peraturan%20Perundang-Undangan/2\)%20Bidang%20Politik%20Luar%20Negeri/4\)%20Perbatasan/DAFTAR%20PERJANJIAN%20PERBATASAN%20NEGARA%20BILATERAL%20DAN%20TRILATERAL%20INDONESIA%20DENGAN%20NEGARA%20NEGARA%20TETANGGA.doc](http://ditpolkom.bappenas.go.id/basedir/Peraturan%20Perundang-Undangan/2)%20Bidang%20Politik%20Luar%20Negeri/4)%20Perbatasan/DAFTAR%20PERJANJIAN%20PERBATASAN%20NEGARA%20BILATERAL%20DAN%20TRILATERAL%20INDONESIA%20DENGAN%20NEGARA%20NEGARA%20TETANGGA.doc), diunduh pada 24 Maret 2011 pukul 14:28 WIB; *The Geographer*: 1990; dan *Forbes*: 1995)

<sup>28</sup> Supancana, *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Perjanjian Internasional di Bidang Kewilayahan*, hal. 3

1. Ketentuan-ketentuan tidak tertulis (kebiasaan)

Ketentuan tidak tertulis umumnya diperoleh berdasarkan petunjuk-petunjuk yang sifatnya praktis, seperti ras, bahasa, cara hidup, kebudayaan yang berbeda, atau ciri-ciri alamiah yang telah lama diakui sebagai batas tradisional, atau pernyataan-pernyataan yang dikeluarkan oleh penguasa lokal, atau kepala-kepala adat/suku.

2. Ketentuan-ketentuan tertulis (traktat atau perjanjian)

Ketentuan-ketentuan tertulis lazimnya berupa dokumen-dokumen, peta-peta, perjanjian-perjanjian perbatasan yang disusun berdasarkan hasil survei dan pemetaan yang seksama dan disusun dalam waktu cukup lama. ketentuan tertulis ini sangat dibutuhkan khususnya jika menyangkut wilayah yang sulit untuk ditandai, seperti wilayah perairan, danau, dan sungai.

Perjanjian tentang penetapan wilayah atau yang disebut *boundary treaties* oleh Malcolm Shaw<sup>29</sup> dijelaskan sebagai,

*“Boundary treaties, whereby either additional territory is acquired or lost or uncertain boundaries are clarified by agreement between the States concerned, constitute a root of title in themselves. They constitute a special kind of treaty in that they establish an objective territorial regime valid erga omnes.”*

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa wilayah perbatasan memegang peranan penting dalam penegakkan kedaulatan suatu negara.

Persoalan penetapan perbatasan negara sangat tinggi relevansi dan urgensinya terhadap upaya pemeliharaan integritas wilayah.<sup>30</sup> Oleh karena itu, setiap wilayah perbatasan harus sebisa mungkin ditetapkan dan disepakati secara tertulis oleh kedua negara sehingga kedaulatan masing-masing pun terlindungi. Itu pula yang menjadi salah satu agenda utama Pemerintah Indonesia, yaitu untuk memperkokoh keutuhan NKRI melalui penetapan garis batas wilayah dengan negara-negara tetangga.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Shaw, *International Law*, hal. 417

<sup>30</sup> “Hasil Perundingan Penetapan Batas Laut Teritorial RI – Singapura”  
[http://www.setneg.go.id/index.php?Itemid=29&id=3303&option=com\\_content&task=view](http://www.setneg.go.id/index.php?Itemid=29&id=3303&option=com_content&task=view)  
(diakses pada 8 Maret 2011)

<sup>31</sup> *Ibid.*

Salah satu perbatasan Indonesia yang disepakati secara tertulis dengan negara tetangga adalah perbatasan laut di Selat Singapura. Perjanjian penetapan garis batas laut teritorial tersebut disepakati bersama dengan Republik Singapura melalui Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Singapura, 1973 (“Perjanjian 1973”) dan Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009 (“Perjanjian 2009”).

Perjanjian-perjanjian tersebut diawali dari rentannya Selat Malaka-Singapura terhadap kecelakaan kapal pada akhir tahun 1960-an hingga awal tahun 1970-an. Banyaknya kecelakaan kapal membahayakan keselamatan dan keamanan negara-negara pantai yang membatasi selat tersebut, yakni Indonesia, Singapura, dan Malaysia. Indonesia sendiri sudah mengadakan kesepakatan dengan Malaysia pada tahun 1970 perihal garis batas laut teritorial masing-masing di wilayah Selat Malaka. Akan tetapi, kesepakatan dengan pihak Singapura baru dirumuskan oleh pihak Indonesia dan Singapura pada tahun 1973 melalui Perjanjian 1973.<sup>32</sup>

Pada saat itu, sebagai negara yang menganut lebar laut teritorial 3 mil laut, Singapura sudah lama menyatakan tidak bersedia bahwa Selat Singapura dan Selat Malaka adalah laut wilayah negara pantainya. Singapura merasa khawatir bahwa kalau hal itu diberlakukan, pelayaran internasional dapat terganggu. Kepentingan perdagangan dan perkapalan pun akan sangat dirugikan.<sup>33</sup> Pemikiran Singapura ini berawal sebelum *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982) terbentuk.

Malaysia sendiri menganut lebar laut teritorial yang sama dengan Indonesia, yakni 12 mil laut. Karena perbedaan pandangan tersebut, Indonesia berusaha untuk melaksanakan berbagai konsultasi, antara lain mengikuti Pertemuan Tingkat Menteri Oktober dan Nopember 1971. Pertemuan ini

---

<sup>32</sup> Hasjim Djalal, *Persoalan Selat Malaka-Singapura* (Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia, 2006), hal. 2

<sup>33</sup> *Ibid.*, hal. 4

kemudian menghasilkan Pernyataan Bersama Tiga Negara pada 16 Nopember 1971 (*Joint Statement 1971*).<sup>34</sup>

Sejalan dengan kesepakatan tersebut, ketiga negara mulai merundingkan batas-batas laut wilayah masing-masing di selat yang bersangkutan. Indonesia dan Singapura sepakat untuk mengadakan perjanjian garis batas laut wilayah di Selat Singapura. Barulah kemudian Indonesia dan Singapura berhasil menyepakati Perjanjian 1973.

Namun, Perjanjian 1973 belum mengakomodasi secara keseluruhan mengenai garis-garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura. Untuk mengakomodasi hal tersebut, diperlukan suatu perundingan lebih lanjut antara kedua negara.

Proses perundingan penetapan batas laut teritorial di bagian barat Selat Singapura antara Pemerintah Singapura dan Pemerintah Indonesia mulai dilaksanakan pada tanggal 28 Februari 2005 dan berakhir pada tanggal 10 Maret 2009, ketika Menteri Luar Negeri kedua negara menandatangani Perjanjian 2009 di Jakarta.<sup>35</sup>

Dalam proses perundingan, Indonesia selalu mendasarkan posisinya pada UNCLOS 1982<sup>36</sup> dan menolak menggunakan hasil reklamasi sebagai dasar pengukuran, serta menggunakan referensi peta asli tahun 1973 dan titik dasar Indonesia di Pulau Nipa dan garis pangkal kepulauan Indonesia yang ditarik dari Pulau Nipa ke Pulau Karimun Kecil.<sup>37</sup>

Perjanjian yang berhasil dirumuskan pada tahun 2009 tersebut menyepakati jarak antara garis pangkal kepulauan Indonesia dengan garis batas

---

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> Indonesia, *Penjelasan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2010 tentang Pengesahan Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura*, 2009

<sup>36</sup> Indonesia merupakan salah satu negara yang meratifikasi UNCLOS 1982. Ratifikasi tersebut dilakukan Pemerintah Indonesia dengan mengundang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*

<sup>37</sup> Indonesia, *Penjelasan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2010*.

kesepakatan yakni sepanjang 3950 meter dan jarak antara hasil reklamasi (Singapura) dengan batas kesepakatan sepanjang 1900 meter.<sup>38</sup>

Tim perunding Indonesia untuk membahas batas laut teritorial tersebut dikoordinasikan oleh Menteri Koordinator Bidang Politik Hukum dan Keamanan dan Departemen Luar Negeri (sebagai ketua perunding). Tim tersebut terdiri dari Departemen Pertahanan, Departemen Kelautan dan Perikanan, Departemen Perhubungan, Departemen Energi dan Sumbar Daya Mineral, Markas Besar TNI, Markas Besar TNI AL, dan Bakosurtanal.<sup>39</sup>

Perjanjian 2009 tersebut baru meliputi batas laut teritorial Indonesia dan Singapura di area barat Selat Singapura. Masih terdapat dua area lagi yang garis batasnya belum ditetapkan, yakni segmen timur 1 (di wilayah Pulau Batam-Changi) dan segmen timur 2 (di wilayah Pulau Bintan-South Ledge/Middle Rock/Pedra Branca).<sup>40</sup>

O.J. Martinez merumuskan tipologi mengenai perbatasan, yakni:<sup>41</sup>

1. *Alienated Borderland*, suatu wilayah perbatasan yang tidak terjadi aktivitas lintas batas, sebagai akibat berkecamuknya perang, konflik, dominasi nasionalisme, kebencian ideologis, permusuhan agama, perbedaan kebudayaan, dan persaingan etnik;
2. *Coexistent Borderland*, suatu wilayah perbatasan di mana konflik lintas batas bisa ditekan sampai ke tingkat yang bisa dikendalikan meskipun muncul persoalan yang tidak terselesaikan, misalnya yang berkaitan dengan masalah kepemilikan sumber daya strategis di perbatasan;
3. *Independent Borderland*, suatu wilayah perbatasan yang kedua sisinya secara simbolik dihubungkan oleh hubungan internasional yang relatif stabil. Penduduk di kedua bagian daerah perbatasan, juga di kedua negara terlibat dalam berbagai kegiatan perekonomian yang saling menguntungkan dan

---

<sup>38</sup> “Hasil Perundingan Penetapan Batas Laut Teritorial RI – Singapura”  
[http://www.setneg.go.id/index.php?Itemid=29&id=3303&option=com\\_content&task=view](http://www.setneg.go.id/index.php?Itemid=29&id=3303&option=com_content&task=view)  
 (diunduh pada 8 Maret 2011, 20:17 WIB)

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> Indonesia, *Penjelasan UU No. 4 Tahun 2010*.

<sup>41</sup> Rizal Darma Putra, *Panduan Pelatihan Tata Kelola Sektor Keamanan untuk Organisasi Masyarakat Sipil: Sebuah Toolkit – Manajemen Perbatasan dan Reformasi Sektor Keamanan*, (Jakarta: DCAF – IDSPS), hal. 3

kurang lebih dalam tingkat yang setara, misalnya salah satu pihak mempunyai fasilitas produksi, sementara yang lain memiliki tenaga kerja murah;

4. *Integrated Borderland*, suatu wilayah perbatasan yang kegiatan ekonominya merupakan sebuah kesatuan, nasionalisme jauh menyurut pada kedua negara dan keduanya tergabung dalam persekutuan yang erat.

Dalam hal ini, Indonesia memang tidak sedang menghadapi konflik yang serius dengan negara-negara tetangganya, misalnya saja konflik perbatasan. Namun sejumlah wilayah Indonesia yang berbatasan dengan negara tetangga masih terdapat sejumlah persoalan klaim wilayah perbatasan yang masing-masing pihak merasa memiliki kekuatan hukum.<sup>42</sup>

Di sinilah kemudian keberadaan perjanjian perbatasan antara Indonesia dan Singapura menjadi sangat signifikan. Disepakatinya perjanjian perbatasan laut teritorial antara Indonesia dan Singapura memiliki akibat yang luas. Efek yang paling utama yang muncul dari perjanjian tersebut adalah suatu kepastian hukum mengenai batas wilayah masing-masing negara. Dengan adanya kepastian hukum di wilayah perbatasan tersebut, maka akan mudah bagi Indonesia dan Singapura untuk melaksanakan yurisdiksinya di sana.

Kepastian hukum di wilayah perbatasan tersebut dapat menjadi hal yang dapat mencegah terjadinya ancaman keamanan pada wilayah perbatasan. Ancaman-ancaman tersebut, antara lain:<sup>43</sup>

1. Klaim teritorial, seperti penentuan batas maritim antara Indonesia dan Australia pascakemerdekaan Timor Timur tahun 2002 terkait dengan Zona Ekonomi Eksklusif;
2. Manuver militer, seperti aksi kapal Angkatan Laut Malaysia yang tidak merespon kontak komunikasi TNI AL Indonesia di sekitar blok Ambalat yang masih dalam status sengketa;

---

<sup>42</sup> Putra, *Panduan Pelatihan Tata Kelola Sektor Keamanan....*, hal 5

<sup>43</sup> Shiskha Prabawaningtyas “*Diplomasi Bertetangga Baik dan Penegakan Hukum dalam Manajemen Perbatasan Indonesia*”, dalam Beni Sukadis (ed) *Almanak Reformasi Sektor Keamanan 2009*, Jakarta: DCAF-LESPERSSI, hal. 236-237

3. Kejahatan lintas batas, seperti jalur penyelundupan senjata kecil dan ringan yang dinsinyalir dari Malaysia dan Filipina ke Poso di sekitar utara Laut Sulawesi;
4. Pelanggaran atas kedaulatan dan hak berdaulat, seperti maraknya *illegal fishing* oleh kapal Cina, Filipina, dan Thailand dalam wilayah perairan Indonesia di sekitar Laut Cina Selatan, Laut Arafura, dan Laut Sulawesi Utara; dan
5. Pergerakan manusia lintas batas, baik bersifat tradisional maupun ilegal di wilayah perbatasan darat Indonesia – Papua Nugini di wilayah Papua, Indonesia – Malaysia di wilayah Kalimantan, serta Indonesia – Timor Leste di wilayah Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur. Pencari suaka politik akibat kondisi konflik di negara asal, misalnya pengungsi dari Afganistan, beberapa kali diketahui memasuki wilayah Indonesia sebagai wilayah transit sebelum menuju Malaysia.

Dari penjelasan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura terkait dengan penetapan garis batas laut teritorial tersebut memiliki akibat yang signifikan terhadap wilayah perbatasan laut kedua negara. Dilihat dari akibatnya, perjanjian ini juga memberikan efek yang tidak kecil, terutama bagi kepastian hukum wilayah kedaulatan keduanya. Berdasarkan hal tersebut, maka Penulis merasa perlu untuk menganalisis permasalahan ini lebih lanjut.

## **1.2 Rumusan Masalah**

1. Bagaimanakah pengaturan hukum internasional tentang penetapan garis batas (delimitasi) wilayah laut suatu negara?
2. Bagaimanakah pengaturan delimitasi wilayah perbatasan berdasarkan kesepakatan bilateral antara Indonesia dan Singapura?
3. Bagaimanakah pelaksanaan dan implikasi dari perjanjian-perjanjian tentang penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura?

### 1.3 Tujuan Penulisan

Skripsi ini ditulis dengan tujuan untuk menjawab permasalahan-permasalahan yang terkait dengan perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura tentang penetapan garis batas laut teritorial kedua negara di Selat Singapura, antara lain:

1. Untuk mengetahui bagaimana pengaturan hukum internasional tentang penetapan garis batas (delimitasi) laut teritorial.
2. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan perjanjian tentang penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura.
3. Untuk mengetahui implikasi perjanjian tentang penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura.

### 1.4 Kerangka Konsep

#### 1. Wilayah Negara

Menurut Pasal 1 Konvensi Montevideo 1933, wilayah merupakan salah satu syarat berdirinya sebuah negara. Unsur wilayah atau teritorial menempati posisi utama untuk terbentuknya sebuah negara. Wilayah merupakan salah satu faktor vital yang mutlak adanya sebagai sendi eksistensi negara.<sup>44</sup> Jika negara tersebut tidak memiliki wilayah, maka ia tidak dapat dikualifikasikan sebagai negara.

Dalam kenyataannya, wilayah ini terdiri dari daratan, laut/perairan, dan dirgantara/udara.<sup>45</sup> Namun, tidak semua negara di dunia memiliki unsur wilayah yang lengkap seperti yang telah disebutkan. Ada beberapa negara yang disebut *land-locked State*. Negara-negara seperti itu merupakan negara yang tidak memiliki wilayah laut.<sup>46</sup>

Wilayah juga memegang peranan penting dalam suatu konsep kedaulatan karena kedaulatan suatu negara hanya berlaku dalam wilayah tertentu dan berakhir ketika sudah terdapat wilayah kedaulatan negara lain.

---

<sup>44</sup> Supancana, *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Perjanjian Internasional di Bidang Kewilayahan*, hal. 9

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> *Ibid.*

## 2. Kedaulatan

Kedaulatan merupakan suatu sifat atau ciri hakiki negara.<sup>47</sup> Menurut Mochtar Kusumaatmadja, bila dikatakan suatu negara itu berdaulat, dimaksudkan bahwa negara itu mempunyai kekuasaan tertinggi.<sup>48</sup> Dalam hal ini, yang dimaksud dengan negara berdaulat adalah bahwa negara tersebut tidak mengakui suatu kekuasaan yang lebih tinggi daripada kekuasaannya sendiri.<sup>49</sup>

Karena kedaulatan berhubungan erat dengan perbatasan wilayah<sup>50</sup>, maka dalam hal ini wilayah memegang peranan penting dalam kedaulatan suatu negara. J. G. Starke bahkan menyebutnya sebagai *territorial sovereignty*. Konsep kedaulatan teritorial ini, menurut Starke, menjelaskan bahwa suatu yurisdiksi atas orang dan properti dalam sebuah negara hanya berlaku di dalam suatu wilayah tertentu.<sup>51</sup>

Max Huber, seorang arbiter yang menyelesaikan kasus Kepulauan Palmas, mendeskripsikan kedaulatan teritorial sebagai,

*“Sovereignty in the relation between States signifies independence. Independence in regard to a portion of the globe is the right to exercise therein, to the exclusion of any other State, the functions of a State.”*

## 3. Laut Teritorial

Bernhardt<sup>52</sup> mendefinisikan laut teritorial<sup>53</sup> sebagai:

*“The territorial sea is that area of water adjacent to the coast over which the littoral State<sup>54</sup> is permitted by international law to exercise sovereign competence for purposes of jurisdiction, control, and exploitation, subject only to a general right of innocence passage by foreign ships.”*

<sup>47</sup> Kusumaatmadja dan Agoes, *Pengantar Hukum Internasional.*, hal. 16

<sup>48</sup> *Ibid.*

<sup>49</sup> *Ibid.*, hal. 17

<sup>50</sup> Lihat Kusumaatmadja dan Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, hal. 18

<sup>51</sup> J. G. Starke, *International Law* (London: Butterworth & Co., 1994), hal. 144

<sup>52</sup> Rudolph Bernhardt, *Encyclopedia of Public International Law* (Amsterdam: Elsevier Science B.V., 2000): Volume Four, hal. 18

<sup>53</sup> *Territorial Sea is also known as territorial waters or the maritime belt.* (Peter Malanczuk, *Akehurst's Modern Introduction to International Law* (New York: Routledge, 1997), hal. 176)

<sup>54</sup> *Littoral States is a term used to define countries bordering the straits.* (Sam Bateman, *“Regime Building in the Malacca and Singapore Straits: Two Steps Forward, One Step Back”*, *The Economics of Peace and Security Journal* (Vol. 4 No. 2 2009): 45

Berdasarkan Pasal 3 UNCLOS 1982, setiap negara memiliki hak untuk melakukan klaim laut teritorial sampai dengan sepanjang 12 mil laut. Klaim tersebut diukur dari garis pangkal<sup>55</sup> negara tersebut. Sebuah negara yang telah melakukan klaim terhadap wilayah laut teritorialnya kemudian berhak untuk melaksanakan kedaulatannya di sana.<sup>56</sup>

Kedaulatan negara pantai atas wilayah laut teritorial meliputi hak-hak sebagai berikut:<sup>57</sup>

- a. Hak eksklusif untuk menangkap ikan dan untuk mengeksploitasi sumber-sumber daya di dasar laut di laut teritorial;
- b. Hak untuk menikmati wilayah udara di atas laut teritorial. Tidak seperti kapal, pesawat asing tidak memiliki hak lintas damai;<sup>58</sup>
- c. Kapal-kapal yang berasal dari negara pantai memiliki hak eksklusif untuk mengangkut barang-barang dan penumpang dari satu bagian negara pantai ke bagian yang lainnya (*cabotage*);
- d. Jika negara pantai tersebut netral dalam keadaan perang,<sup>59</sup> negara pemberontak tidak dapat melakukan penyerangan, atau menangkap kapal-kapal dagang, dalam wilayah laut teritorial dari negara pantai tersebut;
- e. Negara pantai dapat membuat suatu regulasi tentang navigasi, kesehatan, bea cukai, dan imigrasi, yang harus dipatuhi oleh kapal-kapal asing;
- f. Negara pantai memiliki kewenangan untuk menangkap kapal-kapal dagang yang melaksanakan hak lintas damai dan menangkap orang di atasnya.<sup>60</sup>

#### 4. Delimitasi Maritim

Delimitasi merupakan sebuah proses yang mengikutsertakan wilayah-wilayah maritim dari dua atau lebih negara yang sedang memperebutkan klaim di

<sup>55</sup> *Baseline is the line from which the outer limits of the territorial sea and other coastal State zones (the contiguous zone, the exclusive fishing zone, and the exclusive economic zone are measured. Baseline also forms the boundary between internal waters and the territorial sea.* (R. R. Churchill dan A. V. Lowe, *The Law of the Sea* (Manchester: Manchester University Press, 1999), hal. 31)

<sup>56</sup> Lihat Pasal 2 ayat 1 UNCLOS 1982

<sup>57</sup> Malanczuk, *Akehurst's...*, hal 177

<sup>58</sup> Lihat juga Malanczuk (1997), Bab 13, hal. 198-200

<sup>59</sup> Lihat juga Malanczuk (199), Bab 20, hal. 350-351

<sup>60</sup> Lihat Pasal 19 dan 20 dari *Geneva Convention* 1958 dan Pasal 27 dan 28 UNCLOS 1982

wilayah tersebut.<sup>61</sup> Bagi kedua negara, proses ini dapat berakibat pada terbatasnya hak berdaulat yang dimiliki oleh negara tersebut.<sup>62</sup>

Delimitasi batas maritim antarnegara juga bermakna suatu penentuan batas wilayah atau kekuasaan antara satu negara dengan negara lain (tetangganya) di laut.<sup>63</sup> Penentuan batas ini sangat penting untuk menjamin kejelasan dan kepastian yurisdiksi (*jurisdictional clarity and certainty*).<sup>64</sup>

Menurut Gerard J. Tanja, delimitasi maritim haruslah merupakan suatu akibat dari perjanjian yang didasarkan pada prinsip kesamarataan dan mempertimbangkan seluruh aspek yang relevan.<sup>65</sup> Bagi negara berkembang, perjanjian batas maritim akan memberikan jaminan hak negara pantai untuk mengakses dan mengelola sumber daya maritim hayati maupun nonhayati (*living and nonliving*).<sup>66</sup>

Delimitasi batas maritim bisa menjadi salah satu cara yang efektif bagi negara baru untuk menegaskan kedaulatan, kekuasaan hukum, dan legitimasi negara tersebut.<sup>67</sup> Delimitasi perlu dilakukan jika terjadi tumpang tindih klaim antara dua atau lebih negara di suatu kawasan perairan laut.<sup>68</sup>

Proses delimitasi maritim ini merupakan suatu hal yang kompleks. Hal tersebut dikarenakan proses ini berkaitan dengan beberapa isu. Isu yang pertama adalah mengenai otoritas yang berwenang. Isu kedua terkait dengan metode-metode prinsipil yang menentukan proses delimitasi tersebut. Isu yang ketiga atau yang terakhir adalah mengenai hal-hal teknis dalam proses delimitasi untuk menentukan garis batas secara aktual.<sup>69</sup>

---

<sup>61</sup> Nugzar Dundua, *Delimitation of Maritime Boundaries between Adjacent States* (United Nations, 2007), hal. 3

<sup>62</sup> *Ibid.*

<sup>63</sup> I Made Andi Arsana, *Batas Maritim Antarnegara: Sebuah Tinjauan Teknis dan Yuridis* (Yogyakarta: Gadjah mada University Press, 2007), hal. 1

<sup>64</sup> *Ibid.*, hal. 2

<sup>65</sup> Gerard J. Tanja, *The Legal Determination of International Maritime Boundaries* (Boston: Kluwer Law and Taxation Publisher, 1990), hal. 118

<sup>66</sup> Arsana, *Batas Maritim Antarnegara...*, hal. 1.

<sup>67</sup> *Ibid.*

<sup>68</sup> *Ibid.*, hal. 11

<sup>69</sup> Dundua, *Delimitation of Maritime Boundaries between Adjacent States*, hal. 2.

Hal pertama yang harus dilakukan dalam proses delimitasi adalah identifikasi titik awal yang akan dijadikan garis batas maritim negara yang bersengketa.<sup>70</sup>

## 5. Perbatasan Wilayah

J. G. Starke dalam bukunya *Introduction to International Law* memberikan definisi perbatasan negara sebagai garis imajiner di atas permukaan bumi yang memisahkan wilayah satu negara dari negara lain.<sup>71</sup> Istilah garis imajiner ini meliputi juga perbatasan-perbatasan yang tidak terlihat mata, misalnya di wilayah perairan atau di ruang udara, yang hanya bisa terbaca atau diketahui kalau kita melihat peta-peta wilayah.<sup>72</sup>

Perbatasan wilayah terbagi menjadi dua jenis. Yang pertama adalah perbatasan natural, sedangkan yang kedua adalah perbatasan artifisial.<sup>73</sup> Perbatasan natural/alami terdiri dari gunung maupun pegunungan, sungai, wilayah lepas pantai, hutan, danau, dan juga gurun. Perbatasan natural ini memisahkan wilayah dua atau lebih negara. Dalam konteks politis, terminologi perbatasan natural memiliki makna yang lebih luas,<sup>74</sup>

*“It denotes the line defined by nature, up to which a State considers its territory should be extended or delimited at the expense of, or as protection against, other States.”*

Starke juga menjelaskan mengenai perbatasan artifisial yang terdiri dari tanda-tanda yang secara sengaja ditempatkan untuk menjadi patokan dari garis batas imajiner atau koordinat longitude dan latitude.<sup>75</sup>

Wilayah perbatasan yang dinyatakan dengan jelas sangat penting kedudukannya, yakni untuk:<sup>76</sup>

- a. Hubungan internasional yang baik;

<sup>70</sup> Bernhardt, *Encyclopedia of Public International Law.*, hal 820

<sup>71</sup> Starke, *International Law*, hal. 172

<sup>72</sup> *Ibid.*, hal 2-3

<sup>73</sup> *Ibid.*, hal 174.

<sup>74</sup> *Ibid.*

<sup>75</sup> *Ibid.*

<sup>76</sup> Martin Pratt, *Boundary-Making: Challenges and Opportunities* (United Kingdom: Presentation in International Boundaries Research Unit, Durham University)

- b. Keamanan lokal dan nasional;
- c. Administrasi lokal yang efektif;
- d. Penggunaan sumber daya yang efisien; dan
- e. Kesejahteraan perbatasan.

### **1.5 Metodologi Penelitian**

Penulisan skripsi ini dibuat dengan metode sebagai berikut, antara lain:

1. Bentuk Penulisan

Penyusunan skripsi ini dibuat dalam bentuk yuridis normatif (studi dokumen/penelitian kepustakaan) yang dilakukan berdasarkan pada telaah bahan-bahan kepustakaan, dokumen, maupun literatur.

2. Tipologi Penulisan

Skripsi ini bersifat deskriptif analitis yang menggambarkan masalah secara umum untuk kemudian dianalisis sesuai dengan konsep dan teori yang ada dalam ketentuan perundang-undangan.

3. Jenis Data

Data yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah data sekunder, yakni data yang diperoleh tidak secara langsung dari lapangan, melainkan melalui bahan-bahan kepustakaan.

4. Macam Bahan Hukum

Penulisan skripsi ini menggunakan bahan hukum primer, yaitu peraturan perundang-undangan. Dalam hal menjelaskan bahan hukum primer tersebut, maka digunakan juga bahan hukum sekunder yang berupa buku, jurnal, dan juga artikel-artikel terkait yang diperoleh baik dari media cetak ataupun dari internet.

5. Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpulan data yang digunakan dalam proses penyusunan skripsi ini adalah yang berupa studi buku atau literatur dan undang-undang, terutama yang berhubungan dengan pengaturan mengenai penetapan garis batas laut wilayah suatu negara dan implikasinya.

6. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam proses penulisan skripsi ini adalah metode kualitatif yang merupakan suatu usaha untuk memahami makna di balik tindakan atau kenyataan atau temuan-temuan yang ada.

#### 7. Bentuk Hasil Penelitian

Sesuai dengan hasil tipologi penelitiannya, bentuk dari hasil penulisan skripsi ini adalah skripsi dengan bentuk deskriptif-analitis.

### 1.6 Sistematika Penulisan

#### BAB 1 PENDAHULUAN

##### 1.1 Latar Belakang

- Konsep kedaulatan negara.
- Kedaulatan di wilayah perbatasan.
- Awal mula perjanjian-perjanjian antara Indonesia dan Singapura terkait dengan garis batas laut teritorial kedua negara di Selat Singapura.
- Akibat perjanjian-perjanjian penetapan garis batas laut teritorial Indonesia dan Singapura.

##### 1.2 Rumusan Masalah

- Bagaimanakah pengaturan hukum internasional tentang penetapan garis batas (delimitasi) wilayah laut suatu negara?
- Bagaimanakah pengaturan delimitasi wilayah perbatasan berdasarkan kesepakatan bilateral antara Indonesia dan Singapura?
- Bagaimanakah pelaksanaan dan implikasi dari perjanjian-perjanjian tentang penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura?

##### 1.3 Tujuan Penelitian

- Untuk mengetahui bagaimana pengaturan hukum internasional tentang penetapan garis batas (delimitasi) laut teritorial.
- Untuk mengetahui bagaimana pengaturan delimitasi wilayah perbatasan berdasarkan kesepakatan bilateral antara Indonesia dan Singapura.
- Untuk mengetahui pelaksanaan dan implikasi dari perjanjian tentang penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura.

#### 1.4 Kerangka Konsep

- Perbatasan.
- Laut Teritorial.
- Delimitasi.
- Kedaulatan

#### 1.5 Metodologi Penelitian

#### 1.6 Sistematika Penulisan

### **BAB 2 PENETAPAN GARIS BATAS WILAYAH NEGARA DI LAUT TERITORIAL**

#### 2.1 Ketentuan Menurut *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1982

#### 2.2 Aspek-Aspek Teknis Delimitasi

- Pengumpulan Data Hidrografi
- Metode Delimitasi Batas Maritim

#### 2.3 Praktik Negara-Negara

- Praktik negara-negara secara umum
- Praktik Indonesia
  - Menurut Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
  - Dengan negara-negara tetangga
  - Dengan Singapura
    - Menurut hukum nasional Singapura
    - Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Singapura, 1973
    - Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009
    - Perjanjian-Perjanjian Lanjutan

### **BAB 3 PENGELOLAAN WILAYAH PERBATASAN INDONESIA DAN SINGAPURA**

#### 3.1 *Joint Statement* Indonesia – Singapura – Malaysia

- *Joint Statement* 16 November 1971

- *Joint Statement* 19 Februari 1975
- *Joint Statement* 24 Februari 1977

### 3.2 *Malacca Straits Council*

### 3.3 Kerja Sama Pengawasan Wilayah Perbatasan Indonesia – Singapura

- *Surface Picture*
- Patroli Terkoordinasi Indonesia – Singapura (Patkor Indosin)
- Patroli Terkoordinasi Malaysia – Singapura – Indonesia
- *Malacca Strait Sea Patrol*

### 3.4 Badan Nasional Pengelola Perbatasan

## **BAB 4 ANALISIS PERJANJIAN PENETAPAN GARIS BATAS LAUT TERITORIAL INDONESIA DAN SINGAPURA DI SELAT SINGAPURA DAN IMPLIKASINYA TERHADAP KEDAULATAN INDONESIA**

### 4.1 Implikasi Perjanjian Penetapan Garis Batas Laut Teritorial Indonesia dan Singapura di Selat Singapura terhadap Kedaulatan Indonesia

- Keamanan dan Keselamatan Indonesia sebagai Negara Pantai
- Keamanan dan Keselamatan Pelayaran
- Lingkungan Laut

### 4.2 Rumusan Analisis

## **BAB 5 KESIMPULAN**

## BAB 2

### PENETAPAN GARIS BATAS WILAYAH NEGARA DI LAUT TERITORIAL

Pasal 1 *Montevideo Convention on the Rights and Duties of States* 1933 menetapkan bahwa sebagai suatu kesatuan, negara harus memiliki empat kualifikasi, yaitu: memiliki penduduk yang tetap, batas-batas wilayah kedaulatan yang jelas, pemerintahan yang efektif, dan adanya pengakuan dari komunitas internasional.<sup>77</sup> Oppenheim dan Lauterpacht juga mengemukakan bahwa negara terdiri atas tiga bagian utama yang salah satunya adalah wilayah. Selain itu, menurut Logemann, wilayah yang memiliki batas-batas yang jelas merupakan salah satu unsur pembentuk negara secara yuridis.<sup>78</sup> Unsur ini, menurut Oppenheim dan Lauterpacht, merupakan unsur-unsur negara yang pokok dan mutlak harus ada untuk kelengkapan suatu negara, sehingga merupakan unsur pembentuk atau unsur konstitutif.<sup>79</sup>

Dalam wilayahnya, suatu negara memiliki kedaulatan atas seluruh warga negara dan orang-orang lain di dalamnya.<sup>80</sup> Terkait dengan masalah kedaulatan, Jean Bodin mengungkapkan bahwa kedaulatan merupakan kekuasaan tertinggi dalam suatu negara untuk menentukan hukum dalam negara tersebut dan sifatnya tunggal, asli, abadi, serta tidak dapat dibagi-bagi.<sup>81</sup> Sehingga dalam hal ini, wilayah negara memegang peranan penting dalam konteks kedaulatan. Keberadaan suatu wilayah menentukan di mana kedaulatan negara berlaku. Dalam hal ini, wilayah harus jelas batas-batasnya agar tidak menimbulkan kerancuan.

Terlebih lagi dengan wilayah laut yang batas-batasnya sulit untuk ditentukan karena tidak terdapatnya hal-hal yang bisa dijadikan patokan.

---

<sup>77</sup> Bernard Kent Sondakh, "Pengamanan Wilayah Laut Indonesia," *Indonesian Journal of International Law* Edisi Khusus Desember (2004):2

<sup>78</sup> Tim Pengajar Mata Kuliah Ilmu Negara, *Ilmu Negara* (Depok: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2007), hal. 75

<sup>79</sup> Achmad Roestandi, S.H., Zul Afdi Ardian, S.H., *Tata Negara*, cet. 1 (Bandung: CV Armico, 1986), hal. 53

<sup>80</sup> Tim Pengajar Mata Kuliah Ilmu Negara, *Ilmu Negara*, hal. 85

<sup>81</sup> Soehino, *Ilmu Negara* (Yogyakarta: Liberty, 1980), hal. 17

Perbatasan laut biasanya ditentukan melalui titik-titik koordinat setelah diukur berdasarkan ketentuan hukum internasional.

Wilayah laut terbagi atas beberapa zona maritim yang sudah diatur oleh UNCLOS 1982. Zona-zona maritim tersebut, antara lain:

1. Perairan pedalaman (*internal waters*);
2. Perairan kepulauan (*archipelagic waters*);
3. Laut teritorial (*territorial sea*);
4. Zona tambahan (*contiguous zone*);
5. Zona Ekonomi Eksklusif (*Exclusive Economic Zone*);
6. Landas kontinen (*continental shelf*);
7. Laut bebas (*high seas*);
8. Kawasan (*the area*).

Dari kedelapan zona maritim tersebut, wilayah-wilayah di mana suatu negara pantai bisa memiliki yurisdiksi, baik kedaulatan maupun hak berdaulat, adalah di perairan pedalaman, perairan kepulauan (bagi negara kepulauan), laut teritorial, zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif, dan landas kontinen.

Dalam hal wilayah laut suatu negara pantai berbatasan dengan wilayah laut negara tetangganya, maka diperlukan suatu proses delimitasi untuk menentukan zona maritim masing-masing negara. Delimitasi batas maritim antarnegara adalah penentuan batas wilayah atau kekuasaan antara satu negara dengan negara lain (tetangganya) di laut.<sup>82</sup> Delimitasi wilayah laut dapat dilakukan oleh suatu negara secara unilateral jika keadaan geografis dari negara tersebut memang memungkinkan. Di lain pihak, dalam keadaan di mana wilayah laut suatu negara berbatasan dengan negara lain, proses delimitasi dilakukan dengan mengadakan perjanjian perbatasan antara keduanya.<sup>83</sup>

Penentuan batas sangat penting untuk menjamin kejelasan dan kepastian yurisdiksi (*jurisdictional clarity and certainty*).<sup>84</sup> Pada wilayah laut, delimitasi bertujuan untuk mengidentifikasi wilayah yurisdiksi suatu negara di kolom air,

---

<sup>82</sup> I Made Andi Arsana, *Batas Maritim Antarnegara...*, hal. 1

<sup>83</sup> E. D. Brown, *The International Law of the Sea Introductory Manual Vol. 1* (Cornwall: Dartmouth Publishing Company Ltd, 1994), hal. 158

<sup>84</sup> Arsana, *Batas Maritim Antarnegara...*, hal. 2

dasar laut, dan wilayah udara di atasnya.<sup>85</sup> Bagi negara berkembang seperti Indonesia, perjanjian batas maritim akan memberikan jaminan hak negara pantai untuk mengakses dan mengelola sumber daya maritim hayati maupun nonhayati.<sup>86</sup>

Delimitasi semacam ini bisa menjadi salah satu cara yang efektif bagi suatu negara untuk menegaskan kedaulatan, kekuasaan hukum, dan legitimasi negara tersebut. Delimitasi juga mengurangi zona pertampalan (tumpang tindih) klaim maritim yang berpotensi menimbulkan konflik antara negara-negara bertetangga.<sup>87</sup>

Salah satu zona maritim yang sering diperebutkan antara sesama negara pantai yang bertetangga adalah laut teritorial. Dalam wilayah laut teritorial, negara pantai memiliki kedaulatan penuh pada wilayah udara di atasnya, kolom air, dasar laut, dan tanah di dalamnya. Implikasinya, negara tersebut memiliki kewenangan untuk menetapkan ketentuan di bidang apapun.

Dalam wilayah laut teritorialnya, sebuah negara pantai memiliki hak-hak tertentu, antara lain:<sup>88</sup>

- a. Hak eksklusif untuk menangkap ikan dan untuk mengeksploitasi sumber-sumber daya di dasar laut di laut teritorial;
- b. Hak untuk menikmati wilayah udara di atas laut teritorial. Tidak seperti kapal, pesawat asing tidak memiliki hak lintas damai;<sup>89</sup>
- c. Kapal-kapal yang berasal dari negara pantai memiliki hak eksklusif untuk mengangkut barang-barang dan penumpang dari satu bagian negara pantai ke bagian yang lainnya;
- d. Jika negara pantai tersebut netral dalam keadaan perang,<sup>90</sup> negara pemberontak tidak dapat melakukan penyerangan, atau menangkap kapal-kapal dagang, dalam wilayah laut teritorial dari negara pantai tersebut;

---

<sup>85</sup> Margaret Hanlon, "Australia – Indonesia Maritime Boundaries," <http://arts.monash.edu.au/psi/news-and-events/apsa/refereed-papers/international-relations/hanlon.pdf> diunduh pada 25 April 2011 pukul 20:26 WIB, hal. 3

<sup>86</sup> *Ibid.*

<sup>87</sup> Arsana, *Batas Maritim Antarnegara*, hal. 3

<sup>88</sup> Malanczuk, *Akehurst's...*, hal. 177

<sup>89</sup> Lihat juga Malanczuk (1997), Bab 13, hal. 198-200

<sup>90</sup> Lihat juga Malanczuk (1997), Bab 20, hal. 350-351

- e. Negara pantai dapat membuat suatu regulasi tentang navigasi, kesehatan, bea cukai, dan imigrasi, yang harus dipatuhi oleh kapal-kapal asing;
- f. Negara pantai memiliki kewenangan untuk menangkap kapal-kapal dagang yang melaksanakan hak lintas damai dan menangkap orang di atasnya.<sup>91</sup>

Dengan keuntungan semacam itu, wajar bila setiap negara pantai berusaha untuk mendapatkan wilayah laut teritorial selebar mungkin.

## 2.1 Ketentuan Menurut *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*

*United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982* (UNCLOS 1982) dianggap sebagai salah satu perangkat hukum internasional yang paling komprehensif.<sup>92</sup> Perjanjian yang bersejarah ini merupakan kerangka kerja untuk semua aspek kedaulatan, yurisdiksi, pemanfaatan, dan hak-hak negara atas laut, serta kewajiban-kewajibannya.<sup>93</sup>

Keabsahan hukum dalam UNCLOS 1982 didasarkan pada kenyataan bahwa Konvensi ini sudah hampir diterima secara universal – 161 negara sudah menjadi pihak<sup>94</sup>, sementara sejumlah negara lainnya dalam proses ratifikasi.<sup>95</sup> Karena sudah diterima oleh sebagian besar negara di dunia dan ketentuannya pun sudah lazim dipraktikkan, keberadaan UNCLOS 1982 menjadi penting dalam pembahasan mengenai proses delimitasi zona maritim suatu negara, terutama mengenai laut teritorial.

*A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (TALOS 1982) menyatakan bahwa yang dimaksud dengan laut teritorial adalah *a belt of water of a defined breadth but not exceeding 12 nautical miles measured seaward from the territorial sea baseline*. Penjelasan

<sup>91</sup> Lihat Pasal 19 dan 20 dari *Geneva Convention 1958* dan Pasal 27 dan 28 UNCLOS 1982

<sup>92</sup> Perserikatan Bangsa-Bangsa, *Pengetahuan Dasar tentang Perserikatan Bangsa-Bangsa* (\_\_\_\_\_: Perserikatan Bangsa-Bangsa, \_\_\_\_), hal. 281

<sup>93</sup> *Ibid.*

<sup>94</sup> [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm), "Chronological Lists of Ratificationa of, Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements as at 15 November 2010" (diakses pada 27 Maret, pukul 22:53 WIB)

<sup>95</sup> Perserikatan Bangsa-Bangsa, *Pengetahuan Dasar tentang Perserikatan Bangsa-Bangsa*, hal. 281..

tersebut mendukung pengaturan dalam Pasal 3 UNCLOS 1982 yang menyebutkan bahwa lebar laut teritorial bisa mencapai batas yang tidak melebihi 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal laut teritorial.<sup>96</sup> Pasal 4 Konvensi yang sama kemudian menambahkan bahwa batas terluar laut teritorial adalah suatu garis sebagai tempat kedudukan titik-titik pada jarak terdekat dari titik garis pangkal yang sama dengan lebar laut teritorial seperti dinyatakan dalam Pasal 3.<sup>97</sup>

Dalam hal menetapkan lingkup geografis dari laut teritorial, terdapat beberapa aspek yang harus dipastikan terlebih dahulu, yakni garis pangkal laut teritorial dan batas terluar laut teritorial.<sup>98</sup> Yang dimaksud dengan garis pangkal atau *baselines* adalah garis yang merupakan referensi pengukuran batas terluar laut wilayah dan zona yurisdiksi maritim lain di sebuah negara pantai.<sup>99</sup> Wilayah pembatasan laut teritorial merupakan suatu hal yang penting karena akan berhubungan dengan pembatasan zona-zona maritim lainnya.

Terkait dengan proses delimitasi di laut teritorial, hal tersebut telah diatur oleh Pasal 15 UNCLOS 1982. Pasal tersebut menyatakan bahwa dua negara yang saling berhadapan atau berdampingan tidak diperkenankan mengklaim laut teritorial yang melebihi garis tengah (*median line*) antara kedua negara tersebut, kecuali jika kedua negara membuat kesepakatan lain, atau karena adanya hak menurut pertimbangan sejarah atau kondisi khusus lainnya yang memungkinkan tidak diterapkannya prinsip garis tengah.<sup>100</sup> Kondisi istimewa tersebut bisa meliputi adanya pulau-pulau lepas pantai, bentuk garis pantai, atau klaim khusus atas wilayah perairan berdasarkan pertimbangan sejarah.<sup>101</sup>

## 2.2 Aspek-Aspek Teknis Delimitasi Laut Teritorial

Selain UNCLOS 1982 sebagai *legal frame* dari proses delimitasi, diperlukan pula aspek teknis dalam praktik negara-negara tersebut. Aspek-aspek

<sup>96</sup> Arsana, *Batas Maritim Antarnegara*..., hal. 29

<sup>97</sup> *Ibid.*

<sup>98</sup> E. D. Brown, *The International Law of the Sea: Introductory Manual Vol. 1*, hal. 51

<sup>99</sup> IHO, IAG, IOC, Advisory Board on Law of the Sea, *A Manual on Technical Aspects of the United Nations on the Law of the Sea – 1982* (Monaco: International Hydrographic Bureau, 2006), hal. \_\_\_\_

<sup>100</sup> Arsana, *Batas Maritim Antarnegara*, hal. 41

<sup>101</sup> *Ibid.*

teknis yang penting, antara lain pengumpulan data hidrografi dan metode delimitasi. Metode penentuan batas maritim ini disusun berdasarkan pendekatan, pola pikir perencanaan, gambaran keberadaan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan pengelolaan batas maritim dihubungkan dengan kepentingan pembangunan nasional, dan dengan tetap memperhatikan hukum laut nasional dan internasional.<sup>102</sup>

### **2.2.1 Pengumpulan Data Hidrografi**

Aspek teknis yang pertama adalah pengumpulan data hidrografi. Tujuan dikumpulkannya data hidrografi ini adalah untuk memberikan gambaran yang jelas dan keterangan lengkap tentang lautan dan kondisi pesisir di sekitarnya.<sup>103</sup> Hal tersebut meliputi, antara lain unsur-unsur kedalaman laut, jenis dasar laut, morfologi pantai, bahaya pelayaran, dan sarana bantu navigasi, yang ketentuannya disesuaikan dengan SP No. 44 *International Hydrographic Organization (IHO)* 1987.<sup>104</sup> Gambaran yang jelas dan lengkap tersebut dibutuhkan karena proses untuk menandai perbatasan di laut merupakan hal yang sulit, tidak sama dengan perbatasan darat.<sup>105</sup> Oleh karena itu, dibutuhkan data-data hidrografi untuk mendukung proses delimitasi di wilayah maritim.

### **2.2.2 Metode Delimitasi Batas Maritim**

Aspek teknis lainnya yang juga tidak kalah penting adalah metode delimitasi. Metode delimitasi digunakan ketika terjadi tumpang tindih atau pertampalan klaim (*overlapping claim*) zona maritim oleh dua atau lebih negara pantai.<sup>106</sup> Tumpang tindih klaim ini bisa terjadi untuk laut teritorial, ZEE, atau landas kontinen.<sup>107</sup>

Dengan UNCLOS 1982 sebagai bingkai hukum yang menjadi aturan main dalam ranah hukum internasional, proses delimitasi batas maritim kemudian

---

<sup>102</sup> Sudjatmiko dan Rusdi Ridwan, "Batas-Batas Maritim antara RI dengan Negara Tetangga," *Indonesian Journal of International Law* Edisi Khusus (Desember 2004), hal. 82

<sup>103</sup> *Ibid.*, hal. 83

<sup>104</sup> *Ibid.*

<sup>105</sup> Coalter Lathrop, "The Technical Aspects of International Maritime Boundary Delimitation, Depiction, and Recovery," *Ocean Development and International Law* 28 (1997): 168

<sup>106</sup> Arsana, *Batas Maritim Antarnegara*, hal. 40

<sup>107</sup> *Ibid.*

diselesaikan melalui perundingan (negosiasi) antara pihak-pihak yang terlibat atau dengan mengajukan kasus delimitasi kepada pihak ketiga yang dipercaya.<sup>108</sup> Yang dimaksud dengan pihak ketiga di sini, misalnya adalah *International Court of Justice* (ICJ) maupun *International Tribunal on the Law of the Sea* (ITLOS).<sup>109</sup>

Hukum internasional mengatur melalui Pasal 15 UNCLOS 1982 bahwa,

*“Where the coasts of two States are opposite or adjacent to each other, neither of the two States is entitled, failing agreement between them to the contrary, to extend its territorial sea beyond the median line every point of which is equidistant from the nearest points on the baselines from which the breadth of the territorial seas of each of the two States is measured. The above provision does not apply, however, where it is necessary by reason of historic title or other special circumstances to delimit the territorial seas of the two States in a way which is at variance therewith.”*

Mengacu pada pasal tersebut, pada saat ini, praktik negara menunjukkan bahwa garis tengah (*median line*),<sup>110</sup> yang merupakan garis sama jarak dari titik-titik terdekat pada kedua negara, telah diterima sebagai garis batas maritim.<sup>111</sup>

#### 2.2.2.1 Metode Sama Jarak

Metode sama jarak dibagi menjadi tiga jenis, yakni sama jarak murni, sama jarak disederhanakan, dan sama jarak termodifikasi.<sup>112</sup>

Metode sama jarak murni merupakan metode delimitasi batas maritim yang menggunakan sebuah garis sebagai tempat kedudukan titik-titik yang sama jarak dari garis pantai (atau garis pangkal) sebagai tempat referensi pengukuran laut teritorial kedua negara.<sup>113</sup> Konsep ini diadopsi di dalam Pasal 15 UNCLOS 1982 dengan menggunakan istilah *median line*.

<sup>108</sup> *Ibid.*

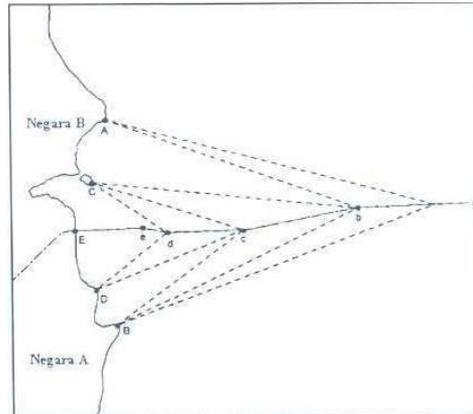
<sup>109</sup> *Ibid.*

<sup>110</sup> *Median line is a line every point of which is equidistant from the nearest points on the baselines of two States. It is usual to refer to median line in the case of opposite coasts and equidistance line in the case of adjacent coasts, although this distinction is not made in the Convention. (International Hydrographic Bureau, A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea – 1982 (Monaco: International Hydrographic Bureau, 2006), hal. 137)*

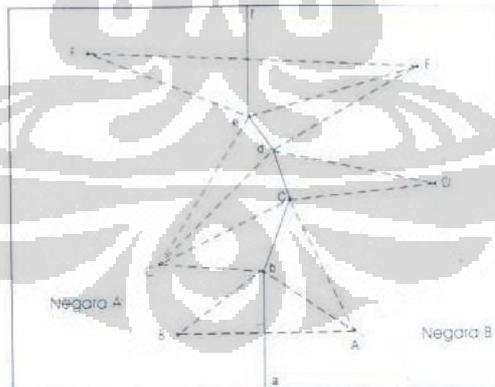
<sup>111</sup> R. R. Churchill dan A. V. Lowe, *The Law of the Sea*, hal. 182

<sup>112</sup> Arsana, *Batas Maritim Antarnegara...*, hal. 49

<sup>113</sup> *Ibid.*

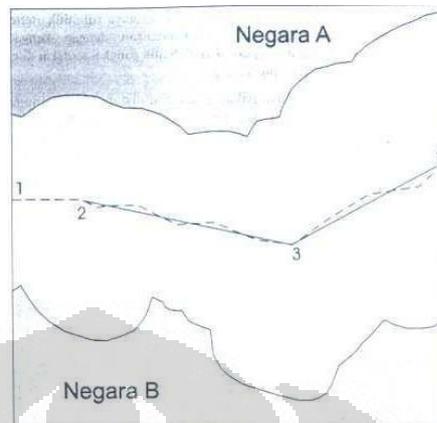
Gambar 2.1: Metode *Equidistance Line*

Garis sama jarak murni kadang dikenal pula dengan istilah garis ekuidistan (*equidistance line*). Dalam hal ini, istilah garis ekuidistan sesungguhnya memiliki konsep yang sama dengan garis median. Keduanya sama-sama membagi dua sama rata wilayah maritim dari dua negara. Hanya saja, terdapat sedikit perbedaan penggunaan dalam praktik delimitasi. Garis median digunakan dalam kasus delimitasi batas maritim negara pantai yang wilayah lautnya berseberangan, sedangkan garis ekuidistan digunakan untuk delimitasi batas maritim negara pantai yang wilayah pantainya bersebelahan.

Gambar 2.2: Metode *Median Line*

Jenis yang kedua dalam metode ini adalah metode sama jarak disederhanakan. Dalam metode ini, garis sama jarak murni, yang memerlukan banyak titik belok (*turning point*) untuk menjaga sifat garis agar tetap sama sepanjang garis, disederhanakan dengan cara mengurangi

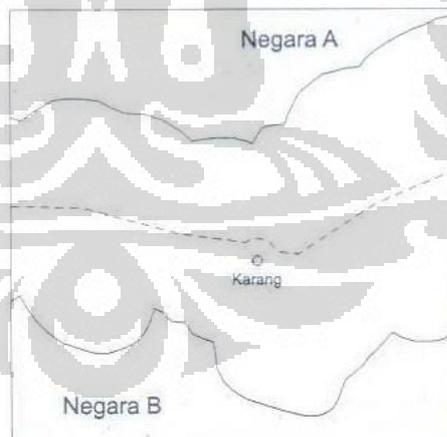
titik belok.<sup>114</sup> Konsekuensi dari digunakannya metode ini adalah bertambah panjangnya segmen pembentuk garis batas maritim.<sup>115</sup>



Gambar 2.3: Metode Garis Sama Jarak Disederhanakan

Salah satu contoh penggunaan metode ini adalah garis batas maritim Meksiko dan Amerika Serikat.<sup>116</sup> Dalam kasus tersebut, jumlah titik belok yang awalnya adalah delapan buah dikurangi menjadi lima.<sup>117</sup>

Garis sama jarak termodifikasi adalah jenis metode yang ketiga. Garis ini pada prinsipnya didasarkan pada konsep dan merupakan hasil modifikasi atau pergeseran dari garis sama jarak murni.<sup>118</sup>



Gambar 2.4: Metode Garis Sama Jarak Termodifikasi

<sup>114</sup> *Ibid.*, hal. 52

<sup>115</sup> *Ibid.*

<sup>116</sup> *Ibid.*, hal. 53

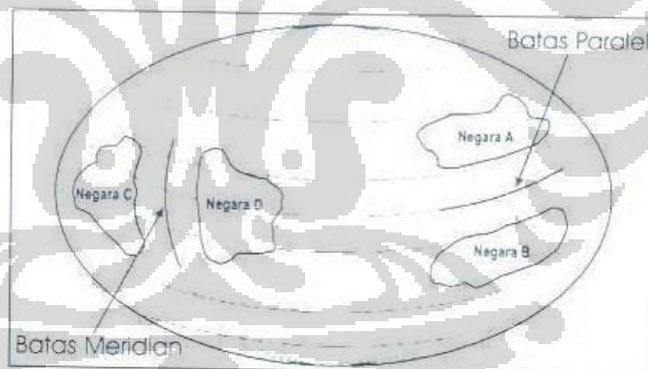
<sup>117</sup> *Ibid.*

<sup>118</sup> *Ibid.*

Modifikasi biasanya diperlukan karena adanya unsur geografis, seperti pulau-pulau, karang, atau elevasi surut (*low-tide elevations*) yang perannya diabaikan atau karena bobotnya dikurangi dalam delimitasi batas maritim.<sup>119</sup> Modifikasi tersebut dilakukan dengan mengubah pemilihan titik pangkal, dan memberikan efek parsial bagi unsur tertentu.<sup>120</sup> Selain itu, modifikasi juga bisa dilakukan atas dasar pertimbangan nonsistemik, misalnya kepentingan ekonomi, navigasi, dan penggunaan titik pangkal negara lain.<sup>121</sup> Cara lainnya adalah dengan membelokkan arah garis ekuidistan sedemikian rupa untuk mengakomodasi klaim laut teritorial oleh karang yang dimaksud.<sup>122</sup>

#### 2.2.2.2 Metode Paralel dan Meridian

Metode paralel dan meridian adalah cara delimitasi yang menggunakan garis paralel lintang dan/atau meridian bujur.<sup>123</sup> Penggunaan metode ini biasanya diperuntukkan bagi kasus negara-negara yang berdampingan untuk menghindari efek pemotongan yang mungkin akan terjadi jika menggunakan metode ekuidistan.<sup>124</sup>



Gambar 2.5: Metode Garis Paralel dan Meridian

<sup>119</sup> *Ibid.*

<sup>120</sup> *Ibid.*

<sup>121</sup> *Ibid.*, hal. 53-54.

<sup>122</sup> *Ibid.*, hal. 54

<sup>123</sup> *Ibid.*, hal. 55

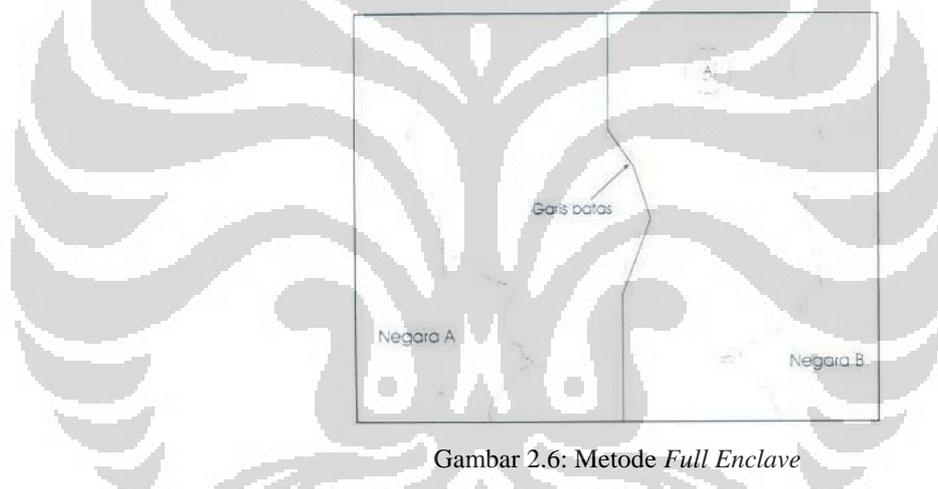
<sup>124</sup> *Ibid.*

Metode ini berguna, terutama untuk pantai-pantai yang berbentuk cekung (*concave*).<sup>125</sup> Dalam TALOS 1993, metode yang serupa disebut dengan istilah *arbitrary line*.<sup>126</sup>

### 2.2.2.3 Metode *Enclaving*

Metode ini merupakan cara untuk memberikan sabuk kawasan laut (zona maritim) kepada pulau yang terletak di lokasi yang salah dilihat dari garis tengah antara garis pantai kawasan daratan utama (*enclave*). Pemberian sabuk kawasan laut tersebut dilakukan dengan cara menarik garis batas berupa busur lingkaran yang diukur dari titik pangkal terluar.<sup>127</sup>

*United Nations Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries* menyatakan bahwa metode *enclaving* ini memiliki dua jenis, yaitu *full enclave* dan *semi enclave*.



Gambar 2.6: Metode *Full Enclave*

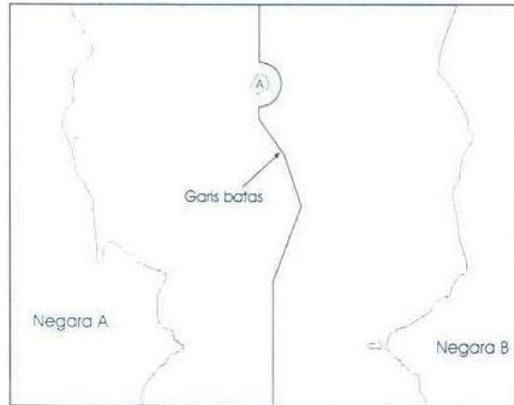
Metode *full enclave* diterapkan ketika kawasan maritim yang diberikan kepada sebuah pulau ter-*enclave* terpisah secara keseluruhan dengan kawasan maritim yang dimiliki oleh kawasan daratan utama negara pantai yang memiliki pulau tersebut.<sup>128</sup>

<sup>125</sup> *Ibid.*

<sup>126</sup> *Ibid.*

<sup>127</sup> *Ibid.*, hal. 56

<sup>128</sup> *Ibid.*



Gambar 2.7: Metode *Semi Enclave*

Sementara itu, penerapan metode *semi enclave* dilakukan jika kawasan maritim yang diberikan kepada pulau yang ter-*enclave* sebagian terhubung atau berada di kawasan maritim yang masih meruakan yurisdiksi atau kedaulatan negara pemilik pulau tersebut.<sup>129</sup>

#### 2.2.2.4 Metode Tegak Lurus (*Perpendicular*)

Metode ini menggunakan garis yang tegak lurus dengan arah umum garis pantai sebagai garis maritim.<sup>130</sup> Karena mensyaratkan bahwa garis pantai harus digeneralisasi menjadi sebuah garis lurus sederhana, dapat diduga bahwa metode semacam ini tidak lazim untuk digunakan.<sup>131</sup>

Terdapat beberapa kelemahan dari metode ini. Kelemahan tersebut salah satunya adalah kesulitan untuk menentukan arah umum garis pantai dan mewakili garis delimitasi dengan satu garis lurus sederhana. Selain itu, terdapat kemungkinan bahwa garis pantai yang tergambar pada peta skala besar berbeda arahnya dibandingkan jika garis pantai yang sama digambarkan pada peta dengan skala yang lebih kecil.<sup>132</sup>

<sup>129</sup> *Ibid.*, hal. 56-57

<sup>130</sup> *Ibid.*, hal. 58

<sup>131</sup> *Ibid.*

<sup>132</sup> *Ibid.*



Gambar 2.8: Metode Tegak Lurus

Akan tetapi, metode ini bukan mustahil untuk digunakan. Kasus *Gulf of Maine*<sup>133</sup> dan perjanjian Brazil-Uruguay pada 21 Juli 1972<sup>134</sup> pernah menerapkan garis ini.<sup>135</sup>

#### 2.2.2.5 Metode Garis Paralel

Metode ini menggunakan garis lurus paralel untuk menghasilkan saluran (*band*) kawasan maritim.<sup>136</sup> Perjanjian antara Perancis dan Monako pada 16 Februari 1984 dan Perjanjian antara Dominika dan Perancis pada

<sup>133</sup> Kasus *Gulf of Maine* melibatkan Amerika Serikat dan Kanada yang bersengketa mengenai delimitasi wilayah landas kontinen dan zona penangkapan ikan eksklusif (*exclusive fisheries zone*) kedua negara. Proses penyelesaian sengketa ini akhirnya menghasilkan keputusan bahwa garis batas wilayah landas kontinen dan zona penangkapan eksklusif keduanya berada di koordinat-koordinat berikut:

- a. 44° 11' 12" 67° 16' 46"
- b. 42° 53' 14" 67° 44' 35"
- c. 42° 31' 08" 67° 28' 05"
- d. 40° 27' 05" 65° 41' 59"

(International Court of Justice, *Judgment on Case Concerning Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area*, 12 October 1984)

<sup>134</sup> Perjanjian delimitasi batas maritim ini ditandatangani oleh Brazil dan Uruguay pada tanggal 21 Juli 1972. Perjanjian ini menyepakati bahwa garis batas wilayah maritim keduanya dibatasi oleh sebuah garis yang dimulai dari mulut Sungai Chuy dan memanjang ke arah laut di 128° azimuth hingga batas terluar dari laut teritorial kedua negara.

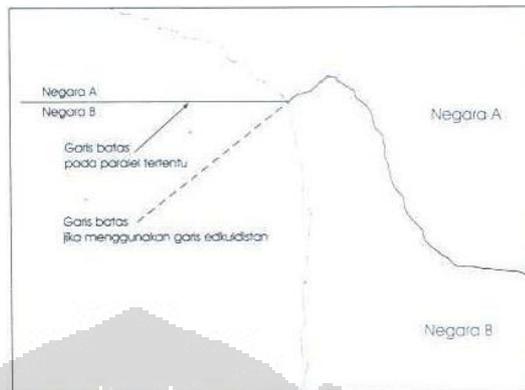
Perbatasan tersebut memanjang kurang lebih 204 mil laut dari mulut Sungai Chuy. Yang menjadi titik pangkal adalah Pelabuhan Palmar (Uruguay) dan sebuah titik di daratan Brazil yang terletak di arah timur laut Sungai Chuy.

(United States Department of State, *Limits in the Seas: Maritime Boundary, Brazil – Uruguay*, No. 73 (Office of the Geographer, Bureau of Intelligence and Research, 30 September 1976))

<sup>135</sup> Arsana, *Batas Maritim Antarnegara*, hal. 59

<sup>136</sup> *Ibid.*

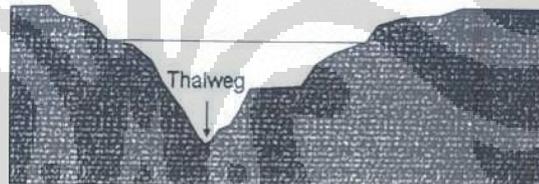
5 Mei 1987 mengadopsi metode ini dalam proses delimitasi wilayah maritim masing-masing.<sup>137</sup>



Gambar 2.9: Metode Garis Paralel

#### 2.2.2.6 Metode Batas Alami (*Natural Boundary*)

Salah satu metode delimitasi yang memanfaatkan unsur-unsur alami (*natural features*) sebagai batas maritim adalah metode batas alami. Thalweg<sup>138</sup> adalah contohnya.



Gambar 2.10: Thalweg

Selama ini, Thalweg diterapkan untuk batas darat dengan menggunakan sungai. Namun, kini Thalweg digunakan juga dalam kawasan lepas pantai dan diadopsi untuk kanal dan cekungan bawah laut.<sup>139</sup>

<sup>137</sup> *Ibid.*

<sup>138</sup> *Thalweg is the line connecting the points of lowest bed elevation in a river channel. It is the traditional definition of the centerline and also can be used in the coordinate system.* (Venkatesh M. Merwade, David R. Maidment, dan Ben R. Hodges, *Geospatial Representation of River Channels* (Austin: Center for Research in Water Resources University of Texas) diakses di <http://www.crrw.utexas.edu/gis/gishydro03/Channel/RiverChannels.doc> pada 23 April 2011 pukul 9:45 WIB)

<sup>139</sup> Arsana, *Batas Maritim Antarnegara*, hal. 60

### 2.2.2.7 Pendekatan Dua Tahap

Pendekatan dua tahap atau *two-stage approach* merupakan proses yang lazim terjadi pada praktik delimitasi karena negosiasi batas maritim biasanya tidak terikat pada satu metode tertentu.<sup>140</sup>

Kecenderungan yang terjadi dalam praktik delimitasi adalah digunakannya garis ekuidistan sebagai posisi awal.<sup>141</sup> Kemudian proses negosiasi lanjutan akan menetapkan perlu atau tidaknya mengubah posisi garis tersebut.<sup>142</sup> Proses inilah yang kemudian disebut sebagai pendekatan dua tahap.

Tujuan dari dilakukannya pendekatan ini adalah agar solusi yang adil dan dapat diterima oleh kedua pihak dapat tercapai karena hal tersebut adalah inti dari delimitasi.<sup>143</sup>

#### 2.3.1 Praktik Negara-Negara

Salah satu cara untuk menetapkan garis batas wilayah maritim suatu negara adalah dengan melakukan perjanjian perbatasan dengan negara lain. Perjanjian semacam ini menitikberatkan pada kondisi geografis negara-negara tersebut sebagai dasar untuk menentukan garis batas zona maritimnya. Pertimbangan geografis yang menempati posisi dominan dalam perjanjian perbatasan sesungguhnya berakar dari dasar filosofis dari proses penetapan garis batas wilayah.<sup>144</sup>

Dasar filosofis tersebut, yakni:<sup>145</sup>

*“From the moment States were recognized as having rights over areas of sea – that is to say, for as long as there has been such a thing as the territorial sea – these rights have been based on two principles which have acquired an almost idiomatic force...: the*

---

<sup>140</sup> *Ibid.*, hal. 61

<sup>141</sup> *Ibid.*

<sup>142</sup> *Ibid.*

<sup>143</sup> *Ibid.*

<sup>144</sup> Jonathan I. Charney dan Lewis M. Alexander, *International Maritime Boundaries Vol. 1* (Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1993), hal. 115

<sup>145</sup> *Ibid.*

*land dominates the sea and it dominates it by the intermediary the coastal front.*"<sup>146</sup>

*International Court of Justice (ICJ)* berpendapat bahwa *the land is the legal source of the power which a State may exercise over territorial extensions to seaward.*<sup>147</sup>

Bersamaan dengan berkembangnya wilayah-wilayah perbatasan, negara-negara yang saling bertetangga seringkali memiliki posisi yang berbeda dalam hal lingkup yurisdiksi negaranya.<sup>148</sup> Negara-negara tersebut harus mencari cara bagaimana untuk menetapkan wilayah yurisdiksi maritim masing-masing ketika terdapat perbedaan mengenai apa yang mereka anggap sebagai lingkup yurisdiksi.<sup>149</sup> Di sinilah kemudian perjanjian perbatasan antarnegara mengambil peranan.

Hasjim Djalal menyatakan bahwa salah satu prinsip utama dalam pengamanan wilayah adalah batas yang jelas. Kalau batas tersebut tidak jelas, maka akan memakan biaya yang sangat tinggi untuk pengamanannya. Oleh karena itu, dalam dalil hubungan internasional dikenal istilah "*good fence makes good neighbours, bad fence makes bad neighbours*".<sup>150</sup>

Dari peranan perjanjian perbatasan tersebut, hal lain yang tidak boleh untuk diperhatikan adalah ketentuan hukum secara substantive. Mayoritas negara-negara di dunia telah meratifikasi UNCLOS 1982. Hal tersebut menempatkan UNCLOS 1982 sebagai dokumen kunci yang memberikan bingkai legal (*legal frame*) bagi delimitasi batas maritim.<sup>151</sup>

Berangkat dari ketentuan yang diatur di dalam UNCLOS 1982, negara-negara mulai melaksanakan praktik delimitasi yang diperlukan oleh negaranya masing-masing. Penetapan batas-batas maritim dengan negara-negara tetangga

<sup>146</sup> P. Weil, *The Law of Maritime Delimitation* (\_\_\_\_\_: Reflections, 1989), hal. 50

<sup>147</sup> North Sea Continental Shelf, 1969 ICJ 51 (para. 96)

<sup>148</sup> Charney dan Alexander, *International Maritime Boundaries Vol. 1*, hal. 43

<sup>149</sup> *Ibid.*

<sup>150</sup> Pendapat disampaikan oleh Prof. Dr. Hasjim Djalal dalam Rapat Dengar Pendapat Umum Komisi I DPR RI yang membahas mengenai masukan dalam rangka pembahasan RUU tentang Pengesahan Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009; Jakarta: 20 Mei 2010

<sup>151</sup> *Ibid.*, hal. 7

diperlukan untuk memperoleh kepastian hukum yang dapat mendukung berbagai kegiatan kelautan, seperti penegakan kedaulatan dan hukum di laut, perikanan, wisata bahari, eksplorasi lepas pantai, transportasi laut, dan lainnya.<sup>152</sup>

Berikut adalah beberapa contoh praktik negara-negara dalam delimitasi batas maritim:

### 2.3.1 Praktik Negara-Negara Secara Umum

#### 2.3.1.1 Kasus Nicaragua – Honduras di Laut Karibia (2007)

Kasus ini berawal dari Nicaragua yang menggugat Honduras terkait delimitasi batas maritim kedua negara di Laut Karibia. Batas maritim tersebut meliputi wilayah laut teritorial, landas kontinen, dan zona ekonomi eksklusif.<sup>153</sup> Dalam gugatannya, Nicaragua juga meminta ICJ untuk menetapkan kedaulatan terhadap beberapa pulau yang berlokasi di daerah sengketa, di sebelah utara garis perbatasan yang diklaim oleh Honduras, yakni di 14° 59.8' lintang utara.<sup>154</sup> Pulau-pulau tersebut, antara lain *Bobel Cay*, *Savanna Cay*, *Port Royal Cay*, dan *South Cay*. Gugatan tersebut didaftarkan di ICJ pada tanggal 8 Desember 1999.<sup>155</sup>

Wilayah yang diperdebatkan dalam kasus ini terletak di bagian Samudera Atlantik antara 9° hingga 22° lintang utara dan 89° hingga 60° bujur barat yang lebih dikenal dengan nama Laut Karibia.<sup>156</sup> Laut Karibia memiliki luas sekitar 2.754.000 kilometer persegi dan terletak di antara daratan Amerika Utara dan Amerika Selatan.<sup>157</sup>

<sup>152</sup> Sudjatmiko dan Ridwan, "Batas-Batas Maritim antara Republik Indonesia dengan Negara Tetangga," hal. 76

<sup>153</sup> International Court of Justice, *Case Concerning Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea*, ICJ Judgment, 8 Oktober 2007, par. 72

<sup>154</sup> *Ibid.*

<sup>155</sup> *Ibid.*, par. 1

<sup>156</sup> *Ibid.*, par. 20

<sup>157</sup> *Ibid.*

Secara geografis, Nicaragua dan Honduras terletak di sebelah barat daya Laut Karibia.<sup>158</sup> Wilayah pantai Nicaragua membentang sepanjang 480 kilometer di Laut Karibia.<sup>159</sup> Sementara itu, wilayah pantai Honduras di Laut Karibia memiliki panjang kurang lebih 640 kilometer yang membentang dari ujung timur ke ujung barat di koordinat 15° hingga 16° lintang utara.<sup>160</sup>

Menghadapi gugatan yang diajukan oleh Nicaragua tersebut, Honduras menyatakan bahwa sejak awal sudah terdapat perbatasan yang diakui secara tradisional (*traditionally recognized boundary*) di wilayah maritim Honduras dan Nicaragua yang didasarkan atas prinsip *uti possidetis juris*<sup>161 162</sup>.

Dalam menetapkan garis batas laut teritorialnya, kedua negara sepakat untuk menggunakan *bisector line* yang definisinya tidak jauh berbeda dengan garis ekuidistan atau *equidistance line*.<sup>163</sup> Kesepakatan tersebut didasarkan atas Pasal 15 UNCLOS 1982 terkait adanya keadaan khusus yang mengakibatkan tidak

<sup>158</sup> *Ibid.*, par. 23

<sup>159</sup> *Ibid.*, par. 24

<sup>160</sup> *Ibid.*, par. 25

<sup>161</sup> *Uti possidetis juris is a principle of customary international law that serves to preserve the boundaries of colonies emerging as States. Originally applied to establish the boundaries of decolonized territories in Latin America, uti possidetis juris has become a rule of wider application notably in Africa. The policy behind the principle has been explained by the International Court of Justice in the Frontier Dispute (Burkina Faso/Mali) Case. ("Uti Possidetis Juris, [http://topics.law.cornell.edu/wex/uti\\_possidetis\\_juris](http://topics.law.cornell.edu/wex/uti_possidetis_juris) diakses pada 23 April 2011 pukul 18:05 WIB)*

*Uti possidetis juris is a principle, which is logically connected with the phenomenon of the obtaining of independence, wherever it occurs. Its obvious purpose is to prevent the independence and stability of new States being endangered by fratricidal struggles provoked by the challenging of frontiers following the withdrawal of the administering power. Its purpose, at the time of the achievement of independence by the former Spanish colonies of America, was to scotch any designs which non-American colonizing powers might have on regions which had been assigned by the former metropolitan State to one division or another, but which were still uninhabited or unexplored. (International Court of Justice, Case Concerning the Frontier Dispute (Burkina Faso/Republic of Mali), ICJ Judgment, 22 December 1986, par. 20)*

<sup>162</sup> International Court of Justice, *Case between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea* 2007, par. 73

<sup>163</sup> *Ibid.*, par. 102

digunakannya metode garis median murni dalam proses delimitasi.<sup>164</sup>

Atas dasar berbagai pertimbangan, akhirnya ICJ memutuskan bahwa:<sup>165</sup>

- a. Yang berdaulat atas Bobel Cay, Savanna Cay, Port Royal Cay, dan South Cay adalah Republik Honduras;
- b. Garis batas yang memisahkan laut teritorial, landas kontinen, dan zona ekonomi eksklusif kedua negara dimulai dari koordinat  $15^{\circ} 00' 52''$  lintang utara and  $83^{\circ} 05' 58''$  bujur barat;
- c. Dimulai dari titik awal di koordinat  $15^{\circ} 00' 52''$  lintang utara dan  $83^{\circ} 05' 58''$  bujur barat, garis batas wilayah maritim tersebut diperpanjang mengikuti azimuth<sup>166</sup>  $70^{\circ} 14' 41.25''$  hingga perpotongan dengan lengkungan 12 mil laut di laut teritorial Bobel Cay pada titik A (dengan koordinat  $15^{\circ} 05' 25''$  lintang utara dan  $82^{\circ} 52' 54''$  bujur barat). Dari titik tersebut kemudian garis batas ditarik ke titik B dengan koordinat  $14^{\circ} 57' 13''$  lintang utara dan  $82^{\circ} 50' 03''$  bujur barat, titik C yang berkoordinat di  $14^{\circ} 56' 45''$  lintang utara dan  $82^{\circ} 33' 56''$  bujur barat dan D dengan koordinat  $14^{\circ} 56' 35''$  lintang utara dan  $82^{\circ} 33' 20''$  bujur barat. Garis tersebut terus ditarik sampai bertemu dengan titik E di koordinat  $14^{\circ} 53' 15''$  lintang utara dan  $82^{\circ} 29' 24''$  bujur barat, lalu ditarik menuju titik F yang berkoordinat  $15^{\circ} 16' 08''$  lintang utara dan  $82^{\circ} 21' 56''$  bujur barat. Dari titik F, garis tersebut ditarik sepanjang azimuth  $70^{\circ} 14' 41.25''$  sampai ke wilayah di mana terdapat negara ketiga;
- d. Para pihak dalam sengketa ini, yakni Honduras dan Nicaragua, harus melakukan negosiasi atas dasar itikad baik dengan tujuan

<sup>164</sup> *Ibid.*, par. 103

<sup>165</sup> *Ibid.*, par. 321

<sup>166</sup> *Technically, azimuth is not a line but an angle or bearing. It is the horizontal angle between a meridian and a line intersecting it. Loxodromes (and loxodromic curves) have a constant azimuth, while the azimuth of a geodetic is different at each meridian it intersects.* (Coalter Lathrop, "The Technical Aspects of International Maritime Boundary Delimitation, Depiction, and Recovery," *Ocean Development and International Law* 28 (1997): 176

untuk menyepakati batas-batas wilayah laut teritorial yang terletak di antara daratan sesuai dengan Putusan Arbitrase 1906 dan titik awal yang telah diputuskan oleh ICJ, yakni di koordinat 15° 00' 52" lintang utara dan 83° 05' 58" bujur barat.

### 2.3.1.2 Kasus Qatar – Bahrain (2001)

Pada kasus ini, kedua negara bersengketa mengenai kedaulatan di Kepulauan Hawar, hak berdaulat di wilayah Dibal dan Qit'at Jaradah, dan juga tentang garis batas di wilayah maritim kedua negara.<sup>167</sup>

Qatar sebagai penggugat dalam perkara ini mengajukan permohonan kepada ICJ untuk memutus.<sup>168</sup>

- a. Qatar sebagai negara yang berdaulat atas Kepulauan Hawar;
- b. Dibal dan Qit'at Jaradah adalah elevasi surut yang berada di bawah kedaulatan Qatar;
- c. Bahrain tidak memiliki kedaulatan apapun atas Pulau Janan;
- d. Bahrain tidak berdaulat atas Zubarah;
- e. Segala klaim yang dilakukan oleh Bahrain terkait dengan garis pangkal kepulauan dan wilayah penangkapan ikan dan mutiara dianggap sebagai tidak relevan dengan perkara penetapan garis batas maritim ini.
- f. Menetapkan garis batas wilayah maritim kedua negara di kolom air, dasar laut, dan tanah di bawahnya disesuaikan dengan kondisi bahwa Zubarah, Kepulauan Hawar, dan Pulau Janan berada di bawah kedaulatan Qatar, bukan Bahrain.

Sebagai pihak yang digugat di ICJ, Bahrain kemudian juga mengeluarkan pernyataan balasan, bahwa:<sup>169</sup>

- a. Bahrain berdaulat atas Zubarah;
- b. Bahrain berdaulat atas Kepulauan Hawar, termasuk Janan dan Hadd Janan;

<sup>167</sup> International Court of Justice, *Case Concerning Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain*, Summary of ICJ Judgment, 16 March 2001, par. 1

<sup>168</sup> *Ibid.*, par. 4

<sup>169</sup> *Ibid.*, par. 5

- c. Perihal kedaulatan Bahrain atas Dibal dan Qit'at Jaradah yang termasuk di dalam kepulauan Bahrain, perbatasan maritim antara Bahrain dan Qatar adalah yang tercantum di dalam Bagian Dua dari Memo Bahrain.

Setelah menjalani proses *hearing* dari kedua pihak, ICJ akhirnya memutuskan bahwa:

- a. Yang berdaulat atas Zubarah adalah Qatar;
- b. Yang berdaulat atas Kepulauan Hawar adalah Bahrain;
- c. Kapal-kapal Qatar yang berada di wilayah laut teritorial Bahrain yang memisahkan Kepulauan Hawar dan pulau-pulau Bahrain lainnya berhak atas hak lintas damai sesuai dengan kebiasaan hukum internasional;
- d. Yang berdaulat atas Pulau Janan dan Hadd Janan adalah Qatar;
- e. Yang berdaulat atas Qit'at Jaradah adalah Bahrain;
- f. Elevasi surut di Fasht ad Dibal berada di bawah kedaulatan Qatar;
- g. Garis batas wilayah maritim antara kedua negara ditarik dengan menggunakan metode garis ekuidistan di 42 titik koordinat dengan menggunakan datum WGS84.

### 2.3.1.3 Kasus Thailand - Kamboja

Sengketa batas maritim yang melibatkan dua negara di Asia Tenggara ini terfokus pada tumpang tindihnya garis pangkal yang diklaim oleh Thailand dan Kamboja di Teluk Thailand.<sup>170</sup> Selain tumpang tindih garis pangkal, hal lain yang menjadi permasalahan adalah klaim landas kontinen yang dilakukan oleh Kamboja. Landas kontinen yang diklaim oleh Kamboja tersebut ternyata melewati wilayah Pulau Kut, yang merupakan wilayah daratan di dalam laut teritorial Thailand, dan melintasi Teluk Thailand.<sup>171</sup> Hal ini mengakibatkan timbulnya wilayah sengketa landas kontinen

<sup>170</sup> Captain Somjade Kongrawd, "*Thailand and Cambodia Maritime Disputes*", hal. 1 <http://www.navy.mi.th/judge/Files/Thailand%2520Cambodia.pdf> diakses pada 22 April 2011 pukul 22:14 WIB

<sup>171</sup> *Ibid.*

seluas 30.000 kilometer persegi di antara Thailand, Kamboja, dan juga Vietnam.<sup>172</sup>

Kedua negara mencoba untuk menyelesaikan sengketa ini dengan mengadakan negosiasi mengenai delimitasi maritim dan mengadakan *joint development area* yang hasilnya dituangkan dalam nota kesepahaman<sup>173</sup>.<sup>174</sup> Tujuan diadakannya nota kesepahaman tersebut adalah untuk membagi dua wilayah maritim kedua negara yang selama ini klaimnya tumpang tindih.<sup>175</sup>

Dalam hal memecahkan masalah mengenai batas wilayah maritim, Thailand dan Kamboja mengadopsi ketentuan yang tercantum dalam Pasal 15 UNCLOS 1982.<sup>176</sup> Terkait dengan delimitasi, terdapat beberapa ahli yang mengemukakan pendapatnya. Prescott dan Schofield<sup>177</sup> beranggapan bahwa tidak satupun klaim wilayah maritim Kamboja maupun Thailand yang didasarkan ada prinsip ekuidistan.<sup>178</sup>

Sampai saat ini, penyelesaian permasalahan delimitasi antara Thailand dan Kamboja masih terbatas pada nota kesepahaman yang dibuat pada tahun 2001 tersebut. Hal itu

---

<sup>172</sup> *Ibid.*

<sup>173</sup> *Memorandum of Understanding between Thailand and Cambodia regarding the Area of Their Overlapping Maritime Claims to the Continental Shelf, 18 June 2001*

<sup>174</sup> Kongrawd, *Thailand and Cambodia Maritime Disputes*, hal. 1

<sup>175</sup> *Ibid.*, hal. 3

<sup>176</sup> *Ibid.*, hal. 2

<sup>177</sup> *Professor Victor Prescott is an Emeritus Professor of Geography in University of Melbourne. He has retired from his personal chair in geography at University of Melbourne in 1996. However, he still also acts as a consultant on maritime boundaries for foreign governments in cases before the International Court of Justice and the Supreme Court of the United States. (<http://www.assa.edu.au/fellows/profile.php?id=261> diunduh pada 24 April 2011 pukul 14:07 WIB)*

*Dr. Clive Schofield is the Director of Research and Associate Professor at the Australian Centre for Ocean Resource and Security, University of Wollongong, Australia. He is a political geographer whose research interests relate to international boundaries and particularly maritime boundary delimitation. He currently focusing his work on the Asia Pacific region. ([http://www.iorgroup.org/pdf/Clive\\_Schofield.pdf](http://www.iorgroup.org/pdf/Clive_Schofield.pdf) diunduh pada 24 April 2011 pukul 13:58 WIB)*

Both experts are the author of the book "The Maritime Political Boundaries of the World" (2005).

<sup>178</sup> Kongrawd, *Thailand and Cambodia Maritime Disputes*, hal. 3

disebabkan karena Thailand sebagai salah satu pihak yang bersengketa tidak mungkin membawa permasalahan ini untuk diselesaikan di ICJ.<sup>179</sup> Penyelesaian sengketa di forum *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS) juga tidak dimungkinkan karena Thailand masih belum berada di bawah yurisdiksi UNCLOS 1982.<sup>180</sup>

### 2.3.2 Praktik Indonesia

Indonesia merupakan negara kepulauan<sup>181</sup> (*archipelagic state*) yang wilayahnya terdiri dari lautan dengan pulau-pulau, baik besar maupun kecil, dengan jumlah sekitar 17.504 pulau dan luas wilayah sekitar 7,7 juta kilometer persegi.<sup>182</sup> Dua pertiga dari luas wilayah tersebut adalah wilayah lautan, yakni sekitar 5,8 juta kilometer persegi.<sup>183</sup> Oleh karena itu, tidak mengherankan bila wilayah perairan, dalam hal ini lautan, menjadi salah satu unsur penting bagi Indonesia sebagai suatu negara kesatuan.

Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (UU Wilayah Negara) menjelaskan bahwa yang termasuk ke dalam wilayah perairan

<sup>179</sup> *Statute of the International Court of Justice Article 36 stated that the States parties to the present Statute may at any time declare that they recognize as compulsory ipso facto and without special agreement, in relation to any other State accepting the same obligation, the jurisdiction of the Court in all legal disputes concerning. Thailand, Bolivia, Brazil, China, El Salvador, France, Guatemala, Iran, Israel, South Africa, Turkey, and the United States of America have since expired and not submitted to the compulsory jurisdiction of the ICJ. (<http://www.icj-cij.org/icjwww/basicdocuments/basictext/basicdeclarations.htm>)*

<sup>180</sup> Kongrawd, *Thailand and Cambodia Maritime Disputes*, hal. 4-5

<sup>181</sup> *Archipelagic State means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands (UNCLOS 1982 Article 46 point a). Archipelago itself means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters, and other natural features form an intrinsic geographical, economic, and political entity, or which historically have been regarded as such (UNCLOS 1982 Article 46 point b).*

Dari penjabaran pasal-pasal di atas dapat disimpulkan bahwa klaim Indonesia sebagai negara kepulauan melalui Deklarasi Djuanda 1957 telah memenuhi ketentuan geografis yang menjadi syarat suatu negara untuk melakukan klaim sebagai negara kepulauan, yakni terdiri atas pulau-pulau yang membentuk suatu kesatuan (*archipelago*).

Ketentuan lain yang harus dipenuhi adalah ketentuan hukum, yakni negara tersebut harus menggunakan garis pangkal kepulauan. Indonesia pun sudah melakukan hal ini.

<sup>182</sup> Y. Didik Heru Purnomo, "Pengamanan Wilayah Laut Ri di Bagian Barat," *Indonesian Journal of International Law* Edisi Khusus Desember (2004): 27-28

<sup>183</sup> *Ibid.*, hal. 28

Indonesia adalah perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial.<sup>184</sup> Sedangkan wilayah perairan lainnya, seperti Zona Ekonomi Eksklusif, Landas Kontinen, dan Zona Tambahan termasuk ke dalam wilayah yurisdiksi di mana negara memiliki hak berdaulat dan kewenangan tertentu lainnya.<sup>185</sup>

Sebagai negara yang berdaulat, termasuk di bidang hukum, Indonesia kemudian menyusun perangkat hukum nasional yang mengadopsi UNCLOS 1982. Ketentuan hukum tersebut kemudian diatur dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

### **2.3.2.1 Menurut Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia**

Salah satu ketentuan perundang-undangan yang mengatur secara khusus mengenai wilayah perairan Indonesia adalah Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (UU Perairan Indonesia). UU Perairan Indonesia merupakan satu dokumen hukum yang menyebutkan secara jelas bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan.<sup>186</sup> Dalam hal ini UU Perairan Indonesia menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan kepulauan adalah:<sup>187</sup>

*“Suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, dan perairan di antara pulau-pulau tersebut, dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lain demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan keamanan, dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.”*

<sup>184</sup> Indonesia, *Undang-Undang tentang Wilayah Negara*, UU No. 43 Tahun 2008, Pasal 1 butir 2

<sup>185</sup> *Ibid.*, Pasal 1 butir 3

<sup>186</sup> Indonesia, *Undang-Undang tentang Perairan Indonesia*, UU No. 6 Tahun 1996, LN No. 73 Tahun 1996, TLN No. 3647, Pasal 2 ayat 1

<sup>187</sup> *Ibid.*, Pasal 1 butir 3

Karena merupakan sebuah negara kepulauan, maka seluruh wilayah Indonesia, baik daratan, perairan, maupun udara, merupakan suatu kesatuan yang utuh. Terkait wilayah perairan, UU Perairan Indonesia mengatur bahwa segala perairan di dalam wilayah Indonesia, baik itu di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Indonesia, dengan tidak memperhitungkan luas atau lebarnya, merupakan bagian integral dari wilayah daratan Indonesia sehingga merupakan bagian dari perairan Indonesia yang berada di bawah kedaulatan<sup>188</sup> Indonesia.<sup>189</sup>

Sementara itu, Pasal 1 butir 4 UU Perairan Indonesia menyebutkan bahwa yang termasuk ke dalam perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Dari sini dapat kita simpulkan bahwa kedaulatan Indonesia berlaku secara menyeluruh di semua bagian dari wilayah negaranya, termasuk wilayah perairan.

Selain klaim atas laut teritorial dan perairan kepulauan, sebagai negara berpantai, Indonesia juga memiliki hak untuk melakukan klaim atas wilayah zona tambahan, landas kontinen, dan ZEE. Namun klaim tersebut tidak dapat dilaksanakan begitu saja mengingat Indonesia dikelilingi oleh negara-negara lain yang berbatasan langsung dengan Indonesia, termasuk di wilayah laut. Secara teritorial, Indonesia berbatasan dengan:

- a. Laut: Singapura, Malaysia, Filipina, Australia, Papua Nugini, dan Timor Leste;
- b. Udara: Singapura, Malaysia, Papua Nugini, dan Timor Leste;
- c. Daratan: Malaysia, Papua Nugini, dan Timor Leste.

---

<sup>188</sup> Kedaulatan Indonesia di wilayah perairan Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman, serta ruang udara di atas laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman, serta dasar laut dan tanah di bawahnya, termasuk sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya (*Ibid.*, Pasal 4)

<sup>189</sup> *Ibid.*, Pasal 2 ayat 2

Wilayah maritim yang saling berbatasan tersebut menimbulkan permasalahan dalam hal klaim zona maritim. Untuk mengatasi hal tersebut, Indonesia sebagai negara hukum, dengan merujuk pada UNCLOS 1982 yang telah diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, kemudian menyusun aturan mengenai zona-zona maritim yang dimilikinya, termasuk mengenai laut teritorial. Susunan aturan tersebut disampaikan dalam UU Perairan Indonesia.

Menurut Pasal 3 ayat 2 UU Perairan Indonesia, laut teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan<sup>190</sup> Indonesia.<sup>191</sup> Wilayah laut teritorial ini termasuk ke dalam perairan Indonesia.<sup>192</sup>

Garis pangkal kepulauan tersebut kemudian menjadi batas dalam dari wilayah laut teritorial. Sementara itu, batas luarnya diukur dari garis pangkal yang ditarik sesuai denganketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5.<sup>193</sup>

Dari isi Pasal 3 ayat 2 UU Perairan Indonesia tersebut dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya Indonesia melakukan klaim maksimal atas wilayah laut teritorial, sesuai dengan apa yang diatur di dalam UNCLOS 1982.<sup>194</sup> Namun, mengingat kondisi lokasi Indonesia yang wilayah lautnya berbatasan dengan kurang lebih 6 (enam) negara, maka klaim maksimal tersebut menjadi sulit untuk dilakukan, terutama di bagian-bagian laut yang berseberangan langsung dengan negara tetangga. Salah satu contohnya adalah wilayah laut di sekitar Batam yang berseberangan langsung dengan pantai Singapura.

---

<sup>190</sup> Garis pangkal kepulauan Indonesia ditarik dengan menggunakan garis pangkal lurus kepulauan. Garis pangkal lurus kepulauan merupakan garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air rendah pulau-pulau dan karang-karang kering terluar dari kepulauan Indonesia. (*Ibid.*, Pasal 5 ayat 1 dan ayat 3)

<sup>191</sup> *Ibid.*, Pasal 3 ayat 2

<sup>192</sup> Lihat UU Perairan Indonesia Pasal 1 butir 4

<sup>193</sup> Indonesia, *Undang-Undang tentang Perairan Indonesia*, Pasal 8

<sup>194</sup> Lihat UNCLOS 1982 Pasal 3 tentang lebar laut teritorial.

Terkait dengan hal tersebut, UU Perairan Indonesia pun mengatur mengenai delimitasi laut teritorial. Pengaturan tersebut terdapat dalam Pasal 10 ayat 1 yang berbunyi,

*“Dalam hal pantai Indonesia letaknya berhadapan atau berdampingan dengan negara lain, kecuali ada persetujuan yang sebaliknya, garis batas laut teritorial antara Indonesia dengan negara tersebut adalah garis tengah yang titik-titiknya sama jaraknya dengan titik-titik terdekat pada garis pangkal dari mana lebar laut teritorial masing-masing negara diukur.”*

Dalam ketentuan pasal tersebut diketahui bahwa Indonesia tidak membedakan penggunaan istilah *median line* untuk wilayah laut yang perbatasannya berseberangan dan *equidistance line* untuk perbatasan laut yang bersebelahan.

Selain persetujuan yang telah disepakati oleh kedua negara, terdapat pula pengecualian lain terkait dengan metode delimitasi yang diatur oleh Pasal 10 ayat 1 UU Perairan Indonesia tersebut, yakni di dalam ayat 2. Pasal 10 ayat 2 menyatakan bahwa jika terdapat alasan hak historis atau keadaan khusus lain yang menyebabkan perlunya menetapkan batas laut teritorial antara kedua negara dengan menggunakan cara atau metode yang berbeda, maka ketentuan dalam ayat 1 bisa dikecualikan.

Zona maritim lain yang tidak kalah pentingnya bagi Indonesia sebagai negara kepulauan adalah perairan kepulauan (*archipelagic waters*). Berdasarkan yang diatur di dalam Pasal 3 ayat 3 UU Perairan Indonesia, yang dimaksud dengan perairan kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan<sup>195</sup> tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.

---

<sup>195</sup> Indonesia telah menetapkan garis pangkal ini dan penyelesaiannya dilakukan bulan Maret 2009 dengan menyerahkan daftar koordinat titik-titik pangkal kepada PBB. Deposit garis pangkal Indonesia bisa dilihat di M.Z.N.67.2009.LOS of 25 March 2009 pada tautan [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/mzn\\_s/mzn67.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/mzn_s/mzn67.pdf)

Dari isi pasal tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa yang menentukan mana yang merupakan wilayah perairan kepulauan dan mana yang bukan adalah keberadaan dari garis pangkal lurus kepulauan.<sup>196</sup> Sehingga dalam hal ini, delimitasi wilayah perairan kepulauan disesuaikan dengan proses delimitasi laut teritorial karena keduanya sama-sama diukur dari ditariknya garis pangkal lurus kepulauan. Perbedaannya terletak pada di bagian mana wilayah laut tersebut berada. Jika terletak di bagian luar garis pangkal lurus kepulauan, maka wilayah laut tersebut adalah laut teritorial. Sebaliknya, jika terletak di bagian dalam garis pangkal lurus kepulauan, maka wilayah laut tersebut merupakan wilayah perairan kepulauan Indonesia.

### **2.3.2.2 Perbatasan dengan Negara-Negara Tetangga**

Sebagai negara kepulauan, Indonesia mempunyai batas maritim dengan 10 (sepuluh) negara tetangga, yakni Malaysia<sup>197</sup>, Singapura<sup>198</sup>, Thailand<sup>199</sup>, India<sup>200</sup>, Filipina<sup>201</sup>, Vietnam<sup>202</sup>, Papua Nugini<sup>203</sup>, Australia<sup>204</sup>, Palau<sup>205</sup>, dan Timor Leste<sup>206,207</sup>. Demi menegakkan kedaulatan Indonesia dan untuk kepastian hukum di wilayah laut, batas-batas antara Indonesia dengan negara-negara tetangganya tersebut haruslah ditetapkan dengan jelas. Penetapan tersebut dilakukan berdasarkan ketentuan hukum laut internasional dan pada saat ini menggunakan UNCLOS 1982 yang telah

<sup>196</sup> Lihat Pasal 5 UU Perairan Indonesia.

<sup>197</sup> Malaysia meratifikasi UNCLOS 1982 pada tanggal 14 Oktober 1996.

<sup>198</sup> Singapura meratifikasi UNCLOS 1982 pada tanggal 17 November 1994

<sup>199</sup> Sampai saat ini, Thailand belum meratifikasi UNCLOS 1982.

<sup>200</sup> India meratifikasi UNCLOS 1982 pada tanggal 29 Juni 1995.

<sup>201</sup> Filipina meratifikasi UNCLOS 1982 pada tanggal 8 Mei 1984.

<sup>202</sup> Vietnam meratifikasi UNCLOS 1982 pada tanggal 25 Juli 1994.

<sup>203</sup> Papua Nugini meratifikasi UNCLOS 1982 pada tanggal 14 Januari 1997.

<sup>204</sup> Australia meratifikasi UNCLOS 1982 pada tanggal 5 Oktober 1994.

<sup>205</sup> Palau meratifikasi UNCLOS 1982 pada tanggal 30 September 1996.

<sup>206</sup> Sampai saat ini, Timor Timur belum meratifikasi UNCLOS 1982.

<sup>207</sup> Sudjatmiko dan Rusdi Ridwan, "Batas-Batas Maritim RI dengan Negara Tetangga", hal.

diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985.<sup>208</sup>

Berikut adalah daftar perjanjian batas maritim yang dimiliki Indonesia dengan para negara tetangganya:<sup>209</sup>

No.	Negara	Isi Perjanjian	Perjanjian yang Masih Harus Dibuat	Keterangan
1	Indonesia dengan India	Perjanjian garis batas landas kontinen antara pemerintah RI dengan India yang ditandatangani pada tanggal 8 Agustus 1974 di Jakarta.  Menyetujui 4 titik koordinat (06° 38 30 U – 094° 38 00 T, 06° 30 00 U – 094° 32 54 T, 06° 16 12 U – 094° 24 12 T, 06° 00 00 U – 094° 10 18 T)  Perjanjian garis batas landas kontinen tahun 1974 antara kedua negara di laut Andaman dan Samudera Hindia tanggal 14 Januari 1977	Zona Ekonomi Eksklusif	Lokasi perbatasan terletak di daerah antara Pulau Rondo dan Pulau Bereuh dengan Pulau Nicobar  Batas ZEE di kawasan ini belum ditetapkan sehingga membuka peluang terjadinya <i>illegal fishing</i> .
2	Indonesia dengan India dan Thailand	Penetapan titik pertemuan garis batas dan penetapan garis batas ketiga negara di laut Andaman (New Delhi) tanggal 22 Juni 1978 disahkan dengan Keppres No. 24 Tahun 1978 tanggal 16 Agustus 1978	-	Penentuan titik koordinat landas kontinen di atas disahkan sebelum berlakunya UNCLOS 1982.  Lokasi yang ditetapkan batas di Laut Andaman melanjutkan persetujuan 1974 dan 1975.

<sup>208</sup> *Ibid.*

<sup>209</sup> Bambang Susanto, "Kajian Yuridis Permasalahan Batas Maritim Wilayah Laut Republik Indonesia," *Indonesian Journal of International Law* Edisi Khusus Desember (2004): 52-55

3	Indonesia dengan Thailand	<p>-Perjanjian garis batas landas kontinen antara Pemerintah RI dan Thailand disetujui dan ditandatangani di Bangkok, 17 Desember 1971</p> <p>-Penetapan suatu garis batas dasar laut antara kedua negara di Laut Andaman (Jakarta, 11 Desember 1975). Disahkan dengan Keppres No. 1 Tahun 1977 tanggal 31 Januari 1977.</p>	ZEE	Perundingan ZEE antara RI – Thailand tingkat teknis I telah dilaksanakan pada 14-15 Agustus 2003 di Jakarta.
4	Indonesia, Malaysia, dan Thailand	Perjanjian garis batas landas kontinen antara pemerintah RI, Malaysia, dan Thailand disetujui dan ditandatangani di Kuala Lumpur, 21 Desember 1971	ZEE	Perjanjian ini menyepakati 7 (tujuh) titik koordinat.
5	Indonesia dengan Malaysia	<p>-Perjanjian garis batas landas kontinen antara Pemerintah RI dengan Malaysia dilaksanakan pada 27 Oktober 1969.</p> <p>-Perjanjian garis batas laut wilayah antara Pemerintah RI dengan Malaysia dilaksanakan/disetujui pada 17 Maret 1970</p>	<p>-Laut teritorial</p> <p>-ZEE</p> <p>-Landas kontinen</p>	Dengan masuknya Pulau Sipadan dan Ligitan menjadi bagian dari Malaysia, maka perlu ditetapkan kembali titik dasar di Pulau Sebatik dan Pulau Gosong.
6	Indonesia dengan Filipina	<p>-Belum ada</p> <p>-Masih dalam perundingan tindak teknis dalam forum <i>Joint Commission Bordering Committee</i> (JCBC).</p>	<p>-ZEE</p> <p>-Landas kontinen</p>	<p>-Filipina masih menggunakan <i>Treaty of Paris</i> 1898 tentang batasan konstitusional wilayah maritim Filipina dalam bentuk kotak.</p> <p>-Filipina cenderung mengarahkan usulan kerja</p>

				<p>sama perikanan.</p> <p>-RI berpendapat usulan kerja sama perikanan lebih efektif bila terlebih dahulu disepakati batas ZEE.</p>
7	Indonesia dengan Singapura	<p>-Perjanjian garis batas laut wilayah antara Pemerintah RI dengan Singapura dilaksanakan di Jakarta, 25 Mei 1973</p> <p>-Perjanjian garis batas laut wilayah kedua negara di bagian barat Selat Singapura, ditandatangani pada 10 Maret 2009.</p>	Laut teritorial 3 <i>junction point</i>	Perjanjian penetapan titik-titik koordinat batas perairan Indonesia dan Singapura tahun 1973 dilakukan sebelum dilangsungkan UNCLOS 1982.
8	Indonesia dengan Vietnam	Perundingan penetapan batas landas kontinen antara RI dengan Vietnam telah dilaksanakan pada 26 Juni 2003 di Hanoi, Vietnam.	-ZEE -Landas kontinen	Perundingan ini menyepakati 6 (enam) titik koordinat
9	Indonesia dengan Papua Nugini	<p><i>Memorandum of Understanding in Respect of the Land Boundary on Ijujthe Island of Irian (New Guinea) and the Territorial Sea and Seabed Boundaries Immediately South of that Islands,</i> 10 Oktober 1972</p> <p>Perjanjian garis batas tertentu antara pemerintah RI dengan PNG ditandatangani di Jakarta, 12 Februari 1973 dan diratifikasi oleh RI melalui UU No. 6 Tahun 1973.</p> <p>Perjanjian batas-batas maritim antara</p>	ZEE	<p>Persetujuan batas maritim dan kerja sama dengan PNG ditandatangani di Jakarta dan telah diratifikasi dengan Keppres No. 21 Tahun 1982.</p> <p>Perlu ditetapkan luas daerah di mana hak-hak tradisional tersebut dapat dilakukan termasuk bentuk kegiatan yang diperbolehkan.</p>

		RI dengan PNG dan kerja sama tentang masalah yang bersangkutan, 13 Desember 1980		
10	Indonesia dengan Australia	<p>-Perjanjian garis batas landas kontinen antara RI dengan Australia dilaksanakan di Canberra, 18 Mei 1971.</p> <p>-Perjanjian antara RI dengan Australia tentang penetapan batas dasar laut tertentu di daerah Laut Timor dan Laut Arafura adalah sebagai tambahan dan kelanjutan persetujuan tanggal 18 Mei 1971.</p> <p>-<i>Treaty on the Zone of cooperation in Area between of East Timor and Northern Australia</i>, 1989.</p> <p>-Perjanjian penetapan batas ZEE dan batas-batas dasar laut tertentu, 14 Maret 1997.</p>	Perjanjian batas	Timor Timur telah menjadi negara merdeka sehingga perjanjian antara Indonesia dengan Australia tentang perairan di Timor Timur tidak berlaku lagi.
11	Indonesia dengan Timor Leste	<p>-Belum ada</p> <p>-Masih berpa Persetujuan Pembentukan Komisi Bersama Perbatasan RI-UNTAET dan Perundinga Bilateral RI-Timor Leste.</p>	<p>-ZEE</p> <p>-Landas kontinen</p> <p>-Laut teritorial</p> <p>-Perjanjian Batas RI-Timor Leste dan Australia masih akan ditentukan secara trilateral.</p>	<p>Bentuk batas wilayah laut tersebut dengan mempertimbangkan hal-hal:</p> <p>-Batas wilayah perairan ditentukan secara <i>equidistance</i> antara garis pangkal kedua negara, yang akan menjadi median line sebagai batas negara di laut.</p> <p>-Oikussi sebagai wilayah Timor Leste yang</p>

				terpisah secara geografis, perlu pula ditentukan batas wilayah lautnya.
--	--	--	--	---

Tabel 2.1: Daftar Perjanjian Perbatasan antara Indonesia dengan Negara-Negara Tetangganya

Dari sekian banyak perbatasan maritim yang dimiliki oleh Indonesia tersebut, perbatasan dengan Malaysia, Australia, dan Singapura diambil sebagai contoh untuk menjelaskan praktik penetapan garis batas wilayah maritim Indonesia dengan negara-negara tetangganya. Penjelasannya adalah sebagai berikut:

#### **a. Perbatasan Maritim Indonesia – Malaysia**

Indonesia berbagi wilayah maritim laut teritorial dan landas kontinen dengan Malaysia.<sup>210</sup> Penetapan garis batas laut teritorialnya disepakati oleh kedua negara pada tanggal 17 Maret 1970 di Kuala Lumpur.<sup>211</sup> Sementara itu, perbatasan antara Indonesia dan Malaysia di wilayah landas kontinen ditetapkan melalui *Agreement between the Government of Malaysia and the Government of Indonesia on the Delimitation of the Continental Shelves between the Two Countries* yang ditandatangani oleh keduanya pada 27 Oktober 1969 di Kuala Lumpur.<sup>212</sup>

Perbatasan laut wilayah Indonesia dan Malaysia terletak di Selat Malaka.<sup>213</sup> Bagian-bagian yang sempit di selat tersebut dijadikan media implementasi bagi kedua negara untuk mengaplikasikan penentuan batas wilayah laut masing-masing negara sejauh 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal dan sesuai dengan UNCLOS 1982.<sup>214</sup>

<sup>210</sup> Sudjatmiko dan Rusdi Ridwan, “Batas-Batas Maritim antara RI dengan Negara Tetangga”, hal. 91

<sup>211</sup> *Ibid.*

<sup>212</sup> *Ibid.*

<sup>213</sup> *Ibid.*

<sup>214</sup> *Ibid.*

Sementara itu, perbatasan landas kontinen Indonesia dan Malaysia terletak di Selat Malaka, Laut Cina Selatan di sebelah timur Malaysia Barat, dan Laut Cina Selatan di bagian timur – lepas pantai Serawak.<sup>215</sup> Total titik-titik koordinat yang disepakati oleh kedua negara adalah 25 (dua puluh lima) titik. Koordinat-koordinat tersebut, antara lain 10 (sepuluh) titik di perbatasan landas kontinen di Selat Malaka, 10 (sepuluh) titik di wilayah Laut Cina Selatan bagian timur Malaysia Barat, dan 5 (lima) titik di Laut Cina Selatan sebelah timur lepas pantai Serawak.<sup>216</sup>

Hanya saja, kesepakatan tersebut dianggap merugikan pihak Indonesia karena Malaysia menetapkan Pulau Jara dan Pulau Perak sebagai titik pangkal untuk penarikan garis pangkalnya sehingga *median line* untuk batas landas kontinen kedua negara cenderung ke arah perairan Indonesia.<sup>217</sup>

#### **b. Perbatasan Maritim Indonesia – Singapura**

Sampai saat ini, perbatasan zona maritim antara Indonesia dan Singapura sudah disepakati melalui 2 (dua) buah perjanjian delimitasi.

Perjanjian yang pertama mengenai delimitasi laut wilayah kedua negara di Selat Singapura disetujui di Jakarta pada tanggal 25 Mei 1973.<sup>218</sup> Indonesia kemudian meratifikasi perjanjian tersebut melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1973<sup>219</sup>.

Indonesia dan Singapura kemudian menyepakati satu perjanjian delimitasi lagi pada tahun 2009. Dalam perjanjian ini, wilayah laut teritorial yang ditetapkan garis batasnya terletak di

<sup>215</sup> *Ibid.*

<sup>216</sup> *Agreement between the Government of Malaysia and the Government of Indonesia on the Delimitation of the Continental Shelves between the Two Countries*, Kuala Lumpur: 27 Oktober 1969, Pasal 1 ayat 1

<sup>217</sup> Sudjatmiko dan Rusdi Ridwan, “Batas-Batas Maritim antara RI dengan Negara Tetangga”, hal. 91

<sup>218</sup> *Ibid.*, hal. 96

<sup>219</sup> Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1973 diundangkan pada tanggal 8 Desember 1973 melalui Lembaran Negara Tahun 1973 Nomor 59 dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 3018.

bagian barat Selat Singapura. Setelah disepakati di Jakarta pada tanggal 10 Maret 2009, Indonesia kemudian meratifikasinya melalui Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2010<sup>220</sup>.

Penjabaran lebih lanjut mengenai perbatasan maritim antara Indonesia dan Singapura akan dibahas di subbab berikutnya.

### c. Perbatasan Maritim Indonesia – Australia

Perairan di antara Indonesia dan Australia merupakan daerah yang sangat luas, yakni terbentang lebih dari 2100 mil laut dari Selat Torres sampai perairan Pulau Christmas.<sup>221</sup> Wilayah perairan ini merupakan wilayah perbatasan terluas yang dimiliki oleh Australia.<sup>222</sup>

Selain mencakup wilayah yang luas, perjanjian perbatasan ini menarik karena dilaksanakan sebelum berlakunya UNCLOS 1982 (dengan menggunakan Konvensi Jenewa 1958) maupun sesudahnya.<sup>223</sup> Ditambah lagi, dengan merdekanya Timor Leste yang sebelumnya merupakan salah satu provinsi dari Indonesia, maka hal tersebut membuat *Timor Gap Treaty*<sup>224</sup> menjadi batal dan harus dirundingkan kembali secara trilateral.<sup>225</sup>

<sup>220</sup> Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2010 diundangkan pada tanggal 22 Juni 2010 melalui Lembaran Negara Tahun 2010 Nomor 81 dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 5138.

<sup>221</sup> Sudjatmiko dan Rusdi Ridwan, "Batas-Batas Maritim antara RI dengan Negara Tetangga", hal. 96

<sup>222</sup> Margaret Hanlon, "Australia – Indonesia Maritime Boundaries", hal. 2

<sup>223</sup> Sudjatmiko dan Rusdi Ridwan, "Batas-Batas Maritim antara RI dengan Negara Tetangga", hal. 96

<sup>224</sup> Timor Gap merupakan wilayah maritim yang terletak di antara Australia dan Timor Timur seluas kurang lebih 130 mil laut. Perjanjian yang memiliki nama resmi *Treaty between Australia and the Republic of Indonesia on the Zone of Cooperation in an Area between the Indonesian Province of East Timor and Northern Australia* ini ditandatangani oleh kedua negara, yang diwakili oleh Menteri Luar Negeri Australia – Gareth Evans dan Menteri Luar Negeri Indonesia – Ali Alatas, pada 11 Desember 1989.

Perjanjian ini pada intinya mengatur mengenai kerja sama eksplorasi sumber daya minyak di Laut Timor yang berada di antara wilayah Australia utara dan wilayah yang sekarang merupakan negara merdeka, yaitu Timor Leste (dulu Timor Timur). *Timor Gap Treaty* ini memungkinkan kedua negara, Indonesia dan Australia, untuk mengadakan kerja sama dalam mengeksplorasi sumber daya minyak yang berada di area tersebut tanpa mengesampingkan hak jangka panjang masing-masing untuk merundingkan perbatasan secara permanen di kemudian hari (Pasal 2 ayat 3 *Timor Gap Treaty*).

Selain itu, perjanjian ini juga membentuk *Zone of Cooperation* (ZoC) yang terdiri dari tiga area, yakni Area A, B, dan C. Area A berada di antara Area B dan C. Area C adalah wilayah yang

Secara garis besar, perjanjian perbatasan maritim antara Indonesia dan Australia dibagi menjadi 3 (tiga) bagian, yakni:<sup>226</sup>

- Perjanjian Garis Batas Landas Kontinen yang ditandatangani di Canberra pada 18 Mei 1971. Indonesia meratifikasi perjanjian ini melalui Keputusan Presiden Nomor 42 Tahun 1971. Perbatasan yang disepakati oleh perjanjian ini terdiri dari 16 titik koordinat, antara lain: Laut Arafura (titik A1 – A12), perairan selatan pantai selatan Papua (titik B1 – B2), dan perairan utara pantai utara Papua (titik C1 – C2).
- Perjanjian yang melanjutkan Perjanjian 1971. Perjanjian tersebut diadakan pada 9 Oktober 1972 dan diratifikasi oleh Indonesia melalui Keputusan Presiden Nomor 66 Tahun 1972 pada tanggal 4 Desember 1972. Perbatasan yang disepakati terdiri dari: perbatasan di selatan Kepulauan Tanimbar pada Laut Arafura (titik A13 – A16) dan selatan Pulau Roti dan Pulau Timor (titik A17 – A25).
- Perjanjian batas maritim tanggal 16 Maret 1997 yang meliputi ZEE dan batas landas kontinen Indonesia – Australia dari perairan selatan Jawa, termasuk perbatasan maritim di Pulau Ashmore dan Pulau Christmas.

### 2.3.2.3 Perbatasan Maritim Indonesia – Singapura di Selat Singapura

Singapura merupakan suatu negara kecil yang berada di wilayah barat pulau Sumatera. Negara ini berada di antara Malaysia

---

lebih dekat dengan Timor Timur, sedangkan Area B berada lebih dekat dengan wilayah Australia. Kontrol eksploitasi masing-masing negara berada di area yang berbeda. Area C berada di bawah kontrol Indonesia dan Area B dikontrol oleh Australia. Dalam hal ini, Area A dikontrol oleh Indonesia dan Australia secara bersama-sama melalui *Joint Authority* (Pasal 2 *Timor Gap Treaty*).

Akan tetapi, perjanjian ini tidak lagi berlaku sejak Timor Timur merdeka dan menjadi Timor Leste.

(<http://www.atns.net.au/agreement.asp?EntityID=710> diakses pada 25 April 2011 pukul 22:03 WIB)

<sup>225</sup> Sudjatmiko dan Ridwan Rusdi, “Batas-Batas Maritim antara RI dengan Negara Tetangga”, hal. 96

<sup>226</sup> *Ibid.*, hal. 96-97

dan Indonesia.<sup>227</sup> Singapura sendiri merupakan negara pantai yang memiliki garis pantai sepanjang 193 km.<sup>228</sup> Letak Singapura tersebut membuat negara yang memiliki total wilayah perairan seluas 10 km persegi<sup>229</sup> ini berurusan dengan kedua negara tetangganya perihal perbatasan laut.

Dalam hal ini, yang akan dibahas secara lebih spesifik adalah mengenai perbatasan wilayah maritim antara Singapura dan Indonesia yang terletak di Selat Singapura.

Perbatasan maritim Indonesia-Singapura terdiri dari tiga bagian, yakni bagian barat, bagian tengah, dan bagian timur.<sup>230</sup> Bagian barat membentang antara Pulau Nipa dan Pulau Tuas. Bagian tengah membentang antara Batam dan Singapura. Bagian timur terdiri dari dua bagian, yakni segmen pertama yang terletak di antara Batam dengan Bandara Changi dan segmen kedua yang terletak di antara Bintan dan *South Ledge* atau *Pedra Branca*.<sup>231</sup>

#### a. Ketentuan Delimitasi Zona Maritim Menurut Hukum Nasional Singapura

Menurut Robert Beckman, Direktur *Centre of International Law* di *National University of Singapore*, Singapura tidak mempunyai ketentuan hukum khusus yang berlaku secara nasional yang mengatur mengenai wilayah perbatasan maupun laut teritorial.<sup>232</sup> Satu-satunya hukum yang berlaku mengenai hal tersebut adalah UNCLOS 1982<sup>233</sup> dan perjanjian-perjanjian

<sup>227</sup> <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sn.html> "Singapore" (Diakses pada tanggal 27 Maret 2011, pukul 20:30 WIB)

<sup>228</sup> *Ibid.*

<sup>229</sup> *Ibid.*

<sup>230</sup> Putra, *Panduan Pelatihan Tata Kelola Sektor Keamanan untuk Organisasi Masyarakat Sipil...*, hal. 21

<sup>231</sup> *Ibid.*

<sup>232</sup> Robert Beckman, surat elektronik kepada Penulis, 25 Maret 2011

<sup>233</sup> Singapura meratifikasi UNCLOS 1982 pada 17 November 1994

bilateral yang dimilikinya bersama dengan Malaysia dan Indonesia.<sup>234</sup>

Sebagai negara yang meratifikasi UNCLOS 1982, maka segala peraturan mengenai wilayah laut Singapura tunduk kepada Konvensi tersebut. Mengenai laut teritorial, UNCLOS 1982 memberikan kewenangan kepada negara-negara pantai untuk melakukan klaim selebar maksimal 12 mil laut.<sup>235</sup> Dalam hal ini, Singapura hanya mengklaim wilayah laut teritorial selebar 3 mil laut.<sup>236</sup> Namun karena terdapat wilayah-wilayah yang berbatasan langsung dengan Indonesia dan Malaysia, maka lebar laut teritorial di wilayah-wilayah tertentu tersebut disesuaikan dengan perjanjian-perjanjian perbatasan yang dibuat bersama dengan kedua negara tetangganya itu.

Selain berdasarkan UNCLOS 1982, analisis mengenai delimitasi wilayah maritim Singapura juga akan didasarkan pada perjanjian-perjanjian bilateral maupun multilateral yang berlaku terhadap Singapura.

#### **b. Perjanjian antara Indonesia dan Singapura tentang Delimitasi Garis Batas Laut Teritorial Kedua Negara di Selat Singapura, 1973**

Wilayah pantai Singapura yang berbatasan langsung dengan pantai Indonesia terletak di Selat Singapura. Selat yang merupakan kelanjutan dari Selat Malaka ini memiliki lebar 16 kilometer atau sekitar 8,64 mil laut. Karena lebarnya yang kurang

<sup>234</sup> Perjanjian perbatasan antara Singapura dan Malaysia:

- *Agreement between the Government of Malaysia and the Government of the Republic of Singapore to delimit precisely the territorial waters boundary in accordance with the Straits Settlement and Johore Territorial Waters Agreement 1927*

Perjanjian perbatasan antara Singapura dan Indonesia:

- Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Singapura 1973
- Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura 2009

<sup>235</sup> Lihat Pasal 3 UNCLOS 1982

<sup>236</sup> <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sn.html> "Singapore" (Diakses pada tanggal 27 Maret 2011, pukul 20:30 WIB)

dari 24 mil laut<sup>237</sup>, maka Indonesia dan Singapura harus melakukan suatu kesepakatan mengenai pembagian laut teritorial masing-masing negara.

Perjanjian yang paling awal adalah perjanjian yang diselenggarakan 1973 yang berisi mengenai penetapan garis batas laut teritorial Singapura dan Indonesia di Selat Singapura. Perjanjian tersebut memiliki nama resmi *Treaty between the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore Relating to the Delimitation of the Territorial Seas of the Two Countries in the Strait of Singapore, 1973* (selanjutnya disebut Perjanjian 1973).

Indonesia memulai perundingan mengenai perbatasan laut teritorial dengan Singapura pada tahun 1971. Urgensi dari diselenggarakannya perjanjian ini adalah karena Selat Singapura merupakan kelanjutan dari Selat Malaka yang memiliki tingkat lalu lintas pelayaran internasional yang tinggi.<sup>238</sup> Namun pada saat itu Singapura tidak mau berunding. Akhirnya, dengan memanfaatkan pertemuan bilateral antar sesama negara ASEAN<sup>239</sup>, perundingan dengan Singapura pun dimulai.<sup>240</sup>

Perjanjian awal ini baru menyepakati batas di wilayah tengah karena pada saat itu wilayah tengah merupakan wilayah yang paling rawan pengamanannya.<sup>241</sup> Wilayah tengah mencakup perbatasan antara Pulau Batam dan Singapura.

---

<sup>237</sup> Pasal 3 UNCLOS 1982 mengatur bahwa negara pantai berhak untuk melakukan klaim atas laut teritorial sampai maksimal 12 mil laut. Dalam keadaan normal, Indonesia dan Singapura hanya dapat melakukan klaim maksimal tersebut jika lebar Selat Singapura minimal 24 mil.

<sup>238</sup> Charney dan Alexander, *International Maritime Boundaries Vol. 1*, hal. 1050

<sup>239</sup> Pada saat itu, ASEAN baru berusia 4 tahun karena baru berdiri pada tahun 1967 dan tinggal Presiden Soeharto dan Perdana Menteri Lee Kwan Yew sebagai kepala-kepala negara Indonesia dan Singapura yang belum melakukan pertemuan bilateral. Kesempatan tersebut akhirnya dimanfaatkan untuk memulai perundingan mengenai perbatasan laut wilayah.

<sup>240</sup> Pendapat Prof. Dr. Hasjim Djalal dalam Rapat Dengar Pendapat Umum Komisi I DPR RI, Jakarta: 20 Mei 2010

<sup>241</sup> *Ibid.*

Indonesia dan Singapura bersepakat untuk menggunakan garis median termodifikasi dalam perjanjian ini.<sup>242</sup>

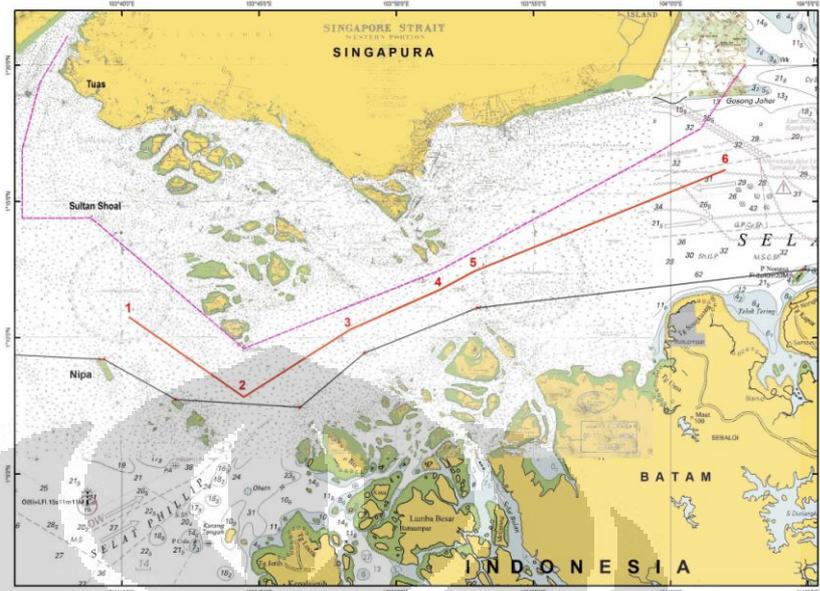
Perjanjian ini menetapkan garis batas yang terdiri dari 6 (enam) titik koordinat yang akan menjadi garis batas laut teritorial Indonesia dan Singapura di Selat Singapura. Keenam titik koordinat tersebut, antara lain:

Titik-Titik	Lintang Utara	Bujur Timur
1	1° 10' 46".0	103° 40' 14".6
2	1° 07' 49".3	103° 44' 26".5
3	1° 10' 17".2	103° 48' 18".0
4	1° 11' 45".5	103° 51' 35".4
5	1° 12' 26".1	103° 52' 50".7
6	1° 16' 10".2	104° 02' 00".0

Tabel 2.2: Titik-Titik Koordinat Hasil Perjanjian 1973

<sup>242</sup> Charney dan Alexander, *International Maritime Boundaries Vol. 1*, hal. 1050

Berikut adalah letak titik-titik tersebut di dalam peta:



Gambar 2.11: Peta Perbatasan Indonesia – Singapura di Singapura berdasarkan Perjanjian 1973

Akan tetapi, titik-titik koordinat yang ditetapkan dalam Perjanjian 1973 tersebut ditentukan dengan menggunakan datum geodetik yang berbeda dengan yang datum yang digunakan saat ini. Hal tersebut mengakibatkan keenam titik tersebut tidak dapat ditemukan jika dicari menggunakan *Global Positioning System* (GPS) dengan datum *World Geodetic System* 1984 (WGS84) yang sekarang digunakan oleh Indonesia. Oleh karena itu, keenam titik tersebut perlu dipadankan dengan datum WGS84 agar bisa dilacak.

Hasil pepadanan titik-titik tersebut adalah sebagai berikut:

Koordinat Perjanjian 1973	Titik	Koordinat WGS84
1° 10' 46.0" N 103° 40' 14.6" E	1	1° 10' 46.527" N 103° 40' 14.791" E
1° 07' 49.3" N 103° 44' 26.5" E	2	1° 07' 49.222" N 103° 44' 26.544" E
1° 10' 17.2" N 103° 48' 18.0" E	3	1° 10' 17.020" N 103° 48' 17.205" E
1° 11' 45.5" N 103° 51' 35.4" E	4	1° 11' 45.537" N 103° 51' 34.997" E

1° 12' 26.1" N 103° 52' 50.7" E	5	1° 12' 26.339" N 103° 52' 50.313" E
1° 16' 10.2" N 104° 02' 00.0" E	6	1° 16' 10.111" N 104° 02' 00.471" E

Tabel 2.3: Hasil Pemadanan Titik-Titik Koordinat dalam Perjanjian 1973 ke dalam Datum WGS84

Setelah titik-titik tersebut dipadankan dengan WGS84, barulah kemudian posisi faktualnya di laut bisa dilacak dan ditemukan dan letak garis yang sudah ditetapkan dalam Perjanjian 1973 tetap relevan saat ini.

Dilihat dari pertimbangan ekonomi dan lingkungan, perjanjian delimitasi laut teritorial ini penting bagi kedua negara. Hal tersebut berhubungan dengan keberadaan Selat Singapura sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Karena Selat Singapura merupakan salah satu selat dengan lalu lintas pelayaran tersibuk di dunia, perlindungan terhadap kondisi lingkungannya pun menjadi penting pula.

Dalam perjanjian yang diratifikasi oleh Singapura pada 29 Agustus 1974 dan Indonesia pada 3 Desember 1973 ini, kedua negara membagi laut teritorial mereka di zona yang bersangkutan selebar kurang lebih 4,32 mil laut untuk masing-masing laut teritorial.<sup>243</sup>

Kedua negara sama-sama merupakan negara pantai sehingga perbatasan keduanya pun berupa perbatasan laut. Wilayah perbatasan tersebut perlu untuk diatur dengan tujuan untuk:<sup>244</sup>

1. Menjamin keutuhan wilayah negara, kedaulatan negara, dan ketertiban di kawasan perbatasan demi kepentingan kesejahteraan segenap bangsa;
2. Menegakkan kedaulatan dan hak-hak berdaulat; dan

<sup>243</sup> Lebar keseluruhan Selat Singapura adalah 8,64 mil laut yang dibagi dua melalui perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura

<sup>244</sup> Indonesia, *Undang-Undang tentang Wilayah Negara*, Pasal 3

3. Mengatur pengelolaan dan pemanfaatan wilayah negara dan kawasan perbatasan, termasuk pengawasan batas-batasnya.

Menurut Etty R. Agoes, jika dilihat dari aspek keamanan (*security*), garis batas laut wilayah antara Indonesia dan Singapura tersebut dapat dikatakan memperteguh kedaulatan Indonesia. Batas kedaulatan Indonesia dan Singapura menjadi jelas. Dari segi kemakmuran (*prosperity*), seperti yang telah diketahui, Selat Singapura bersama-sama dengan Selat Malaka ini merupakan *check points* karena di sanalah tempat banyaknya pelayaran-pelayaran internasional lewat. Hal tersebut membuat tingkat ekonominya menjadi sangat tinggi.<sup>245</sup>

**c. Perjanjian antara Indonesia dan Singapura tentang Delimitasi Garis Batas Laut Teritorial Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009**

Setelah menyepakati Perjanjian 1973, Indonesia dan Singapura kembali menetapkan garis batas laut teritorial kedua negara melalui perjanjian penetapan perbatasan yang ditandatangani oleh para pihak di Jakarta, pada tanggal 10 Maret 2009. Perjanjian yang ditandatangani oleh Menteri Luar Negeri kedua negara ini menetapkan garis batas laut teritorial Indonesia dan Singapura di wilayah barat Selat Singapura.

---

<sup>245</sup> Pendapat ini disampaikan oleh Prof. Dr. Etty R. Agoes dalam Rapat Dengar Pendapat Umum Komisi I DPR RI yang membahas mengenai masukan dalam rangka pembahasan RUU tentang Pengesahan Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009; Jakarta: 20 Mei 2010



Gambar 2.12: Kawasan Delimitasi Batas Laut Teritorial Indonesia – Singapura di Segmen Barat Selat Singapura

Awal mula proses perundingan perjanjian yang kedua ini sesungguhnya sudah diharapkan untuk dimulai sejak disepakatinya Perjanjian 1973. Saat itu, Indonesia dan Singapura kerap sibuk untuk mengadakan perundingan. Pada awalnya Singapura mengulur-ulur waktu. Pihak Singapura berpendapat bahwa hal tersebut tidak ada gunanya.<sup>246</sup>

Setelah lama bersikeras dengan argumen masing-masing, akhirnya Singapura mau untuk berunding. Alasannya adalah karena penegakan hukum.<sup>247</sup> Ketika itu, banyak kapal yang masuk ke Singapura sering berhenti di luar dan seringkali masuk ke dalam wilayah dekat Indonesia, di sekitar Karimun. Kapal-kapal tersebut parkir, menunggu masuk, dan membuang limbah di sana dengan alasan bahwa wilayah tersebut adalah perairan internasional.<sup>248</sup>

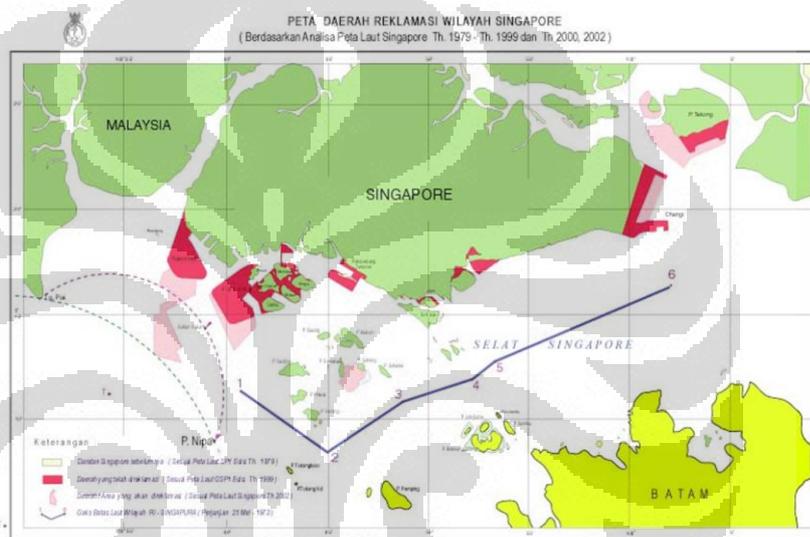
<sup>246</sup> Prof. Dr. Hasjim Djalal, Rapat Dengar Pendapat Umum Komisi I DPR RI yang membahas mengenai masukan dalam rangka pembahasan RUU tentang Pengesahan Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009; Jakarta: 20 Mei 2010

<sup>247</sup> *Ibid.*

<sup>248</sup> *Ibid.*

Berdasarkan kejadian-kejadian tersebut, akhirnya Indonesia dan Singapura sepakat untuk melakukan perundingan.<sup>249</sup>

Singapura mengajukan beberapa proposal mengenai dasar delimitasi wilayah laut teritorial yang akan dirundingkan. Proposal-proposal yang diajukan oleh Singapura tersebut semuanya meletakkan titik pangkal (*basepoint*) di wilayah pantai hasil reklamasi yang telah mereka lakukan. Reklamasi tersebut mengakibatkan garis pantai Singapura menjadi lebih maju dari sebelumnya.



Gambar 2.13: Peta Daerah Reklamasi Wilayah Singapura

Indonesia dengan tegas menolak penggunaan garis pantai hasil reklamasi Singapura sebagai garis pangkal dan sepakat untuk menggunakan rujukan awal Pasal 15 UNCLOS 1982 sebagai dasar delimitasi dan peta hasil Perjanjian 1973 sebagai *original coastline*.<sup>250</sup>

Walaupun Indonesia sudah menolak penggunaan titik dari garis pantai hasil reklamasi Singapura sebagai acuan delimitasi,

<sup>249</sup> *Ibid.*

<sup>250</sup> Hasil wawancara dengan Kolonel Rusdi Ridwan pada tanggal 4 Mei 2011. Kolonel Rusdi Ridwan merupakan salah satu anggota delegasi Indonesia dalam perundingan Perjanjian Penetapan Garis Batas Laut Teritorial antara Indonesia dan Singapura di Bagian Barat Selat Singapura, 2009.

dalam usulan-usulannya Singapura tetap berusaha untuk menggunakan titik tersebut. Hal itu tercermin dari proposal pertama yang diajukan oleh Singapura yang mendasarkan delimitasi melalui teori *median line* antara *baseline* Indonesia dengan *baseline* Singapura<sup>251</sup>. Namun proposal yang pertama ini ditolak oleh Indonesia karena *baseline* yang dimaksud oleh Singapura adalah *baseline* hasil reklamasi pantainya. Sementara dalam hal ini Indonesia tidak mengakui reklamasi pantai yang dilakukan oleh Singapura tersebut.<sup>252</sup>

Singapura lalu mengajukan proposal berikutnya, yakni dengan menggunakan prinsip *Thalweg* sebagai dasar delimitasi. *Thalweg* adalah sebuah prinsip yang banyak dipraktikkan di Eropa untuk menentukan batas sungai dengan mengikuti alur terdalam sungai tersebut. Prinsip ini banyak diaplikasikan di selat-selat sempit, seperti selat di antara Singapura dan Malaysia.<sup>253</sup>

Indonesia juga menolak usulan pemakaian prinsip *Thalweg* ini karena wilayah terdalam dari Selat Singapura lebih banyak berada di Indonesia sehingga laut teritorial Indonesia nantinya akan terdesak ke dalam dan menjadi lebih sempit.<sup>254</sup>

Usulan lain yang diajukan oleh Singapura adalah menarik garis lanjutan (*continuous line*) dari perjanjian terdahulu ke titik

---

<sup>251</sup> Dalam Perjanjian 2009, *baseline* atau garis pangkal yang diklaim oleh Singapura merupakan *port limit* atau garis batas terluar dari pelabuhan Singapura. Hal tersebut dimungkinkan mengingat bahwa berdasarkan Pasal 11 UNCLOS 1982, bagian terluar dari pelabuhan permanen suatu negara yang merupakan bagian yang terintegrasi dengan sistem kepelabuhanan dianggap sebagai bagian dari pantai (*coast*). Ketentuan ini berguna dalam rangka menetapkan wilayah laut teritorial.

Garis pangkal yang sama juga digunakan oleh Singapura dalam Perjanjian 1973. Hanya saja, karena pada saat itu belum terdapat UNCLOS 1982, maka yang menjadi dasar hukum klaim *baseline* di *port limit* oleh Singapura adalah Pasal 8 *Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, 1958. Pasal tersebut menyatakan bahwa, “*For the purpose of delimiting the territorial sea, the outermost permanent harbor works which form an integral part of the harbor system shall be regarded as forming part of the coast.*”

Oleh karena itu, dalam hal ini, penggunaan *port limit line* oleh Singapura merupakan suatu hal yang lazim dalam praktik hukum internasional, khususnya dalam hal delimitasi laut teritorial.

<sup>252</sup> Hasil wawancara Penulis dengan Kolonel Rusdi Ridwan pada tanggal 4 Mei 2011.

<sup>253</sup> *Ibid.*

<sup>254</sup> *Ibid.*

*trijunction* antara Indonesia-Singapura-Malaysia. Selain itu, terdapat pula usulan dari Singapura untuk menetapkan delimitasi dengan menarik *median line* dari *traffic separation scheme* di Selat Singapura. Kedua usulan ini pun ditolak oleh Indonesia karena hanya akan mengakibatkan wilayah laut teritorial Indonesia menjadi lebih sempit.<sup>255</sup>

Dalam perundingan ini, sesungguhnya Singapura dapat menggunakan ketentuan dalam Pasal 11 UNCLOS 1982<sup>256</sup> untuk melegitimasi *permanent harbor installation* di wilayah hasil reklamasi sebagai titik pangkal. Akan tetapi, Singapura memutuskan untuk tidak melakukan hal tersebut karena akan melemahkan posisi tawar mereka, mengingat dasar tersebut dapat dipatahkan dengan menggunakan Pasal 121 UNCLOS 1982 tentang rezim pulau.<sup>257</sup>

Selama perundingan berlangsung, Indonesia tetap bertahan dengan menggunakan ketentuan dalam Pasal 15 UNCLOS 1982 sebagai dasar delimitasi. Sedangkan dalam hal ini, Singapura terus berupaya mengusulkan metode-metode delimitasi yang diukur dari garis pantai hasil reklamasi.

Singapura beberapa kali pernah menyatakan bahwa ia merupakan negara yang secara geografis dirugikan (*geographically disadvantaged*). Wilayah daratannya tidak luas, hanya 687 kilometer persegi. Begitu juga dengan wilayah perairannya yang hanya seluas 10 kilometer persegi. Belum lagi posisinya yang bertetangga dekat dengan Malaysia dan Indonesia sehingga Singapura tidak dapat melakukan klaim wilayah laut selain laut teritorial. Padahal sesungguhnya Singapura punya hak untuk melakukan klaim tersebut.

---

<sup>255</sup> *Ibid.*

<sup>256</sup> UNCLOS 1982 Article 11, "For the purpose of delimiting the territorial sea, the outermost permanent harbor works which form an integral part of the harbor system are regarded as forming part of the coast. Off-shore installations and artificial islands shall not be considered as permanent harbor works."

<sup>257</sup> Hasil wawancara dengan Kolonel Rusdi Ridwan tanggal 4 Mei 2011.

Bicara mengenai pernyataan *geographically disadvantaged* oleh Singapura tersebut, selama proses perundingan Perjanjian 2009 Singapura memang tidak pernah menyatakannya secara langsung. Akan tetapi, dari usulan-usulan yang diajukan oleh Singapura selama perundingan yang mendasarkan delimitasi dari garis pantai hasil reklamasi, terdapat indikasi bahwa Singapura tetap berusaha untuk mengubah keadaan tidak menguntungkan tersebut. Karena dengan mendasarkan delimitasi pada garis pantai hasil reklamasi, garis batas laut teritorial yang akan terbentuk nantinya menjadi lebih menjorok ke wilayah laut Indonesia sehingga Singapura memiliki wilayah yang lebih luas.

Namun karena Indonesia tetap bertahan pada pendiriannya untuk tidak mengakui wilayah pantai hasil reklamasi Singapura, maka usulan-usulan tersebut tidak dapat disetujui. Lagipula, sejak awal garis pantai yang digunakan sebagai dasar untuk menarik garis batas teritorial adalah *original coastline* di dalam Perjanjian 1973 sehingga yang diakui adalah *basepoint* di Sultan Shoal.

Perundingan tersebut kemudian berlangsung sejak tahun 2005, sebanyak 8 (delapan) putaran.<sup>258</sup> Perjanjian yang disepakati di Jakarta ini meletakkan titik pangkal pengukuran laut teritorial Indonesia di Pulau Nipa.<sup>259</sup>

Garis batas laut teritorial yang ditetapkan dalam Perjanjian 2009 ini berada 18 mil laut di sebelah barat titik  $1^{\circ} 10' 46''$ .0 LU;  $103^{\circ} 40' 14''$ .6 BT yang ditetapkan dalam Perjanjian 1973.

Dalam Perjanjian 2009, Indonesia dan Singapura menyepakati sebuah garis batas sambungan dari garis batas yang

---

<sup>258</sup> Transkripsi Konferensi Pers oleh Menteri Luar Negeri Republik Singapura, George Yeo, dan Menteri Luar Negeri Republik Indonesia, Hassan Wirajuda, di Gedung Pancasila, Kementerian Luar Negeri, 10 Maret 2009

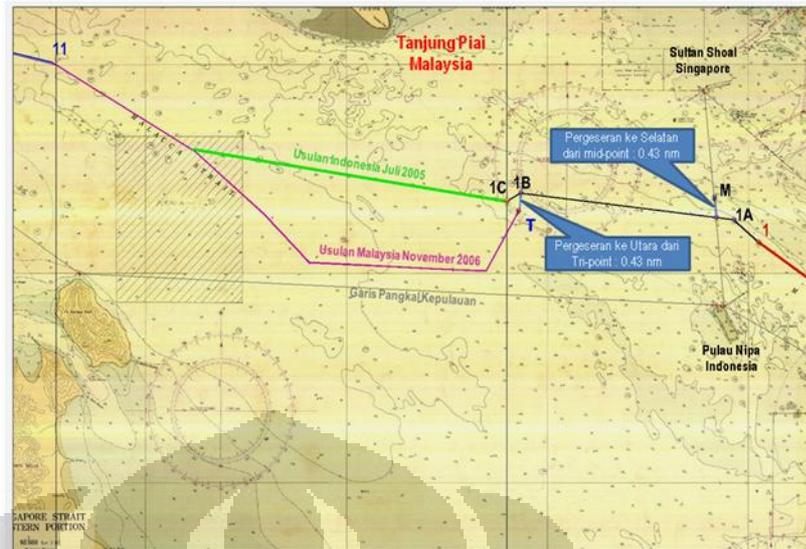
<sup>259</sup> Risalah Rapat Dengar Pendapat Umum Komisi I DPR RI yang membahas mengenai masukan dalam rangka pembahasan RUU tentang Pengesahan Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009; Jakarta: 20 Mei 2010

telah disetujui dalam Perjanjian 1973. Garis batas sambungan tersebut terdiri dari 4 (empat) titik koordinat, yakni:

Titik	Koordinat
1	1° 10' 46".0 LU; 103° 40' 14".6 BT
1A	1° 11' 17".4 LU; 103° 39' 38".5 BT
1B	1° 11' 55".5 LU; 103° 34' 20".4 BT
1C	1° 11' 43".8 LU; 103° 34' 00".0 BT

Tabel 2.5: Titik-Titik Koordinat Hasil Perjanjian 2009

Jika melihat pada peta yang dihasilkan oleh Perjanjian 2009, dapat diketahui bahwa garis batas yang disepakati dalam Perjanjian 2009 ini pun bukan merupakan *median line* murni, melainkan garis median yang sedikit dimodifikasi (*modified median line*). Titik 1A terletak 0,43 mil laut di sebelah selatan titik tengah antara Indonesia dan Singapura, sementara titik 1B bergeser sedikit ke utara sejauh 0,43 mil laut dari titik *trijunction* antara Indonesia, Singapura, dan Malaysia. Pergeseran ini dibutuhkan untuk mengakomodasi kepentingan kedua negara dalam perundingan agar Indonesia dan Singapura mendapatkan wilayah laut teritorial yang sama luasnya.



Gambar 2.14: Ilustrasi Pergeseran Titik 1A dan 1B dalam Perjanjian 2009 dari *Trijunction Point* dan *Mid-Point*

#### d. Perjanjian-Perjanjian Lanjutan

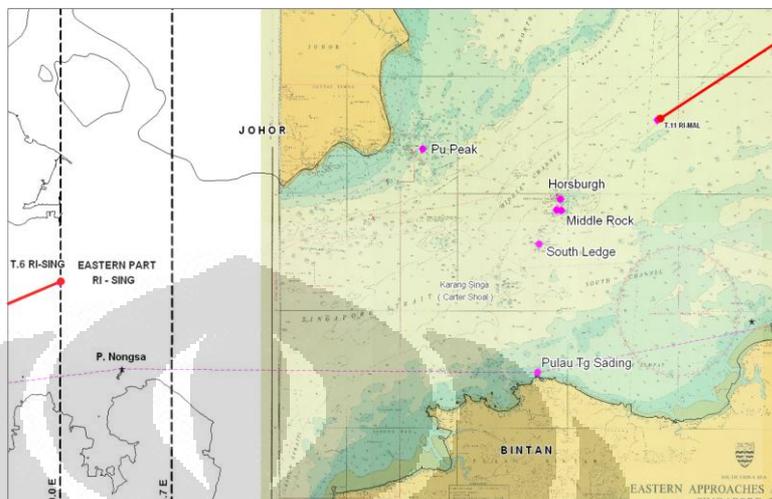
Setelah menyepakati dua buah perjanjian perbatasan di Selat Singapura, proses penetapan wilayah maritim Indonesia dan Singapura belum berakhir. Dalam hal ini, masih terdapat dua buah segmen lagi yang garis batasnya belum disepakati, yakni Segmen Timur 1 dan Segmen Timur 2. Segmen timur 1 mencakup wilayah Pulau Batam – Changi dan segmen timur 2 mencakup wilayah Pulau Bintan – *South Ledge/Middle Rock/Pedra Branca*.<sup>260</sup>

Menurut Kolonel Trismadi dari Dinas Hidrografi dan Oseanografi, sebenarnya kurang tepat apabila dikatakan bahwa Segmen Timur 1 terletak di wilayah antara Pulau Batam dan Changi karena sesungguhnya bukan Pulau Batam-lah yang menjadi titik terluar (*outermost point*) dari Indonesia di segmen tersebut, melainkan sebuah pulau kecil di atasnya, yakni Pulau Nongsa.<sup>261</sup> Walaupun sesungguhnya Pulau Nongsa merupakan bagian dari

<sup>260</sup> Indonesia, *Penjelasan Undang-Undang No. 4 Tahun 2011*

<sup>261</sup> Hasil wawancara penulis dengan Kolonel Trismadi dari Dinas Hidrografi dan Oseanografi yang dilaksanakan pada hari Selasa, tanggal 14 Juni 2011. Kolonel Trismadi merupakan salah satu anggota delegasi Indonesia pada Perjanjian Penetapan Garis Batas Laut Teritorial antara Indonesia dan Singapura di Bagian Barat Selat Singapura, 2009.

Kota Batam, akan tetapi lebih tepat bila Pulau Nongsa-lah yang digunakan sebagai *basepoint* karena secara geografis pulau tersebut memang berada lebih di luar daripada Pulau Batam.



Gambar 2.15: Wilayah Perbatasan Indonesia – Singapura di Selat Singapura Bagian Timur yang Belum Disepakati

Garis batas laut teritorial di Segmen Timur 1 dan Segmen Timur 2 ini nantinya akan menjadi dua garis yang terpisah. Garis di Segmen Timur 1 memang akan ditarik sebagai terusan titik 6 Perjanjian 1973, yakni titik koordinat  $1^{\circ} 16' 10'' .2$  LU;  $104^{\circ} 02' 00'' .0$  BT sejauh 28,8 mil laut ke arah timur. Akan tetapi, garis di Segmen Timur 2 akan ditarik dari *Pedra Branca* sebagai wilayah kedaulatan Singapura<sup>262</sup> hingga ke titik berawalanya perbatasan Indonesia – Malaysia di sebelah timur. Hal tersebut disebabkan karena di antara kedua segmen tersebut terdapat satu bagian yang merupakan perbatasan murni antara Indonesia dan Malaysia, yakni di antara Pulau Bintan dan Johor (lihat Gambar 2.13).

Perundingan di Segmen Timur 2 sesungguhnya dapat dilakukan secara bilateral antara Indonesia dan Singapura. Akan

<sup>262</sup> Singapura dan Malaysia terlibat dalam sebuah sengketa klaim atas tiga wilayah di Selat Singapura, yakni *Pedra Branca*, *Middle Rock*, dan *South Ledge*. Sengketa tersebut diselesaikan di *International Court of Justice* (ICJ) yang kemudian mengeluarkan putusan pada Mei 2008. Putusan ICJ tersebut menyatakan bahwa *Pedra Branca* berada di bawah kedaulatan Singapura, *Middle Rock* berada di bawah kedaulatan Malaysia, dan kedaulatan atas *South Ledge* diberikan kepada negara mana yang laut teritorialnya melingkupi batu karang tersebut.

tetapi, dengan adanya *Middle Rock* yang merupakan karang milik Malaysia, maka perundingan tersebut menjadi perundingan trilateral, antara Indonesia, Singapura, dan Malaysia karena garis batas laut teritorial yang nantinya akan ditarik di wilayah tersebut akan melewati *Middle Rock*.<sup>263</sup>

Pada Segmen Timur 1, proses perundingan garis batas laut teritorialnya baru saja dimulai beberapa waktu yang lalu, tepatnya pada tanggal 13 Juni 2011 di Singapura.<sup>264</sup> Satu hal yang perlu diperhatikan bahwa di Segmen Timur 1, tepatnya di Changi, terdapat jalur penerbangan sipil karena Changi merupakan wilayah bandara udara internasional Singapura.

Selama ini, pesawat-pesawat udara yang akan lepas landas, mendarat, ataupun melakukan manuver-manuver di wilayah Changi biasanya melintasi sebagian wilayah udara Indonesia (Jakarta *Flight Information Region*). Hal tersebut disebabkan oleh wilayah Singapura yang tidak cukup luas bagi pesawat-pesawat tersebut untuk bermanuver. Sebagai negara yang memiliki kepentingan terhadap penerbangan di wilayah Changi, tidak menutup kemungkinan bahwa Singapura akan meminta pembedaan garis batas wilayah antara laut teritorial dan wilayah udara. Dalam rangka menghadapi kemungkinan tersebut, akan lebih baik bila Indonesia sudah menyiapkan diri.

---

<sup>263</sup> Hasil wawancara penulis dengan Kolonel Trismadi dari Dinas Hidrografi dan Oseanografi yang dilaksanakan pada hari Selasa, tanggal 14 Juni 2011. Kolonel Trismadi merupakan salah satu anggota delegasi Indonesia pada Perjanjian Penetapan Garis Batas Laut Teritorial antara Indonesia dan Singapura di Bagian Barat Selat Singapura, 2009.

<sup>264</sup> *Ibid.*

## **BAB 3**

# **PENGELOLAAN WILAYAH PERBATASAN INDONESIA DAN SINGAPURA**

### **3.1 Joint Statement Indonesia – Singapura – Malaysia**

Dalam hal ini, Indonesia, Singapura, dan Malaysia merupakan ketiga negara yang sama-sama memiliki kepentingan di dalam pengelolaan wilayah perbatasan laut di sekitar Selat Malaka dan Selat Singapura. Kedua selat tersebut merupakan suatu kesatuan selat yang digunakan sebagai salah satu jalur pelayaran internasional. Indonesia, Singapura, dan Malaysia merupakan tiga negara yang membatasi Selat Malaka dan Selat Singapura (*littoral States*) sehingga dalam permasalahan ini kepentingan ketiganya diperhitungkan.

Melalui tiga buah *joint statement* atau pernyataan bersama yang akan dijelaskan di bawah ini, ketiga negara bersepakat mengenai aspek-aspek teknis yang diperlukan dalam mengelola Selat Malaka dan Selat Singapura. Aspek-aspek teknis tersebut penting kedudukannya dalam pengelolaan Selat Malaka dan Selat Singapura, terutama Selat Singapura, mengingat selat-selat tersebut merupakan selat yang digunakan dalam pelayaran internasional.

#### **3.1.1 Joint Statement 16 November 1971**

Sebelum pernyataan bersama ini dirumuskan, muncul suatu usulan untuk menginternasionalisasi Selat Malaka dan Selat Singapura. Usulan tersebut diajukan oleh negara-negara maritim maju dan negara-negara industri yang merupakan pengguna dari kedua selat tersebut.<sup>265</sup>

Indonesia bersama-sama dengan Malaysia menolak usulan tersebut. Indonesia dalam Sidang Subkomite IMCO (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*) mengenai Keselamatan Pelayaran di London pada tanggal 5-9 Juli 1971 menyatakan dengan tegas bahwa Selat Malaka adalah laut wilayah negara-negara tepinya.<sup>266</sup>

---

<sup>265</sup> Duriyat Rasjad, "Traffic Separation Scheme di Selat Malaka-Singapura", skripsi untuk program sarjana di Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 1983, hal. 27

<sup>266</sup> *Ibid.*, hal. 28

Ternyata Singapura sebagai salah satu negara tepi di kedua selat tersebut menolak usulan non-internasionalisasi yang diajukan oleh Indonesia dan Malaysia. Bagi Singapura, non-internasionalisasi berarti jumlah kapal-kapal yang akan melalui kedua selat tersebut akan berkurang. Hal itu mengakibatkan lesunya industri perbaikan kapal Singapura yang merupakan salah satu industri terbesar di Asia Tenggara.<sup>267</sup>

Lagipula, dengan keadaannya sebagai negara pulau, Singapura tidak memiliki sumber daya natural yang dapat diandalkan. Tumpuan Singapura saat itu adalah industri perkapalannya dan pelabuhan transit yang sedang dikembangkan. Singapura beranggapan bahwa non-internasionalisasi berarti mundurnya perekonomian dan industri yang akan berakibat lebih jauh lagi. Atas dasar hal tersebut, Singapura kemudian menolak usulan dari Indonesia dan Malaysia.<sup>268</sup>

Berbagai usaha untuk menyatukan pendapat dua kubu tersebut terus dilaksanakan. Ketiga pemerintah mengadakan pembicaraan-pembicaraan guna mengambil tindakan-tindakan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran di kedua selat tersebut.<sup>269</sup> Akhirnya, setelah diadakan pertemuan pada bulan Oktober dan November 1971, ketiga negara berhasil merumuskan suatu Pernyataan Bersama atau *Joint Statement* yang terdiri dari 6 (enam) pasal.

Dalam *Joint Statement* yang pertama ini, Indonesia, Malaysia, dan Singapura secara bersama-sama sepakat dalam hal:

- a. *The three governments agreed that the safety of navigation in the straits of Malacca and Singapore is the responsibility of the coastal States concerned;*
- b. *The three governments agreed on the need for tripartite cooperation on the safety of navigation in the two straits;*
- c. *The three governments agreed that a body for cooperation to coordinate efforts for the safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore be established as soon as possible and that such body should be composed of only the three coastal States concerned;*

---

<sup>267</sup> *Ibid.*

<sup>268</sup> *Ibid.*, hal. 28-29

<sup>269</sup> *Ibid.*

- d. *The three governments also agreed that the problem of the safety of navigation and the question of internationalization of the straits are two separate issues;*
- e. *The governments of the Republic of Indonesia and of Malaysia agreed that the Straits of Malacca and Singapore are not international straits while fully recognizing their use for international shipping in accordance with the principle of innocent passage. The government of Singapore takes note of the position of the government of the Republic of Indonesia and of Malaysia on this point;*
- f. *On the basis of this understanding, the three governments approved the continuation of the hydrographic survey.*

### **3.1.2 Joint Statement 19 Februari 1975**

Suatu kemajuan bahwa ketiga negara yang tadinya berbeda pendapat kemudian berhasil menyamakan persepsi dan merumuskan suatu Pernyataan Bersama yang dikeluarkan pada November 1971. Akan tetapi, ternyata permasalahan non-internasionalisasi belum terpecahkan.

Setelah Pernyataan Bersama yang pertama diumumkan, Indonesia, Singapura, dan Malaysia mengadakan survei hidrografi sebanyak 4 (empat) kali dengan dibantu oleh Jepang. Survei tersebut menghasilkan keterangan yang cukup lengkap dan penting mengenai keadaan fisik dan lingkungan laut di Selat Singapura dan Selat Malaka yang berguna bagi proses penentuan kebijakan selanjutnya, terutama kebijakan tentang keselamatan pelayaran.<sup>270</sup>

Selain itu, diadakan pula pertemuan konsultasi antara ketiga negara pantai untuk mencari jalan keluar dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayaran. Pertemuan yang pertama ini menjadi dasar diadakannya pertemuan kedua yang diselenggarakan di Kuala Lumpur, 25-26 Juni 1973 sebelum akhirnya ketiga negara pantai tersebut kembali mengeluarkan Pernyataan Bersama yang kedua pada 19 Februari 1975.<sup>271</sup>

Pernyataan bersama ketiga negara kali ini merupakan pernyataan para Menteri Luar Negeri dari Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebagai dasar penerapan *Traffic Separation Scheme* (TSS) di Selat Malaka dan Selat Singapura.

---

<sup>270</sup> *Ibid.*, hal. 32

<sup>271</sup> *Ibid.*, hal. 33

Pernyataan bersama tersebut berisi sebagai berikut:

- a. *In order to protect the Coastal States from damages resulting from oil pollution, all three delegations were agreed on the need to maximize the safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore;*
- b. *A Traffic Separation Scheme (TSS) should be established and immediate steps should be taken in this direction;*
- c. *Due to shallowness and narrowness of the straits, the density of traffic, the limited manouvability of the VLCC's passing through the straits should be limited, on conditions which would be discussed further by experts;*
- d. *A group of experts should be appointed to study the extent of the limitations and other related measures to enhance the safety of navigation;*
- e. *Enhanced navigation aids and the possibility of improving navigation in the straits should be further studied;*
- f. *A group of experts should be appointed from the three countries to work out measures to achieve close consultation, coordination, and cooperation on anti pollution policy and measures;*
- g. *There should be consultation and cooperation with regard to compensation for damage cause by oil pollution;*
- h. *The question of improving the various present schemes for compensation for damages arising out of oil pollution should be studied and steps should be taken to assure proper restitution;*
- i. *A body to be named "Council for the Safety of Navigation and the Control of Marine Pollution in the Straits of Malacca and Singapore" should be established at Ministerial level. There should be a committee, consisting of Senior Officials, to assist the Ministers in the discharge of their function;*
- j. *The Council of Ministers will meet once a year and the Senior Officials Committee will meet half yearly or at a higher frequency or meetings if necessary. The Council should establish the necessary Experts Groups to implement the various measure that have been agreed upon by the three governments.*

### 3.1.3 *Joint Statement 24 Februari 1977*

Dalam pernyataan bersama ini, terdapat lebih banyak poin yang disepakati oleh ketiga negara. Poin-poin tersebut, antara lain:

- a. *Vessels maintain a single under keel clearance (UKC) of at least 3,5 meters at all times during the entire passage through the straits of Malacca and Singapore and that they also take all necessary safety precautions especially when navigating through critical areas;*
- b. *The delineation of the traffic separation scheme (TSS) in three specified critical areas of the straits of Malacca and Singapore, namely in the One Fathom Bank area, the main strait and Phillip Channel, and off Horsburgh Lighthouse;*
- c. *Deep draught vessels, namely vessels having draughts of 15 metres and above, are required to pass through the designated deep water route (DWR) in the strait of Singapore up to Buffalo Rock and are recommended to navigate in the specified route from Buffalo Rock up to Batu Barhanti area. Other vessels are recommended not to enter the DWR except in an emergency;*
- d. *Navigational aids and facilities be improved for the effective and efficient implementation of the TSS;*
- e. *The existing voluntary reporting procedure and mechanism for large vessels be maintained;*
- f. *The principle of voluntary pilotage through the critical areas in the strait of Singapore be applied;*
- g. *VLCCs and deep draught vessels are advised to navigate at a speed of not more than 12 knots during their passage through critical areas, and that no overtaking be allowed in the DWR;*
- h. *Charts and current and tidal data be improved;*
- i. *Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 be applied as far as practicable within the TSS;*
- j. *The implementation of the TSS should not pose a financial burden on the coastal states and the necessary funds be obtained from the users;*
- k. *A joint policy to deal with marine pollution be formulated;*

1. *All tankers and large vessels navigating through the straits of Malacca and Singapore be adequately covered by insurance and compensation schemes.*

Sejak tahun 1977, usaha ketiga negara pantai dalam mempromosikan keamanan navigasi dan perlindungan terhadap lingkungan laut di Selat Malaka dan Singapura semakin terkonsentrasi dengan diadakannya *Tripartite Technical Experts Group (TTEG)*<sup>272, 273</sup>.

### 3.2 Malacca Straits Council

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan jalur perairan yang penting yang menghubungkan antara Laut Cina Selatan dan Samudera Hindia.<sup>274</sup> Bagian timur dari selat-selat ini merupakan jalur berbahaya yang terdiri dari karang-karang sehingga membahayakan kapal-kapal yang berlalu lalang melewatinya. Pada tahun 1960-an, jumlah kapal yang melewati selat-selat ini meningkat sehingga pengelolaan navigasinya pun harus ditingkatkan.<sup>275</sup> Berdasarkan alasan tersebutlah *Malacca Straits Council* akhirnya dibentuk.

*Malacca Straits Council (MSC)* merupakan salah satu bentuk kerja sama antara negara-negara pantai yang membatasi Selat Malaka dan Selat Singapura, yakni Indonesia, Singapura, dan Malaysia, dengan Jepang. Kepentingan Jepang di sini adalah sebagai salah satu negara yang kerap menggunakan Selat Malaka dan Selat Singapura.<sup>276</sup>

Jepang merupakan salah satu negara industri yang memerlukan bahan bakar minyak yang tidak sedikit. Mayoritas kebutuhan minyak Jepang diimpor

<sup>272</sup> *Tripartite Technical Experts Group (TTEG)* merupakan pertemuan yang diselenggarakan oleh ketiga negara pantai di Selat Malaka dan Selat Singapura, yakni Indonesia, Singapura, dan Malaysia, yang menjadi titik tumpu dari segala aktivitas ketiga negara untuk mempromosikan keamanan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura. (Prof. Dr. Hasjim Djalal, M. A., "The Development of Cooperation on the Straits of Malacca and Singapore", (pernyataan ini disampaikan di Kuala Lumpur, 24 November 2008)

<sup>273</sup> Prof. Dr. Hasjim Djalal, M. A., "The Development of Cooperation on the Straits of Malacca and Singapore", (pernyataan ini disampaikan di Kuala Lumpur, 24 November 2008)

<sup>274</sup> "Malacca Strait Council: Towards Enhancing the Navigational Safety and Preserving the Marine Environment in the Straits" Malacca Strait Council: 2005, hal. 2

<sup>275</sup> *Ibid.*

<sup>276</sup> Nugroho Wisnumurti, "Security in the Straits: The Threats and Challenges" (the Jakarta Post, Jakarta: Selasa, 13 September 2005) diakses dari <http://www.thejakartapost.com/news/2005/09/13/security-straits-threats-and-challenges.html> (tanggal 15 April 2011, pukul 13:33 WIB)

dari kawasan Timur Tengah dan Jepang menggunakan kapal-kapal tanker raksasa untuk mengangkut minyak tersebut.<sup>277</sup>

Penggunaan kapal-kapal minyak raksasa tersebut kemudian membuat lalu lintas pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura menjadi semakin padat. Padahal saat itu kondisi lalu lintas selat di sana sudah ramai. Akibatnya, kecelakaan kapal pun kerap terjadi.<sup>278</sup>

Kecelakaan kapal tersebut menyebabkan kelestarian lingkungan laut di Selat Malaka dan Singapura menjadi tercemar karena kebocoran minyak dan lain-lain. Akhirnya, untuk menjaga kepentingan Jepang di Selat Malaka dan Selat Singapura, dan juga untuk mengurangi terjadinya kecelakaan kapal, terutama kapal-kapal tanker Jepang, pada tahun 1968 Kementerian Perhubungan Jepang bekerja sama dengan perusahaan-perusahaan minyak dan perusahaan-perusahaan perkapalan swasta membentuk *Malacca Strait Council*.<sup>279</sup>

MSC dibentuk pertama kali pada tahun 1968.<sup>280</sup> Pembentukan MSC tersebut merupakan bentuk kerja sama dengan *Japan International Cooperation Agency* (JICA) di bidang survei hidrografi.<sup>281</sup> Tujuan Jepang turut serta dalam pembentukan MSC adalah untuk membantu proses pengumpulan dana (*funding*) dalam rangka menanggulangi pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh kapal-kapal di selat-selat tersebut.<sup>282</sup>

Berikut adalah daftar organisasi-organisasi yang turut membantu kelangsungan berjalannya MSC.<sup>283</sup>

<sup>277</sup> Duriyat Rasjad, "Traffic Separation Scheme di Selat Malaka-Singapura", skripsi dalam studi di Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 1983, hal. 24

<sup>278</sup> *Ibid.*

<sup>279</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Laut*, (Bandung: Penerbit Binacipta, 1978), hal. 245

<sup>280</sup> Kiyoshi Saishoji, "Japan's Contribution to Safe Navigation in the Straits of Malacca and Singapore" (Singapore Journal of International and Comparative Law, Volume 2, Issue 2, 1998). Diunduh dari <https://www.judicialview.com/Law-Article/International/Japans-Contribution-to-Safe-Navigation-in-the-Straits-of-Malacca-and-Singapore/33/10416> (tanggal 15 April 2011, pukul 13:18 WIB)

<sup>281</sup> *Ibid.*

<sup>282</sup> Nugroho Wisnumurti, "Security in the Straits: The Threats and Challenges".

<sup>283</sup> "Malacca Strait Council: Towards Enhancing the Navigational Safety and Preserving the Marine Environment in the Straits", hal. 6

1. *The Nippon Foundation*. Organisasi ini menyumbang 74% (tujuh puluh empat persen) dari total dana yang dibutuhkan oleh MSC;
2. *The Japan Maritime Foundation*. Organisasi ini memberikan bantuan finansial sebesar 9% (sembilan persen) dari total dana yang dibutuhkan MSC;
3. Pemerintah Jepang yang menyumbang 5% (lima persen) dari total dana MSC;
4. Bantuan finansial dengan total sebesar 12% (dua belas persen) yang diberikan oleh *the Japanese Shipowners' Association*, *Petroleum Association of Japan*, *the General Insurance Association of Japan*; *the Shipbuilders' Association of Japan*, *Japan Hydrographic Association*, dan dua perusahaan lainnya, yakni *Gakuyo Vans Co., Ltd.*, dan *Zeni Lite Buoy Co., Ltd.*

Jumlah persentase tersebut merupakan rasio dari jumlah total kontribusi finansial yang diberikan kepada MSC pada tahun 2005, yakni sebesar 13,2 miliar yen.<sup>284</sup>

MSC juga memiliki tujuan untuk meningkatkan fasilitas keamanan navigasi di Selat Malaka dan Selat Singapura.<sup>285</sup> Fasilitas keamanan navigasi yang dimaksud di sini, antara lain mercusuar (*lighthouses*), *light beacons*, dan *light buoys*. Berdasarkan permintaan dari *littoral States*, MSC telah membangun 45 (empat puluh lima) set fasilitas navigasi di 30 (tiga puluh) titik yang berbeda.<sup>286</sup>

Selain pembiayaan, kerja sama MSC dan JICA juga mencakup pembuatan peta navigasi yang disesuaikan dengan datum geodetik selat-selat tersebut, *clearing obstructions to navigation*, *dredging*, *installing new aids to navigation*, *providing a multipurpose service vessel*, and *maintaining the equipment*.<sup>287</sup>

Terdapat beberapa kegiatan pokok yang pernah dilakukan oleh MSC, antara lain:<sup>288</sup>

---

<sup>284</sup> *Ibid.*

<sup>285</sup> "Malacca Strait Council: Towards Enhancing the Navigational Safety and Preserving the Marine Environment in the Straits", hal. 6

<sup>286</sup> *Ibid.*

<sup>287</sup> David H. Anderson, "*Funding and Managing International Partnerships for the Malacca and Singapore Straits, Consonant with Article 43 of the UN Convention on the Law of the Sea*" (Singapore Journal of International and Comparative Law, Volume 3, halaman 9)

<sup>288</sup> "Malacca Strait Council: Towards Enhancing the Navigational Safety and Preserving the Marine Environment in the Straits", hal. 3

1. Survei hidrografis dan pembuatan peta navigasi yang dilakukan sejak tahun 1969 sampai dengan tahun 1975.
2. Pemasangan dan pengelolaan fasilitas navigasi yang dilakukan sejak 1969 sampai sekarang.
3. Pembersihan jalur-jalur navigasi, dilakukan sejak 1973 sampai dengan 1981.
4. Donasi untuk *oil skimming vessels* dan *buot tenders*, dilakukan masing-masing pada tahun 1975, 1976, 2002, dan 2003.
5. Observasi air pasang dan arus laut, dilakukan sejak 1976 sampai dengan 1979.
6. Donasi pendanaan upaya pembersihan buangan minyak dari kapal, dilakukan pada 1981.

Selain kegiatan-kegiatan di masa lampau yang sudah pernah dilakukan oleh MSC, saat ini MSC juga melaksanakan kegiatan yang tidak kalah pentingnya, yakni:<sup>289</sup>

1. Pengelolaan fasilitas navigasi;
2. Penelitian mengenai keamanan navigasi dan peningkatan kondisi pelayaran;
3. Alih teknologi kepada negara-negara terkait dalam hal fasilitas navigasi; dan
4. Aktivitas lain yang membantu mendukung kooperasi internasional di antara negara-negara terkait.

Penyelenggaraan MSC ini sendiri dapat dikatakan sebagai perwujudan dari ketentuan Pasal 43 UNCLOS 1982 yang menyatakan bahwa,

*“User States and States bordering a strait should by agreement cooperate:*

- a. *In the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and safety aids or other improvements in aid of international navigation; and*
- b. *For the prevention, reduction, and control of pollution from ships.*

Jepang sebagai negara pengguna selat (*user State*) membentuk MSC dengan diwakili oleh badan-badan privat di dalamnya, seperti *The Nippon Foundation, The Japan Maritime Foundation, The Japanese Shipowners' Association, Petroleum Association of Japan, The General Insurance Association*

---

<sup>289</sup> *Ibid.*, hal. 5

of Japan, The Shipbuilders' Association of Japan, Japan Hydrographic Association, dan beberapa perusahaan lainnya. Hal ini bukan berarti pemerintah Jepang tidak memiliki andil karena seperti yang telah disebutkan sebelumnya, per tahun 2005, pemerintah Jepang telah memberikan kontribusi secara finansial kepada MSC sebesar 5% (lima persen) dari total kontribusi yang diterima oleh MSC.

Dalam hal ini, dapat dikatakan bahwa MSC merupakan suatu *public-private partnerships*<sup>290</sup>. *Public-private partnerships* adalah “a cooperative venture between the public and private sectors, built on the expertise of each partner, that best meets clearly define public needs through the appropriate allocation of resources, risks and rewards.”<sup>291</sup> Adanya konsep *public-private partnerships* ini memungkinkan keterlibatan pihak swasta di *domain* publik, seperti dalam hal pengelolaan Selat Singapura ini yang menurut ketentuan Pasal 43 seharusnya dikelola oleh negara, baik negara pantainya (*littoral States*) maupun negara pengguna (*user States*).

Ketentuan dalam Pasal 43 dan adanya konsep *public-private partnerships* membuka kesempatan bagi pihak-pihak swasta di Jepang untuk ikut terjun langsung dalam pengelolaan Selat Singapura. Selama kerja samanya dapat dikelola dengan baik antara MSC sebagai perwakilan dari Jepang selaku *user States* dan negara-negara pantai yang ada di Selat Singapura (salah satunya adalah Indonesia), sesungguhnya keberadaan MSC dapat menjadi bantuan yang berguna dan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap proses pengelolaan Selat Singapura.

---

<sup>290</sup> Konsep *public-private partnerships* merupakan konsep kerja sama antara pihak pemerintah (sektor publik) dan pihak swasta (sektor privat) yang sudah mulai dipraktikkan oleh negara-negara di dunia, salah satunya adalah Kanada yang saat ini sudah memiliki *Public-Private Partnerships Council*. Kolaborasi antara sektor publik dan sektor privat ini semakin diperlukan mengingat jumlah permintaan (*demand*) dari masyarakat terus meningkat dari waktu ke waktu sedangkan kemampuan yang dimiliki oleh pemerintah untuk memenuhi permintaan tersebut sangat terbatas. Adanya kerja sama antara pemerintah dan pihak swasta melalui *public-private partnerships* ini memberi kemudahan bagi semua pihak, pemerintah dapat tetap memenuhi permintaan dari masyarakat, pihak swasta dapat menjalankan usaha dan memenuhi *target market*-nya, dan masyarakat tetap mendapatkan kebutuhannya.

(“Keys to Collaboration: Building Effective Public-Private Partnerships”, <http://www.nascio.org/publications/documents/nascio-keys%20to%20collaboration.pdf>. Diakses pada 22 Juni 2011 pukul 20:55 WIB)

<sup>291</sup> “Definitions”, <http://www.pppcouncil.ca/resources/about-ppp/definitions.html>. Diakses pada 22 Juni 2011 pukul 19:50 WIB.

### 3.3 Kerja Sama Pengawasan Wilayah Perbatasan Indonesia – Singapura

Masalah wilayah perbatasan negara merupakan salah satu persoalan keamanan yang krusial bagi setiap negara berdaulat karena ancaman keamanan dapat datang dari luar dan melalui wilayah perbatasan.<sup>292</sup> Signifikasi tersebut menuntut negara-negara untuk memiliki strategi penanganan wilayah perbatasan negara yang komprehensif untuk mencegah dan mengatasi berbagai ancaman yang berasal dari wilayah perbatasan negara.<sup>293</sup>

Tanggung jawab dalam hal pengelolaan suatu selat dimiliki oleh negara yang membatasi selat tersebut (*littoral State*). Pengelolaan dilakukan dengan cara menjamin keselamatan navigasi, pengelolaan keamanan, dan perlindungan terhadap lingkungan laut di selat tersebut.<sup>294</sup> Hal ini dikuatkan oleh ketentuan dalam Pasal 43 UNCLOS 1982.

Pasal 43 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa:

*“Users States and States bordering a strait should by agreement cooperate:*

- (a) In the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and safety aids or other improvements in air of international navigation; and*
- (b) For the prevention, reduction, and control of pollution from ships.*

Berdasarkan hal tersebut, maka sudah seharusnya jika Indonesia dan Singapura sebagai *littoral States* dari Selat Singapura mengadakan berbagai kegiatan kerja sama dalam hal pengelolaan Selat Singapura. Apalagi ditambah fakta bahwa Selat Singapura merupakan perairan yang sangat strategis dan vital, serta rawan terhadap timbulnya berbagai bentuk ancaman, terutama masalah perompakan dan pembajakan.<sup>295</sup>

Ancaman keamanan di wilayah perbatasan Indonesia sendiri dapat dibagi ke dalam 2 (dua) kategori, yakni ancaman yang berasal dari aktor nonnegara dan

<sup>292</sup> Institute for Defense, Security, and Peace Studies, “*Pengelolaan dan Pengamanan Wilayah Perbatasan: Policy Paper*,” Jakarta: 2009, hal. 5

<sup>293</sup> *Ibid.*

<sup>294</sup> Rachmat Budiman, “Securing the Straits of Malacca and Singapore: Lessons Learned” presentasi dalam Asia-Europe Meeting Seminar on Piracy at Sea, Brussels, 4-5 May 2010, hal. 8

<sup>295</sup> “Kasum TNI Tugas Guskamla Armabar Menegakkan Kedaulatan Hukum di Laut” [http://202.155.61.12/index2.php?page=detailindex.html&nw\\_code=113012006113452](http://202.155.61.12/index2.php?page=detailindex.html&nw_code=113012006113452) diakses pada 5 Mei 2011, pukul 16:49 WIB

dari aktor negara.<sup>296</sup> Ancaman dari aktor nonnegara, contohnya antara lain penyelundupan, pencurian sumber daya alam, dan perompakan. Ancaman dari aktor negara, contohnya yakni agresi, konflik perbatasan, pelanggaran kedaulatan, dan aktivitas intelijen asing.<sup>297</sup>

Persepsi keamanan di laut tidak hanya terbatas pada masalah penegakan kedaulatan dan hukum, tetapi juga mengandung pemahaman bahwa laut aman digunakan bagi pengguna dan bebas dari ancaman atau gangguan terhadap aktivitas penggunaan atau pemanfaatan laut, yaitu:<sup>298</sup>

1. Laut terbebas dari ancaman kekerasan. Ancaman kekerasan ialah ancaman yang menggunakan kekuatan bersenjata terorganisasi. Ancaman ini dinilai memiliki kemampuan untuk membahayakan kedaulatan negara;
2. Laut terbebas dari ancaman navigasi. Ancaman navigasi yang dimaksud di sini adalah ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi, serta kurang memadainya fasilitas navigasi yang ada;
3. Laut terbebas dari ancaman pencemaran dan perusakan ekosistem, yaitu ancaman terhadap kelestarian lingkungan yang akan merugikan generasi penerus di kemudian hari. Contoh dari ancaman ini adalah kegiatan eksploitasi penambangan;
4. Laut terbebas dari ancaman pelanggaran hukum. Ancaman ini merupakan ancaman terhadap ketentuan hukum nasional dan internasional yang berlaku, seperti *illegal fishing*, dan lain-lain.

Indonesia dan Singapura sebagai *littoral States* dari Selat Singapura memiliki tanggung jawab untuk menanggulangi ancaman-ancaman di wilayah perbatasan tersebut. Kerja sama yang dilakukan oleh kedua negara berbagai macam bentuknya dan bersifat koordinatif (*joint border committee*). Dalam hal ini, contoh pengelolaan perbatasan yang paling banyak dilaksanakan antarnegara adalah antara TNI AL dengan *Royal Singapore Navy*.

Selat Singapura secara geografis terletak di wilayah Indonesia bagian barat sehingga dalam hal ini pengamanannya secara khusus jatuh kepada Komando

---

<sup>296</sup> Institute for Defense, Security, and Peace Studies, *Pengelolaan dan Pengamanan Wilayah Perbatasan....*, hal. 6

<sup>297</sup> *Ibid.*

<sup>298</sup> Sondakh, "Pengamanan Wilayah Laut di Indonesia", hal. 12

Armada RI Kawasan Barat (Komando Armabar RI). Komando Armabar RI merupakan salah satu komando utama pembinaan dan operasional TNI AL yang bertanggung jawab atas kawasan perairan laut yang meliputi 2 juta kilometer persegi wilayah pantai dan 1,3 juta kilometer persegi perairan yurisdiksi nasional yang membentang dari perairan Sabang ke selatan hingga Selat Sunda dan sebagian pantai selatan Jawa, ke timur melalui Selat Malaka hingga Laut Natuna dan sebagian Laut Jawa.<sup>299</sup>

Walaupun demikian, tidak seluruh pengelolaan perbatasan diambil alih oleh TNI AL. Melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2010, pemerintah mendirikan sebuah badan yang secara khusus bertugas untuk mengelola wilayah-wilayah perbatasan Indonesia, yakni Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP).

Program-program pengelolaan perbatasan yang dilaksanakan oleh TNI AL dan BNPP tersebut merupakan hal yang penting bagi Indonesia, mengingat bahwa Indonesia dapat dikatakan masih belum mengelola wilayah perbatasannya secara komprehensif. Apa yang sudah disusun merupakan langkah penting bagi Indonesia dalam hal pengelolaan perbatasan. Untuk itu akan lebih baik jika program-program tersebut, baik yang dilaksanakan oleh TNI AL maupun oleh BNPP dibahas di sini. Berikut adalah pembahasannya.

### 3.3.1 *Surface Picture*

*Surface Picture* atau yang biasa disingkat dengan nama *Surpic* merupakan operasi kerja sama yang terjalin di antara Indonesia dan Singapura. *Surpic* adalah gambaran atau tampilan permukaan laut yang merupakan salah satu alat utama Puskodal.<sup>300</sup> Dengan sistem *server* yang berada di Singapura, operasi ini bertujuan untuk menciptakan gambar permukaan laut di Selat Singapura.<sup>301</sup>

*Surpic* menampilkan gambaran laut secara nyata di Selat Singapura dan digunakan sebagai alat bantu kerja sama operasi antar-Pusat Operasi Puskodal Guskamla Armabar dengan pusat operasi *Coastal Command Republic of*

<sup>299</sup> Purnomo, "Pengamanan Wilayah Laut RI Bagian Barat", hal. 33

<sup>300</sup> *Ibid.*

<sup>301</sup> Hasil wawancara dengan Letkol Laut KH Kresno Buntoro, S.H., LL.M., Ph.D tanggal 21 April 2011. Letkol Laut KH Kresno Buntoro merupakan Kepala Dinas Bagian Hukum di Komando Armada Barat TNI AL.

*Singapore Navy*, serta unsur-unsur operasional dalam mengontrol dan mengendalikan keamanan di Selat Singapura dan Selat Phillips, khususnya penanganan terhadap perompakan dan pembajakan.<sup>302</sup>

*Surpic* secara operasional digunakan dalam membantu kerja sama Patroli Terkoordinasi Indonesia-Singapura.<sup>303</sup> Sistemnya mencakup sistem pengawasan, sistem komando dan pengendalian, sistem komunikasi, serta sistem informasi laut lintas kapal. Sistem ini memiliki kemampuan untuk memonitor kapal-kapal yang melintas di Selat Singapura, kurang lebih 200 (dua ratus) kapal pada waktu yang bersamaan.<sup>304</sup>

Kerja sama ini bermula pada tahun 2005. Akan tetapi, Indonesia kemudian merasa tidak mendapatkan keuntungan apapun dari kerja sama ini sehingga pada tahun 2007, operasi *Surpic* ini dihentikan.<sup>305</sup>

Kemudian, atas dasar berbagai macam pertimbangan, kerja sama *Surpic* kembali dilaksanakan di tahun 2010 dan masih berlangsung sampai sekarang.<sup>306</sup>

### **3.3.2 Patroli Terkoordinasi Indonesia – Singapura (Patkor Indosin)**

Patkor Indosin merupakan salah satu bentuk kerja sama bilateral antara Indonesia dan Singapura di bidang pengamanan wilayah perbatasan. Patroli bilateral ini termasuk ke dalam patrol terpilih yang bertujuan untuk mengamankan kawasan regional untuk menjamin stabilitas keamanan melalui kerja sama internasional antar-Angkatan Laut, dengan melibatkan berbagai pihak/instansi terkait.<sup>307</sup> Sasaran dari patroli ini adalah pengamanan perairan perbatasan dengan negara tetangga dari ancaman perompakan serta penyelundupan.<sup>308</sup>

Patroli ini tidak dilakukan setiap hari, melainkan di waktu-waktu tertentu, dan termasuk dalam latihan-latihan yang dilaksanakan bersama.<sup>309</sup> Dari sekian

<sup>302</sup> “Kasum TNI Tugas Guskamla Armabar Menegakkan Kedaulatan Hukum di Laut”, [http://202.155.61.12/index2.php?page=detailindex.html&nw\\_code=113012006113452](http://202.155.61.12/index2.php?page=detailindex.html&nw_code=113012006113452)

<sup>303</sup> *Ibid.*

<sup>304</sup> *Ibid.*

<sup>305</sup> *Ibid.*

<sup>306</sup> *Ibid.*

<sup>307</sup> Y. Didik Heru Purnomo, “Pengamanan Wilayah Laut RI Bagian Barat”, hal. 36

<sup>308</sup> *Ibid.*

<sup>309</sup> Pernyataan tersebut disampaikan oleh Bapak Kresno Buntoro, Kepala Dinas Hukum Komando Armada Barat TNI AL, dalam wawancara singkat yang dilakukan dengan Penulis pada tanggal 21 April 2011.

banyak kerja sama pengamanan laut, patroli ini merupakan yang paling sering dilaksanakan dan berlangsung secara berkesinambungan.<sup>310</sup>

Patkor Indosin ini diselenggarakan antara Gugus Keamanan Laut Armada Barat TNI AL (Guskamla Armabar) dan *Royal Singapore Navy*. Rentang wilayah laut yang diamankan membentang mulai dari Pulau Sabang, Nangroe Aceh Darussalam, sampai dengan Cirebon, Jawa Barat.<sup>311</sup> Kerja sama Indonesia-Singapura ini dianggap cukup ampuh dalam hal menekan tindak kejahatan di laut, seperti pembajakan maupun perompakan kapal.<sup>312</sup>

Walaupun kapal-kapal yang berlayar di Selat Singapura tidak mendapat ancaman kejahatan, namun patroli tetap digelar sebagai bentuk kesiagaan.<sup>313</sup> Kedua pihak mewaspadai ancaman pengerusakan alat-alat navigasi akibat tertabrak kapal dan sebagainya. Selain pengerusakan alat-alat navigasi, patroli juga mengawasi ancaman pencemaran laut, pencurian ikan, pengerusakan ekosistem di perairan Singapura, Batam, maupun Natuna.<sup>314</sup>

### **3.3.3 Patroli Terkoordinasi Malaysia – Singapura – Indonesia (Patkor Malsindo)**

Sesuai dengan namanya, patroli merupakan bentuk kerja sama dari tiga negara yang menjadi *littoral States*<sup>315</sup> dari Selat Malaka dan Selat Singapura, yakni Malaysia, Singapura, dan Indonesia. Pada patroli ini, masing-masing negara memiliki pos-pos koordinasi masing-masing, seperti Batam dan Belawan di Indonesia, Lumut di Malaysia, serta *Changi Naval Base* di Singapura.<sup>316</sup>

<sup>310</sup> “Hasil Patroli Keamanan Laut Indonesia-Singapura” (Selasa, 23 September 2008), <http://alutsista.blogspot.com/2008/09/hasil-patroli-keamanan-laut-indonesia.html> diunduh pada 20 April 2011 pukul 15:15 WIB

<sup>311</sup> *Ibid.*

<sup>312</sup> *Ibid.*

<sup>313</sup> *Ibid.*

<sup>314</sup> *Ibid.*

<sup>315</sup> *Littoral States is a term used to define countries bordering the straits.* (Sam Bateman, “Regime Building in the Malacca and Singapore Straits: Two Steps Forward, One Step Back”, *The Economics of Peace and Security Journal* (Vol. 4 No. 2 2009):45

<sup>316</sup> “Patroli Koordinasi Malsindo Diluncurkan di Selat Malaka” <http://www2.kemhan.go.id/modules.php?name=News&file=print&sid=5790> diunduh pada 5 Mei 2011, pukul 16:08 WIB

Patroli terkoordinasi ini menetapkan setiap negara pantai mengerahkan 7 (tujuh) kapal perang dan 2 (dua) pesawat udara untuk mengamankan kedua selat yang digunakan untuk pelayaran internasional ini.<sup>317</sup>

Dalam patroli kerja sama ini, terdapat tiga buah kegiatan yang menjadi agenda. Kegiatan pertama adalah patroli laut. Patroli laut dilaksanakan dengan mengerahkan beberapa kapal oleh masing-masing pihak untuk mengawasi keadaan laut di sepanjang Selat Malaka dan Selat Singapura.<sup>318</sup>

Kegiatan kedua dalam operasi ini adalah *Eye in the Sky* (EIS). Operasi EIS merupakan kegiatan pengawasan di wilayah udara (*air surveillance*) di sepanjang Selat Malaka dan Selat Singapura yang dilaksanakan oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura.<sup>319</sup> Operasi EIS ini dilakukan dengan menempatkan radar di 9 (sembilan) titik guna memperkuat pengamanan udara di selat-selat tersebut.<sup>320</sup>

Operasi EIS dilaksanakan dengan mengandalkan koordinasi di antara Malaysia, Indonesia, dan Singapura di wilayah sepanjang 500 mil di sepanjang Selat Malaka dan Selat Singapura.<sup>321</sup> Koordinasi pengamanan udara tersebut dilakukan melalui kerja sama TNI AU dengan Tentara Udara Diraja Malaysia (TUDM) dan TNI AU dengan *Royal Air Force* Singapura karena Angkatan Laut Malaysia dan Angkatan Laut Singapura tidak memiliki pesawatintai patroli.<sup>322</sup>

Kegiatan ketiga ialah *Intelligent Sharing Information*. Dari nama kegiatannya dapat disimpulkan bahwa kegiatan ini berkaitan erat dengan data-data intelijen terkait perbatasan yang dimiliki oleh kedua negara.

Patroli terkoordinasi tiga negara ini juga didukung oleh sistem komunikasi dengan membuka *hotline* dengan akses data seketika atau *real time data* selama 24 (dua puluh empat) jam. Proses tersebut dilaksanakan dengan harapan

---

<sup>317</sup> “Selat Malaka, TNI Tempatkan Radar di Sembilan Titik” <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=120290> diunduh pada 9 Mei 2011 pukul 16:40 WIB

<sup>318</sup> Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Hukum Armada Barat TNI AL, Letkol Laut (KH) Kresno Buntoro, S.H., LL.M., Ph.D, tanggal 21 April 2011

<sup>319</sup> Rachmat Budiman, “Securing the Straits of Malacca and Singapore: Lessons Learned”, hal. 12

<sup>320</sup> “Selat Malaka, TNI Tempatkan Radar di Sembilan Titik”, <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=120290>

<sup>321</sup> *Ibid.*

<sup>322</sup> *Ibid.*

penerimaan laporan dan aksi dari unit yang sedang berpatroli akan lebih akurat dan berlangsung cepat.<sup>323</sup>

Patkor Malsindo ini kemudian berganti menjadi *Malacca Straits Sea Patrol*.

### 3.3.4 *Malacca Strait Sea Patrol (MSSP)*

*Malacca Strait Sea Patrol (MSSP)* yang telah diselenggarakan sejak tahun 2005<sup>324</sup> ini merupakan patroli yang sifatnya operasional antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Keempat negara tersebut bekerja sama memerangi pembajakan kapal di sepanjang Selat Malaka sampai dengan Selat Singapura.<sup>325</sup>

Patroli ini disiapkan dan dikembangkan untuk memberikan rasa aman bagi seluruh pengguna Selat Malaka dan Selat Singapura dari ancaman kekerasan, bahaya navigasi, dan pelanggaran hukum di laut.<sup>326</sup>

Penyelenggaraan MSSP berawal dari kesadaran bahwa garis pantai yang berada di wilayah Indonesia merupakan *Sea Lanes of Communication (Sloc)*<sup>327</sup> dan *Sea Lanes of Oil Trade (Slot)*.<sup>328</sup> Sloc dan Slot tersebut merupakan nadi dari kehidupan banyak negara, mayoritas negara-negara di Asia Pasifik yang bangunan ekonominya diorientasikan pada kegiatan ekspor dan impor.<sup>329</sup>

Dalam hal ini, keberadaan Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai Sloc dan Slot menjadi penting sehingga harus dijamin keamanannya. Hal tersebut

<sup>323</sup> “Patroli Koordinasi Malsindo Diluncurkan di Selat Malaka”  
<http://www2.kemhan.go.id/modules.php?name=News&file=print&sid=5790>

<sup>324</sup> “Malacca Strait Sea Patrol Berikan Rasa Aman Bagi Pengguna Laut”  
<http://www.tnial.mil.id/Artikel/tabid/61/articleType/ArticleView/articleId/2725/Default.aspx>  
diunduh pada 5 Mei 2011, pukul 14:33 WIB

<sup>325</sup> Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Hukum Armada Barat TNI AL, Letkol Laut (KH) Kresno Buntoro, S.H., LL.M., Ph.D, tanggal 21 April 2011

<sup>326</sup> “Malacca Strait Sea Patrol Berikan Rasa Aman Bagi Pengguna Laut”  
<http://www.tnial.mil.id/Artikel/tabid/61/articleType/ArticleView/articleId/2725/Default.aspx>

<sup>327</sup> *Sea Lanes of Communication (SLOC) is a term describing the primary maritime routes between ports, used for trade, logistics and naval forces. It is generally used in reference to naval operations to ensure that SLOCs are open, or in times of war, to close them.* (John J. Klein, “*Maritime Strategy Should Head US and UK Classics,*” US Naval Institute Proceedings 133 (4) (2007): 67

<sup>328</sup> *Ibid.*

<sup>329</sup> *Ibid.*

disebabkan karena Selat Malaka dan Selat Singapura memiliki keterkaitan erat dengan ekonomi dunia bagi pengguna laut di selat-selat tersebut.<sup>330</sup>

MSSP pada dasarnya meneruskan kegiatan yang dilakukan dalam operasi Patkor Malsindo sehingga secara garis besar aktivitas yang dilakukan pun tidak jauh berbeda. Salah satunya adalah *Information Sharing Exercise* yang dilakukan antara *the Singapore Armed Forces* (SAF), Tentara Nasional Indonesia (TNI), *Malaysian Armed Forces* (MAF), dan *the Royal Thai Armed Forces* (RTAF).<sup>331</sup> Latihan ini menggunakan sebuah sistem bernama *MPS Information System* yang dibangun oleh *Singapore's Defence Science and Technology Agency* pada tahun 2006.<sup>332</sup> Sistem ini berfungsi untuk mengumpulkan data maritim dan pelayaran dari keempat negara.<sup>333</sup>

Pada patrol MSSP ini, masing-masing pihak memberikan kontribusi di bidang pengawasan selat. Singapura menerjunkan 4 (empat) *tactical submarines*, 3 (tiga) kapal perang, 6 (enam) kapal perang kecil (*corvettes*), dan 23 kapal patroli dan *coastal combatants*. Pihak TNI AL juga tidak kalah dan menerjunkan 2 (dua) *tactical submarines*, 8 (delapan) kapal perang, 21 (dua puluh satu) *corvettes*, dan 41 kapal patroli dan *coastal combatants*.<sup>334</sup> Selain itu, Indonesia juga berkontribusi dengan menerjunkan 2 (dua) buah pesawat pengawas.<sup>335</sup> Dari sekian banyak patroli yang diterjunkan oleh Indonesia tersebut, 6 (enam) buah kapal perang dan 2 (dua) buah pesawat disediakan untuk berpatroli selama setahun penuh.<sup>336</sup>

---

<sup>330</sup> *Ibid.*

<sup>331</sup> “Inaugural Malacca Strait patrols Exercise Held at Tuas Naval Base” <http://www.channelnewsasia.com/stories/singaporelocalnews/view/337890/1.html> diunduh pada 5 Mei 2011, pukul 16:31 WIB

<sup>332</sup> *Ibid.*

<sup>333</sup> *Ibid.*

<sup>334</sup> Dan Blumenthal, “Solving Asian Maritime Security Issues to Promote Global Economic Growth: What Should be Done?” <http://www.aei.org/docLib/Solving%20Asian%20Maritime%20Security%20Issues%20to%20Promote%20Global%20Security%20-%20Dan%20Compatibility%20Mode.pdf> diunduh pada 5 Mei 2011, pukul 15:07 WIB

<sup>335</sup> Budiman, “Securing the Straits of Malacca and Singapore: Lessons Learned”, hal. 13

<sup>336</sup> *Ibid.*

Patroli MSSP dilaksanakan dengan membagi ruas sepanjang Selat Malaka – Selat Singapura ke dalam beberapa sektor dan masing-masing negara memiliki posko penjagaan masing-masing.<sup>337</sup>

### 3.4 Badan Nasional Pengelola Perbatasan

Indonesia memiliki posisi yang strategis dalam geopolitik dan geoekonomi regional dan global karena kedudukan geografisnya yang berada di antara dua benua dan dua samudera.<sup>338</sup> Sebagai negara kepulauan, wilayah Indonesia berbatasan langsung dengan beberapa negara, baik perbatasan darat maupun perbatasan laut. Berdasarkan hal tersebut, maka wajar bila pengelolaan wilayah perbatasan Indonesia menjadi lebih kompleks karena harus menangani permasalahan seperti, *illegal trading, illegal mining, illegal dredging/sand, illegal migration, illegal logging, human trafficking, people smuggling*, penyelundupan barang, pencurian ikan (*illegal fishing*), perompakan (*sea piracy*), dan sebagainya.<sup>339</sup>

Selain aktivitas pelanggaran hukum tersebut, pembangunan wilayah perbatasan juga masih terhambat sehingga perlu dibentuk suatu lembaga yang dapat mengelola wilayah-wilayah yang berbatasan langsung dengan negara tetangga tersebut dengan lebih komprehensif.

Pemerintah Indonesia kemudian merumuskan Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (UU Wilayah Negara) yang memberikan mandat bagi pemerintah untuk membentuk Badan pengelola Perbatasan di tingkat pusat dan daerah untuk mengelola kawasan perbatasan.<sup>340</sup> Setelah itu, melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2010, Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) pun dibentuk sesuai mandat UU Wilayah Negara.

BNPP merupakan suatu organisasi yang didirikan dengan tujuan untuk mengelola perbatasan. Segala kegiatan yang dilakukan oleh BNPP

---

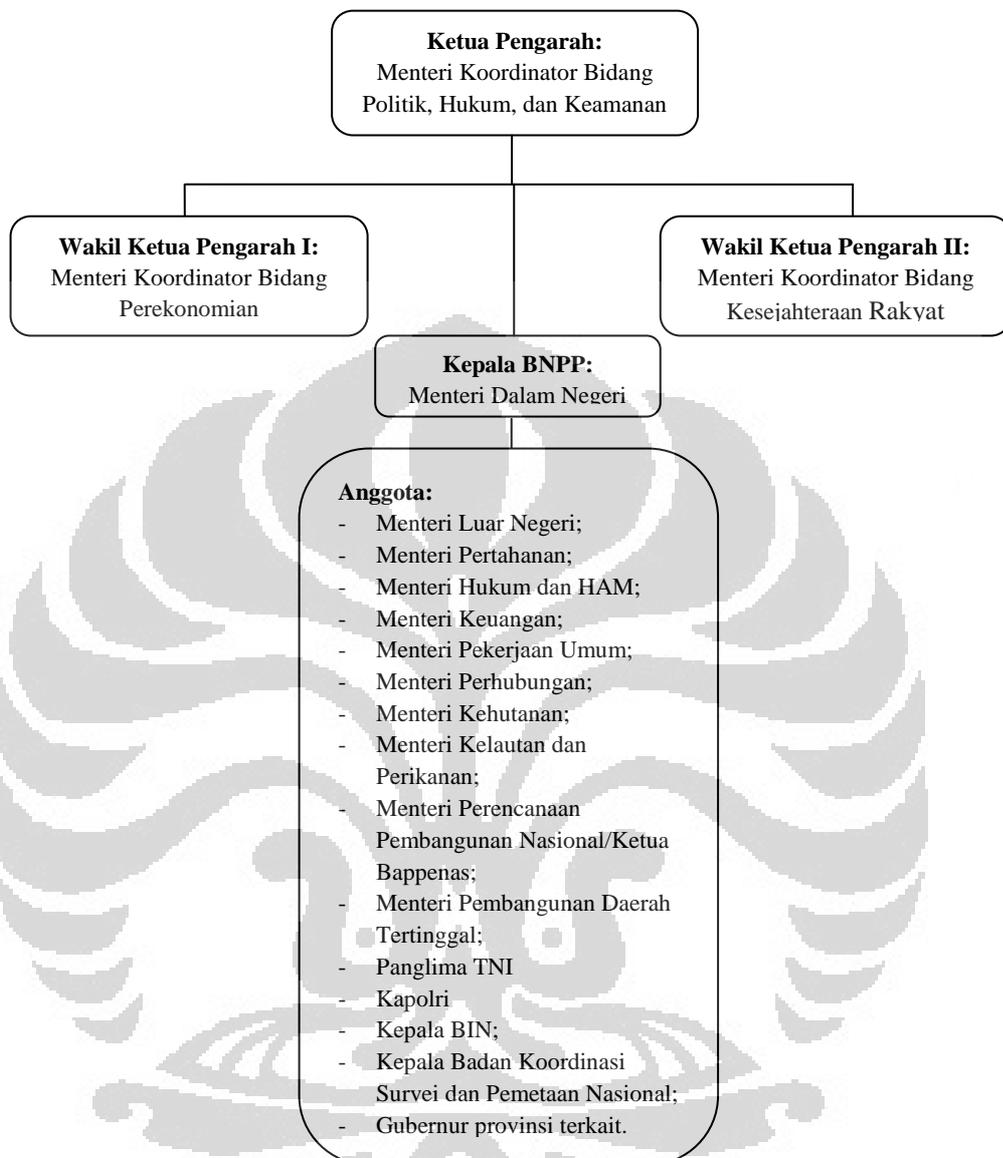
<sup>337</sup> *Ibid.*

<sup>338</sup> Rahman Ibrahim, “Kebijakan Pengelolaan Wilayah Perbatasan Laut,” disampaikan pada Rapat Koordinasi Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut tanggal 9 Mei 2011, hal. 1

<sup>339</sup> *Ibid.*

<sup>340</sup> *Ibid.*, hal. 2

dipertanggungjawabkan kepada Presiden Republik Indonesia.<sup>341</sup> Secara struktur keanggotaan, susunannya dapat dilihat dalam bagan berikut:<sup>342</sup>



Gambar 3.1: Struktur Organisasi Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan

Dalam hal ini, yang memiliki kewajiban untuk memimpin dan mengendalikan pelaksanaan tugas dan fungsi BNPP adalah Menteri Dalam Negeri selaku Kepala BNPP.<sup>343</sup> Kepala BNPP tersebut dibantu oleh Sekretariat Tetap

<sup>341</sup> Indonesia, Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2010 tentang Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan, Pasal 2

<sup>342</sup> *Ibid.*, Pasal 6

<sup>343</sup> *Ibid.*, Pasal 7 ayat 1

dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sehari-hari, dan juga memberikan dukungan teknis, koordinatif, dan administratif.<sup>344</sup>

Susunan organisasi Sekretariat BNPP terdiri dari:<sup>345</sup>

1. Sekretaris BNPP;
2. Deputi Bidang Pengelolaan Batas Wilayah Negara;
3. Deputi Bidang Pengelolaan Potensi Kawasan Perbatasan; dan
4. Deputi Bidang Pengelolaan Infrastruktur Kawasan Perbatasan.

Terkait dengan pertanggungjawaban, seluruh organ Sekretariat BNPP tersebut berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala BNPP.<sup>346</sup>

Berdasarkan Pasal 15 UU Wilayah Negara dan Pasal 3 Perpres No. 12 Tahun 2010, BNPP memiliki tugas untuk:

1. Menetapkan kebijakan program pembangunan perbatasan;
2. Menetapkan rencana kebutuhan anggaran;
3. Mengoordinasikan pelaksanaan pengelolaan perbatasan; dan
4. Melaksanakan evaluasi dan pengawasan terhadap pengelolaan batas wilayah negara dan kawasan perbatasan.

Dalam hal ini, pengelolaan batas wilayah negara dan kawasan perbatasan difokuskan kepada:<sup>347</sup>

1. Penyelesaian penetapan dan penegasan batas wilayah negara;
2. Peningkatan upaya pertahanan, keamanan, serta penegakan hukum;
3. Peningkatan pertumbuhan ekonomi kawasan perbatasan;
4. Peningkatan pelayanan sosial dasar; dan
5. Penguatan kapasitas kelembagaan dalam pengembangan kawasan perbatasan secara terintegrasi.

BNPP sebagai salah satu lembaga yang turut serta dalam proses pengelolaan wilayah perbatasan berkedudukan sebagai koordinator pengelolaan,

---

<sup>344</sup> *Ibid.*, Pasal 9

<sup>345</sup> *Ibid.*, Pasal 10 ayat 1

<sup>346</sup> *Ibid.*, Pasal 10 ayat 2

<sup>347</sup> Rahman Ibrahim, "Kebijakan Pengelolaan Wilayah Perbatasan Laut"

sedangkan yang turun langsung ke lapangan adalah kementerian-kementerian atau lembaga-lembaga terkait.<sup>348</sup>

BNPP menganggap bahwa pengelolaan perbatasan merupakan suatu upaya untuk menggerakkan orang-orang dan potensi kawasan perbatasan melalui penetapan kebijakan, perencanaan program, dan hal lain yang terkait dengan penanganan batas wilayah negara dan kawasan perbatasan.<sup>349</sup> Tujuannya adalah untuk menjaga integritas Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai amanat konstitusi, membangun kawasan perbatasan secara berimbang, terpadu, dan komprehensif untuk kesejahteraan rakyat, dan mengukuhkan kapasitas Indonesia di wilayah perbatasan dalam konteks persaingan global.<sup>350</sup>

Salah satu kegiatan yang dilaksanakan oleh BNPP dalam rangka mewujudkan tujuan-tujuan tersebut adalah dengan melaksanakan Bimbingan Teknis Manajemen Lintas Batas Negara (Bintek Manajemen Tasbara) Tingkat Dasar. Kegiatan konkrit yang diselenggarakan oleh Manajemen Tasbara adalah Garda Batas yang memberdayakan masyarakat setempat untuk turut serta mengelola wilayah perbatasan.<sup>351</sup>

Garda Batas merupakan kegiatan pembinaan yang seluruhnya dikoordinasikan oleh BNPP. Kegiatan pendidikan dan pembinaan ini ditujukan kepada personil-personil di tiap kecamatan yang terletak di wilayah perbatasan, seperti kepala desa, tokoh adat, tokoh pemuda, tokoh wanita (PKK), dan tokoh pendidikan (guru, ustadz, dan lain-lain).<sup>352</sup> Metode pembinaannya adalah dengan cara memberikan pemahaman kepada tokoh-tokoh tersebut tentang spirit ideologis kebangsaan dan kebanggaan, serta semangat dan dedikasi untuk bangsa.<sup>353</sup>

Hasil yang diharapkan dengan diadakannya kegiatan ini, antara lain:<sup>354</sup>

---

<sup>348</sup> Hasil wawancara dengan Rahman Ibrahim, Deputi 1 Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan, yang dilaksanakan pada 13 Mei 2011.

<sup>349</sup> Rahman Ibrahim, "Kebijakan Pengelolaan Wilayah Perbatasan Laut"

<sup>350</sup> *Ibid.*

<sup>351</sup> Hasil wawancara dengan Rahman Ibrahim, Deputi 1 Badan Nasional Pengelola Perbatasan, tanggal 13 Mei 2011.

<sup>352</sup> *Ibid.*

<sup>353</sup> Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan, "Kerangka Acuan Bintek Manajemen Tasbara", hal. 2

<sup>354</sup> *Ibid.*, hal. 3

1. Meningkatkan pengetahuan dan pemahaman mengenai Manajemen Tasbara sebagai upaya bagaimana menangani permasalahan lintas batas negara;
2. Meningkatkan jiwa kebangsaan dan rasa kebanggannya atas NKRI;
3. Kesiapan dikukuhkan menjadi kader masyarakat perbatasan atau menjadi pendamping/Pembina dalam rangka mendukung upaya menjaga, memelihara, dan membangun daerah perbatasan di lokasi-lokasi prioritas pengelolaan perbatasan

Terkait dengan perbatasan laut teritorial Indonesia dan Singapura di Selat Singapura, BNPP sendiri tidak terlibat secara langsung dalam proses perundingan perjanjiannya, mengingat bahwa BNPP baru resmi berdiri pada September 2010. Akan tetapi, pihak BNPP sudah mengajukan permohonan kepada Menteri Dalam Negeri selaku Ketua BNPP untuk mengadakan koordinasi dengan Kementerian Luar Negeri terkait dengan permasalahan tersebut.<sup>355</sup>

Akan tetapi, walaupun BNPP belum terjun langsung ke dalam masalah perbatasan laut teritorial Indonesia dan Singapura di Selat Singapura, BNPP telah menyusun strategi untuk dilaksanakan dalam pengelolaan perbatasan wilayah laut.

Strategi-strategi tersebut, antara lain:<sup>356</sup>

1. Mempercepat kejelasan batas wilayah negara. Poin-poin untuk mendukung strategi ini terdiri dari:
  - Peningkatan upaya diplomasi perbatasan dalam rangka penetapan batas laut agar tidak terjadi *overlapping claims* dengan wilayah laut negara tetangga.
  - Peningkatan upaya penegasan batas negara, survei, dan pemetaan di laut.
2. Meningkatkan upaya pengamanan batas laut yang terdiri dari beberapa upaya, yakni:
  - Peningkatan ketersediaan fasilitas pendukung pengamanan batas di laut, contohnya kapal patrol, *global positioning system* (GPS), dan alat navigasi maritim.

---

<sup>355</sup> Hasil wawancara dengan Rahman Ibrahim.

<sup>356</sup> Rahman Ibrahim, "Kebijakan Pengelolaan Wilayah Perbatasan Laut", hal. 4

- Peningkatan upaya pengamanan wilayah-wilayah strategis perbatasan laut.
3. Mempercepat penguatan kapasitas kelembagaan pengelolaan batas wilayah negara di laut yang dilakukan dengan cara menata ulang struktur dan pola penanganan penyelesaian batas wilayah laut, dari struktur dan pola *ad hoc* menjadi sesuatu yang bersifat lebih permanen dan terintegrasi.

Selain strategi pengelolaan wilayah perbatasan laut, BNPP juga menyusun strategi untuk pembangunan wilayah perbatasan laut. Pembangunan kawasan perbatasan merupakan suatu rencana yang harus dilakukan dengan segera untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat perbatasan.<sup>357</sup> Pembangunan yang dilakukan harus memperhatikan kondisi, kebutuhan, dan karakteristik masyarakat lokal, serta kelestarian sumber daya alam dan lingkungan hidup di kawasan perbatasan tersebut.

Strategi pembangunan kawasan perbatasan laut yang disusun oleh BNPP adalah sebagai berikut:<sup>358</sup>

1. Mempercepat upaya pengamanan dan pengembangan sarana dan prasarana keamanan laut yang dilaksanakan dengan cara, antara lain:
  - Meningkatkan sarana dan prasarana pertahanan dan keamanan laut, salah satunya adalah menambah penyediaan fasilitas, seperti pos penjagaan TNI AL/Marinir di wilayah-wilayah strategis, kapal patroli, peralatan navigasi, alat dan sistem komunikasi, *early warning system*, pesawat intai, dan lain sebagainya.
  - Meningkatkan jumlah personel pengamanan perbatasan di wilayah-wilayah strategis di perbatasan laut. Upaya ini membutuhkan dukungan peningkatan anggaran militer.
  - Meningkatkan sarana dan prasarana dan juga pelayanan di pos lintas batas laut yang dapat dilakukan dengan cara membangun dan meningkatkan fasilitas *exit/entry point* di pelabuhan untuk mengawasi dan mendokumentasikan segala aktivitas sosial dan ekonomi melalui jalur laut. Pos lintas batas laut juga harus dilengkapi dengan sarana dan

---

<sup>357</sup> *Ibid.*, hal. 7

<sup>358</sup> *Ibid.*

prasarana yang memadai terkait fungsi kepabeanan, imigrasi, karantina, dan keamanan.

- Meningkatkan kerja sama pertahanan dan keamanan dengan negara tetangga yang melibatkan aparat keamanan, baik militer maupun polisi, antara Indonesia dengan negara tetangganya. Kegiatan yang bisa dilakukan, antara lain adalah patroli bersama pengamanan perbatasan laut, tukar menukar informasi intelijen, latihan perang bersama, dan sebagainya.
2. Mempercepat peningkatan pertumbuhan ekonomi kawasan perbatasan dengan memperhatikan kelestarian lingkungan hidup yang dilakukan dengan cara:
- Menciptakan interaksi ekonomi yang positif dan saling menguntungkan dengan negara tetangga.
  - Peningkatan pengembangan ekonomi lokal berbasis potensi dengan memanfaatkan sumber daya lokal yang ada. Sumber daya tersebut dapat berupa sumber daya manusia, sumber daya budaya lokal, dan sumber daya alam.
  - Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan di pulau-pulau kecil terluar berpenduduk dan wilayah sekitarnya. Desa-desa pantai di kawasan perbatasan ini perlu dilengkapi dengan fasilitas untuk mendukung usaha mereka, seperti budidaya hasil laut dan kegiatan nelayan.
  - Peningkatan sarana dan prasarana di pulau-pulau kecil terluar, dengan cara:
    - a. Meningkatkan sarana dan prasarana perhubungan laut di sepanjang perbatasan laut dan wilayah lainnya;
    - b. Penyediaan energy listrik, sarana telekomunikasi, dan pemukiman di pulau-pulau terluar yang berpenghuni, maupun pulau-pulau terpencil;
    - c. Penanganan pintu-pintu arteri dari pusat-pusat pertumbuhan yang dikembangkan sebagai kawasan konservasi (penyu), kawasan budidaya (ikan/udang), dan kawasan wisata bahari karena kondisi alamnya yang sangat indah;

- d. Membangun dermaga-dermaga kecil di pulau-pulau yang tidak berpenghuni yang pada umumnya berupa pulau berbatu atau pulau karang sehingga kapal mudah bersandar; dan
    - e. Pengadaan fasilitas berupa Sistem Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).
3. Mempercepat peningkatan kualitas sumber daya manusia di kawasan perbatasan laut yang terdiri dari strategi:
  - Peningkatan akses dan pelayanan kesehatan dan pendidikan dasar bagi masyarakat di pulau-pulau kecil terluar berpenghuni. Dari segi pendidikan, upaya yang dilakukan, antara lain pemerataan distribusi guru di perbatasan, pemberian insentif atau tunjangan khusus bagi guru, penyediaan sarana dan prasarana sekolah, serta peningkatan kompetensi dan profesionalisme guru. Dalam aspek kesehatan, upaya yang dilakukan adalah penyediaan puskesmas perawatan di perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar berpenduduk, penyediaan rumah sakit bergerak yang memberikan pelayanan kesehatan rujukan, pemerataan distribusi tenaga kesehatan, pemberian insentif khusus bagi tenaga kesehatan, serta pelayanan kesehatan dasar bagi masyarakat miskin di perbatasan.
  - Melibatkan peran serta tokoh adat dan masyarakat dalam proses pembangunan yang tetap disesuaikan dengan sistem nilai, norma, dan adat istiadat yang berlaku di wilayah perbatasan. Strategi ini diarahkan untuk meningkatkan kapasitas dari seluruh unsur masyarakat sehingga dapat meningkatkan kemampuan kompetisi dengan masyarakat negara tetangga dan memanfaatkan peluang usaha yang ada.
4. Mempercepat penguatan kapasitas kelembagaan pembangunan kawasan perbatasan yang sarannya adalah:
  - Terkelolanya kawasan perbatasan laut secara terpadu antarsektor, antara pusat dan daerah, dan antardaerah;
  - Tercapainya koordinasi, integrasi, sinergi, dan sinkronisasi dalam pengelolaan kawasan perbatasan laut;

- Meningkatnya kemampuan pemerintah daerah dan masyarakat dalam melaksanakan pengelolaan kawasan perbatasan laut; dan
- Meningkatnya mutu pelayanan dan penyelenggaraan pemerintahan.

Upaya untuk menyukseskan strategi ini adalah dengan melakukan:

- Mempertegas pembagian kewenangan antara Pusat dan Daerah;
- Memastikan sinergi rencana induk dan rencana aksi dengan rencana sektor dan daerah;
- Meningkatkan kapasitas individu dan kelembagaan dalam pengelolaan kawasan perbatasan laut; dan
- Meningkatkan keberpihakan pembiayaan bagi pembangunan kawasan perbatasan.

BNPP merupakan organisasi yang baru berdiri. Organisasi ini baru bertugas secara aktif pada kuartal terakhir tahun 2010 sehingga apa yang sudah dilakukan oleh BNPP selama ini belum dapat diketahui hasilnya secara maksimal. Perihal efektif atau tidaknya langkah-langkah pengelolaan perbatasan yang sudah dilaksanakan oleh BNPP belum dapat dipastikan dalam waktu singkat karena semuanya butuh proses yang panjang dan komprehensif, juga butuh kerja sama dari berbagai macam pihak.

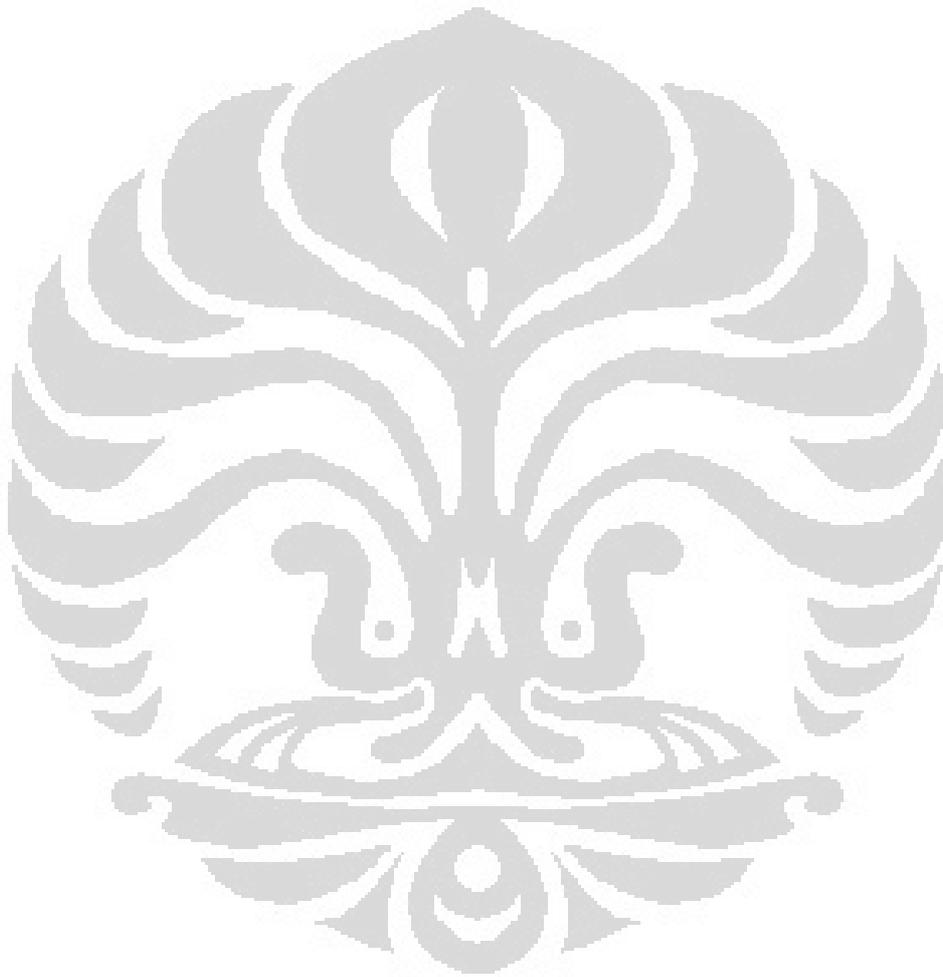
Terkait dengan perbatasan Indonesia dan Singapura di Selat Singapura, sampai hari ini BNPP sendiri belum pernah dilibatkan dalam proses perundingan penetapan perbatasannya. Akan tetapi, BNPP sudah mengajukan permintaan kepada Menteri Dalam Negeri selaku Kepala BNPP untuk diikutsertakan dalam proses negosiasi tersebut.<sup>359</sup>

Sebagai badan yang secara khusus bertugas untuk mengelola perbatasan, satu hal yang diharapkan dari berdirinya BNPP adalah hasil akhir yang maksimal dalam proses pengelolaan wilayah perbatasan yang saat ini masih banyak yang belum disepakati, seperti perbatasan Indonesia dengan Singapura di Selat Singapura pada Segmen Timur 1 dan Segmen Timur 2. Selain itu, BNPP juga diharapkan dapat memaksimalkan fungsinya dalam hal mengelola perbatasan

---

<sup>359</sup> Hasil wawancara dengan Rahman Ibrahim, Deputy 1 Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan, yang dilaksanakan pada 13 Mei 2011.

Indonesia – Singapura yang sudah ditetapkan, yakni di Segmen Tengah dan Segmen Barat.



**BAB 4**

**ANALISIS PERJANJIAN PENETAPAN GARIS BATAS LAUT  
TERITORIAL INDONESIA DAN SINGAPURA DI SELAT  
SINGAPURA DAN IMPLIKASINYA TERHADAP  
KEDAULATAN INDONESIA**

**4.1 Implikasi Perjanjian Penetapan Garis Batas Laut Teritorial Indonesia dan Singapura di Selat Singapura terhadap Kedaulatan Indonesia**

Kedaulatan negara merupakan kekuasaan tertinggi negara untuk melakukan suatu tindakan yang dianggap perlu demi kepentingan nasional negara itu sendiri berdasarkan hukum nasional dengan memperhatikan hukum internasional.<sup>360</sup> Kedaulatan negara meliputi kedaulatan atas wilayah, kedaulatan atas kepentingan nasional lainnya, serta kedaulatan atas pengawasan terhadap kegiatan di dalam wilayah negara.<sup>361</sup>

Seperti yang telah dibahas sebelumnya, kedaulatan suatu negara memiliki batasan penting. Batasan-batasan tersebut, antara lain:<sup>362</sup>

1. Kedaulatan dibatasi oleh wilayah negara yang memiliki kedaulatan tersebut; dan
2. Kedaulatan berakhir di mana kedaulatan suatu negara lain dimulai.

Batasan-batasan terhadap kedaulatan tersebut menunjukkan bahwa konsep wilayah memegang peranan penting dalam hal praktik kenegaraan. Oleh karena itu, perjanjian penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura pun memiliki kedudukan yang signifikan bagi pembatasan kedaulatan kedua negara.

Indonesia sendiri memiliki kepentingan di perairan yurisdiksi nasional. Kepentingan-kepentingan tersebut untuk kepentingan kesejahteraan dan

---

<sup>360</sup> Sondakh, "Pengamanan Wilayah Laut Indonesia", hal. 13

<sup>361</sup> *Ibid.*, hal. 14

<sup>362</sup> Kusumaatmadja dan Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, hal. 18

keamanan bangsa Indonesia.<sup>363</sup> Kedaulatan Indonesia di perairan yurisdiksi nasional harus mencakup kemampuan untuk:<sup>364</sup>

1. Memanfaatkan dan mengolah seluruh kekayaan perairan yurisdiksi Indonesia serta menggunakan perairan tersebut sebagai sarana media perdagangan bagi kepentingan bangsa Indonesia;
2. Meningkatkan kecerdasan dan kesejahteraan umum, khususnya tenaga kerja mata laut dan masyarakat maritim;
3. Mewujudkan kepulauan dan perairan nusantara sebagai satu kesatuan geografis, politik, hukum, dan ekonomi;
4. Mewujudkan pertahanan keamanan negara di laut untuk mencegah dan menggagalkan usaha melakukan subversi, infiltrasi, penyelundupan, dan pelanggaran hukum, serta usaha-usaha yang mengancam kedaulatan negara Indonesia melalui media laut.

Terkait upaya melindungi kepentingan kesejahteraan dan keamanan Indonesia sebagai negara pantai, maka tujuan pertahanan dan keamanan negara di laut adalah pengendalian dan penggunaan laut untuk kepentingan lalu lintas barang dan manusia, penyebaran kekuatan militer untuk diplomasi atau proyeksi kekuatan militer, dan eksplorasi serta eksploitasi sumber daya nasional di dalam atau di bawah laut.<sup>365</sup>

Namun dalam hal ini, definisi kedaulatan di laut secara substantif berbeda dengan kedaulatan di darat.<sup>366</sup> Kedaulatan di darat direalisasikan dengan kepemilikan atau penguasaan. Sedangkan kedaulatan di laut lebih mengarah pada pendekatan hukum.<sup>367</sup>

Pendekatan hukum yang dimaksud di sini adalah proses penegakan hukum yang dilakukan oleh negara melalui aparatnya. Penegakan hukum tersebut pada hakikatnya merupakan penegakan kedaulatan negara yang bersangkutan karena kewenangan dan kemampuan penyelenggaraan penegakan hukum itu sendiri

---

<sup>363</sup> Sutanto, "Pengaruh UNCLOS '82 terhadap Pertahanan Keamanan Negara di Laut", tesis dalam studi Pengkajian Ketahanan Nasional pada Program Pascasarjana Universitas Indonesia, 1993, hal 8

<sup>364</sup> *Ibid.*

<sup>365</sup> *Ibid.*, hal. 20

<sup>366</sup> Sondakh, "Pengamanan Wilayah Laut Indonesia", hal. 13

<sup>367</sup> *Ibid.*

bersumber pada kedaulatan negara dan sekaligus merupakan pengejawantahan kedaulatan.<sup>368</sup>

Pembahasan dalam bab ini akan lebih menitikberatkan pada implikasi perjanjian terhadap kedaulatan Indonesia.

#### **4.1.1 Keamanan dan Keselamatan Indonesia sebagai Negara Pantai**

Indonesia terletak di antara dua benua dan dua samudera, yakni benua Asia dan benua Australia, dan juga Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Letak geografis tersebut menempatkan Indonesia pada posisi yang strategis ditinjau dari berbagai aspek, antara lain aspek politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan.<sup>369</sup>

Posisi strategis tersebut memiliki dampak yang menguntungkan sekaligus juga merugikan bagi Indonesia. Dampaknya menguntungkan karena dengan posisi strategis tersebut, perairan Indonesia memiliki peranan penting dalam menentukan kelancaran distribusi barang dan jasa yang sangat diperlukan untuk menunjang pertumbuhan ekonomi kawasan Asia pada khususnya. Hal tersebut akhirnya memberikan harapan yang cukup realistis untuk mempercepat proses pertumbuhan ekonomi nasional.<sup>370</sup>

Akan tetapi, posisi strategis yang dimiliki oleh Indonesia ini juga memberikan dampak negatif. Dampak yang kurang menguntungkan ini dapat menimbulkan permasalahan yang kompleks terkait bidang keamanan, hukum, ekonomi, serta pertahanan negara.<sup>371</sup>

Hampir seluruh wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan dikelilingi oleh wilayah laut. Letak perbatasan-perbatasannya dengan negara lain pun cukup dekat sehingga kemungkinan terjadinya kejahatan maupun ancaman-ancaman juga cukup tinggi, terutama ancaman terhadap kedaulatan Indonesia.

Ancaman terhadap kedaulatan tersebut bisa berupa ancaman kekerasan maupun ancaman pelanggaran hukum. Ancaman kekerasan, yaitu ancaman

---

<sup>368</sup> *Ibid.*, hal. 14-15

<sup>369</sup> Purnomo, "Pengamanan Wilayah Laut RI Bagian Barat", hal. 28

<sup>370</sup> *Ibid.*

<sup>371</sup> *Ibid.*

menggunakan kekuatan bersenjata yang terorganisasi dan dinilai mempunyai kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara, baik berupa ancaman militer, sabotase objek vital maupun aksi terror bersenjata di laut, pembajakan, dan perompakan.<sup>372</sup> Sedangkan ancaman pelanggaran hukum merupakan ancaman pelanggaran terhadap ketentuan hukum nasional dan internasional yang berlaku, contohnya *illegal logging*, *illegal fishing*, *illegal dredging*, dan lain-lain.<sup>373</sup>

Selain penegakan keamanan laut dari ancaman kekerasan dan pelanggaran hukum tersebut, wilayah laut juga harus diamankan dari *transnational crime* atau *transnational organized crime*<sup>374</sup> yang semakin lama semakin marak terjadi.<sup>375</sup> Kejahatan transnasional tersebut tidak lagi mengenal batas negara sehingga disebut sebagai kejahatan lintas negara.

Dari 8 (delapan) kategori *transnational organized crime*, 5 (lima) di antaranya dapat terjadi atau dilakukan di dan lewat laut. Lima kategori kejahatan tersebut, antara lain peredaran obat terlarang, penyelundupan atau perdagangan manusia, perompakan, penyelundupan senjata, dan terorisme. Tiga kategori lainnya adalah pencucian uang, kejahatan ekonomi internasional, dan *cyber crime*.<sup>376</sup>

Untuk mengamankan wilayah maritimnya, Indonesia telah mengambil langkah-langkah penting, baik secara unilateral maupun bilateral/trilateral. Langkah-langkah unilateralnya, antara lain:<sup>377</sup>

<sup>372</sup> Sondakh, "Pengamanan Wilayah Laut Indonesia", hal. 12

<sup>373</sup> *Ibid.*

<sup>374</sup> Kejahatan lintas negara atau *transnational organized crime* diatur di dalam *United Nations Convention against Transnational Organized Crime*, 2000. Berdasarkan Pasal 1 Konvensi, tujuan dirumuskannya konvensi ini adalah untuk meningkatkan kooperasi dalam rangka mencegah dan memerangi kejahatan lintas negara dengan lebih efektif. Walaupun konvensi ini membahas mengenai kejahatan lintas batas negara, namun dalam implementasinya, para negara pihak tetap menegakkan kewajibannya dengan tetap konsisten pada prinsip kedaulatan teritorial dan *non-intervention* terhadap urusan dalam negeri negara lain (Pasal 4 ayat 1 *UN Convention against Transnational Organized Crime*)

<sup>375</sup> *Ibid.*, hal. 13

<sup>376</sup> Hasjim Djalal, "Maritime Terrorism: Aspek Politik Internasional – Regional dan ASpek Hukum yang Dibutuhkan dalam Negeri", Makalah disampaikan pada Seminar Sehari "Maritime Terrorism" di Seskoal, Jakarta 23 September 2003.

<sup>377</sup> Arif Havas Oegroseno, "Threats to Maritime Security and Responses Thereto: A Focus on Armed Robbery against Ships at Sea in the Straits of Malacca and Singapore: the Indonesian Experience," Department of Foreign Affairs of Republic of Indonesia, hal. 13

1. Pembentukan *Naval Command Control for Armed Robbery against Ships*;
2. Meningkatkan patroli udara dan laut;
3. Operasi intelijen;
4. Operasi antipenyelundupan;
5. *In-land political and security measures*;
6. Sistem pengawasan wilayah maritim yang terintegrasi, dibantu oleh:
  - a. Amerika Serikat;
  - b. Jepang;
  - c. Cina, yang akan membantu dalam *Bilateral Maritime Cooperation within the Strategic Partnership Framework*.

Sementara itu, langkah-langkah bilateral/trilateral yang diambil oleh Indonesia dalam rangka mengamankan wilayah maritimnya, yakni:<sup>378</sup>

1. Patroli terkoordinasi Malaysia-Indonesia;
2. Patroli terkoordinasi Indonesia-Singapura;
3. Patroli terkoordinasi Malaysia-Singapura-Indonesia.<sup>379</sup>

Dalam hal pengamanan terhadap kejahatan lintas negara, Indonesia memang belum meratifikasi *United Nations Convention against Transnational Organized Crime*. Akan tetapi, hal tersebut masih dapat ditanggulangi dengan adanya patroli-patroli dari TNI di Selat Singapura dan juga Selat Malaka, baik patroli yang dilaksanakan secara unilateral maupun yang bekerja sama dengan Singapura dan Malaysia.

Patroli-patroli kerja sama tersebut tentu saja dilaksanakan di wilayah kedaulatan masing-masing negara. Patroli TNI AL dilaksanakan di wilayah laut di mana Indonesia berdaulat, sedangkan Singapura dan Malaysia berpatroli di wilayah negaranya masing-masing.

Patroli-patroli tersebut gunanya adalah untuk menjaga pertahanan dan keamanan *littoral States*. Dalam hal ini, hakikat pertahanan dan keamanan negara

---

<sup>378</sup> *Ibid.*, hal. 14

<sup>379</sup> Sejak tahun 2005, Patroli terkoordinasi Malaysia-Singapura-Indonesia (Patkor Malsindo) berubah menjadi *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP) yang kerja samanya dilakukan antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Baca subbab 3.3.

di laut adalah menegakkan kedaulatan dan hukum di wilayah tersebut.<sup>380</sup> Secara lebih spesifik, tujuan pertahanan dan keamanan negara di laut adalah mempertahankan kedaulatan dan menegakkan hukum di seluruh wilayah perairan yurisdiksi nasional yang merupakan bagian integral dari pertahanan keamanan negara.<sup>381</sup> Oleh karena itu, tujuan pertahanan nusantara adalah tegaknya kedaulatan dan hukum di perairan yurisdiksi nasional guna menjamin integritas seluruh perairan yurisdiksi nasional Indonesia dan menjamin kepentingan nasional di dan/atau lewat laut.<sup>382</sup>

Pertahanan laut nusantara pada hakikatnya merupakan pertahanan wilayah laut sampai garis batas terluar perairan yurisdiksi nasional.<sup>383</sup> Di sinilah kemudian perjanjian penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura memegang peranan. Perjanjian-perjanjian tersebut, baik yang disepakati pada tahun 1973 maupun 2009, sama-sama memberikan kepastian mengenai wilayah laut mana yang menjadi laut teritorial Indonesia, dan wilayah laut mana yang menjadi milik Singapura sehingga dapat diketahui secara pasti di wilayah mana saja kedua negara tersebut memiliki kedaulatan.

Kedua perjanjian ini membantu proses pengamanan Indonesia sebagai negara pantai karena paling tidak garis batas wilayah laut Indonesia di Selat Singapura menjadi lebih jelas. Patroli-patroli yang beroperasi di wilayah tersebut pun dapat dilaksanakan dengan lebih terkoordinasi karena pembagian wilayahnya jelas. Adanya garis batas wilayah laut teritorial yang jelas di antara Indonesia dan Singapura ini juga mempermudah penegakan hukum di wilayah perbatasan.

#### **4.1.2 Keamanan dan Keselamatan Pelayaran**

Selat Singapura merupakan selat yang digunakan untuk kepentingan pelayaran internasional (*strait used for international navigation*). Terdapat lebih dari 60.000 (enam puluh ribu) kapal yang melintasi selat tersebut setiap

---

<sup>380</sup> Sutanto, "Pengaruh UNCLOS '82 terhadap Pertahanan Keamanan Negara di Laut", hal. 8

<sup>381</sup> *Ibid.*, hal. 20

<sup>382</sup> *Ibid.*

<sup>383</sup> *Ibid.*, hal. 21

tahunnya.<sup>384</sup> Kapal-kapal tersebut banyak berasal dari Eropa dan Timur Tengah yang akan berlayar menuju Asia Timur.<sup>385</sup>

Keamanan dan keselamatan di selat-selat tersebut berada di bawah tanggung jawab *littoral States* dan negara-negara pengguna selat (*user States*).<sup>386</sup> Berdasarkan *joint statement* antara Indonesia, Singapura, dan Malaysia, yang bertanggung jawab atas pengelolaan Selat Singapura (dan juga Selat Malaka) dalam hal keselamatan pelayaran adalah ketiga negara tersebut karena ketiganya merupakan *littoral States* dari Selat Singapura.

Wilayah tersempit di Selat Singapura memiliki lebar kurang lebih 3 (tiga) mil laut.<sup>387</sup> Dengan wilayah sesempit itu dan lalu lintas pelayaran yang ramai, maka keselamatan pelayaran di Selat Singapura harus benar-benar diperhatikan, dari mulai rambu-rambu sampai pengaturan arus lalu lintas di sana.

Secara umum, keselamatan pelayaran bergantung pada beberapa hal tertentu, antara lain:<sup>388</sup>

1. Ketersediaan peralatan pelayaran (*navigational aids*);
2. Rute-rute pelayaran, termasuk *traffic separation schemes* (TSS) dan ketentuan pelayaran;
3. Survei hidrografis yang komplit dan memadai;
4. Kapal dengan peralatan pelayaran moderen yang bekerja dengan baik dan memiliki personel yang terlatih dan terqualifikasi.

Terdapat tiga kategori kapal yang menggunakan Selat Singapura, antara lain:<sup>389</sup>

1. **Through traffic:** kapal yang masuk ke dalam kategori ini adalah kapal yang berlayar dari atau ke Pantai Bengal di wilayah barat dan Singapura/Laut Cina

<sup>384</sup> Sam Bateman, Catherine Z. Raymond, Joshua Ho, *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: An Agenda for Action*, Insitute of Defence and Strategic Studies Policy Paper, May 2006, hal. 8

<sup>385</sup> *Ibid.*

<sup>386</sup> *Ibid.*

<sup>387</sup> Bateman, Raymond, dan Ho, *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: An Agenda for Action*, hal. 9

<sup>388</sup> Gurpreet S Singhota, "The IMO's Role in Promoting Safety of Navigation and Control of Marine Pollution in the Stratis of Malacca and Singapore", *Singapore Journal of International Law* (1998) 2: 290-291

<sup>389</sup> Bateman, "Regime Building in the Malacca and Singapore Straits: Two Steps Forward, One Step Back", hal. 13

Selatan di timur. Kapal-kapal ini, antara lain kapal tanker berukuran besar, kapal kargo, seperti kapal-kapal kontainer, kapal penumpang, kapal pengangkut kendaraan, dan lain-lain.

2. **Local traffic:** kapal dalam kategori ini adalah kapal yang melakukan pelayaran lokal, contohnya berlayar dari dan/atau ke pelabuhan-pelabuhan di Indonesia, Malaysia, Thailand, atau Singapura. Kapal-kapal yang termasuk dalam kategori ini biasanya adalah kapal dengan ukuran yang lebih kecil, seperti *chemical tankers, gas carriers, container ships* (“feeder” vessels under say, 10.000 GRT), *tugs and barges*, dan *general cargo ships*.
3. **Other:** kapal dalam kategori ini meliputi kapal ikan, *oil rig tenders, scientific research ships, dredgers*, dan lain-lain.

Pembahasan lebih lanjut mengenai keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Singapura akan dibicarakan melalui subbab-subbab di bawah ini.

#### 4.1.2.1 *Institutional Frameworks in the Management of the Straits*

Sebagai *littoral States* yang bertanggung jawab atas Selat Singapura, Indonesia, Singapura, dan Malaysia sudah mengatur manajemen selat yang dianggap paling efektif pelaksanaannya. Terdapat tiga lingkup manajemen selat yang diadopsi oleh ketiga negara tersebut. Lingkup pertama adalah *Tripartite Ministerial Meeting*. Tahap ini merupakan pertemuan tingkat menteri yang membahas sekitar permasalahan keselamatan pelayaran, perlindungan terhadap lingkungan maritim, dan keamanan wilayah laut di Selat Singapura dan Selat Malaka. Pertemuan ini dihadiri oleh Menteri Luar Negeri dari Indonesia, Singapura, dan Malaysia.

Lingkup yang kedua adalah *Tripartite Senior Officials Meeting* (SOM). SOM merupakan sebuah pertemuan yang dihadiri oleh para pejabat senior yang akan merangkum saran yang nantinya akan diajukan untuk dibahas di dalam *Tripartite Ministerial Meeting*. Saran-saran yang dirumuskan oleh SOM tersebut diolah dari data-data yang telah dibahas dalam *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) yang diadakan sebelumnya.

Lingkup yang terakhir adalah *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) *Meeting*.<sup>390</sup> TTEG *Meeting* pertama kali dibentuk oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura pada tahun 1975 atas dasar kesadaran bahwa pengelolaan pelayaran internasional di Selat Malaka dan Selat Singapura adalah penting.<sup>391</sup> Penyelenggaraan TTEG *Meeting* merefleksikan komitmen dari *littoral States* dalam hal keselamatan pelayaran, melindungi lingkungan laut, dan memfasilitasi lalu lintas pelayaran dalam dan melalui selat-selat tersebut.<sup>392</sup>

Melalui pertemuan ini, ketiga negara tersebut berusaha untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran dan juga perlindungan terhadap lingkungan kelautan di Selat Singapura dan Selat Malaka.<sup>393</sup> Selain dihadiri oleh para pakar kelautan dan birokrat dari Indonesia, Singapura, dan Malaysia, TTEG *Meeting* ini juga dihadiri oleh pihak-pihak lain yang berhubungan dengan pengelolaan Selat Singapura dan Selat Malaka. Pihak-pihak tersebut merupakan *observer* atau pengamat yang terdiri dari perwakilan negara-negara pengguna selat dan juga pihak terkait lainnya, yaitu:<sup>394</sup>

1. Perwakilan *The Nippon Foundation*;<sup>395</sup>
2. Perwakilan *Nippon Maritime Center*;<sup>396</sup>

<sup>390</sup> *Tripartite Technical Experts Group Meeting* merupakan pertemuan yang dilaksanakan satu tahun sekali. Sampai saat ini, TTEG *Meeting* sudah dilaksanakan sebanyak 35 kali. *The 35<sup>th</sup> TTEG Meeting* dilaksanakan di Yogyakarta, Indonesia, pada tanggal 4-5 Oktober 2010. Dalam pertemuan yang ketigapuluhlima tersebut, para peserta sepakat untuk mengadakan *The 36<sup>th</sup> TTEG Meeting* di Malaysia pada minggu pertama atau kedua Oktober 2011.

<sup>391</sup> About TTEG, [http://tteg-indonesia.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=47:about-tteg&catid=34:pages](http://tteg-indonesia.com/index.php?option=com_content&view=article&id=47:about-tteg&catid=34:pages), diunduh pada 21 Mei 2011 pukul 14:33 WIB

<sup>392</sup> *Ibid.*

<sup>393</sup> *Ibid.*

<sup>394</sup> *The 35<sup>th</sup> Tripartite Technical Expert Group (TTEG) Meeting Delegates*, Yogyakarta, 4-5 Oktober 2010

<sup>395</sup> *The Nippon Foundation is a non-profit philanthropic organization which was established in 1962. Its activity scope is in Japan and abroad and focusing largely on the maritime and shipping fields. The Foundation fundamental aim is the realization of a peaceful and prosperous global society, in which none need struggle to secure their basic human rights. (A Brief Overview of the Nippon Foundation, <http://www.nippon-foundation.or.jp/eng/who/overview.html>, diunduh pada 26 Mei 2011 pukul 14:25 WIB)*

<sup>396</sup> *The Nippon Maritime Center Limited (NMC) is a non-profit organization incorporated as a public company limited by guarantee in accordance with the laws of Singapore.*

3. Perwakilan *Maritime Institute of Malaysia*;<sup>397</sup>
4. Perwakilan *Malacca Strait Council*;<sup>398</sup>
5. Perwakilan JICA;<sup>399</sup>
6. Perwakilan Intertanko;<sup>400</sup>

---

*NMC represents the collective maritime initiatives of three Japanese organizations namely the Nippon Foundation, Malacca Strait Council, and the Japan Association of Marine Safety. NMC dedications lie in fostering closer ties in maritime cooperation and building bridges between the South East Asian seas, particularly in the Malacca and Singapore Straits. (Vision, <http://www.nmc.com.sg/esub1.html>, diunduh pada 26 Mei 2011 pukul 14:36 WIB)*

<sup>397</sup> *The Maritime Institute of Malaysia (MIMA) is a policy research institute set up by the Malaysian Government to look into matters relating to Malaysia's interest at sea, and to serve as a national focal point for research in the maritime sector. MIMA was incorporated under the Companies Act 1965, as a company limited by a guarantee and not having a share capital, with its own Board of Directors.*

*The Institute takes a comprehensive approach in dealing with maritime issues. Its role to deal with national, regional, and global maritime matters affecting Malaysia. One key task of the Institute is to complement the efforts of the various government agencies involved in the maritime sector by mobilizing expertise to assist and support them in national maritime policy planning and implementation. (Introduction, [http://www.mima.gov.my/index.php?option=com\\_content&view=article&id=22&Itemid=27](http://www.mima.gov.my/index.php?option=com_content&view=article&id=22&Itemid=27), diunduh 26 Mei 2011 pukul 14:55 WIB)*

<sup>398</sup> Lihat subbab 3.2 dalam Bab 3

<sup>399</sup> *Japan International Cooperation Agency (JICA) was established as an independent administrative institution under the law concerning the Independent Administrative Institution Japan International Cooperation Agency (Law No. 136, 2002). JICA aims to contribute to the promotion of international cooperation as well as the sound development of Japanese and global economy by supporting the socioeconomic development, recovery or economic stability of developing regions. (Organization, <http://www.jica.go.jp/english/about/organization/index.html>, diunduh pada 26 Mei pukul 15:19 WIB)*

<sup>400</sup> *INTERTANKO is the International Association of Independent Tanker Owner. It has been the voice of independent tanker owners since 1970, ensuring that the oil that keeps the world turning is shipped safely, responsibly and competitively.*

*Membership is open to independent tanker owners and operators of oil and chemical tankers, i.e. non-oil companies and non-state controlled tanker owners, who fulfil the Association's membership criteria. Independent owners operate some 80% of the world's tanker fleet and the vast majority are INTERTANKO members. As of January 2010, the organisation had 250 members, whose combined fleet comprises some 3,050 tankers totalling 260 million dwt. INTERTANKO's associate membership stands at some 330 companies with an interest in shipping of oil and chemicals.*

*INTERTANKO is a forum where the industry meets, policies are discussed and statements are created. It is a valuable source of first-hand information, opinions and guidance. INTERTANKO has a vision of a professional, efficient and respected industry, that is dedicated to achieving safe transport, cleaner seas and free competition. (Intertanko,*

7. Perwakilan IFSMA;<sup>401</sup>
8. Perwakilan *International Chamber of Shipping*;<sup>402</sup>
9. Perwakilan *Federation of ASEAN Shipowner's Association*;<sup>403</sup>
10. Perwakilan *International Maritime Organization*;<sup>404</sup>
11. Perwakilan negara-negara pengguna selat, seperti Norwegia, Korea Selatan, Jepang, India, Cina, Australia, dan sebagainya.

---

<http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=1086>, diunduh pada 26 Mei 2011 pukul 15:45 WIB)

<sup>401</sup> *International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA) was formed in 1974 by Eight European Shipmasters' Associations to unite the World's serving Shipmasters into a single professional coordinated body. It is a non-profit makin apolitical organization dedicated solely to the interest of serving Shipmaster.*

*Established to uphold International Standards of Professional Competence for Seafarers, IFSMA is a Federation with a policy to ensure Safe Operational Practices, Preservation from Human Injury, Protection of the Marine Environment and Safety of Life and Property at Sea.*

*In 1975, IFSMA was granted Consultative Status as a non-Governmental organization at IMO which enables the Federation to represent the views an protect the interests of the serving Shipmasters unfettered and unfiltered by others. (An Introduction to IFSMA, <http://www.ifsma.org/>, diunduh pada 26 Mei 2011 pukul 16:14 WIB)*

<sup>402</sup> *The International Chamber of Shipping (ICS) is the principal international trade association for the shipping industry, representing all sectors and trades. ICS membership comprises national shipowners' associations whose member shipping companies operate two thirds of the world's merchant tonnage. Established in 1972, ICS is concerned with all technical, legal, and policy issues that may have an impact on international shipping.*

*The aim of ICS is to promote the interests of shipowners and operators in all matters of shipping policy and ship operations. (International Chamber of Shipping, <http://www.marisec.org/ICSbrochure.pdf>, diunduh pada 26 Mei 2011 pukul 16:20 WIB)*

<sup>403</sup> *Federation of ASEAN Shipowners' Association (FASA) was established on 8 August 1967. The formation of this organization was mooted by the ASEAN Permanent Committee on Shipping.*

*FASA was then approved as an ASEAN Non-Governmental Organization at the 5<sup>th</sup> Meeting of the 14<sup>th</sup> ASEAN Standing Committee that was held in Manila on 21 May 1981. (History, <http://www.fasa.org.sg/index.cfm?GPID=15>, diunduh pada 26 Mei 2011 pukul 16:33 WIB)*

<sup>404</sup> *International Maritime Organization (IMO) is the first international body devoted exclusively to maritime matters. United Nations held a conference in 1948 adopting a convention establishing the IMO. Until 1982, the IMO was called the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO).*

*IMO is a UN specialized agency. It is a technical organization and most of its work is carried out in a number of committees and sub-committees.*

*IMO is concerned in promoting maritime safety and security, the prevention of pollution, and related matters. (IMO: What It Is, [http://imo.org/About/Documents/IMO\\_What-is-is\\_web\\_2009.pdf](http://imo.org/About/Documents/IMO_What-is-is_web_2009.pdf), diunduh pada 26 Mei 2011 pukul 16:49 WIB)*

Salah satu topik pembahasan dalam pertemuan ini adalah mengenai *Routeing System* yang diaplikasikan ke dalam *Traffic Separation Scheme* (TSS) dan peraturan untuk kapal-kapal yang berlayar di sepanjang Selat Singapura dan Selat Malaka.<sup>405</sup> Dalam mengimplementasikan *Routeing System*, Indonesia, Singapura, dan Malaysia menyelenggarakan survei hidrografi bersama, melakukan riset, dan melakukan instalasi fasilitas navigasi baru untuk mendukung TSS.<sup>406</sup> *International Maritime Organization* (IMO) telah menyetujui penggunaan sistem ini pada tahun 1977 dan baru diimplementasikan pada tahun 1981.<sup>407</sup>

Program lain yang juga diusulkan oleh TTEG Meeting adalah sistem wajib lapor kapal (*mandatory ship reporting system*) atau STRAITREP di Selat Singapura dan Selat Malaka yang diimplementasikan untuk pertama kalinya pada tahun 1998. Usul mengenai sistem ini diajukan pada tahun 1993. STRAITREP merupakan suatu sistem yang memberikan kemampuan pada pihak otoritas pantai untuk memperbaharui situasi lalu lintas kapal-kapal yang sedang transit dan untuk berkontribusi secara positif terhadap respon pencarian dan penyelamatan dan juga insiden-insiden di Selat.<sup>408</sup>

Selain itu, Indonesia, Singapura, dan Malaysia juga melaksanakan *Co-operative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore* pada tahun 2007. Program ini dilaksanakan dengan tujuan untuk memfasilitasi kerja sama dengan negara-negara pengguna selat dan pemegang saham kunci lainnya terkait dengan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut agar selat-selat tersebut tetap aman dan terbuka untuk pelayaran internasional.<sup>409</sup>

---

<sup>405</sup> "About TTEG", *Ibid.*

<sup>406</sup> *Ibid.*

<sup>407</sup> *Ibid.*

<sup>408</sup> *Ibid.*

<sup>409</sup> *Ibid.*

#### 4.1.2.2 *Traffic Separation Scheme*<sup>410</sup>

*Traffic Separation Scheme* (TSS) merupakan bentuk tanggung jawab dari Indonesia, Singapura, dan Malaysia sebagai *littoral States* dari Selat Singapura (dan Selat Malaka) seperti yang tertuang dalam Pasal 1 *Joint Statement* 16 November 1971, yaitu:

*“The three governments agreed that the safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore is the responsibility of the coastal States concerned.”*

Akan tetapi, saat *Joint Statement* 16 November 1971 ini diumumkan, ketiga negara pantai belum sepakat mengenai langkah konkrit upaya meningkatkan keselamatan pelayaran di Selat Singapura dan Selat Malaka. Baru pada *Joint Statement* yang kedua, yakni pada tanggal 19 Februari 1975, ketiga negara menyetujui diterapkannya konsep TSS di kedua selat tersebut.

Menurut Indonesia, TSS di Selat Singapura dan Selat Malaka haruslah ditujukan untuk keselamatan negara-negara pantai tanpa melupakan kepentingan kapal yang lewat.<sup>411</sup> Saat konsep TSS ini baru akan diterapkan, Indonesia berpendapat bahwa ketiga negara pantai sendirilah yang harus menetapkan TSS karena mereka lebih mengetahui keadaan dan kepentingan daerah mereka sendiri.<sup>412</sup>

Setelah berkonsultasi pada IMCO<sup>413</sup>, akhirnya pada tanggal 14 November 1977, rencana TSS yang diajukan oleh ketiga negara pantai pun diterima dan disetujui oleh IMO dan akan dinyatakan berlaku setelah

<sup>410</sup> Sampai dengan Skripsi ini dicetak, data pendukung mengenai *traffic separation scheme* dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia belum berhasil diperoleh.

<sup>411</sup> Duriyat Rasjad, “Traffic Separation Scheme di Selat Malaka-Singapura”, hal. 33

<sup>412</sup> *Ibid.*

<sup>413</sup> Usulan mengenai TSS yang diajukan oleh Indonesia, Singapura, dan Malaysia kepada IMCO diterima dan disetujui oleh organisasi tersebut. IMCO kemudian menyertakan persetujuan tersebut dengan berbagai macam aturan-aturan khusus yang perlu diperhatikan untuk keselamatan pelayaran di Selat Singapura dan Selat Malaka. Persetujuan IMCO tersebut dituangkan ke dalam IMO Doc. A.X./Res. 375, tanggal 18 Januari 1978. Resolusinya sendiri telah diterima dan disetujui pada 14 November 1977.

rekomendasi yang diusulkan oleh IMO diterima dan dilaksanakan oleh ketiga negara pantai. Rekomendasi tersebut meliputi:<sup>414</sup>

1. Penentuan suatu alur pelayaran dengan kedalaman 23 meter di TSS (alur ke arah barat) di sekitar Beting Sedepa;
2. Penempatan 2 (dua) buah sarana bantu navigasi berupa *resilient light beacon* di TSS Selat Singapura dan 3 (tiga) buah di TSS Beting Sedepa. Salah satu dari tiga buah sarana bantu navigasi terakhir ini disyaratkan untuk menandai alur 23 meter tersebut di atas;
3. Penggeseran/perubahan garis pemisah alur TSS di Selat Singapura untuk melebarkan alur menuju ke barat di daerah selatan dari Pelabuhan Singapura. Hal ini merupakan usul Jepang di IMCO yang akhirnya diterima oleh ketiga negara pantai.

Banyak hal yang masih harus disiapkan untuk melaksanakan konsep TSS ini. Ketiga negara pantai mengemban tanggung jawab dan kewajiban masing-masing agar TSS dapat diwujudkan dan diaplikasikan secara baik demi meningkatkan keselamatan pelayaran. Akhirnya, sejak 1 Mei 1981, *Routeing System* dan *Traffic Separation Scheme* di Selat Singapura dan Selat Malaka resmi berlaku.<sup>415</sup>

TSS di Selat Singapura dan Selat Malaka terdapat di Beting Sedepa (*One Fathom Bank*), di lepas pantai Port Klang atau Port Swttenham, di Selat Singapura, dan di daerah lampu suar Horsburgh di pintu gerbang sebelah timur Selat Singapura.<sup>416</sup>

Selain TSS, di Selat Singapura juga terdapat rute air dalam (*deep water route*), yaitu suatu rute yang dibatasi di mana telah disurvei secara teliti kedalaman air dan rintangan-rintangan yang terdapat pada peta.<sup>417</sup>

Dari 70 (tujuh puluh) TSS yang diberlakukan di 10 (sepuluh) daerah di dunia, hanya TSS di Selat Singapura dan Selat Malaka saja yang

---

<sup>414</sup> Durijat Rasjad, "Traffic Separation Scheme di Selat Malaka-Singapura", hal. 40

<sup>415</sup> *Ibid.*, hal. 44

<sup>416</sup> *Ibid.*, hal. 47

<sup>417</sup> *Ibid.*

memasukkan *Rules* bagi kapal-kapal yang berlayar melaluinya.<sup>418</sup> Tujuannya adalah agar kapal-kapal tersebut mengetahui secara tegas apa yang perlu dilakukan sebelum dan pada saat melewati wilayah tersebut.

TSS di Selat Singapura dan Selat Malaka ini awalnya mengadopsi pengaturan yang terdapat dalam IMCO *Resolution A 378 (x)* tentang *General Provisions on Ships' Routeing*. Akan tetapi, resolusi yang diadopsi pada 14 November 1977 ini kemudian diperbaharui oleh *Resolution A 572 (XIV)*.

#### 4.1.2.3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Indonesia sendiri dalam hukum nasionalnya memiliki Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran) memuat 4 (empat) unsur utama, salah satunya adalah keselamatan dan keamanan pelayaran.<sup>419</sup> Pengaturan dalam hal keselamatan dan keamanan pelayaran ini memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konsensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, selain juga sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam *International Ship and Port Facility Security Code*.<sup>420</sup>

UU Pelayaran mendefinisikan keselamatan dan keamanan pelayaran sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.<sup>421</sup> Dari sini dapat dilihat bahwa UU Pelayaran memiliki sudut pandang yang luas terkait dengan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Unsur yang pertama adalah mengenai keselamatan dan keamanan angkutan perairan. Untuk memenuhi unsur ini, maka pelaku pelayaran

---

<sup>418</sup> *Ibid.*, hal. 48

<sup>419</sup> Indonesia, *Penjelasan terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849

<sup>420</sup> *Ibid.*

<sup>421</sup> Indonesia, *Undang-Undang tentang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, Lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849, Pasal 116 ayat 1.

harus memenuhi dua persyaratan, yakni kelaiklautan kapal dan kenavigasian.<sup>422</sup>

Dalam hal ini, kelaiklautan kapal wajib untuk dipenuhi oleh setiap kapal di mana persyaratan-persyaratannya harus dibuktikan melalui sertifikat dan surat kapal.<sup>423</sup> Persyaratan tersebut, antara lain:<sup>424</sup>

1. Keselamatan kapal;
2. Pencegahan pencemaran dari kapal;
3. Pengawakan kapal;
4. Garis muat kapal dan pemuatan;
5. Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang;
6. Status hukum kapal;
7. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
8. Manajemen keamanan kapal.

Sementara itu, kenavigasian merupakan salah satu persyaratan yang harus terpenuhi dalam hal keselamatan dan keamanan angkutan perairan.

Kenavigasian tersebut terdiri atas:<sup>425</sup>

1. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran<sup>426</sup>;
2. Telekomunikasi-Pelayaran<sup>427</sup>;
3. Hidrografi dan meteorologi;
4. Alur dan perlintasan;
5. Pengerukan dan reklamasi;
6. Pemanduan;
7. Penanganan kerangka kapal; dan
8. *Salvage* dan pekerjaan bawah air.

---

<sup>422</sup> *Ibid.*, Pasal 117 ayat 1

<sup>423</sup> *Ibid.*, Pasal 117 ayat 3

<sup>424</sup> *Ibid.*, Pasal 117 ayat 2

<sup>425</sup> *Ibid.*, Pasal 118

<sup>426</sup> Diatur secara khusus melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 7 Tahun 2005 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran. Peraturan ini mulai berlaku pada waktu ditetapkan, yakni tanggal 20 Januari 2005.

<sup>427</sup> Diatur secara khusus melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2005 tentang Telekomunikasi Pelayaran. Peraturan ini mulai berlaku pada waktu ditetapkan, yakni tanggal 20 Januari 2005.

Secara khusus, ketentuan mengenai kenavigasian diatur di dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Hal berikutnya yang masih termasuk ke dalam persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran adalah keselamatan dan keamanan pelabuhan. Keberadaan pelabuhan memang tidak dapat dipandang sebelah mata karena biar bagaimana pun juga, pelabuhan merupakan bagian yang tidak terlepas dari pelayaran.

Keselamatan dan keamanan pelabuhan merupakan kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan yang meliputi, antara lain:<sup>428</sup>

1. Prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan;
2. Sarana dan prasarana pengamanan pelabuhan;
3. Sistem komunikasi; dan
4. Personel pengamanan.

Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelabuhan ini disinkronisasikan dengan terpenuhinya kondisi perlindungan terhadap lingkungan maritim.<sup>429</sup> Oleh karena itu, unsur perlindungan lingkungan maritim pun memegang peranan penting dalam rangka mendukung keselamatan dan keamanan pelayaran.

UU Pelayaran mengatur dalam Pasal 123 bahwa perlindungan lingkungan maritim merupakan upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan:

1. Kepelabuhanan;
2. Pengoperasian kapal;
3. Pengangkutan limbah, bahan berbahaya, dan beracun di perairan;
4. Pembuangan limbah di perairan; dan
5. Penutuhan kapal.

Pemerintah Indonesia kemudian menyusun sebuah ketentuan hukum yang secara khusus mengatur mengenai perlindungan lingkungan

---

<sup>428</sup> Indonesia, UU No. 17 Tahun 2008, Pasal 121

<sup>429</sup> *Ibid.*, Pasal 122

maritim, yakni melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.

UU Pelayaran merupakan ketentuan hukum nasional yang hanya dapat berlaku di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia. Walaupun tidak mengatur mengenai pelayaran internasional, akan tetapi undang-undang ini pun tetap berlaku terhadap kapal-kapal berbendera Indonesia yang sedang berlayar di perairan asing atau di wilayah perairan di luar Indonesia dan juga terhadap kapal-kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia.<sup>430</sup>

#### **4.1.2.4 Akibat Perjanjian terhadap Keamanan dan Keselamatan Pelayaran**

Perjanjian penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura, baik yang ditandatangani pada tahun 1973 mau pun 2009, memiliki satu akibat yang sangat signifikan, yakni kepastian mengenai wilayah di mana kedua negara dapat menegakkan kedaulatannya.

Banyak akibat positif yang dapat dinikmati oleh kedua negara ketika wilayah kedaulatannya jelas. Pertama adalah kepastian hukum. Dengan adanya kepastian wilayah tersebut, maka menjadi mudah bagi Indonesia dan Singapura untuk menegakkan hukum mengenai pelayaran, baik pelayaran internasional (kerja sama) atau pun pelayaran nasional.

Dalam hal pelayaran internasional, pengaturannya sudah dilakukan atas dasar kerja sama tiga negara antara Indonesia, Singapura, dan Malaysia yang sudah dibahas di bab sebelumnya.

Terkait dengan pelayaran nasional, Indonesia memiliki ketentuan perundang-undangan sendiri, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran). Undang-undang ini menjelaskan bahwa pelayaran merupakan suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Untuk memenuhi apa yang dimaksud dalam UU Pelayaran tersebut, maka penting bagi Indonesia untuk

---

<sup>430</sup> *Ibid.*, Pasal 4

memastikan wilayah kedaulatannya di laut. Karena dengan adanya kepastian mengenai batas-batas wilayah Indonesia, maka implementasi ketentuan perundang-undangan nasional, seperti UU Pelayaran menjadi lebih mudah untuk dilakukan. Oleh karena itu, perjanjian penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura ini menjadi penting keberadaannya dan memiliki implikasi yang signifikan.

Hukum mengenai pelayaran tersebut mencakup berbagai macam hal, misalnya ketertiban pelayaran, keamanan pelayaran, keselamatan kapal, standar kemampuan awak kapal, dan lain-lain. Dengan disepakatinya perjanjian ini, maka akan mudah bagi Indonesia dan Singapura untuk mengaplikasikan seluruh peraturan itu di wilayah Selat Singapura.

#### **4.1.3 Lingkungan Laut**

Selat Singapura adalah salah satu selat tersibuk di dunia. Banyak negara yang memanfaatkan selat tersebut sebagai jalur pelayaran internasional, baik untuk transportasi minyak dari wilayah Timur Tengah ke Asia Timur maupun sebaliknya, ataupun untuk transportasi komoditas perdagangan.

Dengan pemanfaatan Selat Singapura sebagai jalur pelayaran internasional, otomatis banyak kapal dengan berbagai macam ukuran yang berlalu lalang di selat tersebut. Akibat dari tingkat aktivitas pelayaran yang tinggi di Selat Singapura tersebut salah satunya adalah masalah pencemaran lingkungan laut.

Banyak hal yang dapat menjadi penyebab tercemarnya lingkungan laut, seperti limbah pabrik, sampah manusia, polusi kapal, sampai buangan dari hasil tambang di dasar laut. Akan tetapi, sebagai selat yang dimanfaatkan untuk pelayaran internasional, salah satu penyebab utama pencemaran di Selat Singapura adalah kecelakaan kapal.

Sepanjang tahun 2010, dari mulai awal tahun sampai *the 35<sup>th</sup> Meeting of the Tripartite Technical Experts Group on the Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore* dilaksanakan (4-5 Oktober 2010), terdapat beberapa kecelakaan kapal di Selat Singapura yang ditangani oleh Indonesia dan Singapura.

Berdasarkan laporan yang diberikan oleh Singapura dalam pertemuan tersebut, terdapat 5 (lima) kecelakaan kapal yang terjadi di Selat Singapura.<sup>431</sup> Sementara itu, Indonesia melaporkan 3 (tiga) kecelakaan kapal di wilayah sekitar Selat Singapura.<sup>432</sup> Kecelakaan-kecelakaan kapal seperti itulah yang harus ditangani oleh negara-negara tepi di Selat Singapura.

Bicara mengenai kecelakaan kapal yang berakibat pada tercemarnya lingkungan laut, terdapat lebih dari satu sebab mengapa kapal menjadi salah satu sumber terjadinya hal tersebut. Salah satu yang paling membahayakan adalah kebocoran minyak disebabkan oleh kecelakaan kapal yang dapat merusak kehidupan biota laut.<sup>433</sup> Mochtar Kusumaatmadja menyatakan bahwa pengotoran laut yang disebabkan oleh minyak merupakan suatu masalah yang harus mendapat perhatian karena mempunyai akibat terhadap kesehatan penduduk negara pantai, kepentingan-kepentingan perikanan, pariwisata, dan lingkungan hidup pada umumnya.<sup>434</sup>

Limbah minyak mentah tersebut mengandung *total petroleum hydrocarbon* (TPH)<sup>435</sup> yang berbahaya. Selain kebocoran minyak, alasan lain

<sup>431</sup> TTEG 35 Annex E, "Status Report: Marine Casualty Affecting Traffic Movement Notice by Singapore", disampaikan dalam *the 35<sup>th</sup> Meeting of the Tripartite Technical Experts Group on the Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore*, 3 Oktober 2010

<sup>432</sup> TTEG 35 Annex E, "Status Report on Marine Casualty Affecting Traffic Movement by Indonesia", disampaikan dalam *the 35<sup>th</sup> Meeting of the Tripartite Technical Experts Group on the Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore*, 3 Oktober 2010

<sup>433</sup> Kebocoran minyak dari kapal sangat membahayakan kehidupan laut karena kandungan *polycyclic aromatic hydrocarbons* (PAH) yang terdapat di dalam minyak mentah sangat sulit untuk dibersihkan dan dapat mengendap selama bertahun-tahun.

<sup>434</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Fungsi dan Perkembangan Hukum dalam Pembangunan Nasional*, (Bandung: Puslit UNPAD, 1975), hlm. 20

<sup>435</sup> Selain mengandung PAH, limbah minyak bumi juga mengandung *total petroleum hydrocarbon* (TPH). TPH adalah kumpulan ratusan bahan-bahan kimia yang terkandung dalam minyak mentah. Minyak mentah tersebut biasa digunakan untuk membuat produk-produk petroleum yang dapat mencermari lingkungan. Kandungan bahan kimia dalam TPH sangat banyak, namun mayoritasnya terdiri dari hidrogen dan karbon. Selain itu, TPH juga mengandung *hexane, jet fuels, mineral oils, benzene, toluene, xylenes, naphthalene*, dan *fluorence*.

TPH yang mengkontaminasi lingkungan dapat memberikan akibat berbahaya bagi lingkungan tersebut, termasuk manusia dan binatang. Salah satu zat kimia yang terkandung dalam TPH (*benzene*) merupakan zat karsinogen yang dapat menyebabkan kanker pada manusia (sudah dikonfirmasi oleh *the International Agency for Research on Cancer*). Hewan yang terekspos oleh TPH juga berpotensi menderita kelainan paru-paru, liver, ginjal, dan pertumbuhan *fetus*. ("ToxFaqs for Total Petroleum Hydrocarbons", <http://www.atsdr.cdc.gov/toxfaqs/tf.asp?id=423&tid=75>, diakses pada 31 Mei 2011 pukul 19:20 WIB)

mengapa kapal menjadi sumber pencemaran laut adalah buangan kapal yang dibuang begitu saja ke laut, seperti sampah dan air buangan tangki balas.<sup>436</sup>

Berdasarkan ketentuan dalam UNCLOS 1982, kapal-kapal yang melakukan transit di selat internasional harus tunduk pada regulasi, prosedur, dan praktik internasional yang sudah diterima secara umum terkait dengan keselamatan di laut dan pencegahan terhadap pencemaran laut.<sup>437</sup> Hal tersebut diatur di dalam Pasal 39 ayat 2 huruf b UNCLOS 1982.

Akan tetapi, *littoral States* juga tidak boleh melepaskan tanggung jawab dalam pengelolaan selat terkait pencemaran lingkungan laut. Sesuai dengan yang telah diatur oleh Pasal 43 UNCLOS 1982 yang berbunyi,

*“User States and States bordering a strait should by agreement cooperate:*

- a. in the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and safety aids or other improvements in aid of international navigation; and*
- b. for the prevention, reduction, and control of pollution from ships.”*

Tanggung jawab tersebut berhubungan dengan kedaulatan teritorial yang dimiliki oleh para *littoral States* di Selat Singapura. Kedaulatan teritorial suatu negara dari perspektif lingkungan hidup berdasarkan pendekatan hukum internasional dapat diklasifikasikan atas tiga bagian, yaitu:<sup>438</sup>

1. Lingkungan hidup sebagai bagian wilayah suatu negara (*under national jurisdiction*);

---

<sup>436</sup> Setiap kapal memiliki sistem balas (*ballast system*). Fungsi dari sistem balas adalah untuk meningkatkan sarat kapal saat kapal tersebut sedang dalam muatan kosong. Untuk itu, dalam kapal harus dibangun sebuah sistem balas.

Sistem balas memanfaatkan air laut yang diambil ke dalam kapal dan disimpan dalam tangki. Besarnya tangki balas tergantung pada ukuran dan jenis kapal. Terkadang, kapal tanker tidak memiliki tangki balas sehingga yang digunakan sebagai tangki balas adalah tangki muat.

(Arifin Agustian, Hardiana, dkk, “*Sistem Perkapalan: Tangki dan Seachest*”, tugas pada Jurusan Teknik Perkapalan Fakultas Teknologi Kelautan Institut Teknologi Sepuluh Nopember, 2010, hal. 3)

<sup>437</sup> Edgar Gold, “*Preventing and Managing Marine Pollution in the Malacca and Singapore Straits: Framework for Cooperation*”, *Singapore Journal of International and Comparative Law*, 3<sup>rd</sup> Edition 1999: 355

<sup>438</sup> Heru Prijanto, *Hukum Pencemaran Minyak di Laut*, (Malang: Bayumedia Publishing, 2011) hal. 15

2. Lingkungan hidup yang berada di luar wilayah satu negara (*beyond the limits of national jurisdiction*); dan
3. Lingkungan hidup sebagai suatu keseluruhan (*global environment*).

Kemudian, terdapat pula kegiatan dalam lingkup internasional yang beraspek lingkungan yang dapat dilakukan oleh negara.<sup>439</sup> Kegiatan-kegiatan tersebut dapat diklasifikasikan sebagai berikut:<sup>440</sup>

1. Kegiatan yang bersifat domestik, atau dilakukan di dalam wilayah suatu negara. Dampak dari kegiatan ini adalah cakupan lingkungan hidup yang dikelola terbatas dalam wilayah negara yang bersangkutan (*domestic impacts*);
2. Kegiatan yang bersifat domestik dengan dampak yang bersifat lintas batas negara, baik terhadap lingkungan hidup negara tetangganya (*transboundary impacts*), maupun yang bersifat regional (*regional impacts*), dan global (*global impacts*);
3. Kegiatan yang dilakukan di luar wilayah negara-negara dengan dampak terhadap lingkungan hidupnya sendiri, lingkungan hidup negara tertentu, kawasan tertentu dan terhadap elemen-elemen lingkungan global.

Indonesia sebagai salah satu *littoral States* dari Selat Singapura juga memiliki tanggung jawab untuk melakukan kegiatan-kegiatan tersebut. Tanggung jawab Indonesia untuk melindungi Selat Singapura dari pencemaran lingkungan laut tercantum jelas dalam *Joint Statement* 19 Februari 1975.<sup>441</sup>

Dalam rangka mendukung perlindungan terhadap lingkungan laut, Indonesia<sup>442</sup> dan Singapura<sup>443</sup> pun menjadi negara pihak dalam *International*

<sup>439</sup> *Ibid.*

<sup>440</sup> *Ibid.*, hal. 16

<sup>441</sup> Lihat Subbab 3.1.2 dalam Bab 3

<sup>442</sup> Indonesia melakukan aksesi (accession) terhadap Marpol 73/78 melalui Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 tentang Pengesahan *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* 1973, beserta Protokol, tanggal 9 September 1986 dan diundangkan dalam Lembaran Negara Tahun 1986 Nomor 59. Dalam proses aksesi tersebut, Indonesia mengecualikan dokumen Annex III, IV, dan V dari Marpol 73/78. (<http://cil.nus.edu.sg/1978/1973-international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-as-amended-by-the-protocol-of-1978-marpol-7378/>, diunduh pada 9 Juni 2011 pukul 16:16 WIB)

<sup>443</sup> Singapura mengaksesi Marpol 73/78 pada tanggal 1 November 1990. Namun konvensi tersebut baru berlaku dan dapat diberlakukan pada 1 Februari 1991. Singapura mengecualikan dokumen Annex III, IV, dan V dari konvensi ini. Akan tetapi, perlahan mulai menerima isi dari Annex III dan Annex V. (<http://cil.nus.edu.sg/1978/1973-international-convention-for-the->

*Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*, yang dimodifikasi oleh *Protocol of 1978*. Konvensi internasional ini lebih dikenal dengan nama Marpol 73/78. Marpol merupakan singkatan dari *Marine Pollution*, sedangkan 73/78 adalah kependekan dari tahun 1973 dan 1978. Konvensi ini memiliki 6 (enam) *Annex*, antara lain:

1. *Annex I – Oil*;
2. *Annex II – Noxious Liquid Substances carried in Bulk*;
3. *Annex III – Harmful Substances carried in Packaged Form*;
4. *Annex IV – Sewage*;
5. *Annex V – Garbage*;
6. *Annex VI – Air Pollution*

Dari keenam *Annex* tersebut, negara-negara pihak wajib untuk menerima *Annex I* dan *Annex II*, sedangkan *Annex III* sampai dengan *VI* merupakan dokumen tambahan yang bersifat sukarela (*voluntary annexes*).

Pencegahan dan pengurangan kerugian yang ditimbulkan oleh pengotoran laut karena minyak menurut Marpol 73/78 dilakukan dengan metode atau tindakan yang bertujuan untuk mencegah sejauh mungkin pengotoran laut dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:<sup>444</sup>

1. Ketentuan yang mengatur pembuangan minyak kotor dari kapal;
2. Pemasangan alat-alat atau konstruksi kapal yang mencegah pembuangan minyak kotor dari kapal;
3. Penyediaan tempat-tempat pembuangan minyak kotor di pelabuhan-pelabuhan, terminal-terminal minyak, atau tempat reparasi kapal;
4. Penetapan daerah-daerah laut yang dinyatakan sebagai daerah terlarang untuk pembuangan minyak.

Indonesia sendiri telah merumuskan beberapa ketentuan perundang-undangan yang mendukung hal tersebut. Indonesia memiliki Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU No. 32 Tahun 2009) yang membahas mengenai lingkungan hidup secara

---

[prevention-of-pollution-from-ships-as-amended-by-the-protocol-of-1978-marpol-7378/](#), diunduh pada 9 Juni 2011 pukul 16:16 WIB)

<sup>444</sup> Heru Prijanto, *Hukum Pencemaran Minyak di Laut*, hal. 96

umum. Ketentuan hukum yang lebih spesifik mengenai lingkungan laut dirumuskan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut (PP No. 19 Tahun 1999).<sup>445</sup> Peraturan Pemerintah tersebut menjelaskan bahwa agar laut dapat bermanfaat secara berkelanjutan dengan tingkat mutu yang diinginkan, maka kegiatan pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut menjadi sangat penting.<sup>446</sup>

Akan tetapi, PP No. 19 Tahun 1999 tersebut belum mencakup materi yang diwajibkan oleh UNCLOS 1982, terutama yang tercantum dalam Pasal 192 sampai dengan Pasal 237 yang membahas tentang lingkungan laut.<sup>447</sup> Pertanggungjawaban atas perlindungan lingkungan laut yang diatur dalam UNCLOS 1982 terletak pada negara. Namun, ketentuan dalam PP No. 19 Tahun 1999 mengatur bahwa pemerintah dalam hal ini seolah lepas tangan dengan mengalihkan tanggung jawab terhadap pencemaran laut kepada pengusaha atau pelaku usaha, padahal pemerintah Indonesia sebagai pemberi ijin usaha penambangan, pengelolaan lingkungan, serta pemelihara kepentingan umum juga tidak lepas dari tanggung jawab tersebut.<sup>448</sup> Apalagi Indonesia sudah meratifikasi UNCLOS 1982. Hal ini berarti bahwa Indonesia tunduk pada ketentuan yang diatur di dalam konvensi internasional tersebut dan UNCLOS 1982 menyebutkan dengan jelas bahwa negara bertanggung jawab atas perlindungan lingkungan laut.<sup>449</sup>

Peraturan pemerintah ini didesain untuk melindungi mutu laut, yang meliputi upaya atau kegiatan pengendalian pencemaran dan perusakan laut dengan tujuan untuk mencegah atau mengurangi turunnya mutu laut atau rusaknya sumber daya laut.<sup>450</sup>

Selain PP No. 19 Tahun 1999, Indonesia juga memiliki Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim (PP

---

<sup>445</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 32 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3618.

<sup>446</sup> Heru Prijanto, *Hukum Pencemaran Minyak di Laut*, hal. 20

<sup>447</sup> *Ibid.*, hal. 100

<sup>448</sup> Heru Prijanto, *Hukum Pencemaran Minyak di Laut*, hal. 122

<sup>449</sup> Lihat Pasal 235 UNCLOS 1982.

<sup>450</sup> PP No. 19 Tahun 1999, Pasal 2

No. 21 Tahun 2010) yang disusun untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan. Menurut Pasal 2 ayat 2 PP No. 21 Tahun 2010, upaya penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim dalam hal ini dilakukan melalui:

1. Pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari pengoperasian kapal; dan
2. Pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan.

Lingkungan maritim juga harus dilindungi dari pembuangan limbah di perairan dan penutuhan kapal.<sup>451</sup>

Sebuah kapal yang aktif beroperasi pastilah memiliki limbah yang harus dibuang atau muatan-muatan kapal yang berpotensi untuk menjadi penyebab pencemaran laut. Permasalahannya adalah bagaimana agar muatan-muatan yang dibuang tersebut tidak mencemari lingkungan laut. Pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal tersebut dapat berupa.<sup>452</sup>

1. Minyak;
2. Bahan cair beracun;
3. Muatan bahan berbahaya dalam bentuk kemasan;
4. Kotoran;
5. Sampah;
6. Udara;
7. Air balas; dan/atau
8. Barang dan bahan berbahaya bagi lingkungan yang ada di kapal.

Pihak yang bertanggung jawab atas pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut yang bersumber dari kapal adalah setiap awak kapal yang berada di kapal tersebut. Awak kapal wajib untuk memastikan bahwa upaya tersebut dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.<sup>453</sup> Kapal-kapal tersebut juga dilarang untuk membuang limbah berupa sisa minyak kotor, sampah, dan kotoran manusia ke laut. Bahan-bahan lain yang juga tidak boleh untuk dibuang ke laut adalah air balas, bahan kimia berbahaya dan beracun, dan bahan yang mengandung zat

<sup>451</sup> PP No. 21 Tahun 2010, Pasal 2 ayat 3

<sup>452</sup> *Ibid.*, Pasal 3 ayat 2

<sup>453</sup> Lihat PP No. 21 Tahun 2010 Pasal 3 ayat 1 dan Pasal 4

perusak ozon.<sup>454</sup> Limbah dan bahan-bahan tersebut, alih-alih dibuang ke laut, harus ditampung di kapal dan kemudian dipindahkan ke fasilitas penampungan yang terletak di pelabuhan atau terminal khusus.<sup>455</sup> Akan tetapi, terdapat pengecualian untuk peraturan ini. Limbah dan bahan-bahan tersebut boleh dibuang ke perairan setelah memenuhi persyaratan yang berupa jarak pembuangan, volume pembuangan, dan kualitas buangan. Pengecualian tersebut diatur dalam Pasal 6 PP No. 21 Tahun 2010.

Salah satu hal yang membuat tumpahan minyak di laut menjadi berbahaya adalah adanya unsur TPH atau *total petroleum hydrocarbon* di dalam minyak mentah tersebut. Hanya saja, satu hal yang disayangkan, Indonesia belum memiliki regulasi yang mengatur tentang pengolahan limbah minyak yang mengandung TPH di laut.<sup>456</sup> Pengolahan limbah minyak bumi ini merupakan proses untuk mengubah karakteristik dan komposisi limbah minyak bumi untuk menghilangkan dan/atau mengurangi sifat bahaya dan/atau sifat racun yang terkandung dalam minyak bumi tersebut.<sup>457</sup>

Demi mendukung upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut yang disebabkan oleh kapal, maka kapal-kapal tersebut wajib dilengkapi peralatan-peralatan tertentu. Keperluan peralatannya didasarkan pada ukuran kapal dan/atau ukuran mesin penggerak utama. Selain itu, muatan-muatan tertentu yang diangkut oleh kapal juga menentukan peralatan apa yang wajib dimiliki oleh kapal tersebut untuk mencegah pencemaran laut.<sup>458</sup> Tentu saja peralatan-peralatan tersebut harus memenuhi standar teknis setelah diperiksa dan diuji oleh Menteri terkait.<sup>459</sup>

---

<sup>454</sup> Lihat PP No. 21 Tahun 2010 Pasal 5 ayat 1, ayat 2, dan ayat 3

<sup>455</sup> Lihat PP No. 21 Tahun 2010 Pasal 5 ayat 4

<sup>456</sup> Indonesia baru memiliki regulasi mengenai pengolahan limbah minyak bumi di darat, yakni Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 128 Tahun 2003 tentang Tata Cara dan Persyaratan Teknis Pengolahan Limbah Minyak Bumi dan Tanah Terkontaminasi oleh Minyak Bumi secara Biologis.

<sup>457</sup> Pasal 1 butir 3 Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 128 Tahun 2003 tentang Tata Cara dan Persyaratan Teknis Pengolahan Limbah Minyak Bumi dan Tanah Terkontaminasi oleh Minyak Bumi secara Biologis.

<sup>458</sup> Lihat Pasal 7 PP No. 21 Tahun 2010

<sup>459</sup> PP No. 21 Tahun 2010 Pasal 8 ayat 1

Upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut tidak serta merta melarang kapal-kapal untuk membuang limbah di laut. Terdapat persyaratan-persyaratan tertentu yang diatur bersama dengan instansi pemerintah terkait lainnya, seperti Kementerian Lingkungan Hidup, dan juga pengaturan mengenai lokasi pembuangan limbah. Pasal 33 PP No. 21 Tahun 2010 menegaskan bahwa limbah kapal tidak boleh untuk dibuang di lokasi-lokasi berikut:

1. Alur pelayaran;
2. Kawasan lindung;
3. Kawasan suaka alam;
4. Taman nasional;
5. Taman wisata alam;
6. Kawasan cagar budaya dan ilmu pengetahuan;
7. Sempadan pantai;
8. Kawasan terumbu karang;
9. Kawasan mangrove;
10. Kawasan perikanan dan budidaya;
11. Kawasan pemukiman; dan
12. Daerah lain yang sensitif terhadap pencemaran sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Dari sini dapat dilihat betapa pentingnya proses pengelolaan, pengolahan limbah di laut, terutama minyak, karena laut mengandung banyak sekali potensi dan kekayaan alam yang dapat dimanfaatkan, sekaligus juga dilestarikan. Jika limbah minyak bumi di laut tidak diolah, maka laut akan terkontaminasi oleh zat berbahaya dan beracun seperti TPH yang dapat memberikan efek buruk pada ekosistem yang terdapat di sana. Hewan-hewan dan tumbuhan yang hidup di laut akan mati. Begitu juga dengan karang-karang yang rusak. Selain itu, minyak yang tumpah ke laut tersebut tidak dapat dibersihkan dan kemungkinan akan mengendap.

Hal paling penting yang harus dilakukan oleh negara pantai terkait dengan pencemaran laut karena tumpahan minyak adalah melaksanakan suatu *contingency plan* atau rencana penanggulangan darurat bagi pencegahan tumpahan minyak. Hal tersebut dapat dilakukan sejak awal dengan melaporkan

jika petugas-petugas lepas pantai atau para penjaga pantai melihat adanya genangan lapisan minyak di permukaan laut.<sup>460</sup> Indonesia mengatur mengenai hal tersebut di dalam Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut.

Kekurangan Indonesia yang tidak memiliki regulasi mengenai pengolahan limbah minyak bumi di laut bertolak belakang dengan Singapura yang mempunyai *Prevention of Pollution of the Sea Act*. Ketentuan hukum tersebut mengatur secara komprehensif mengenai pencemaran laut, mulai dari polutan yang dapat mencemari laut, tindakan-tindakan preventif untuk mencegah pencemaran laut, pengembalian keadaan setelah laut tercemar, sampai dengan penegakan hukum terhadap pihak yang melakukan pencemaran laut. Indonesia memang memiliki UU No. 32 Tahun 2009 dan PP No. 19 Tahun 1999. Akan tetapi, ternyata itu saja belum cukup.

Padahal risiko pencemaran laut di Selat Singapura (dan juga Selat Malaka) karena tumpahan minyak punya kecenderungan untuk meningkat di masa yang akan datang. Lalu lintas kapal-kapal tangki di kedua selat tersebut telah menunjukkan suatu peningkatan secara geometrik<sup>461</sup>. Hal pertama yang menyebabkan itu terjadi adalah pertumbuhan ekonomi di Asia yang meningkat seiring dengan bertambahnya jumlah permintaan energi, terutama minyak. Peningkatan permintaan minyak ini dipicu oleh produksi minyak di Asia yang menghasilkan pertambahan jumlah impor dari luar wilayah Asia.<sup>462</sup>

Kedua, terdapat beberapa rencana yang dimiliki oleh para *littoral States* untuk mengubah kapasitas yang dimiliki oleh selat tersebut. Rencana perubahan kapasitas tersebut akan berakibat pada meningkatnya pergerakan minyak di perairan. Ketiga adalah ekspansi pelabuhan di sepanjang selat, terutama pembangunan terminal-terminal perminyakan, yang akan berakibat pada meningkatnya risiko minyak dilepaskan ke lingkungan laut. Sebab yang terakhir, yaitu yang keempat, adalah meningkatnya lalu lintas kapal yang melalui selat

---

<sup>460</sup> Heru Prijanto, *Hukum Pencemaran Minyak di Laut*, hal. 115

<sup>461</sup> Geometrix adalah suatu ukuran tentang muatan minyak pada kapal-kapal tanker (kapasitas angkut kapal tanker). (Heru Prijanto, *Hukum Pencemaran Minyak di Laut*, hal. 117)

<sup>462</sup> Singhota, "The IMO's Role in Promoting Safety of Navigation and Control of Marine Pollution in the Stratis of Malacca and Singapore", hal. 296

dengan prediksi persentase peningkatan sekitar 7,6% per tahun. Hal ini berarti bahwa risiko minyak untuk tumpah ke laut disebabkan oleh kecelakaan kapal juga meningkat.<sup>463</sup>

Atas dasar prediksi risiko-risiko tersebut, memang lebih baik bila *littoral States* mengatur mengenai ketentuan pencegahan pencemaran lingkungan laut, terutama yang disebabkan oleh tumpahan minyak. Upaya tersebut bisa dilaksanakan dengan menyusun regulasi yang berlaku secara nasional di dalam wilayah kedaulatan negara masing-masing ataupun melalui kerja sama di antara *littoral States* dan para negara pengguna Selat Singapura.

Penyusunan regulasi nasional mengenai perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup berada di dalam kedaulatan masing-masing negara dan hanya akan berlaku di teritorialnya masing-masing. Akan tetapi, diharapkan terdapat sinkronisasi antara regulasi nasional dengan apa yang disepakati antar sesama *littoral States* di Selat Singapura.

Indonesia, Singapura, Malaysia, dan negara-negara lain yang turut menggunakan Selat Singapura juga diharapkan dapat meningkatkan kapasitas teknis mereka untuk menginspeksi kapal-kapal yang berada di pelabuhan negara-negara tersebut dan untuk mengambil langkah-langkah untuk menghadang kapal yang mencemari laut mereka.<sup>464</sup>

Bicara mengenai hal tersebut, saat ini sudah terdapat suatu *demonstration project* yang dilaksanakan di Selat Singapura dan Selat Malaka. Proyek bernama *Marine Electronic Highway (MEH)* tersebut merupakan proyek antara *Global Environment Facility/World Bank* dan *International Maritime Organization (IMO)*.<sup>465</sup>

Untuk sementara, proyek MEH ini masih dalam percobaan. Akan tetapi, MEH tetap diproyeksikan untuk dijadikan permanen. Tujuan akhir dari dilaksanakannya MEH ini adalah untuk meningkatkan efisiensi transportasi laut

---

<sup>463</sup> *Ibid.*

<sup>464</sup> Dr B.A. Hamzah, "Managing Marine Pollution in the Straits of Malacca and Singapore: Personal Observations", *Singapore Journal of International Law* (1998) 2: 465

<sup>465</sup> "Marine Electronic Highway (MEH) Demonstration Project in the Straits of Malacca and Singapore", <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/MarineElectronicHighway.aspx>, diunduh pada 2 Juni 2011 pukul 20:17 WIB

yang melintasi Selat Singapura dan Selat Malaka.<sup>466</sup> Selain efisiensi, tujuan dari diadakannya MEH adalah juga untuk mengurangi efek negatif di lingkungan laut dan menguatkan konservasi dan manajemen lingkungan pantai dan laut di sekitar selat.<sup>467</sup>

Terdapat berbagai cara untuk mewujudkan tujuan-tujuan dari MEH tersebut, antara lain:<sup>468</sup>

1. Mengurangi jumlah kecelakaan kapal yang terjadi di jalur lalu lintas pelayaran yang sibuk dan juga pelabuhan-pelabuhan di kedua selat;
2. Membuat pelayaran di kedua selat menjadi lebih aman dan menjadi mungkin untuk dilalui di cuaca yang kurang baik;
3. Memonitor dan mengawasi pengoperasian kapal, seperti pembuangan air kotor secara ilegal di kedua selat, dengan tujuan untuk menguntungkan proses manajemen dan perlindungan terhadap sumber daya laut dan lepas pantai; dan
4. Mencoba kemungkinan suksesnya pendanaan MEH untuk mendukung keuangan sistem dan mendukung manajemen dan konservasi sumber daya lepas pantai dan laut di selat-selat tersebut.

Adanya perjanjian-perjanjian penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura dapat mendukung upaya tersebut. Seperti yang diketahui sebelumnya, akibat paling signifikan dari dirumuskannya perjanjian-perjanjian tersebut adalah kepastian hukum mengenai wilayah kedaulatan Indonesia dan Singapura di Selat Singapura. Walaupun belum berhasil dirumuskan seluruhnya (masih terdapat segmen timur 1 dan timur 2 yang belum dinegosiasikan oleh kedua negara), akan tetapi pencapaian ini sudah cukup untuk membantu dan mendukung penegakan hukum di wilayah selat tersebut, termasuk juga mengenai pencegahan pencemaran laut.

---

<sup>466</sup> “GEF Project Brief: East and Pacific Region”, [http://iwlearn.net/iw-projects/iwproject.2007-01-26.601743809/project\\_doc/marine-electronic-highway-project-brief/at\\_download/file](http://iwlearn.net/iw-projects/iwproject.2007-01-26.601743809/project_doc/marine-electronic-highway-project-brief/at_download/file), diunduh pada 3 Juni 2011 pukul 20:33 WIB, hal. 2

<sup>467</sup> *Ibid.*

<sup>468</sup> *Ibid.*

Seperti yang sudah diatur di dalam Pasal 235 ayat 1 UNCLOS 1982, bahwa:

*“States are responsible for the fulfillment of their international obligations concerning the protection and preservation of the marine environment. They shall be liable in accordance with international law.”*

UNCLOS 1982 juga menyebutkan bahwa setiap negara harus mempunyai peraturan perundang-undangan tentang kompensasi yang segera dan memadai (*prompt and adequate*) atas kerugian (*damage*) yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut yang dilakukan oleh orang (*natural person*) atau badan hukum (*juridical person*) yang berada dalam yurisdiksinya.<sup>469</sup>

Kesimpulan yang dapat diambil dari hubungan antara perjanjian delimitasi laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura dengan perlindungan lingkungan laut adalah perjanjian tersebut tidak hanya memberikan ketegasan akan pembagian wilayah laut kedua negara, tetapi juga berakibat pada tanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut. Masing-masing negara bertanggung jawab untuk menjaga kelestarian lingkungan laut di wilayahnya dan juga bertanggung jawab atas segala tindakan pencemaran lingkungan laut yang terjadi di dalam wilayah yurisdiksinya, baik dilakukan oleh perorangan maupun badan hukum.

#### **4.2 Rumusan Analisis**

Akibat paling utama dari disepakatinya perjanjian penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura adalah kepastian wilayah. Kepastian wilayah tersebut kemudian berimbas pada kedaulatan kedua negara.

Seperti yang telah diketahui sebelumnya, kedaulatan suatu negara memiliki batasan, yakni terbatas pada wilayahnya. Dalam artian, ketika sudah terdapat wilayah negara lain yang bertetangga dengannya, maka kedaulatan negara tersebut pun berakhir.

---

<sup>469</sup> Lihat Pasal 235 ayat 2 UNCLOS 1982.

Indonesia dan Singapura pun seperti itu. Indonesia hanya berdaulat di wilayah yang memang diklaim dan diakui sebagai wilayahnya. Begitu juga dengan Singapura. Dengan didaftarkannya perjanjian-perjanjian tersebut (Perjanjian 1973 dan Perjanjian 2009) ke Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa, maka wilayah yang sudah disepakati tersebut pun mendapatkan pengakuan dari dunia internasional dan kedua negara dapat melaksanakan yurisdiksinya secara eksklusif di wilayah tersebut tanpa harus khawatir dengan klaim negara yang lain.

Akan tetapi, wilayah perbatasan antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura ini belum seluruhnya terselesaikan. Masih terdapat dua segmen laut teritorial lagi yang belum disepakati batas-batasnya, yakni di Segmen Timur 1 (di wilayah Pulau Batam-Changi) dan Segmen Timur 2 (di wilayah Pulau Bintan-*South Ledge/Middle Rock/Pedra Branca*).

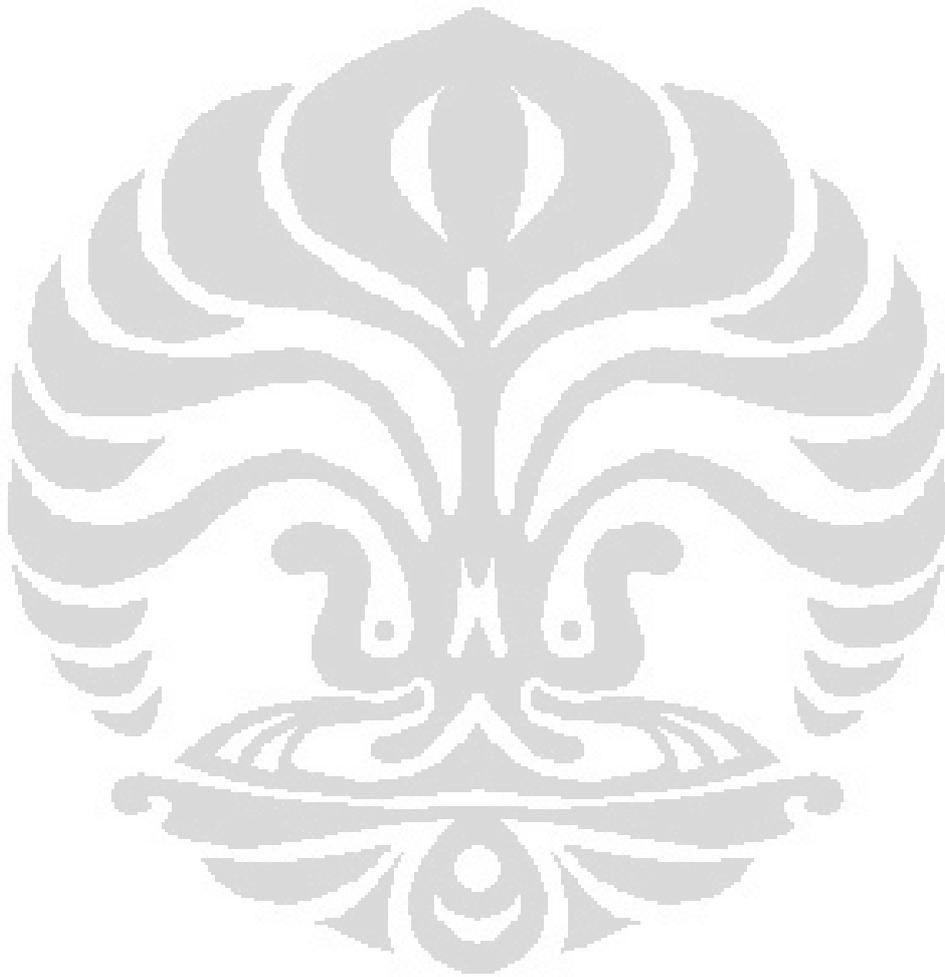
Pada akhir Bab 2 telah dijelaskan secara singkat bahwa perundingan mengenai segmen timur ini akan menjadi sedikit lebih sulit daripada perundingan sebelumnya, terutama perundingan mengenai Segmen Timur 2. Segmen ini akan membagi wilayah perbatasan di antara Pulau Bintan (Indonesia) dan *Pedra Branca* (Singapura)/*Middle Rock* (Malaysia)/*South Ledge*.

Kerumitan pertama adalah karena *Middle Rock* merupakan bagian dari wilayah kedaulatan Malaysia sehingga perundingan ini nantinya akan menjadi perundingan trilateral, bukan lagi bilateral antara Indonesia dan Singapura. Malaysia juga harus ikut berunding dan mengadakan negosiasi terkait dengan penetapan garis batas laut wilayah di Selat Singapura pada Segmen Timur 2.

Kemudian, kerumitan yang kedua adalah karena belum pastinya klaim negara yang terdapat di *South Ledge*. Sebelumnya, ketiga wilayah tersebut memang disengketakan oleh Malaysia dan Singapura di ICJ. Mahkamah Internasional tersebut kemudian mengeluarkan putusannya pada Mei 2008 dan menyatakan bahwa Singapura berhak atas *Pedra Branca* dan Malaysia berhak atas *Middle Rock*, sementara kedaulatan atas *South Ledge* akan dimiliki oleh negara yang batas wilayahnya mencakup karang tersebut.

Ketidakpastian putusan ICJ mengenai *South Ledge* ini memiliki potensi untuk menimbulkan intrik baru dalam proses penetapan garis batas laut teritorial

di Selat Singapura karena bukannya tidak mungkin bahwa wilayah tersebut akan diperebutkan.



## **BAB 5**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Indonesia merupakan negara kepulauan yang sebagian besar perbatasannya terletak di wilayah laut. Dari sekian banyak perbatasan laut dengan negara lain tersebut baru sedikit yang sudah disepakati, salah satunya adalah perbatasan dengan Republik Singapura di Selat Singapura. Itu pun belum disepakati sepenuhnya karena masih terdapat dua segmen yang belum dinegosiasikan, yakni Segmen Timur 1 (di wilayah Pulau Batam-Changi) dan Segmen Timur 2 (di wilayah Pulau Bintan-*South Ledge/Middle Rock/Pedra Branca*).

Sampai saat ini, Indonesia dan Singapura sudah menghasilkan dua buah perjanjian perbatasan yang menetapkan garis batas laut teritorial kedua negara di Selat Singapura, yakni Perjanjian 1973 dan Perjanjian 2009. Perjanjian 1973 menetapkan 6 (enam) titik koordinat garis batas laut teritorial yang berada di antara Pulau Batam dan Singapura. Tiga puluh enam tahun kemudian, tepatnya pada tahun 2009, kedua negara kembali menyepakati Perjanjian 2009 yang melanjutkan garis batas laut teritorial yang sebelumnya sudah ditetapkan oleh Perjanjian 1973. Terdapat 4 (empat) titik yang disepakati dalam perjanjian ini dan titik-titik tersebut menambah panjang perbatasan laut teritorial Indonesia dan Singapura di bagian barat Selat Singapura.

Setiap tindakan hukum memiliki akibat. Begitu juga dengan ditandatanganinya kedua perjanjian tersebut. Akibat paling signifikan dari adanya kedua perjanjian ini adalah kepastian wilayah. Titik-titik koordinat tersebut membentuk suatu garis pembatas yang membagi laut teritorial Indonesia dan Singapura. Dengan dibaginya wilayah laut tersebut, maka kedua negara dapat menegaskan wilayah kedaulatan mereka karena seperti yang telah diketahui sebelumnya, suatu negara memiliki kedaulatan di laut teritorial.

Berawal dari kepastian mengenai wilayah kedaulatan, kemudian muncul akibat-akibat lain yang juga tidak kalah signifikan, terutama bagi Indonesia sebagai negara kepulauan. Beberapa akibat yang timbul, antara lain terkait dengan

keamanan dan keselamatan Indonesia sebagai negara pantai, keselamatan dan keamanan pelayaran di Selat Singapura, dan lingkungan laut.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang berarti bahwa negara ini dikelilingi oleh laut. Selain itu, Indonesia juga memiliki letak geografis yang strategis dari aspek politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Kedua hal tersebut di satu sisi memberikan keuntungan bagi Indonesia. Akan tetapi, di sisi lain letak Indonesia yang strategis sekaligus dikelilingi oleh lautan tersebut membuat Indonesia terekspos terhadap hal-hal yang mengancam keberadaannya sebagai negara pantai, seperti kejahatan transnasional (peredaran obat terlarang, penyelundupan atau perdagangan manusia, perompakan, penyelundupan senjata, terorisme), *illegal fishing*, dan lain-lain.

Kondisi tersebut diperuncing dengan keberadaan Selat Singapura sebagai salah satu wilayah yang membatasi Indonesia secara langsung dengan Singapura, di mana selat ini merupakan salah satu selat dengan aktivitas tersibuk di dunia.

Adanya perjanjian-perjanjian mengenai penetapan garis batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura di Selat Singapura ini dapat meminimalisasi ancaman-ancaman terhadap keselamatan dan keamanan Indonesia sebagai negara pantai. Pembagian wilayah laut teritorial antara Indonesia dan Singapura melalui perjanjian-perjanjian tersebut memudahkan Indonesia untuk mengkoordinasikan patroli-patroli pengamanan perbatasan. Selain itu, kejelasan mengenai pembagian wilayah laut teritorial tersebut juga mempermudah Indonesia untuk menegakkan hukum di perbatasan karena tidak ada lagi kerancuan mengenai mana yang menjadi wilayah Indonesia dan mana yang merupakan milik Singapura.

Aspek lain yang terkait dengan disepakatinya perjanjian-perjanjian tersebut adalah mengenai keamanan dan keselamatan pelayaran. Selat Singapura merupakan selat yang digunakan untuk kepentingan pelayaran internasional dan termasuk selat yang tingkat aktivitasnya tinggi dengan lalu lintas yang ramai. Ribuan kapal berlalu lalang di selat tersebut setiap tahunnya. Padahal Selat Singapura merupakan selat yang termasuk sempit sehingga perlu diadakan pengelolaan pelayaran di sana agar keselamatan dan keamanannya tetap terjamin.

Berdasarkan Pasal 43 UNCLOS 1982, tanggung jawab pengelolaan pelayaran di selat tersebut terletak pada *littoral States* dan juga *user States*.

Indonesia sebagai salah satu *littoral States* dari Selat Singapura berarti turut mengemban tanggung jawab tersebut. Indonesia menunjukkan tanggung jawabnya dengan cara ikut serta secara aktif dalam kegiatan *Institutional Frameworks in the Management of the Straits*, mulai dari *Tripartite Ministerial Meeting* (bersama dengan Singapura dan Malaysia sebagai sesama *littoral States*), *Tripartite Senior Officials Meeting* (SOM), sampai dengan *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) yang selain dihadiri oleh Singapura dan Malaysia, juga dihadiri oleh perwakilan para *user States*. *Institutional Frameworks in the Management of the Straits* ini merupakan bentuk nyata dari pernyataan-pernyataan bersama yang sebelumnya pernah disampaikan oleh ketiga *littoral States* dari Selat Malaka dan Selat Singapura.

Selain itu, ketiga *littoral States* juga menyelenggarakan *traffic separation scheme* (TSS) di Selat Singapura. Pengaturan mengenai TSS ini mengadopsi resolusi dari *International Maritime Organization* (IMO) tentang *General Provisions on Ships' Routing*.

Indonesia sendiri memiliki ketentuan hukum nasional yang mengatur tentang pelayaran, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang tersebut turut pula membahas mengenai keamanan dan keselamatan pelayaran.

Perjanjian-perjanjian tentang penetapan garis batas laut teritorial Indonesia dan Singapura di Selat Singapura ini mendukung upaya pengelolaan selat dalam rangka keamanan dan keselamatan pelayaran. Kedua negara yang sudah mengetahui dengan pasti wilayah kedaulatannya akan dimudahkan dalam menegakkan hukum mengenai pelayaran, baik pelayaran internasional (melalui kerja sama) maupun pelayaran nasional (dilaksanakan oleh Indonesia melalui UU Pelayaran dan juga peraturan-peraturan pelaksanaannya).

Aspek lingkungan laut juga tidak terlepas dari pengaruh disepakatinya Perjanjian 1973 dan Perjanjian 2009. Sebagai selat yang sibuk dan memiliki aktivitas pelayaran yang tinggi, kecelakaan kapal menjadi suatu hal yang sering terjadi mengingat lebar selat ini termasuk sempit. Kecelakaan kapal tersebut kemudian menjadi salah satu penyebab utama pencemaran lingkungan laut di

Selat Singapura, terutama kapal-kapal tanker pengangkut minyak yang banyak berlalu lalang di sana.

Minyak yang dibawa oleh kapal-kapal tersebut memiliki kandungan yang dapat membahayakan ekosistem laut jika bocor ke laut. Tumpahan minyak itu kemudian akan mengendap dan sulit untuk dibersihkan.

Pasal 43 UNCLOS 1982 kembali mengambil peran di sini karena *littoral States* dan juga *user States* juga harus bertanggung jawab dalam hal mencegah, mengurangi, dan mengelola lingkungan laut. Tanggung jawab Indonesia sebagai salah satu *littoral States* dilaksanakan dengan menjadi negara pihak dari *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*, yang kemudian dimodifikasi oleh *Protocol of 1978 (MARPOL 73/78)*. Selain itu, Indonesia juga merumuskan berbagai ketentuan perundang-undangan tentang lingkungan hidup, seperti Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Penemaran dan/atau Perusakan Laut, dan Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.

Hal yang harus diingat adalah bahwa seluruh ketentuan hukum mengenai lingkungan tersebut berlaku di dalam wilayah kedaulatan Indonesia. Akses yang dilakukan oleh Indonesia terhadap MARPOL 73/78 hanya berlaku untuk Indonesia sendiri di dalam wilayahnya. Begitu pula dengan ketentuan hukum nasional lainnya.

Oleh karena itu, keberadaan Perjanjian 1973 dan Perjanjian 2009 tidak dapat dipandang sebelah mata dalam upaya pencegahan dan pengelolaan pencemaran lingkungan laut di Selat Singapura. Tanpa perjanjian-perjanjian tersebut, akan timbul kerancuan mengenai batas-batas wilayah Indonesia dan Singapura. Batas-batas wilayah yang tidak jelas tersebut akan mengakibatkan implementasi dari seluruh regulasi yang sudah disebutkan sebelumnya menjadi tidak maksimal. Akibatnya, proses pencegahan dan pengelolaan pencemaran lingkungan laut pun menjadi terhambat. Kepastian hukum akan wilayah kedaulatan kedua negara yang diperoleh dari disepakatinya Perjanjian 1973 dan Perjanjian 2009 meniadakan kerancuan tersebut.

Dari keseluruhan pembahasan dapat disimpulkan bahwa walaupun hasil yang diperoleh dari Perjanjian 1973 dan Perjanjian 2009 merupakan suatu hal yang sederhana, yakni kepastian hukum akan pembagian wilayah laut teritorial Indonesia dan Singapura, akan tetapi implikasi dan akibat yang ditimbulkan begitu besar, terutama dalam hal keamanan dan keselamatan negara pantai, pelayaran, dan juga pencegahan dan pengelolaan pencemaran lingkungan laut.

Hal-hal yang diperoleh dari disepakatinya kedua perjanjian tersebut merupakan sesuatu yang signifikan, bukan hanya terhadap para negara pihak, tetapi juga untuk negara-negara lain, seperti Malaysia sebagai salah satu *littoral States* dan para negara pengguna Selat Singapura.

## 5.2 Saran

Proses penetapan garis batas laut teritorial Indonesia dan Singapura ini pada dasarnya belum selesai karena masih terdapat dua segmen lagi yang belum ditetapkan, yakni di Segmen Timur 1 (di wilayah Pulau Batam-Changi) dan Segmen Timur 2 (di wilayah Pulau Bintan-South Ledge/Middle Rock/Pedra Branca). Walaupun demikian, negosiasi untuk menetapkan garis batas laut teritorial di Segmen Timur 1 sudah dimulai sejak tanggal 13 Juni 2011 di Singapura.

Perlu digarisbawahi bahwa perundingan penetapan garis batas wilayah tidak mudah. Terdapat berbagai macam aspek yang perlu dijadikan pertimbangan, mulai dari aspek hukum hingga aspek teknis. Itulah mengapa dalam suatu negosiasi mengenai delimitasi wilayah diperlukan persiapan yang matang agar posisi tawar yang diajukan tidak merugikan negara.

Perundingan delimitasi di Segmen Timur 1 memang sudah dimulai. Agar posisi Indonesia tidak dirugikan, mengingat ini merupakan perundingan yang membagi laut teritorial yang berhubungan dengan wilayah kedaulatan, maka akan lebih baik bila delegasi Indonesia yang pergi berunding sudah mempersiapkan masak-masak apa yang menjadi posisi tawar Indonesia. Selain itu, para perunding juga harus mempersiapkan *counter argument* terhadap apa-apa saja yang sekiranya akan diusulkan oleh Singapura apabila usulan tersebut merugikan Indonesia. Misalnya bila Singapura tetap bersikeras untuk menggunakan wilayah

hasil reklamasi di Changi sebagai titik terluar, maka Indonesia harus sudah siap untuk menghadapinya dengan argumen-argumen yang kuat.

Hal lain yang harus diperhatikan dalam proses perundingan Segmen Timur 1 ini adalah implikasinya terhadap wilayah udara Indonesia. Selama ini, pesawat-pesawat udara yang melakukan penerbangan dari atau ke Bandar Udara Internasional Changi membutuhkan wilayah udara yang lebih luas karena wilayah Singapura di sana memang tidak cukup untuk bermanuver. Seringkali pesawat-pesawat tersebut melewati sedikit wilayah udara Indonesia agar bisa lepas landas atau mendarat di Changi.

Karena menurut *Chicago Convention on International Civil Aviation* 1944 suatu negara memiliki kedaulatan di wilayah udara yang berada di atas wilayah daratan dan laut teritorialnya, maka apa yang akan ditetapkan dalam perjanjian delimitasi di Segmen Timur 1 ini akan memiliki akibat yang signifikan di wilayah udara mengingat Bandar Udara Internasional Changi terdapat dalam segmen ini.

Oleh karena itu, akan lebih baik bagi Indonesia untuk mempersiapkan data-data perundingannya secara komprehensif, mulai dari segi hukum internasional (hukum laut dan hukum udara), segi teknis delimitasi, fakta mengenai pesawat-pesawat di Changi yang sering melewati wilayah udara Indonesia saat bermanuver, dan lain-lain.

Kumpulan data tersebut diharapkan akan menjadi argumen yang kuat bagi Indonesia sehingga posisi tawar Indonesia pun tidak mudah untuk digoyahkan oleh lawan.

Perundingan di Segmen Timur 2 akan terasa sedikit lebih berat karena kondisi *South Ledge* yang kedaulatannya belum dapat dipastikan milik siapa. Apalagi ditambah adanya *Middle Rock* di segmen tersebut yang mengakibatkan perundingan ini menjadi perundingan trilateral antara Indonesia-Singapura-Malaysia, bukan lagi bilateral seperti dua perjanjian sebelumnya.

Menghadapi kemungkinan kesulitan tersebut, sebaiknya ketidakpastian status *South Ledge* diselesaikan terlebih dahulu agar selanjutnya proses perundingan mengenai penetapan garis batas laut teritorial dapat lebih mudah. ICJ memang telah mengeluarkan keputusannya mengenai sengketa antara Singapura dan Malaysia ini. Akan tetapi, perdebatan atas negara mana yang akhirnya

berdaulat atas *South Ledge* sesungguhnya belum selesai. Malaysia dan Singapura sebagai dua pihak yang berkonflik sebaiknya menyelesaikan hal tersebut terlebih dahulu sebelum melanjutkan perundingan penetapan garis batas laut teritorial di Selat Singapura.

Dalam hal ini, Indonesia tidak dapat melupakan kepentingannya begitu saja. Walaupun Indonesia bukan termasuk ke dalam negara yang mempersengketakan status *South Ledge*, tapi keberadaan wilayah ini dapat mempengaruhi posisi Indonesia di dalam proses negosiasi garis batas laut teritorial di Segmen Timur 1 dan Segmen Timur 2 Selat Singapura. Sambil menunggu penyelesaian konflik antara Malaysia dan Singapura tersebut, Indonesia diharapkan sudah dapat menyiapkan rencana maupun proposal yang akan diajukan saat perundingan nantinya. Tentunya rencana tersebut harus mempertimbangkan seluruh aspek terkait delimitasi secara komprehensif, baik dari segi hukum, politis, ekonomis, geografis, maupun teknis.

Persiapan tersebut harus dilakukan dengan riset yang terperinci, seksama, dan akurat untuk memperkuat posisi tawar Indonesia di perundingan. Selain itu, Indonesia juga sebaiknya mempersiapkan lebih dari satu proposal perundingan. Proposal yang pertama berisi posisi tawar Indonesia jika *South Ledge* berada di bawah kedaulatan Singapura. Proposal kedua berisi posisi tawar Indonesia jika *South Ledge* termasuk ke dalam wilayah kedaulatan Malaysia.

Persiapan yang matang diharapkan dapat memberikan hasil yang paling menguntungkan bagi Indonesia. Sengketa status *South Ledge* mungkin terlihat merepotkan karena membuat proses perundingan menjadi tertunda. Akan tetapi, Indonesia harus dapat memanfaatkan kondisi ini sebaik-baiknya, yakni menggunakannya untuk menyiapkan apa-apa saja yang dibutuhkan agar posisi tawar Indonesia di perundingan menjadi semakin kuat.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Arsana, I Made Andi. *Batas Maritim Antarnegara: Sebuah Tinjauan Teknis dan Yuridis*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2007.
- Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan. *Kerangka Acuan Bintek Manajemen Tasbara*. Jakarta: Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan, 2010.
- Bernhardt, Rudolph. *Encyclopedia of Public International Law Volume Four*. Amsterdam: Elsevier Science B. V., 2000.
- Brown, E. D. *The International Law of the Sea Introductory Manual Vol. 1*. Cornwall: Dartmouth Publishing Company Ltd., 1994.
- Charney, Jonathan I. dan Lewis M. Alexander. *International Maritime Boundaries Vol. 1*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1993.
- Churchill, R. R. dan A. V. Lowe. *The Law of the Sea*. Manchester: Manchester University Press, 1999.
- Darmaputra, Rizal. *Panduan Pelatihan Tata Kelola Sektor Keamanan untuk Organisasi Masyarakat Sipil: Sebuah Toolkit*. Jakarta: Institute for Defense Security and Peace Studies, 2009.
- Dundua, Nugzar. *Delimitation of Maritime Boundaries between Adjacent States*. \_\_\_\_\_: United Nations, 2007.
- IHO, IAG, IOC, Advisory Board on the Law of the Sea. *A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea – 1982*. Monaco: International Hydrographic Bureau, 2006.
- Kusumaatmadja, Mochtar dan Ety R. Agoes. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: PT Alumni, 2003.
- Kusumaatmadja, Mochtar. *Bunga Rampai Hukum Laut*. Bandung: Penerbit Binacipta, 1978.
- Kusumaatmadja, Mochtar. *Fungsi dan Perkembangan Hukum dalam Pembangunan Nasional*. Bandung: Puslit UNPAD, 1975.
- Malanczuk, Peter. *Akehurst's Modern Introduction to International Law*. New York: Routledge, 1997.
- Mauna, Boer. *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: PT Alumni, 2008.

Oppenheim. *International Law Vol. I 8<sup>th</sup> Edition*. 1955

Prijanto, Heru. *Hukum Pencemaran Minyak di Laut*. Malang: Bayumedia Publishing, 2011.

Putra, Rizal Darma. *Panduan Pelatihan Tata Kelola Sektor Keamanan untuk Organisasi Masyarakat Sipil: Sebuah Toolkit – Manajemen Perbatasan dan Reformasi Sektor Keamanan*. Jakarta: DCAF – IDSPS.

Roestandi, Achmad dan Zul Afdi Ardian. *Tata Negara*. Bandung: CV Armico, 1986.

Shaw, Malcolm. *International Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

Shearer, A. *Starke's International Law*. London: Butterworth & Co., 1994.

Soehino. *Ilmu Negara*. Yogyakarta: Liberty, 1980.

Supancana, I. B. R. *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Perjanjian Internasional di Bidang Kewilayahan*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, 2001.

Tanja, Gerard J. *The Legal Determination of International Maritime Boundaries*. Boston: Kluwer Law and Taxation Publisher, 1990.

Tim Pengajar Mata Kuliah Ilmu Negara. *Ilmu Negara*. Depok: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2007.

Weil, P. *The Law of Maritime Delimitation*. \_\_\_\_\_: Reflections, 1989.

Institute for Defense, Security and Peace Studies. *Pengelolaan dan Pengamanan Wilayah Perbatasan: Policy Paper*. Jakarta: Institute for Defense, Security and Peace Studies, 2009.

### **Peraturan Perundang-Undangan**

Indonesia. (1973). Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1973 tentang Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura Mengenai Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Singapura.

Indonesia. (1996). Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Indonesia. (1999). Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut.

Indonesia. (2003). Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 128 Tahun 2003 tentang Tata Cara dan Persyaratan Teknis Pengolahan Limbah Minyak Bumi dan Tanah Terkontaminasi oleh Minyak Bumi secara Biologis.

Indonesia. (2005). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 7 Tahun 2005 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.

Indonesia. (2005). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2005 tentang Telekomunikasi Pelayaran.

Indonesia. (2008). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Indonesia. (2010). Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.

Indonesia. (2010). Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2010 tentang Pengesahan Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009.

Indonesia. (2010). Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2010 tentang Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan.

### **Artikel dan Jurnal**

Anderson, David H. "Funding and Managing International Partnerships for the Malacca and Singapore Straits, Consonant with Article 43 of the UN Convention on the Law of the Sea". *Singapore Journal of International and Comparative Law* Volume 3

Bateman, Sam, Catherine Z. Raymond, dan Joshua Ho. "Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: An Agenda for Action". *Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper* (May 2006)

Bateman, Sam. "Regime Building in the Malacca and Singapore Straits: Two Steps Forward, One Step Back". *The Economics of Peace and Security Journal* Vol. 4 No. 2 (2009): \_\_\_\_\_

Gold, Edgar. "Preventing and Managing Marine Pollution in the Malacca and Singapore Straits". *Singapore Journal of International and Comparative Law* 3<sup>rd</sup> Edition (1999)

Hamzah, B. A. "Managing Marine Pollution in the Straits of Malacca and Singapore: Personal Observations". *Singapore Journal of International Law* (1998)

Klein, John J. "Maritime Strategy Should Head US and UK Classics". *US Naval Institute Proceedings* 133 (2007)

Lathrop, Coalter. "The Technical Aspects of International Maritime Boundary Delimitation, Depiction, and Recovery". *Ocean Development and International Law* 28 (1997): \_\_\_\_

Malacca Strait Council. "Malacca Strait Council: Towards Enhancing the Navigational Safety and Preserving the Marine Environment in the Straits". (2005)

Purnomo, Y. Didik Heru. "Pengamanan Wilayah Laut RI di Bagian Barat". *Indonesian Journal of International Law* Edisi Khusus Desember (2004): 27-40.

Ridwan, Rusdi dan Sudjatmiko. "Batas-Batas Maritim antara Republik Indonesia dengan Negara Tetangga". *Indonesian Journal of International Law* Edisi Khusus Desember (2004): 75-106.

Saishoji, Kiyoshi. "Japan's Contribution to Safe Navigation in the Straits of Malacca and Singapore". *Singapore Journal of International and Comparative Law* Volume 2 Issue 2 (1998)

Singhota, Gurpreet S. "The IMO's Role in Promoting Safety of Navigation and Control of Marine Pollution in the Straits of Malacca and Singapore". *Singapore Journal of International Law* 2 (1998)

Sondakh, Bernard Kent. "Pengamanan Wilayah Laut Indonesia". *Indonesian Journal of International Law* Edisi Khusus Desember (2004): 1-26.

Susanto, Bambang. "Kajian Yuridis Permasalahan Batas Maritim Wilayah Laut Republik Indonesia". *Indonesian Journal of International Law* Edisi Khusus Desember (2004): 41-74.

United States Department of State. "Maritime Boundary, Brazil – Uruguay". *Limits in the Seas* No. 73 (30 September 1976).

Prabawaningtyas, Shiskha. "Diplomasi Bertetangga Baik dan Penegakan Hukum dalam Manajemen Perbatasan Indonesia". *Almanak Reformasi Sektor Keamanan* (2009)

### **Website dan Publikasi Elektronik**

"Daftar Perjanjian Perbatasan Negara Bilateral dan Trilateral Indonesia dengan Negara-Negara Tetangga".  
[http://ditpolkom.bappenas.go.id/basedir/Peraturan%20Perundang-Undangan/2\)%20Bidang%20Politik%20Luar%20Negeri/4\)%20Perbatasan/DAFTAR%20PERJANJIAN%20PERBATASAN%20NEGARA%20BILATERAL%20DAN%20TRILATERAL%20INDONESIA%20DENGAN%20](http://ditpolkom.bappenas.go.id/basedir/Peraturan%20Perundang-Undangan/2)%20Bidang%20Politik%20Luar%20Negeri/4)%20Perbatasan/DAFTAR%20PERJANJIAN%20PERBATASAN%20NEGARA%20BILATERAL%20DAN%20TRILATERAL%20INDONESIA%20DENGAN%20)

- NEGARA%20NEGARA%20TETANGGA.doc. Diakses pada 24 Maret 2011.
- “A Brief Overview of the Nippon Foundation”. <http://www.nippon-foundation.or.jp/eng/who/overview.html>. Diakses pada 26 Mei 2011.
- “About TTEG”. [http://tteg-indonesia.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=47:about-tteg&catid=34:pages](http://tteg-indonesia.com/index.php?option=com_content&view=article&id=47:about-tteg&catid=34:pages). Diakses pada 21 Mei 2011.
- “Keys to Collaboration: Building Effective Public-Private Partnerships”. <http://www.nascio.org/publications/documents/nascio-keys%20to%20collaboration.pdf>. Diakses pada 22 Juni 2011.
- “Definitions”. <http://www.pppcouncil.ca/resources/about-ppp/definitions.html>. Diakses pada 22 Juni 2011.
- “An Introduction to IFSMA”. <http://www.ifsma.org/>. Diakses pada 26 Mei 2011.
- “Chronological Lists of Ratifications of, Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements as at 15 November 2010”. [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm). Diakses pada 27 Maret 2011.
- “GEF Project Brief: East and Pacific Region”. [http://iwlearn.net/iw-projects/iwproject.2007-01-26.601743809/project\\_doc/marine-electronic-highway-project-brief/at\\_download/file](http://iwlearn.net/iw-projects/iwproject.2007-01-26.601743809/project_doc/marine-electronic-highway-project-brief/at_download/file). Diakses pada 3 Juni 2011.
- “Hasil Patroli Keamanan Laut Indonesia-Singapura”. <http://alutsista.blogspot.com/2008/09/hasil-patroli-keamanan-laut-indonesia.html>. Diakses pada 20 April 2011.
- “Hasil Perundingan Penetapan Batas Laut Teritorial RI-Singapura”. [http://www.setneg.go.id/index.php?Itemid=29&id=3303&option=com\\_content&task=view](http://www.setneg.go.id/index.php?Itemid=29&id=3303&option=com_content&task=view). Diakses pada 8 Maret 2011.
- “History”. <http://www.fasa.org.sg/index.cfm?GPID=15>. Diakses pada 26 Mei 2011.
- “IMO: What It Is”. [http://imo.org/About/Documents/IMO\\_What-is-is\\_web\\_2009.pdf](http://imo.org/About/Documents/IMO_What-is-is_web_2009.pdf). Diakses pada 26 Mei 2011.
- “Inaugural Malacca Strait Patrols Exercise Held at Tuas Naval Base”. <http://www.channelnewsasia.com/stories/singaporelocalnews/view/337890/1/html>. Diakses pada 5 Mei 2011.
- “International Chamber of Shipping.” <http://www.marisec.org/ICSbrochure.pdf>. Diakses pada 26 Mei 2011.

“Intertanko”. <http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=1086>. Diakses pada 26 Mei 2011.

“Introduction”.

[http://www.mima.gov.my/index.php?option=com\\_content&view=article&id=22&Itemid=27](http://www.mima.gov.my/index.php?option=com_content&view=article&id=22&Itemid=27). Diakses pada 26 Mei 2011.

“Kasum TNI Tugas Guskamla Armabar Menegakkan Kedaulatan Hukum di Laut”.

[http://202.155.61.12/index2.php?page=detailindex.html&nw\\_code=113012006113452](http://202.155.61.12/index2.php?page=detailindex.html&nw_code=113012006113452). Diakses pada 5 Mei 2011.

“Malacca Strait Sea Patrol Berikan Rasa Aman Bagi Pengguna Laut”.

<http://www.tnial.mil.id/Artikel/tabid/61/articleType/ArticleView/articleId/2725/Default.aspx>. Diakses pada 5 Mei 2011.

“Marine Electronic Highway (MEH) Demonstration Project in the Straits of Malacca and Singapore”.

<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/MarineElectronicHighway.aspx>. Diakses pada 2 Juni 2011.

“Organization”. <http://www.jica.go.jp/english/about/organization/index.html>. Diakses pada 26 Mei 2011.

“Patroli Koordinasi Malsindo Diluncurkan di Selat Malaka”.

<http://www2.kemhan.go.id/modules.php?name=News&file=print&sid=5790>. Diakses pada 5 Mei 2011.

“Selat Malaka, TNI Tempatkan Radar di Sembilan Titik”. <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=120290>. Diakses pada 9 Mei 2011.

“Tox Faqs for Total Petroleum Hydrocarbons”. <http://www.atsdr.cdc.gov/toxfaqs/tf.asp?id=423&tid=75>. Diakses pada 31 Mei 2011.

“Uti Possidetis Juris”. [http://topics.law.cornell.edu/wex/uti\\_possidetis\\_juris](http://topics.law.cornell.edu/wex/uti_possidetis_juris). Diakses pada 23 April 2011.

“Vision”. <http://www.nmc.com.sg/esub1.html>. Diakses pada 26 Mei 2011.

Center of Intelligence Agency. “Singapore”. <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sn.html>. Diakses pada 27 Maret 2011.

Dan Blumenthal. “Solving Asian Maritime Security Issues to Promote Global Economic Growth: What Should be Done?”. <http://www.aei.org/docLib/Solving%20Asian%20Maritime%20Security%20Issues%20to%20Promote%20Global%20Security%20-%20Dan%20Compatibility%20Mode.pdf>. Diakses pada 5 Mei 2011.

<http://cil.nus.edu.sg/1978/1973-international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-as-amended-by-the-protocol-of-1978-marpol-7378/>.

Diakses pada 9 Juni 2011.

<http://tteg->

[indonesia.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=47:about-tteg&catid=34:pages](http://indonesia.com/index.php?option=com_content&view=article&id=47:about-tteg&catid=34:pages). Diakses pada 21 Mei 2011.

<http://www.atns.net.au/agreement.asp?EntityID=710>. Diakses pada 25 April 2011.

Djalal, Hasjim. “Persoalan Selat Malaka-Singapura”.

[http://www.setneg.go.id/index.php?option=com\\_content&task=view&id=22&Itemid=33](http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33). Diakses pada 19 Mei 2011.

Kongrawd, Somjade. “Thailand and Cambodia Maritime Dispute”.

<http://www.navy.mi.th/judge/Files/Thailand%2520Cambodia.pdf>. Diakses pada 22 April 2011.

Mahfud M. D. “Tata Kelola Perbatasan Negara Kita”. Diakses pada 9 Maret 2011.

[www.mahfudmd.com/index.php?page=web.MakalahVisit&id=12](http://www.mahfudmd.com/index.php?page=web.MakalahVisit&id=12)

Margaret Hamlon. “Australia – Indonesia Maritime Boundaries”. Diakses pada 25

April 2011. <http://arts.monash.edu.au/psi/news-and-events/apsa/refereed-papers/international-relations/hanlon.pdf>

Merwade, Venkatesh M., David R. Maidment, dan Ben R. Hodges. “Geospatial Representation of River Channels”. Diakses pada 23 April 2011.

<http://www.crrw.utexas.edu/gis/gishydro03/Channel/RiverChannels.doc>

Nugroho Wisnumurti. “Security in the Straits: The Threats and Challenges”.

<http://www.thejakartapost.com/news/2005/09/13/security-straits-threats-and-challenges.html>. Diakses pada 15 April 2011.

Rizal Darma Putra. “Manajemen Pengelolaan Perbatasan Laut dan Keamanan

Perbatasan”. Diakses pada 9 Maret 2011. [www.sc-drr.org/Paper\\_Rizal\\_Darma\\_Putra.pdf](http://www.sc-drr.org/Paper_Rizal_Darma_Putra.pdf)

Sekretariat Negara RI. “Hasil Perundingan Penetapan Batas Laut Teritorial RI – Singapura”. Diakses pada 8 Maret 2011.

[http://www.setneg.go.id/index.php?Itemid=29&id=3303&option=com\\_content&task=view](http://www.setneg.go.id/index.php?Itemid=29&id=3303&option=com_content&task=view)

### **Skripsi dan Tesis**

Rasjad, Durijat. “Traffic Separation Scheme di Selat Malaka-Singapura”. Skripsi Program Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia. 1983.

Sutanto. “Pengaruh UNCLOS ’82 terhadap Pertahanan Keamanan Negara di Laut”. Tesis Program Pascasarjana Universitas Indonesia. 1993.

### **Perjanjian Internasional**

Agreement between the Government of Malaysia and the Government of Indonesia on the Delimitation of the Continental Shelves between the Two Countries, 1969.

Agreement between the Government of Malaysia and the Government of the Republic of Singapore to delimit precisely the territorial waters boundary in accordance with the Straits Settlement and Johor Territorial Waters Agreement, 1927

Memorandum of Understanding between Thailand and Cambodia regarding the Area of Their Overlapping Maritime Claims to the Continental Shelf, 2001.

Treaty between Australia and the Republic of Indonesia on the Zone of Cooperation in an Area between the Indonesian Province of East Timor and Northern Australia, 1989.

Treaty between the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore Relating to the Delimitation of the Territorial Seas of the Two Countries in the Western Part of the Strait of Singapore, 2009

Treaty between the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore Relating to the Delimitation of the Territorial Seas of the Two Countries in the Strait of Singapore, 1973

United Nations. Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958

United Nations. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

United Nations. United Nations Convention against Transnational Organized Crime, 2000.

### **Presentasi dan Makalah**

Budiman, Rachmat. "Securing the Straits of Malacca and Singapore: Lesson Learned." Presentasi disampaikan dalam Asia-Europe Meeting Seminar on Piracy at Sea. Brussels, 4-5 Mei 2010.

Djalal, Hasjim. "Maritime Terrorism: Aspek Politik Internasional – Regional dan Aspek Hukum yang Dibutuhkan dalam Negeri." Makalah disampaikan pada Seminar Sehari "Maritime Terrorism" di Seskoal. Jakarta, 23 September 2003.

Djalal, Hasjim. "The Development of Cooperation on the Straits of Malacca and Singapore." Disampaikan di Kuala Lumpur, 24 November 2008.

Ibrahim, Rahman. “Kebijakan Pengelolaan Wilayah Perbatasan Laut.” Makalah disampaikan pada Rapat Koordinasi Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut. 9 Mei 2011.

Oegroseno, Arif Havas. “Threats to Maritime Security and Responses Thereto: A Focus on Armed Robbery against Ships at Sea in the Straits of Malacca and Singapore Indonesian Experience”. Presentasi disampaikan di *United Nations Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea, Ninth Meeting*, 23 Juni 2008.

Pratt, Martin. “Boundary-Making: Challenges and Opportunities” Presentasi disampaikan dalam International Boundaries Research Unit di Durham University.

Ridwan, Rusdi. “Masukkan Untuk Pembuatan RUU Daerah Perbatasan.” Presentasi disampaikan di Baleg DPR Republik Indonesia. Jakarta, 5 April 2011.

### **Putusan**

International Court of Justice. *Judgment on Case Concerning Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine* (1984).

International Court of Justice. *Judgment on Case Concerning North Sea Continental Shelf* (1969).

International Court of Justice. *Judgment on Case Concerning Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea* (2007).

International Court of Justice. *Judgment on Case Concerning the Frontier Dispute between Burkina Faso and Republic of Mali* (1986).

International Court of Justice. *Summary of Judgment on Case Concerning Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain* (2001).

### **Wawancara**

Hasil wawancara dengan Kolonel Rusdi Ridwan, delegasi Indonesia dalam perundingan Perjanjian Penetapan Garis Batas Laut Wilayah antara Republik Indonesia dan Republik Singapura di Selat Singapura, 2009, pada tanggal 4 Mei 2011

Hasil wawancara dengan Letkol Laut KH Kresno Buntoro, S.H., LL.M, Ph.D., Kepala Dinas Hukum Komando Armada Barat TNI AL pada tanggal 21 April 2011.

Hasil wawancara dengan Kolonel Trismadi dari Dinas Hidrografi dan Oseanografi pada tanggal 14 Juni 2011.

Hasil wawancara dengan Robert Beckman dari *Center of International Law, Singapore*, pada tanggal 25 Maret 2011 melalui surat elektronik.

### **Lain-Lain**

Transkripsi Konferensi Pers oleh Menteri Luar Negeri Republik Indonesia, Hassan Wirajuda, dan Menteri Luar Negeri Republik Singapura, George Yeo di Gedung Pancasila, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia pada tanggal 10 Maret 2009.

Risalah Rapat Dengar Pendapat Umum Komisi I DPR RI tentang pembahasan RUU perihal Pengesahan Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura mengenai Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009 di Jakarta, 20 Mei 2010.

The 35<sup>th</sup> Tripartite Technical Experts Group Meeting Annex E, "Status Report: Marine Casualty Affecting Traffic Movement Notice by Singapore", disampaikan dalam *the 35<sup>th</sup> Meeting of the Tripartite Technical Experts Group on the Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore*, 3 Oktober 2010.

The 35<sup>th</sup> Tripartite Technical Experts Group Meeting Annex E, "Status Report on Marine Casualty Affecting Traffic Movement by Indonesia", disampaikan dalam *the 35<sup>th</sup> Meeting of the Tripartite Technical Experts Group on the Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore*, 3 Oktober 2010.

**No. 45144**

---

**Indonesia  
and  
Singapore**

**Treaty between the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore relating to the delimitation of the territorial seas of the two countries in the Strait of Singapore (with map). Jakarta, 25 May 1973**

**Entry into force:** *29 August 1974 by the exchange of instruments of ratification, in accordance with article IV*

**Authentic texts:** *English and Indonesian*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Indonesia and Singapore, 5 August 2008*

---

**Indonésie  
et  
Singapour**

**Traité entre la République d'Indonésie et la République de Singapour relatif à la délimitation de la mer territoriale des deux pays dans le Détroit de Singapour (avec carte). Jakarta, 25 mai 1973**

**Entrée en vigueur :** *29 août 1974 par échange des instruments de ratification, conformément à l'article IV*

**Textes authentiques :** *anglais et indonésien*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Indonésie et Singapour, 5 août 2008*

\* *The texts reproduced below are the original texts of the agreement as submitted. For ease of reference, they were sequentially paginated. The relevant Treaty Series volume will be published in due course.*

*Les textes reproduit ci-dessous sont les textes authentiques de l'accord tel que soumises pour l'enregistrement. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Le volume correspondant du Recueil des Traités sera disponible en temps utile.*

[ INDONESIA TEXT – TEXTE INDONÉSIEEN ]

**PERJANJIAN  
ANTARA  
REPUBLIK INDONESIA DAN REPUBLIK SINGAPURA  
TENTANG PENETAPAN GARIS BATAS LAUT WILAYAH KEDUA NEGARA  
DI SELAT SINGAPURA**

REPUBLIK INDONESIA DAN REPUBLIK SINGAPURA,

MENINGGAT bahwa pantai dari kedua Negara saling berhadapan di Selat Singapura,

BERHASRAT untuk memperkuat ikatan persahabatan antara kedua Negara,

DAN BERHASRAT untuk menetapkan garis-garis batas laut wilayah kedua Negara di Selat Singapura,

TELAH MENYETUJUI SEBAGAI BERIKUT:

Pasal 1

1. Garis batas laut wilayah Republik Indonesia dan Republik Singapura di Selat Singapura adalah suatu garis yang terdiri dari garis-garis lurus yang ditarik antara titik-titik yang Koordinat-Koordinatnya adalah sebagai berikut :

<u>Titik-titik</u>	<u>Lintang Utara</u>	<u>Bujur Timur</u>
1	1° 10' 46".0	103° 40' 14".6
2	1° 07' 49".3	103° 44' 26".5
3	1° 10' 17".2	103° 48' 18".0
4	1° 11' 45".5	103° 51' 35".4
5	1° 12' 26".1	103° 52' 50".7
6	1° 16' 10".2	104° 02' 00".0

2. Koordinat-Koordinat dari titik-titik yang ditetapkan dalam ayat 1 adalah koordinat-koordinat geografis dan garis batas yang menghubungkannya diperlihatkan diatas peta yang dilampirkan pada Perjanjian ini sebagai Lampiran "A".
3. Letak yang sebenarnya dari titik-titik tersebut diatas dilaut akan ditetapkan dengan suatu cara yang akan disetujui bersama oleh pejabat-pejabat yang berwenang dari kedua Negara.
4. Yang dimaksud dengan "pejabat yang berwenang" dalam ayat 3 untuk Republik Indonesia adalah Ketua Badan Koordinasi Survey dan Pemetaan Nasional (Chief of the Co-ordination Body for National Survey and Mapping) dan untuk Republik Singapura adalah setiap orang yang dikuasakan oleh Pemerintah Republik Singapura.

Pasal II .....

*Paulus*  
Certified True Copy

- 2 -

Pasal II

Setiap perselisihan antara kedua Negara yang timbul dari penafsiran atau pelaksanaan Perjanjian ini akan diselesaikan secara damai melalui musyawarah atau perundingan.

Pasal III

Perjanjian ini akan disahkan menurut ketentuan-ketentuan konstitusional dari kedua Negara.

Pasal IV

Perjanjian ini akan mulai berlaku pada tanggal pertukaran Piagam Pengesahannya.

DIBUAT DALAM RANGKAP DUA di Jakarta pada tanggal Duapuluh lima Mei tahun seribu sembilan ratus tujuh puluh tiga dalam bahasa Indonesia dan Inggris. Jika terdapat ketidak-sesuaian antara kedua naskah, maka naskah Inggrislah yang akan berlaku.

UNTUK REPUBLIK INDONESIA,

ttd

UNTUK REPUBLIK SINGAPURA,

ttd

  
Certified True Copy

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

T R E A T Y  
B E T W E E N  
THE REPUBLIC OF INDONESIA  
A N D  
THE REPUBLIC OF SINGAPORE  
RELATING TO THE DELIMITATION OF THE TERRITORIAL  
SEAS OF THE TWO COUNTRIES IN THE STRAIT OF  
SINGAPORE

THE REPUBLIC OF INDONESIA AND THE REPUBLIC OF SINGAPORE,

NOTING that the coasts of the two countries are opposite to each other in the Strait of Singapore,

DESIRING to strengthen the bonds of friendship between the two countries,

AND DESIRING to establish the boundaries of the territorial seas of the two countries in the Strait of Singapore.

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1.

1. The boundary line of the territorial seas of the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore in the Strait of Singapore shall be a line, consisting of straight lines drawn between points, the co-ordinates of which are as follows:

<u>Points</u>	<u>Latitude North</u>	<u>Longitude East</u>
1	1° 10' 46".0	103° 40' 14".6
2	1° 07' 49".3	103° 44' 26".5
3	1° 10' 17".2	103° 48' 18".0
4	1° 11' 45".5	103° 51' 35".4
5	1° 12' 26".1	103° 52' 50".7
6	1° 16' 10".2	104° 02' 00".0

2. The co-ordinates of the points specified in paragraph 1 are geographical co-ordinates and the boundary line connecting them is indicated on the chart attached as Annexure "A" to this Treaty.
3. The actual location of the above mentioned points at sea shall be determined by a method to be mutually agreed upon by the competent authorities of the two countries.
4. For the purpose of paragraph 3, "competent authorities" in relation to the Republic of Indonesia means the Ketua Badan Koordinasi Survey dan Pemetaan Nasional (Chief of The Co-ordination Body for

National .....

*Rubandi*  
Certified True Copy

- 2 -

National Survey and Mapping) and in relation to the Republic of Singapore means any persons so authorized by the Government of the Republic of Singapore.

Article II

Any disputes between the two countries arising out of the interpretation or implementation of this Treaty shall be settled peacefully by consultation or negotiation.

Article III

This Treaty shall be ratified in accordance with the constitutional requirements of the two countries.

Article IV

This Treaty shall enter into force on the date of the exchange of the Instruments of Ratification.

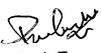
DONE IN DUPLICATE AT Jakarta the twenty-fifth day of May one thousand nine hundred and seventy three in the Indonesian and English languages. In the event of any conflict between the texts, the English text shall prevail.

FOR THE REPUBLIC  
OF  
INDONESIA

sgd

FOR THE REPUBLIC  
OF  
SINGAPORE

sgd

  
Certified True Copy

**UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 7 TAHUN 1973  
TENTANG  
PERJANJIAN ANTARA REPUBLIK INDONESIA DAN REPUBLIK SINGAPURA MENGENAI  
PENETAPAN GARIS BATAS LAUT WILAYAH KEDUA NEGARA DI SELAT SINGAPURA**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang:

- a. bahwa pada tanggal 25 Mei 1973, di Jakarta telah ditandatangani "Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah kedua Negara di Selat Singapura";
- b. bahwa Perjanjian tersebut pada huruf a diatas dipandang perlu untuk disetujui dengan Undang-undang.

Mengingat:

1. Pasal 5 ayat (1), Pasal 11 dan Pasal 20 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945;
2. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor IV/MPR/1973 tentang Garis-garis Besar Haluan Negara, mengenai Wawasan Nusantara;
3. Undang-Undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1960 Nomor 22; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1942).

Dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia.

MEMUTUSKAN: Menetapkan :

UNDANG-UNDANG TENTANG PERJANJIAN ANTARA REPUBLIK INDONESIA DAN REPUBLIK SINGAPURA MENGENAI PENETAPAN GARIS BATAS LAUT WILAYAH KEDUA NEGARA DI SELAT SINGAPURA.

Pasal 1

Menyetujui Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah kedua Negara di Selat Singapura yang ditandatangani pada tanggal 25 Mei 1973 dan yang salinannya dilampirkan pada Undang-undang ini.

Pasal 2

Perjanjian tersebut diatas mulai berlaku pada tanggal pertukaran Piagam Pengesahannya.

Pasal 3

Undang-undang ini mulai berlaku pada hari tanggal diundangkannya.

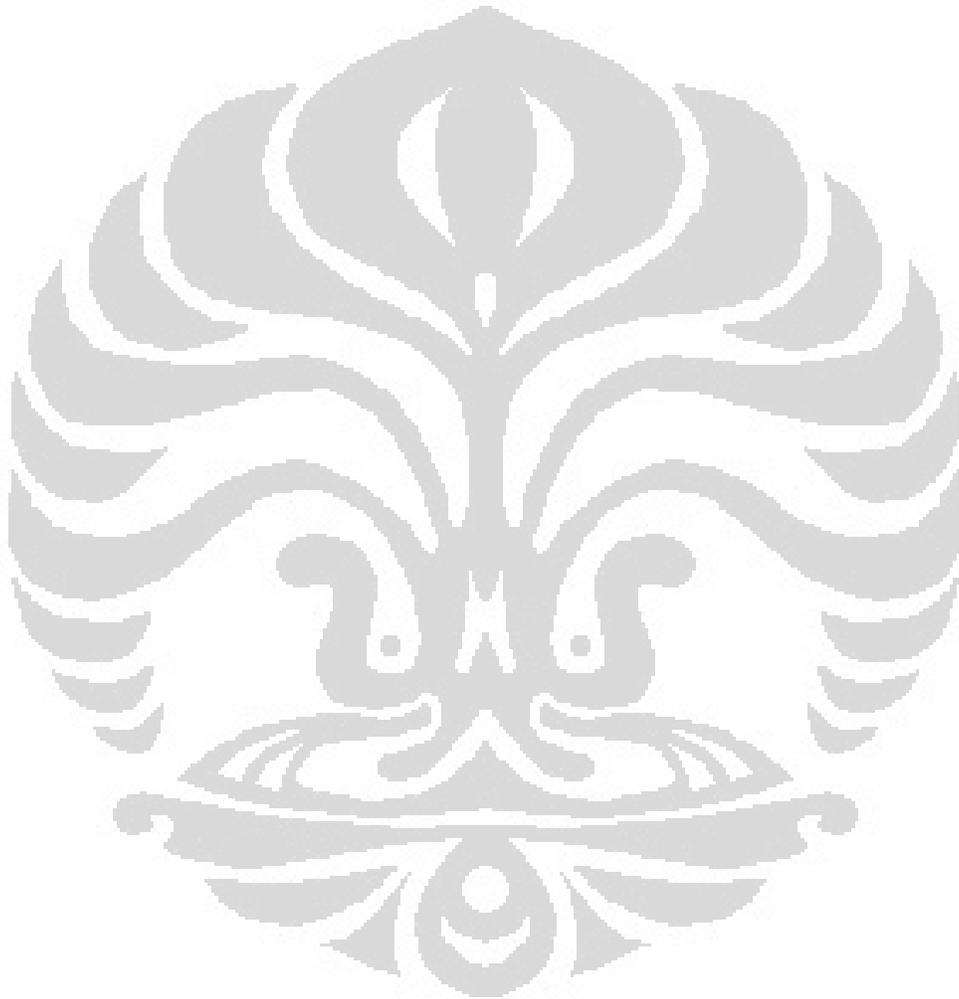
Agar supaya setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta pada tanggal 8 Desember 1973 PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

SOEHARTO JENDERAL TNI.

Diundangkan di Jakarta pada tanggal 8 Desember 1973 MENTERI/SEKRETARIS NEGARA REPUBLIK INDONESIA,

SUDHARMO, SH. MAYOR JENDERAL TNI.



**PENJELASAN  
ATAS  
UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 7 TAHUN 1973  
TENTANG  
PERJANJIAN ANTARA REPUBLIK INDONESIA DAN REPUBLIK SINGAPURA MENGENAI  
PENETAPAN GARIS BATAS LAUT WILAYAH KEDUA NEGARA  
DI SELAT SINGAPURA**

**I. PENJELASAN UMUM.**

Bahwa sejak berlakunya Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang perairan Indonesia, maka lebar laut wilayah Indonesia di jadikan 12 mil laut, diukur dari garis-garis dasar yang merupakan garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang terluar dalam wilayah Indonesia.

Dengan demikian, maka seluruh kepulauan Indonesia telah merupakan suatu kesatuan wilayah dan seluruh perairan yang terletak di sebelah pantai dari garis laut wilayah tersebut adalah wilayah Republik Indonesia.

Salah satu konsekwensi dari berlakunya Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tersebut adalah bahwa beberapa bagian dari perairan yang dulunya laut bebas kini telah menjadi perairan wilayah Indonesia atau perairan pedalaman Indonesia. Demikian juga halnya dengan di Selat Singapura.

Dalam pada itu, Pemerintah Republik Singapura menganut lebar laut wilayah 3 mil laut.

Dengan demikian, maka timbullah persoalan: Dimanakah letak garis batas laut wilayah masing-masing Negara di Selat Singapura yang sempit, yaitu dibagian Selat Singapura yang jarak antara garis-garis dasar Indonesia dan garis-garis dasar Singapura adalah kurang dari 15 mil laut. Ketegasan garis batas ini sangat diperlukan sekali oleh Pemerintah kedua negara, terutama untuk dapat memberikan jaminan-jaminan kepastian hukum (*rechtszekerheid*) dilaut wilayah masing-masing Negara.

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan diatas, maka diadakanlah perundingan antara kedua Pemerintah di Singapura dari tanggal 7 Mei sampai dengan tanggal 8 Mei 1973, perundingan mana telah menghasilkan "Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah kedua Negara di Selat Singapura".

Isi Pokok Perjanjian tersebut adalah bahwa garis batas laut wilayah Indonesia dan laut wilayah Singapura di Selat Singapura yang sempit, yaitu di Selat yang lebarnya antara garis dasar kedua belah pihak kurang dari 15 mil laut, adalah suatu garis yang terdiri dari garis-garis lurus yang ditarik antara titik-titik yang koordinat-koordinatnya tercantum pada Perjanjian termaksud.

Pengesahan Perjanjian ini oleh Presiden dilakukan setelah mendapat persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat, sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam Amanat Presiden kepada Ketua Dewan Perwakilan Rakyat tanggal 22 Agustus 1960 Nomor 2826/HK/60.

**II. PENJELASAN PASAL DEMI PASAL**

Cukup jelas.



REPUBLIK INDONESIA

PERJANJIAN ANTARA REPUBLIK INDONESIA DAN REPUBLIK SINGAPURA  
TENTANG PENETAPAN GARIS BATAS LAUT WILAYAH KEDUA NEGARA DI  
BAGIAN BARAT SELAT SINGAPURA

REPUBLIK INDONESIA DAN REPUBLIK SINGAPURA,

MENINGAT bahwa pantai dari kedua negara saling berhadapan di Selat Singapura.

TELAH menyelesaikan sebagian batas laut wilayah di Selat Singapura dalam Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Singapura yang ditandatangani pada tanggal 25 Mei 1973 (selanjutnya disebut sebagai "Perjanjian 1973").

MENIMBANG lebih lanjut bahwa batas laut wilayah di bagian barat Selat Singapura akan melanjutkan garis batas pada Perjanjian 1973.

BERHASRAT untuk lebih memperkuat ikatan persahabatan antara kedua negara.

DENGAN DEMIKIAN, berhasrat untuk menetapkan garis-garis batas laut wilayah kedua Negara di bagian barat Selat Singapura.

TELAH MENYETUJUI SEBAGAI BERIKUT:

PASAL I

1. Garis batas laut wilayah Republik Indonesia dan Republik Singapura di Selat Singapura di area barat dari Titik 1 dari garis batas yang disepakati dalam Perjanjian 1973 yang terletak pada  $1^{\circ} 10' 46.0''$  Utara dan  $103^{\circ} 40' 14.6''$  Timur adalah suatu garis yang terdiri dari garis-garis lurus yang ditarik antara titik-titik yang koordinat-koordinatnya adalah sebagai berikut:

Titik-titik	Lintang Utara	Bujur Timur
1	$1^{\circ} 10' 46.0''$	$103^{\circ} 40' 14.6''$
1A	$1^{\circ} 11' 17.4''$	$103^{\circ} 39' 38.5''$
1B	$1^{\circ} 11' 55.5''$	$103^{\circ} 34' 20.4''$
1C	$1^{\circ} 11' 43.8''$	$103^{\circ} 34' 00.0''$

2. Koordinat-koordinat dari titik 1A, 1B dan 1C yang ditetapkan dalam ayat 1 adalah koordinat-koordinat geografis berdasarkan World Geodetic System 1984 dan garis batas yang menghubungkan titik 1 ke titik 1C diperlihatkan dalam Lampiran "A" pada Perjanjian ini.

Um

67

3. Letak yang sebenarnya dari titik-titik tersebut di atas di laut akan ditetapkan dengan suatu cara yang akan disetujui bersama oleh pejabat-pejabat yang berwenang dari kedua Negara.

4. Yang dimaksud dengan "pejabat yang berwenang" dalam ayat 3 untuk Republik Indonesia adalah Badan Koordinasi Survey dan Pemetaan Nasional dan Dinas Hidro-Oseanografi Indonesia dan untuk Republik Singapura adalah entitas apapun yang ditunjuk oleh Pemerintah Republik Singapura.

#### PASAL 2

Garis batas dari Perjanjian 1973 dan garis batas yang tergambar dalam Pasal 1 ayat 1 ditunjukkan dalam Lampiran "B" pada Perjanjian ini, hanya untuk tujuan ilustrasi.

#### PASAL 3

Setiap perselisihan antara kedua negara yang timbul dalam hubungannya dengan penafsiran atau pelaksanaan Perjanjian ini akan diselesaikan secara damai melalui musyawarah atau perundingan.

#### PASAL 4

Perjanjian ini akan disahkan menurut ketentuan-ketentuan konstitusional dari kedua negara.

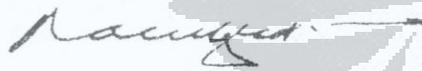
#### PASAL 5

Perjanjian ini akan mulai berlaku pada tanggal pertukaran Piagam Pengesahannya.

DIBUAT DALAM RANGKAP DUA DI Jakarta pada tanggal 10 Maret 2009 dalam bahasa Inggris dan Indonesia. Jika terdapat ketidaksesuaian antara kedua naskah atau perbedaan pengertian, maka naskah bahasa Inggris yang akan berlaku.

Untuk Republik Indonesia

Untuk Republik Singapura



DR. N. Hassan Wirajuda  
Menteri Luar Negeri

Tan. George Yong-Boon Yeo  
Menteri Luar Negeri



REPUBLIK INDONESIA

TREATY BETWEEN THE REPUBLIC OF INDONESIA AND THE  
REPUBLIC OF SINGAPORE RELATING TO THE DELIMITATION OF  
THE TERRITORIAL SEAS OF THE TWO COUNTRIES IN THE  
WESTERN PART OF THE STRAIT OF SINGAPORE

THE REPUBLIC OF INDONESIA AND THE REPUBLIC OF SINGAPORE.

NOTING that the coasts of the two countries are opposite to each other in the Strait of Singapore,

HAVING partially settled their territorial sea boundary in the Strait of Singapore in the Treaty between the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore relating to the Delimitation of the Territorial Seas of the Two Countries in the Strait of Singapore signed on 25 May 1973 (hereinafter referred to as "1973 Treaty").

CONSIDERING further that the territorial sea boundary in the western part of the Strait of Singapore shall continue the boundary line under the 1973 Treaty,

DESIRING to further strengthen the bonds of friendship between the two countries,

PURSUANT THERETO, desiring to establish the boundaries of the territorial seas of the two countries in the western part of the Strait of Singapore,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

1. The boundary line of the territorial seas of the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore in the Strait of Singapore in the area west of Point 1 of the boundary line agreed in the 1973 Treaty located at 1° 10' 46.0" North and 103° 40' 14.6" East shall be a line, consisting of straight lines drawn between points, the co-ordinates of which are as follows:

Points	North Latitude	East Longitude
1	1° 10' 46.0"	103° 40' 14.6"
1A	1° 11' 17.4"	103° 39' 38.5"
1B	1° 11' 55.5"	103° 34' 20.4"
1C	1° 11' 43.8"	103° 34' 00.0"

2. The co-ordinates of the points 1A, 1B and 1C specified in paragraph 1 are geographical co-ordinates based on the World Geodetic System 1984 and the boundary line connecting points 1 to 1C is indicated in Annexure "A" to this Treaty.

3. The actual location of the above mentioned points at sea shall be determined by a method to be mutually agreed upon by the competent authorities of the two countries.

4. For the purpose of paragraph 3, "competent authorities" in relation to the Republic of Indonesia means the National Coordinating Agency for Survey and Mapping and the Indonesian Hydro-Oceanographic Office and in relation to the Republic of Singapore means any entity so designated by the Government of the Republic of Singapore.

#### ARTICLE 2

The boundary line of the 1973 Treaty as well as the boundary line depicted in Article 1 paragraph 1 are shown in Annexure "B" to this Treaty, purely for illustration purposes.

#### ARTICLE 3

Any disputes between the two countries arising in relation to the interpretation or implementation of this Treaty shall be settled peacefully by consultation or negotiation.

#### ARTICLE 4

This Treaty shall be ratified in accordance with the constitutional requirements of the two countries.

#### ARTICLE 5

This Treaty shall enter into force on the date of the exchange of the Instruments of Ratification.

DONE IN DUPLICATE AT Jakarta on 10 March 2009 in the English and Indonesian languages. In case of any conflict between the texts or any divergence in interpretation, the English text shall prevail.

For the Republic of Indonesia



DR. N. Hassan Wirajuda  
Minister for Foreign Affairs

For the Republic of Singapore



Mr. George Yong-Boon Yeo  
Minister for Foreign Affairs



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 4 TAHUN 2010

TENTANG

PENGESAHAN PERJANJIAN ANTARA REPUBLIK INDONESIA DAN REPUBLIK  
SINGAPURA TENTANG PENETAPAN GARIS BATAS LAUT WILAYAH KEDUA  
NEGARA DI BAGIAN BARAT SELAT SINGAPURA, 2009

*(TREATY BETWEEN THE REPUBLIC OF INDONESIA AND THE REPUBLIC OF  
SINGAPORE RELATING TO THE DELIMITATION OF THE TERRITORIAL  
SEAS OF THE TWO COUNTRIES IN THE WESTERN  
PART OF THE STRAIT OF SINGAPORE, 2009)*

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara mempunyai kedaulatan atas wilayahnya, termasuk laut wilayah, untuk dikelola dan dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
  - b. bahwa sesuai dengan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*) yang disahkan melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 dan sesuai Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Indonesia memiliki kewajiban untuk menetapkan batas maritimnya melalui perundingan;
  - c. bahwa pada tanggal 10 Maret 2009, Indonesia telah menandatangani Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009 di Jakarta;
  - d. bahwa Perjanjian Penetapan Garis Batas Laut Wilayah di Bagian Barat Selat Singapura oleh Pemerintah Republik Indonesia dimaksudkan untuk menegaskan wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia, menjamin kepastian hukum, kegiatan aparat negara di laut, serta semakin mempertegas Pulau Nipa sebagai pulau yang memiliki titik dasar yang digunakan menjadi dasar pengukuran batas maritim Republik Indonesia;

e. bahwa . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

- e. bahwa perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura dilakukan sesuai dengan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*) yang memberikan pengakuan terhadap wilayah Negara Kepulauan yang mempunyai arti penting untuk kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sebagai perwujudan Wawasan Nusantara;
- f. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk Undang-Undang tentang Pengesahan Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009 (*Treaty between the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore relating to the Delimitation of the Territorial Seas of the Two Countries in the Western Part of the Strait of Singapore, 2009*);

- Mengingat :
- 1. Pasal 5 ayat (1), Pasal 11, Pasal 20, dan Pasal 25A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
  - 2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, 1982) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319);
  - 3. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3647);
  - 4. Undang-Undang Nomor 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 156, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3882);
  - 5. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 185, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4012);
  - 6. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 3, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4169);

7. Undang-Undang . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

7. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4389);
8. Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 177, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4925);

Dengan Persetujuan Bersama  
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA  
dan  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : UNDANG-UNDANG TENTANG PENGESAHAN PERJANJIAN ANTARA REPUBLIK INDONESIA DAN REPUBLIK SINGAPURA TENTANG PENETAPAN GARIS BATAS LAUT WILAYAH KEDUA NEGARA DI BAGIAN BARAT SELAT SINGAPURA, 2009 (*TREATY BETWEEN THE REPUBLIC OF INDONESIA AND THE REPUBLIC OF SINGAPORE RELATING TO THE DELIMITATION OF THE TERRITORIAL SEAS OF THE TWO COUNTRIES IN THE WESTERN PART OF THE STRAIT OF SINGAPORE, 2009*).

Pasal 1

Mengesahkan Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura, 2009 (*Treaty between the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore relating to the Delimitation of the Territorial Seas of the Two Countries in the Western Part of the Strait of Singapore, 2009*) yang telah ditandatangani di Jakarta, Indonesia, pada tanggal 10 Maret 2009, yang salinan naskah aslinya dalam bahasa Indonesia dan bahasa Inggris sebagaimana terlampir, dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Undang-Undang ini.

Pasal 2

Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-Undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta  
pada tanggal 22 Juni 2010

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 22 Juni 2010

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

PATRIALIS AKBAR

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2010 NOMOR 81



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

PENJELASAN

ATAS

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 4 TAHUN 2010

TENTANG

PENGESAHAN PERJANJIAN ANTARA REPUBLIK INDONESIA DAN REPUBLIK  
SINGAPURA TENTANG PENETAPAN GARIS BATAS LAUT WILAYAH KEDUA  
NEGARA DI BAGIAN BARAT SELAT SINGAPURA, 2009  
(*TREATY BETWEEN THE REPUBLIC OF INDONESIA AND THE REPUBLIC OF  
SINGAPORE RELATING TO THE DELIMITATION OF THE TERRITORIAL  
SEAS OF THE TWO COUNTRIES IN THE WESTERN  
PART OF THE STRAIT OF SINGAPORE, 2009*)

## I. UMUM

1. Latar Belakang Perlunya Penetapan Batas Laut Wilayah antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura tentang Batas Laut Wilayah di Bagian Barat Selat Singapura.

Sesuai dengan ketentuan Organisasi Hidrografi Internasional (*International Hydrographic Organization*), Selat Singapura adalah suatu selat yang terletak di perairan Indonesia dari Pulau Karimun Kecil hingga Pulau Bintan, perairan Singapura, dan perairan Malaysia dari Tanjung Piai hingga Tanjung Tuas dan dari Johor hingga Tanjung Penyusup. Toponimi wilayah maritim Selat Singapura ini telah ditetapkan dalam dokumen IHO Nomor S-23 Tahun 1953.

Indonesia dan Singapura telah memiliki Perjanjian Garis Batas Laut Wilayah yang ditandatangani di Jakarta pada tanggal 25 Mei 1973 dan disahkan dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1973 tanggal 8 Desember 1973. Perjanjian ini hanya mengatur sebagian segmen-segmen batas laut wilayah Indonesia-Singapura di Selat Singapura. Segmen lain yang perlu dibicarakan untuk menyelesaikan keseluruhan batas maritim antara Republik Indonesia dan Republik Singapura adalah segmen bagian barat (di wilayah Pulau Nipa-Tuas), segmen bagian timur 1 (di wilayah Pulau Batam-Changi) dan segmen bagian timur 2 (di wilayah Pulau Bintan-South Ledge/Middle Rock/Pedra Branca).

Penetapan . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

Penetapan garis batas laut wilayah di bagian barat Selat Singapura dengan Republik Singapura diperlukan oleh Pemerintah Republik Indonesia untuk memberikan kepastian hukum tentang wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Terkait dengan kepentingan-kepentingan Indonesia di wilayah tersebut, Selat Singapura memiliki nilai strategis sangat tinggi mengingat selat tersebut merupakan jalur pelayaran internasional yang sangat padat yang menjadi penghubung antara Benua Eropa dengan Asia Tenggara, Asia Timur dan Pasifik. Bagi Indonesia, Selat Singapura juga merupakan urat nadi jalur pelayaran Indonesia ke kawasan dunia lainnya.

Selain itu, penetapan garis batas laut wilayah ini juga menegaskan penggunaan titik dasar di Pulau Nipa sebagai dasar pengukuran batas maritim Republik Indonesia. Pulau Nipa, yang terletak pada koordinat 01°09'13"LU dan 103°39'11"BT, merupakan salah satu pulau di mana terdapat dua titik dasar garis pangkal kepulauan Indonesia (Nomor 175 dan Nomor 176) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002 yang diperbarui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2008. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2008 telah didaftarkan kepada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa sesuai dengan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*).

Penetapan garis batas laut wilayah di bagian barat Selat Singapura antara Republik Indonesia dan Republik Singapura pada dasarnya telah memberikan keuntungan bagi Republik Indonesia dalam berbagai aspek, yaitu:

- a. adanya batas laut wilayah yang jelas sehingga menjamin kepastian hukum;
- b. memudahkan upaya pengawasan dan penegakan kedaulatan negara di laut wilayah;
- c. memudahkan upaya Indonesia sebagai negara pantai untuk menjamin keselamatan jalur navigasi di Selat Singapura; dan
- d. meningkatkan hubungan baik kedua negara.

2. Proses . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

2. Proses Perundingan Penetapan Batas Laut Wilayah di Bagian Barat Selat Singapura antara Republik Indonesia dan Republik Singapura.

Perundingan penetapan garis batas laut wilayah di bagian barat Selat Singapura dengan Pemerintah Republik Singapura mulai dilaksanakan pada tanggal 28 Februari 2005, dan berakhir pada tanggal 10 Maret 2009 ketika Menteri Luar Negeri kedua negara menandatangani Perjanjian di Jakarta antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura.

Dalam proses perundingan Indonesia selalu mendasarkan posisinya pada Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*), menolak dalam menggunakan hasil reklamasi sebagai dasar pengukuran, serta menggunakan referensi peta asli Tahun 1973 dan titik dasar Indonesia di Pulau Nipa dan garis pangkal kepulauan Indonesia yang ditarik dari Pulau Nipa ke Pulau Karimun Kecil.

3. Pokok-Pokok Isi Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura.

Pasal 1 Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat Selat Singapura mengatur titik koordinat dan garis yang menghubungkannya sebagai garis batas laut wilayah kedua negara. Titik-titik koordinat dimaksud dihitung dengan menggunakan *World Geodetic System 1984 Datum (WGS84)* dan garis-garis lurus yang menghubungkan setiap titik-titik koordinat: 1(1°10'46.0"LU, 103°40'14.6"BT); 1A(1°11'17.4"LU, 103°39'38.5"BT); 1B(1°11'55.5"LU, 103°34'20.4"BT); dan 1C(1°11'43.8"LU, 103°34'00.0"BT) sebagaimana digambarkan dalam Lampiran "A" dari Perjanjian.

Pasal 1 juga mengatur bahwa penetapan lokasi sesungguhnya dari titik-titik koordinat di atas laut akan ditetapkan dengan suatu cara yang akan disetujui bersama oleh pejabat-pejabat yang berwenang dari kedua negara. Sesuai peraturan yang berlaku di Indonesia, pejabat dimaksud adalah Badan Koordinasi Survei dan Pemetaan Nasional dan Dinas Hidro-Oseanografi Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut.

Pasal 2 . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

Pasal 2 menyatakan bahwa garis batas dari Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Singapura yang ditandatangani pada tanggal 25 Mei 1973 dan garis batas laut wilayah di segmen barat Selat Singapura yang ditandatangani pada tanggal 10 Maret 2009 digambarkan dalam Lampiran "B" dari Perjanjian.

Pasal 3 mengatur cara penyelesaian secara damai melalui musyawarah atau perundingan apabila terdapat perselisihan yang timbul dari penafsiran atau pelaksanaan perjanjian kedua negara.

Pasal 4 dan Pasal 5 mengatur bahwa perjanjian perlu diratifikasi oleh negara masing-masing. Piagam ratifikasi tersebut kemudian akan saling dipertukarkan, dan tanggal pertukaran piagam ratifikasi dinyatakan sebagai tanggal mulai berlakunya perjanjian.

## II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2

Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 5138

**UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 6 TAHUN 1996**

**TENTANG  
PERAIRAN INDONESIA**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA**

**Menimbang:**

1. bahwa berdasarkan kenyataan sejarah dan cara pandang bangsa Indonesia, Negara Republik Indonesia yang diproklamasikan pada tanggal 17 Agustus 1945, sebagai negara kepulauan dengan Deklarasi tanggal 13 Desember 1957 dan Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia telah menetapkan wilayah perairan Negara Republik Indonesia;
2. bahwa bangsa Indonesia telah berhasil memperjuangkan konsepsi hukum negara kepulauan dengan dimuatnya ketentuan mengenai asas dan rezim hukum negara kepulauan dalam bab IV. Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut yang telah diratifikasi dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut);
3. bahwa pengaturan hukum negara kepulauan ditetapkan dalam Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan rezim hukum negara kepulauan sebagaimana dimuat dalam Bab IV Konvensi tersebut pada huruf b;
4. bahwa sehubungan dengan itu, serta untuk menetapkan landasan hukum yang mengatur wilayah perairan Indonesia, kedaulatan, yurisdiksi, hak dan kewajiban serta kegiatan di perairan Indonesia dalam rangka pembangunan nasional berdasarkan Wawasan Nusantara, maka perlu mencabut Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia dan mengganti dengan Undang-Undang yang baru;

**Mengingat:**

1. Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), dan Pasal 33 ayat 3 Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985

**Dengan persetujuan  
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA**

**MEMUTUSKAN  
UNDANG-UNDANG TENTANG PERAIRAN INDONESIA**

**BAB I  
KETENTUAN UMUM**

**Pasal 1**

Dalam undang-undang ini yang dimaksud dengan:

1. Negara Kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.
2. Pulau adalah daerah daratan yang terbentuk secara alamiah dikelilingi oleh air dan yang berada di atas permukaan air pada waktu air pasang.
3. Kepulauan adalah suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau dan perairan di antara pulau-pulau tersebut dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lain demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan keamanan, dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.
4. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
5. Garis air rendah adalah garis air yang bersifat tetap di suatu tempat tertentu yang menggambarkan kedudukan permukaan air laut pada surut yang terendah.
6. Elevasi surut adalah daerah daratan yang terbentuk secara alamiah yang dikelilingi dan berada di atas permukaan laut pada waktu air surut, tetapi berada di bawah permukaan laut pada waktu air pasang.
7. Teluk adalah suatu lekukan jelas yang penetrasinya berbanding sedemikian rupa dengan lebar mulutnya sehingga mengandung perairan tertutup yang lebih dari sekedar suatu lengkungan pantai semata-mata, tetapi suatu lekukan tidak merupakan suatu teluk kecuali apabila luasnya adalah seluas atau lebih luas daripada luas setengah lingkaran yang garis tengahnya ditarik melintasi mulut lekukan tersebut.
8. Alur laut kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.
9. Konvensi adalah United Nations Convention on the Law of the Sea Tahun 1982, sebagaimana telah diratifikasi dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut).

## **Pasal 2**

1. Negara Republik Indonesia adalah Negara Kepulauan.
2. Segala perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memperhitungkan luas atau lebarnya merupakan bagian integral dari wilayah daratan Negara Republik Indonesia sehingga merupakan bagian dari perairan Indonesia yang berada di bawah kedaulatan Negara Republik Indonesia.

## **BAB II WILAYAH PERAIRAN INDONESIA**

### **Pasal 3**

1. Wilayah Perairan Indonesia meliputi laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman
2. Laut Teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5.
3. Perairan Kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.
4. Perairan pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah di pantai-pantai Indonesia, termasuk kedalamannya semua, bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7.

#### **Pasal 4**

Kedaulatan Negara Republik Indonesia di perairan Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serta ruang udara di atas laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serendah dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.

#### **Pasal 5**

1. Garis pangkal kepulauan Indonesia ditarik dengan menggunakan garis 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 terluar dari kepulauan Indonesia.
4. Panjang garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) tidak boleh melebihi 100 (seratus) mil laut, kecuali bahwa 3% (tiga per seratus) dari jumlah keseluruhan garis-garis pangkal yang mengelilingi kepulauan Indonesia dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga suatu kepanjangan maksimum 125 (seratus dua puluhlima) 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 teritorial 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 terluar pada garis pantai yang menjorok jauh dan menikung ke daratan atau deretan pulau yang terdapat di dekat sepanjang pantai.

#### **Pasal 6**

1. Garis pangkal kepulauan Indonesia yang ditarik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 dicantumkan dalam

dengan skala atau skala-skala yang memadai untuk menegaskan posisinya, atau dapat pula dibuat daftar titik koordinat geografis yang secara jelas memerinci datum geodetik.

2. Peta dengan skala atau skala-skala yang memadai yang menggambarkan wilayah perairan Indonesia atau daftar titik-titik koordinat geografis dari garis-garis pangkal kepulauan Indonesia sebagaimana dimaksud ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pemerintah Indonesia mengumumkan sebagaimana mestinya peta dengan skala atau skala-skala yang memadai atau daftar titik-titik koordinat geografis sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) serta menandatangani daftar titik-titik koordinat geografis tersebut pada Sekretariat Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa.

#### **Pasal 7**

1. Di dalam perairan kepulauan, untuk penetapan batas perairan pedalaman, Pemerintah Indonesia dapat menarik garis-garis penutup pada mulut sungai, kuala, teluk, anak laut, dan pelabuhan.
2. Perairan pedalaman terdiri atas:
  - a. laut pedalaman; dan
  - b. perairan darat.
3. Laut pedalaman sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf a adalah bagian laut yang terletak pada sisi dalam dari garis penutup, pada sisi laut dari garis air rendah.
4. Perairan darat sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b adalah segala perairan yang terletak pada darat dari garis air rendah, kecuali pada mulut sungai perairan darat adalah segala perairan yang terletak pada sisi darat dari garis penutup mulut sungai.

#### **Pasal 8**

Batas luar laut teritorial Indonesia diukur dari garis pangkal yang ditarik sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5.

#### **Pasal 9**

1. Tanpa mengurangi ketentuan Pasal 4, Pemerintah Indonesia menghormati persetujuan dan perjanjian yang dibuat dengan negara lain yang menyangkut bagian perairan yang merupakan perairannya.
2. Syarat dan ketentuan bagi pelaksanaan hak dan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) termasuk sifat, ruang lingkup, dan daerah berlakunya hak dan kegiatan tersebut, atas permintaan dari salah satu negara yang bersangkutan, harus diatur dengan persetujuan bilateral.
3. Hak sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak boleh dialihkan atau dibagi kepada negara ketiga atau kepada penduduknya.
4. Kabel telekomunikasi bawah laut yang telah dipasang oleh negara atau badan hukum asing yang melintasi perairan Indonesia tanpa memasuki daratan tetap dihormati.

5. Pemerintah Indonesia mengizinkan pemeliharaan dan penggantian kabel-kabel sebagaimana dimaksud di ayat (4).
6. Setelah diterimanya pemberitahuan sebagaimana mestinya mengenai letak dan maksud untuk memperbaiki dan mengganti kabel-kabel tersebut.

#### **Pasal 10**

1. Dalam hal pantai Indonesia letaknya berhadapan atau berdampingan dengan negara lain, kecuali ada persetujuan yang sebaliknya, garis batas laut teritorial antara Indonesia dengan negara tersebut adalah garis tengah yang titik-titiknya sama jaraknya dari titik-titik terdekat pada garis pangkal dari mana lebar laut teritorial masing-masing negara diukur.
2. Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku apabila terdapat alasan hak historis atau keadaan khusus lain yang menyebabkan perlunya menetapkan batas laut teritorial antara kedua negara menurut suatu cara yang berbeda dengan ketentuan tersebut.

### **BAB III HAK LINTAS BAGI KAPAL-KAPAL ASING**

#### **Bagian Pertama Hak Lintas Damai**

#### **Pasal 11**

1. Kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.
2. Lintas seperti navigasi melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk keperluan:
  - a. melintasi laut tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau
  - b. berlaku ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.
3. Lintas damai sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus terus-menerus langsung serta secepat mungkin mencakup berhenti atau buang jangkar sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang normal, atau perlu dilakukan karena keadaan memaksa, mengalami kesulitan, memberi pertolongan kepada orang, kapal, atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan.

#### **Pasal 12**

1. Lintas dianggap damai apabila tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia, dan dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi dan hukum internasional lainnya.
2. Lintas oleh kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia apabila kapal tersebut sewaktu berada di laut teritorial dan atau di perairan kepulauan melakukan salah s

kegiatan yang dilarang oleh Konvensi dan atau hukum internasional lainnya.

3. Ketentuan lebih lanjut mengenai lintas damai sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

### **Pasal 13**

1. Pemerintah Indonesia dapat menangguk sementara lintas damai segala jenis kapal asing dalam daerah tertentu di laut teritorial atau perairan kepulauan, apabila penanggukan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan keamanannya, termasuk keperluan latihan senjata.
2. Penanggukan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berlaku hanya setelah dilakukan pengumuman sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
3. Ketentuan lebih lanjut mengenai penanggukan sementara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

### **Pasal 14**

1. Apabila diperlukan dengan memperhatikan keselamatan navigasi, Pemerintah Indonesia menetapkan alur dan skema pemisah lalu lintas di laut teritorial dan perairan kepulauan.
2. Ketentuan lebih lanjut mengenai penggunaan alur laut dan skema pemisah lalu lintas di laut teritorial dan perairan kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

### **Pasal 15**

Dalam melaksanakan hak lintas damai di laut teritorial dan perairan kepulauan, kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya diharuskan melakukan navigasi di atas permukaan air dan menunjukkan bendera kebangsaan.

### **Pasal 16**

Kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, apabila melaksanakan hak lintas damai harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional.

### **Pasal 17**

Ketentuan lebih lanjut mengenai hak dan kewajiban kapal dagang, kapal perang dan kapal pemerintah asing dioperasikan untuk tujuan niaga dan bukan niaga dalam melaksanakan hak lintas damai melalui perairan Indonesia diatur dengan Peraturan Pemerintah.

## **Bagian Kedua Hak Lintas Alur Laut Kepulauan**

### **Pasal 18**

1. Lintas alur laut kepulauan dalam alur-alur laut yang khusus ditetapkan adalah pelaksanaan hak pelayaran penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi dengan cara normal hanya untuk melakukan

yang terus-menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang.

2. Segala jenis kapal dan pesawat udara negara asing, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia, antara satu bagian dari lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dengan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.
3. Ketentuan lebih lanjut mengenai hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara negara asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

### **Pasal 19**

1. Pemerintah Indonesia menentukan alur laut, termasuk rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan oleh kapal dan pesawat udara asing sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dan juga dapat menetapkan skema pemisah lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 untuk keperluan lintas kapal yang aman melalui alur laut.
2. Alur laut dan rute penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan dengan suatu rangkaian sumbu yang bersambungan mulai dari tempat masuk rute hingga tempat ke luar melalui perairan kepulauan dan laut teritorial yang berhimpitan dengannya.
3. Apabila diperlukan, setelah diadakan pengumuman sebagaimana mestinya, alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang telah ditetapkan sebelumnya dapat diganti dengan alur laut dan skema pemisah lalu lintas lainnya.
4. Dalam menentukan atau mengganti alur laut atau skema pemisah lalu lintas, Pemerintah Indonesia harus mengajukan usul kepada organisasi internasional yang berwenang untuk mencapai kesepakatan bersama.
5. Pemerintah menentukan sumbu-sumbu alur laut dan skema pemisah lalu lintas dan menetapkannya pada peta yang diumumkan.
6. Kapal asing yang melakukan lintas alur laut kepulauan harus mematuhi alur-alur laut dan skema lalu lintas yang telah ditetapkan.
7. Ketentuan lebih lanjut mengenai alur laut dan skema pemisah lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

### **Bagian Ketiga Hak Lintas Transit**

### **Pasal 20**

1. Semua kapal dan pesawat udara asing mempunyai kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata tujuan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin melalui laut teritorial Indonesia di selang antara satu bagian laut atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.
2. Hak lintas transit dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi, hukum internasional lainnya, dan atau

peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### **Pasal 21**

1. Apabila diperlukan dengan memperhatikan keselamatan navigasi, Pemerintah Indonesia dapat menetapkan laut dan skema pemisah lalu lintas untuk pelayaran di lintas transit sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2
2. Ketentuan lebih lanjut mengenai penggunaan alur laut dan skema pemisah lalu lintas transit sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

#### **Bagian Keempat Hak Akses dan Komunikasi**

#### **Pasal 22**

1. Apabila suatu bagian dari perairan kepulauan Indonesia terletak di antara dua bagian wilayah suatu negara tetangga yang langsung berdampingan. Indonesia menghormati hak-hak yang ada dan kepentingan-kepentingan sah lainnya yang dilaksanakan secara tradisional oleh negara yang bersangkutan di perairan tersebut melalui suatu perjanjian bilateral.
2. Pemerintah Indonesia menghormati pemasangan kabel laut dan mengizinkan pemeliharaan dan pengan kabel yang sudah ada dengan pemberitahuan terlebih dahulu sebagaimana mestinya.

#### **Pasal 23**

1. Pemanfaatan, pengelolaan, perlindungan dan pelestarian lingkungan perairan Indonesia dilakukan berdasar peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku dan hukum internasional.
2. Administrasi dan yurisdiksi, perlindungan, dan pelestarian lingkungan perairan Indonesia dilaksanakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
3. Apabila diperlukan untuk meningkatkan pemanfaatan, pengelolaan, perlindungan, dan pelestarian lingkur perairan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dibentuk suatu badan koordinasi yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden.

#### **BAB V PENEGAKAN KEDAULTAN DAN HUKUM DI PERAIRAN INDONESIA**

#### **Pasal 24**

1. Penegakan keaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggarannya, dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi hukum internasional lainnya, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Yurisdiksi adalah penegakan kedaulatan dan hukum terhadap kapal asing yang sedang melintasi laut teriti dan perairan kepulauan Indonesia dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi, hukum internasional

lainnya, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

3. Apabila diperlukan, untuk pelaksanaan penegakan hukum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) dapat dibentuk suatu badan koordinasi yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden.

## **BAB VI KETENTUAN PERALIHAN**

### **Pasal 25**

1. Selama Peraturan pemerintah sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (2) belum ditetapkan, maka pada Undang-undang ini dilampirkan peta ilustratif dengan skala atau skala-skala yang menggambarkan wilayah perairan Indonesia atau daftar titik-titik koordinat geografis dari garis-garis pangkal kepulauan Indonesia
2. Peraturan pelaksanaan Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.

## **BAB VII KETENTUAN PENUTUP**

### **Pasal 26**

Dengan berlakunya Undang-undang ini, **Undang-undang Nomor 4 prp. Tahun 1960** tentang perairan Indonesia (Lembaran Negara Tahun 1960 Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1942) dinyatakan tidak berlaku.

### **Pasal 27**

Undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

**Disahkan di Jakarta  
pada tanggal 8 Agustus 1996  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA  
ttd.  
SOEHARTO**

**Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 8 Agustus 1996  
MENTERI NEGARA SEKRETARIS NEGARA  
REPUBLIK INDONESIA,  
ttd.  
MOERDIONO**

*Copyright© the Department of Marine Affairs and Fisheries Republic of Indonesia*

**RESOLUTION A.378(X)**

*Adopted on 14 November 1977  
Agenda item 8(b)*

**GENERAL PROVISIONS ON SHIPS' ROUTEING**

THE ASSEMBLY,

NOTING Article 16(i) of the Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization concerning the functions of the Assembly,

RECOGNIZING that the practice of complying with routeing measures adopted by IMCO for international use has contributed to the safety of navigation by reducing the risk of collisions and strandings,

RECOGNIZING FURTHER that such practice would consequently reduce the risk of pollution of the marine environment and the risk of damage to marine life resulting from collisions or strandings,

NOTING ALSO Rules 1(d) and 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 which provide for the adoption by the Organization of, and the behaviour of vessels in or near, traffic separation schemes,

RECALLING Regulation 8, Chapter V of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 and the amendment thereto adopted by Resolution A.205(VII), whereby IMCO is recognized as the only international body for establishing and adopting routeing measures on an international level,

NOTING that the Ninth International Hydrographic Conference charged the International Hydrographic Bureau to deal with matters relating to the presentation on charts and in sailing directions of details of routeing provisions which have been considered, approved and adopted by IMCO for international use,

HAVING ADOPTED Resolutions A.376(X) and A.377(X) establishing procedures for the adoption of traffic separation schemes and other routeing systems,

DESIRING that all routeing systems including traffic separation schemes thereby adopted conform uniformly to the same general criteria and principles,

HAVING CONSIDERED the Recommendations of the Maritime Safety Committee at its thirty-sixth session,

RECOGNIZING the need to improve the General Provisions on Ships' Routeing as set out in Annex I to Resolution A.284(VIII), taking account of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972,

RESOLVES to adopt the General Provisions on Ships' Routeing approved by the Maritime Safety Committee at its thirty-sixth session, the text of which is annexed to this Resolution,

URGES governments when planning either to introduce new routeing systems or to amend existing systems, to ensure that such systems comply with the general provisions of this Resolution,

REQUESTS:

- (a) the Maritime Safety Committee to revise and update as necessary the publication on "Ships' Routeing" to reflect the decisions taken in this Resolution;
- (b) the Secretary-General to bring this Resolution to the attention of the International Hydrographic Bureau,

REVOKES Annex I to Resolution A.284(VIII).

ANNEX

GENERAL PROVISIONS ON SHIPS' ROUTEING

1. OBJECTIVES

- 1.1 The purpose of ships' routeing is to improve the safety of navigation in converging areas and in areas where the density of traffic is great or where the freedom of movement of shipping is inhibited by restricted sea-room, the existence of obstructions to navigation, limited depths or unfavourable meteorological conditions.
- 1.2 The precise objectives of any routeing system will depend upon the particular hazardous circumstances which it is intended to alleviate, but may include some or all of the following:
  - (a) the separation of opposing streams of traffic so as to reduce the incidence of head-on encounters;
  - (b) the reduction of dangers of collision between crossing traffic and shipping in established traffic lanes;
  - (c) the simplification of the patterns of traffic flow in converging areas;
  - (d) the organization of safe traffic flow in areas of concentrated offshore exploration or exploitation;
  - (e) the organization of traffic flow so as to avoid areas where navigation by all ships or by certain classes of ship is dangerous or undesirable;
  - (f) the reduction of risks of grounding by providing special guidance to deep draught vessels in areas where water depths are uncertain or critical;
  - (g) the guidance of traffic clear of fishing grounds or the organization of traffic through fishing grounds.

2. DEFINITIONS

- 2.1 The following terms are used in connexion with matters related to ships' routeing.
  - (a) **Routeing system**  
Any system of one or more routes and/or routeing measures aimed at reducing the risk of casualties; it includes traffic separation schemes, two-way routes, recommended tracks, areas to be avoided, inshore traffic zones, roundabouts, precautionary areas and deep water routes.
  - (b) **Traffic separation scheme**  
A routeing measure aimed at the separation of opposing streams of traffic by appropriate means and by the establishment of traffic lanes.

(c) ***Separation zone or line***

A zone or line separating the traffic lanes in which ships are proceeding in opposite or nearly opposite directions, or separating a traffic lane from the adjacent inshore traffic zone.

(d) ***Traffic lane***

An area within defined limits in which one-way traffic is established. Natural obstacles, including those forming separation zones, may constitute a boundary.

(e) ***Roundabout***

A routeing measure comprising a separation point or circular separation zone and a circular traffic lane within defined limits. Traffic within the roundabout is separated by moving in a counterclockwise direction around the separation point or zone.

(f) ***Inshore traffic zone***

A routeing measure comprising a designated area between the landward boundary of a traffic separation scheme and the adjacent coast, intended for local traffic.

(g) ***Two-way route***

A route within defined limits inside which two-way traffic is established, aimed at providing safe passage of ships through waters where navigation is difficult or dangerous.

(h) ***Recommended track***

A route which has been specially examined to ensure so far as possible that it is free of dangers and along which ships are advised to navigate.

(i) ***Deep water route***

A route within defined limits which has been accurately surveyed for clearance of sea bottom and submerged obstacles as indicated on the chart.

(j) ***Precautionary area***

A routeing measure comprising an area within defined limits where ships must navigate with particular caution and within which the direction of traffic flow may be recommended.

(k) ***Area to be avoided***

A routeing measure comprising an area within defined limits in which either navigation is particularly hazardous or it is exceptionally important to avoid casualties and which should be avoided by all ships, or certain classes of ship.

(l) ***Established direction of traffic flow***

A traffic flow pattern indicating the directional movement of traffic as established within a traffic separation scheme.

(m) ***Recommended direction of traffic flow***

A traffic flow pattern indicating a recommended directional movement of traffic in a routeing system within which it is impractical or unnecessary to adopt an established direction of traffic flow.

### 3. PROCEDURES AND RESPONSIBILITIES

#### **Procedures and functions of IMCO**

- 3.1 IMCO is recognized as the only international body responsible for establishing and recommending measures on an international level concerning ships' routeing.

- 3.2 In deciding whether or not to adopt or amend a traffic separation scheme, IMCO will consider whether:
- (a) the aids to navigation proposed will enable mariners to determine their position with sufficient accuracy to navigate in the scheme in accordance with Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972;
  - (b) the scheme takes account of the accepted planning considerations and complies with the design criteria for traffic separation schemes and with the established methods of routing.
- 3.3 In deciding whether or not to adopt or amend a routing system other than a traffic separation scheme, IMCO will consider whether the aids of navigation are adequate for the purpose of the system and the system takes into account the relevant adopted criteria and methods.
- 3.4 IMCO shall not adopt or amend any routing system without the agreement of the interested coastal States, where that system may affect:
- (a) their rights and practices in respect of the exploitation of living and mineral resources;
  - (b) the environment, traffic pattern or established routing systems in the waters concerned;
  - (c) demands for improvements or adjustments in the navigational aids or hydrographic surveys in the waters concerned.

#### **Responsibilities of governments and recommended practices**

- 3.5 A new routing system adopted by IMCO shall not come into force as an IMCO adopted system before an effective date promulgated by the government that proposed the system. That date shall not be earlier than a date agreed by the Organization. Either Notices to Mariners to amend charts, or revised charts to depict the system shall be made available in ample time before the system comes into force.
- 3.6 The selection and development of routing systems is primarily the responsibility of the governments concerned.
- 3.7 A government proposing a new routing system or an amendment to an adopted routing system, any part of which lies beyond its territorial sea, should consult with IMCO so that such system may be adopted or amended by IMCO for international use. Such a system, when adopted, shall not be amended or suspended before consultation with and agreement by IMCO, unless local conditions and the urgency of the case require that earlier action be taken. In considering the proposal IMCO shall take account of the objectives, procedures, responsibilities, methods and criteria for routing systems as set out in these general provisions.
- 3.8 In an emergency such as might result from the unexpected blocking or obstruction of a traffic lane by a wreck or other hazard, immediate temporary changes in the use of the affected traffic separation scheme may be made by the responsible and sponsoring government(s), with the object of directing traffic flow clear of the new hazard. In such cases, every possible measure shall be taken by the governments concerned immediately to inform shipping of the hazard and of the temporary changes which have been made.
- 3.9 Governments are recommended to ensure, as far as practicable, that oil rigs, platforms and other similar structures are not established within routing systems adopted by the Organization or near their terminations. When the temporary positioning of an exploration rig or a similar structure in an adopted traffic separation scheme cannot be avoided, the scheme should, if necessary, be amended temporarily in accordance with the guidelines given in Section 7.

- 3.10 If the above exploration activities lead to the finding of important exploitation prospects, the effect of subsequent exploitation on the safety of marine traffic should be considered carefully. If the establishment of permanent installations within a traffic separation scheme is unavoidable, permanent amendments to the scheme, if deemed necessary, should be submitted to IMCO for adoption.
- 3.11 Governments establishing traffic separation schemes, no parts of which lie beyond their territorial seas, are requested to design them in accordance with IMCO criteria for such schemes and submit them to IMCO for adoption.
- 3.12 Where, for whatever reason, a government decides not to submit a traffic separation scheme to IMCO, it should, in promulgating the scheme to mariners, ensure that there are clear indications on charts and in nautical publications as to what rules apply to the scheme.
- 3.13 Governments establishing routing systems, other than traffic separation schemes, no parts of which lie beyond their territorial seas, are recommended to follow the same procedure as that set out in paragraphs 3.11 and 3.12 above.
- 3.14 Nothing in the General Provisions on Ships' Routing shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to Resolution 2750 C (XXV) of the General Assembly of the United Nations nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

#### 4. METHODS

- 4.1 In meeting the objectives set out in Section 1 the following are among the methods which may be used:
- (a) *The separation of opposing streams of traffic by separation zones, or lines where zones are not possible*

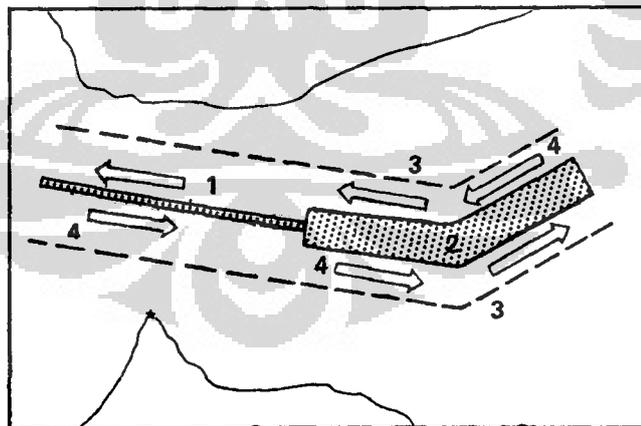


Fig. 1 – Traffic separation by separation zone and line

In this method streams of traffic proceeding in opposite or nearly opposite directions are separated by separation zones (2) or lines (1); the use of zones is to be preferred, but in narrow passages and restricted waters it may be necessary to use a separation line rather than a zone so as to allow more navigable space in the traffic lanes. A length of separation line may also be substituted for a zone in positions where this may encourage and facilitate correct procedures by crossing traffic.

The outside limits (3) of such traffic separation schemes are the outer boundaries of the traffic lanes. The arrows (4) indicate the established direction of traffic flow.

- (b) *The separation of opposing streams of traffic by natural obstructions and geographically defined objects*

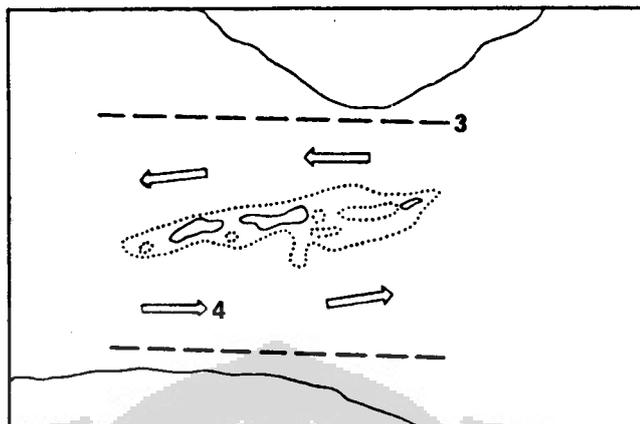


Fig. 2 – Separation of traffic by natural obstructions and geographically defined objects

This method is used where there is a defined area with obstructions such as islands, shoals or rocks restricting free movement and providing a natural division for opposing traffic streams.

- (c) *The separation of through and local traffic by providing inshore traffic zones*

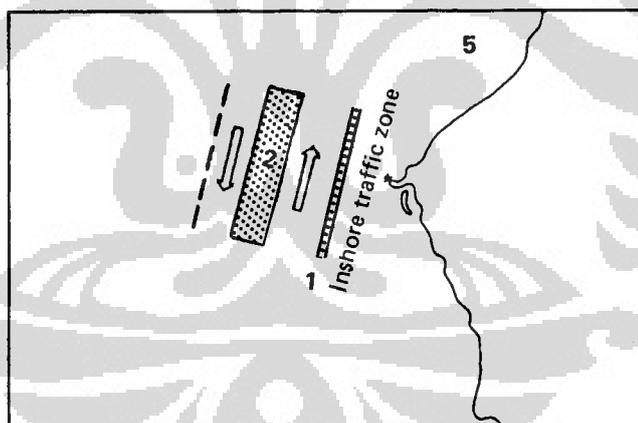


Fig. 3 – Inshore traffic zone for local traffic

Beyond the outside limits of traffic separation schemes, ships may navigate in any direction. Where such areas lie between the traffic separation scheme and the coast they may be designated as inshore traffic zones (5) (see also Figures 4 and 9), with the purpose of keeping local traffic clear of the traffic separation scheme which should be used by through traffic.

Traffic in inshore traffic zones is separated from traffic in the adjacent traffic lane by separation zones (2) or by separation lines (1) (see Figures 4 and 9).

- (d) *The sectorial division of adjacent traffic separation schemes at approaches to focal points*

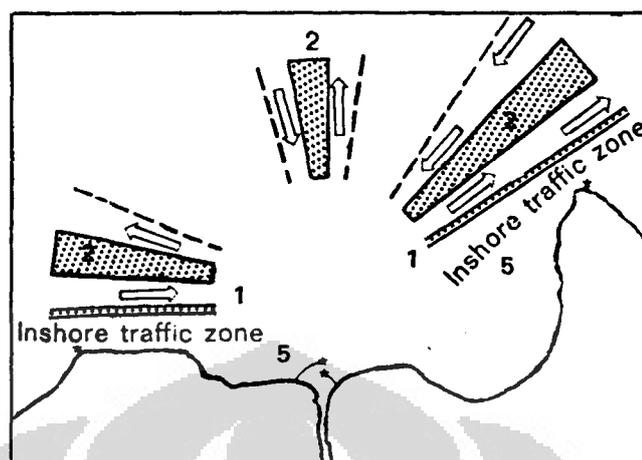


Fig. 4 – Sectorial division of adjacent traffic separation schemes at approaches to focal points

This method is used where ships converge at a focal point or a small area from various directions. Port approaches, sea pilot stations, positions where landfall buoys or light vessels are located, entrances to channels, canals, estuaries, etc. may be considered as such focal points.

- (e) *The routing of traffic at focal points and route junctions where traffic separation schemes meet*

The routing measure to be utilized at focal points, route junctions and intersections should be selected from the most appropriate of the following methods:

- (i) Roundabouts

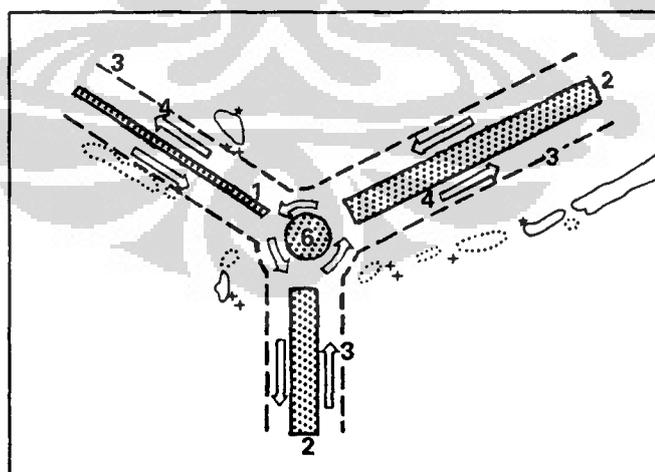


Fig. 5 – Separation of traffic at a roundabout

If the need can be demonstrated a roundabout may be used to guide traffic counterclockwise round a circular separation zone (6) or specified point, as illustrated above.

(ii) Junctions

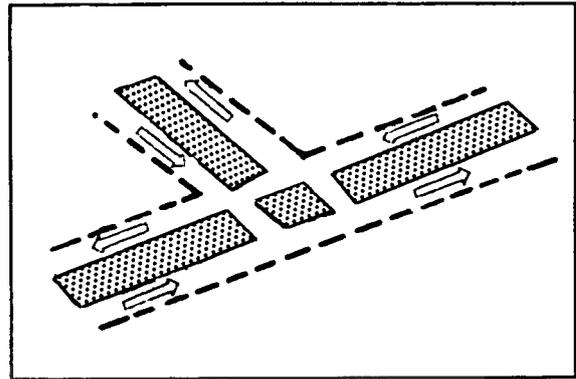
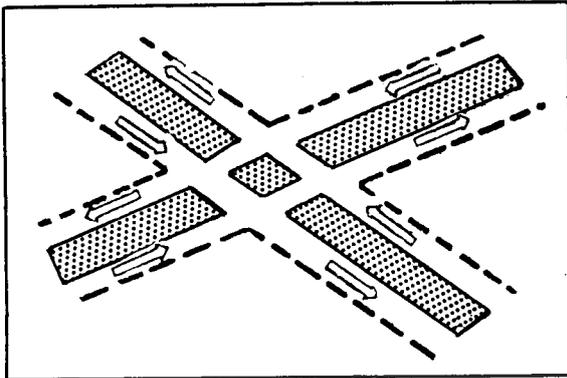


Fig. 6 – Separation of traffic at a crossing

Fig. 7 – Separation of traffic at a junction

This method is used where two routes join or cross. The directions of traffic flow are established in the lanes of the adjoining schemes; the separation zone may be interrupted, as shown in Figures 6 and 7, or replaced by a separation line, in order to emphasize the correct method of crossing by traffic changing from or to the other scheme.

(iii) Precautionary Areas

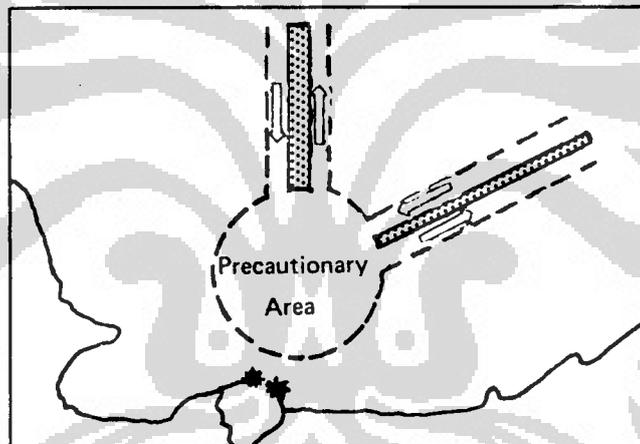


Fig. 8 – Precautionary area at a focal point

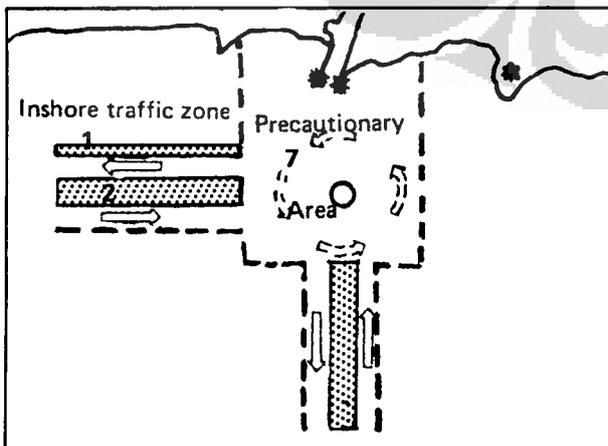


Fig. 9 – Precautionary area with recommended direction of traffic flow around a focal point

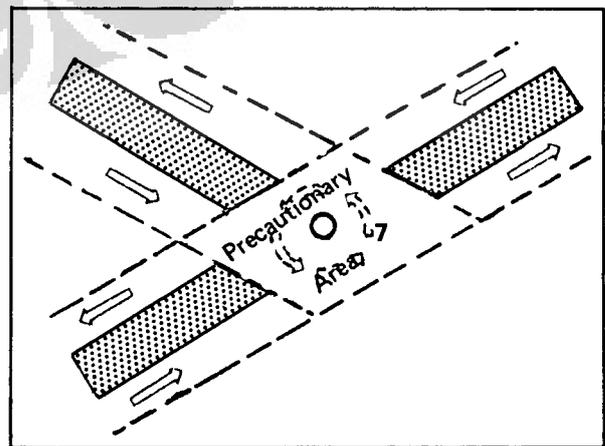


Fig. 10 – Precautionary area at a route junction

It may be best, when routes converge, to terminate them clear of their potential joining points and in such a case a precautionary area can be instituted so as to emphasize the need for care in navigation. Figures 8 and 9 illustrate the use of such an area at focal points; a direction of traffic flow may be recommended (7) around the focal point, as shown in Figure 9.

Figure 10 gives an example of how the same device can be used instead of a route junction. The traffic lanes are terminated short of the point of intersection and replaced by a precautionary area centred on that point, within which a counterclockwise direction of traffic flow may be recommended (7).

Precautionary areas may also be used at the termination of any single route.

(f) *Other routeing methods*

Other routeing methods that may be used are:

- (i) deep water routes;
- (ii) establishment of areas to be avoided;
- (iii) two-way routes and recommended tracks through areas where navigation is difficult or dangerous.

5. PLANNING

- 5.1 Routeing systems should only be established when safety of navigation in the area can thereby be clearly improved.
- 5.2 The routeing system selected for a particular area should aim at providing safe passage for ships through the area without unduly restricting legitimate rights and practices, and taking account of anticipated or existing navigational hazards.
- 5.3 When planning, establishing, reviewing or adjusting a routeing system, the following factors shall be among those taken into account by a government:
- (a) their rights and practices in respect of the exploitation of living and mineral resources;
  - (b) previously established routeing systems in adjacent waters, whether or not under the proposing government's jurisdiction;
  - (c) the existing traffic pattern in the area concerned, including coastal traffic, crossing traffic, naval exercise areas and anchorage areas;
  - (d) foreseeable changes in the traffic pattern resulting from port or offshore terminal developments;
  - (e) the presence of fishing grounds;
  - (f) existing activities and foreseeable developments of offshore exploration or exploitation of the sea-bed;
  - (g) the adequacy of existing aids to navigation, hydrographic surveys and nautical charts of the area;
  - (h) environmental factors including prevailing weather conditions, tidal streams and currents and the possibility of ice concentrations;
  - (i) the existence of environmental conservation areas and the foreseeable developments in the establishment of such areas.
- 5.4 Routeing systems should be reviewed, re-surveyed and adjusted as necessary, so as to maintain their effectiveness and compatibility with trade patterns, offshore exploration and resource exploitation, changes in depths of water, and other developments.

5.5 Routeing systems should not be established in areas where the instability of the sea-bed is such that frequent changes in the alignment and positions of the main channels, and thus of the routeing system itself, are likely.

5.6 When establishing areas to be avoided by all ships or by certain classes of ship, the necessity for creating such areas should be well demonstrated and the reasons stated. In general, these areas should be established only in places where inadequate survey or insufficient provision of aids to navigation may lead to danger of stranding, or where local knowledge is considered essential for safe passage, or where there is the possibility that unacceptable damage to the environment could result from a casualty, or where there might be hazard to a vital navigational aid. These areas shall not be regarded as prohibited areas unless specifically so stated; the classes of ships which should avoid the areas should be considered in each particular case.

## 6. DESIGN CRITERIA

6.1 The following standards should, so far as the circumstances allow, be applied in the design of ships' routeing measures.

### **General**

6.2 Routes should follow as closely as possible the existing patterns of traffic flow in the areas as determined by traffic surveys.

6.3 The configuration and length of routeing systems which are established to provide for an unobstructed passage through offshore exploration and exploitation areas may differ from the dimensions of normally established systems if the purpose of safeguarding a clear passage warrants such a special feature.

6.4 Course alterations along a route should be as few as possible and should be avoided in the approaches to convergence areas and route junctions or where crossing traffic may be expected to be heavy.

6.5 The number of convergence areas and route junctions should be kept to a minimum, and should be as widely separated from each other as possible. Adjacent traffic separation schemes should be placed such that nearly opposing streams of traffic in the adjacent schemes are separated as widely as possible. Route junctions should not be located where concentrated crossing traffic, not following established routes, may be expected, e.g. ferry traffic.

6.6 Routes should be designed to allow optimum use of aids to navigation in the area, and of such shipborne navigational aids as are required or recommended to be fitted by international conventions or by IMCO resolutions and recommendations.

### **Traffic separation schemes**

6.7 The extent of a traffic separation scheme should be limited to what is essential in the interests of safe navigation.

6.8 Traffic lanes should be designed to make optimum use of available depths of water and the safe navigable areas taking into account the maximum depth of water attainable along the length of the route. The width of lanes should take account of the traffic density, the general usage of the area and of the sea-room available.

6.9 Where there is sufficient space, separation zones should be used in preference to separation lines to separate opposing streams of traffic and to segregate inshore traffic zones from adjacent traffic lanes.

- 6.10 It should be possible for ships to fix their position anywhere within the limits and in the immediate approaches to a traffic separation scheme by one or more of the following means, both by day and night:
- (a) visual bearings of readily identifiable objects;
  - (b) radar bearings and ranges of readily identifiable objects;
  - (c) D/F bearings.
- 6.11 The minimum widths of traffic lanes and of traffic separation zones should be related to the accuracy of the available position-fixing methods, accepting the appropriate performance standards for shipborne equipment as set out in IMCO resolutions and recommendations.
- 6.12 Where space allows the use of traffic separation zones the width of the zone should, if possible, be not less than three times the transverse component of the standard error (measured across the separation zone) of the most appropriate of the fixing methods listed in paragraph 6.10. Where necessary and practicable, additional separation should be provided so as to ensure that there will be adequate early indication that traffic proceeding in the opposite direction will pass on the correct side.
- 6.13 If there is doubt as to ships being able to fix their positions positively and without ambiguity in relation to separation lines or zones, serious consideration should be given to providing adequate marking by buoys.

#### **Converging and junction areas**

- 6.14 Whichever of the several available routeing methods is chosen for use at a route junction or in a converging area, it must be a cardinal principle that any ambiguity or possible source of confusion in the application of the Collision Regulations must be avoided. This principle should be particularly borne in mind when establishing or recommending the direction of traffic flow in such areas.
- 6.15 At route junctions the following particular considerations apply:
- (a) the need to encourage the crossing of traffic lanes as nearly as possible at right angles;
  - (b) the need to give ships which may be required to give way under the Collision Regulations as much room to manoeuvre as possible;
  - (c) the need to enable a stand-on vessel to maintain a steady course, as required by the Collision Regulations, for as long as possible before the route junction;
  - (d) the need to encourage traffic not following an established route to avoid crossing at or near route junctions.

#### **Deep water routes**

- 6.16 In designing deep water routes, consideration should be given to marking critical turning points. Any wrecks or sea-bed obstructions which lie within the limits of a deep water route and which have less depth of water over them than the minimum depth of water for the route as indicated on the charts, should be marked.

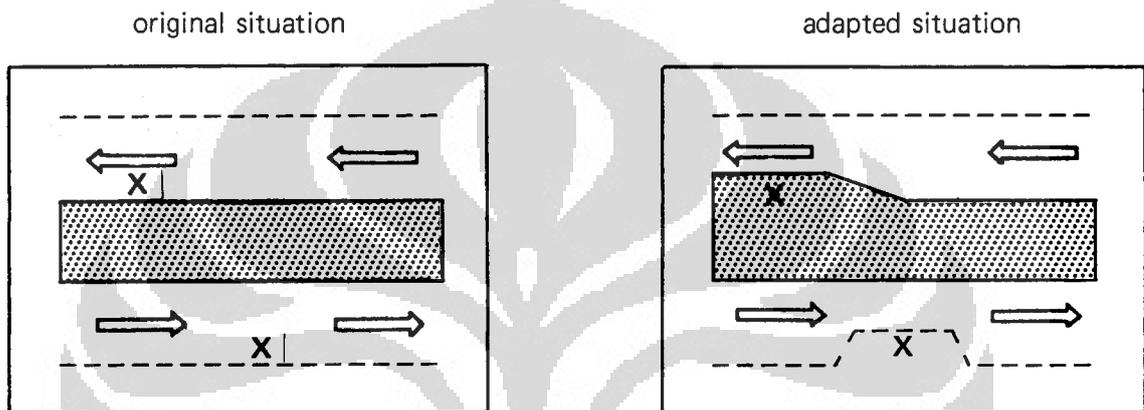
## 7. TEMPORARY ADJUSTMENTS TO TRAFFIC SEPARATION SCHEMES

7.1 When the temporary positioning of an exploration rig is unavoidable, the design criteria and the provisions for planning should be taken into account before permitting the positioning of the rig or subsequently adjusting a traffic separation scheme,

7.2 The said adjustments should be made in accordance with the following:

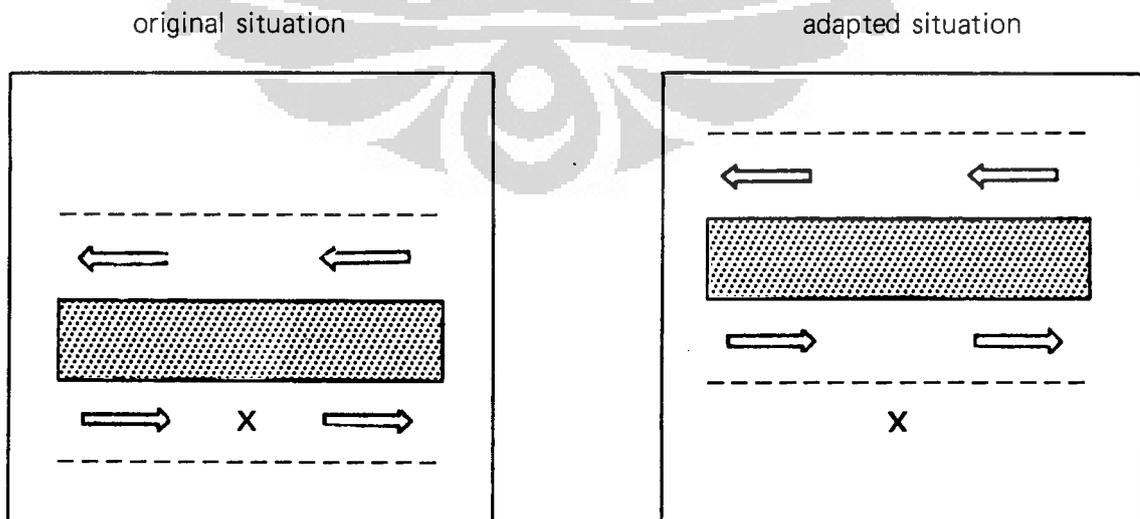
- (a) When the drilling location is situated near the boundary of a lane or traffic separation zone, a relatively slight adjustment of the scheme could have such effect that the drilling rig and its associated safety zone is sufficiently clear of the traffic lane;

### Example



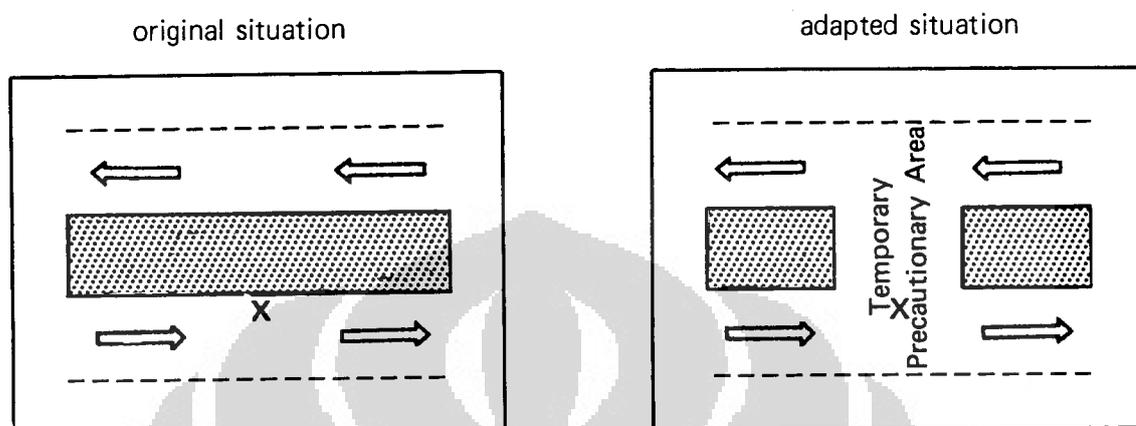
- (b) if a small temporary adjustment of the traffic lane is not possible the whole or part of the scheme could be temporarily shifted in order to clear the drilling area from the lane so that traffic connected with the drilling operations will stay clear of the lane;

### Example



- (c) temporary local interruption of the scheme or part of the scheme in the area of location of the drilling rig. Such an interruption could be made a precautionary area;

**Example**



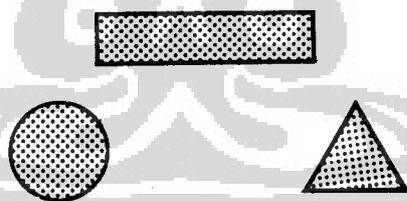
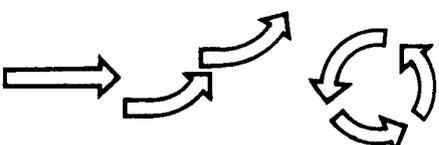
- (d) temporary suspension of the whole scheme.

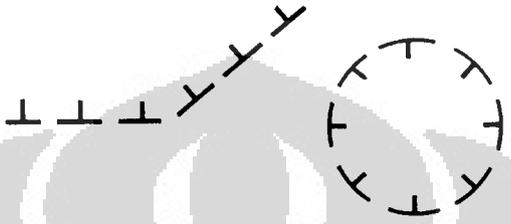
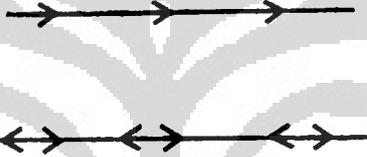
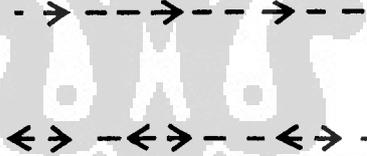
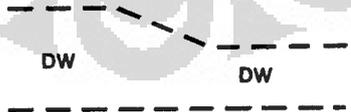
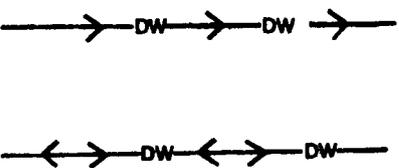
- 7.3 In each case, exploration sites should be reviewed and such conditions specified as the Administration may deem necessary to ensure safety of navigation in the area.
- 7.4 Details of these temporary adjustments should be forwarded to the Organization and to appropriate hydrographic offices at least two months before the rig is positioned within an adopted traffic separation scheme so as to allow ample time for informing shipping.
8. THE USE OF ROUTEING SYSTEMS
- 8.1 Routeing systems are intended for use by day and by night in all weathers, in ice-free waters or under light ice conditions where no extraordinary manoeuvres or assistance by ice breaker(s) are required.
- 8.2 Routeing systems are recommended for use by all ships unless stated otherwise. Bearing in mind the need for adequate underkeel clearance, a decision to use a routeing system must take into account the charted depth, the possibility of changes in the sea-bed since the time of the last survey, and the effects of meteorological and tidal conditions on water depths.
- 8.3 A ship navigating in or near a traffic separation scheme adopted by the Organization shall in particular comply with Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 to minimize the development of risk of collision with another ship. The other rules of the 1972 Collision Regulations apply in all respects, and particularly the steering and sailing rules if risk of collision with another ship is deemed to exist.
- 8.4 At junction points where route traffic from various directions meet, a true separation of traffic is not really possible, as ships may need to cross routes or change to another route. Ships should therefore navigate with great caution in such areas and be aware that the mere fact that a ship is proceeding along a through-going route gives that ship no special privilege or right of way.

- 8.5 A deep water route is primarily intended for use by ships which because of their draught in relation to the available depth of water in the area concerned require the use of such a route. Through traffic to which the above consideration does not apply should, as far as practicable, avoid using deep water routes.
- 8.6 In two-way routes, including two-way deep water routes, ships should as far as practicable keep to the starboard side.
- 8.7 Arrows printed on charts in connexion with routeing systems merely indicate the general direction of established or recommended traffic flow; ships need not set their courses strictly along the arrows.
- 8.8 The signal "YG" meaning "You appear not to be complying with the traffic separation scheme" is provided in the International Code of Signals for appropriate use.

9. SYMBOLS

9.1 The symbols in the following table are those recommended by the International Hydrographic Organization for representation of details of routeing systems and associated measures on nautical charts. They are included for information on what may be generally found on charts. Individual countries may, however, use on their charts symbols differing from those given below.

Detail (The figures in brackets refer to the Remarks)	Presentation	Description
1. Outside boundary of traffic lanes and two-way routes		Dashed line — the symbol used for maritime limits in general
2. Separation zone (of any shape) (1) (2)		A zone indicated by a tint light enough to reveal any hydrographic details
3. Separation line (2)		A tinted line at least 3 mm wide
4. Outside boundary of roundabout or precautionary area (3)		Dashed line — the symbol used for maritime limits in general
5. Centre of a roundabout which contains no central zone		A firm-line circle of at least 3 mm in diameter
6. Arrows indicating established direction of traffic flow (4)		Open-outlined arrows so situated and shaped as to indicate general direction of traffic flow

Detail (The figures in brackets refer to the Remarks)	Presentation	Description
7. Arrows indicating the recommended direction of traffic flow (certain stipulated classes of ships may be exempt) (4)		Dashed open-outlined arrows so situated and shaped as to indicate general recommended direction of traffic flow
8. Boundary of areas to be avoided (6) (5)		A line composed of a series of T-shaped signs, the cross bar of the T being long and the down stroke short and pointing towards the area in question, within which a suitable legend may be inscribed
9. Recommended track when based on a system of fixed marks (7)		A single continuous line in black or colour in which arrowheads are inserted at regular intervals either singly to represent a one-way track, or in opposing pairs to represent a two-way track
10. Recommended track when not based on a system of fixed marks (7)		A single dashed line, in black or colour, in which arrowheads are inserted at regular intervals either singly to represent a one-way track, or in opposing pairs to represent a two-way track
11. Outside boundary of deep water route		Dashed line — the symbol used for maritime limits in general
12. Deep water route with both outside boundaries depicted (8)		Dashed lines and the abbreviation <b>DW</b> inserted at regular intervals between them
13. Deep water route, based on fixed marks (8) (9)		A single continuous line in which arrowheads are inserted at regular intervals, either singly to represent a one-way route, or in opposing pairs, to represent a two-way route. The abbreviation <b>DW</b> is inserted at regular intervals along the continuous line

Detail (The figures in brackets refer to the Remarks)	Presentation	Description
14. Deep water route not based on fixed marks (8) (9)	<p style="text-align: center;">-- -- → -DW- → -DW- → --</p> <p style="text-align: center;">-- ← → -DW- ← → -DW- --</p>	A single dashed line in which arrowheads are inserted at regular intervals; either singly to represent a one-way route, or in opposing pairs, to represent a two-way route. The abbreviation <b>DW</b> is inserted at regular intervals along the dashed line

### Remarks

- (1) If the traffic lanes are separated by natural features (islands, marked shoals etc.) representation of the separation zone may be omitted.
- (2) Used also to mark the boundary between a traffic lane and an adjoining inshore traffic zone.
- (3) The dashed line representing the outside boundary of a roundabout should be broken at the junctions between the traffic lanes and the roundabout. This may also be done for precautionary areas if considered appropriate.
- (4) It is preferable that the arrows be inserted in dispersed or staggered formation, instead of placing them in straight lines.
- (5) Notes on conditions of avoidance (classes and sizes of ships, nature of cargoes carried, etc.) may be given on charts and should always be given in Sailing Directions.
- (6) This symbol is also used to indicate the boundary of offshore exploration and exploitation areas where navigation may be dangerous.
- (7) A usual feature of recommended tracks is that they occur fairly close inshore and are intended primarily to help ships avoid shoal depths, rather than to regulate shipping movements. In such cases, they are usually charted in black.
- (8) When the minimum depth along a **DW** route is considered critical, the depth may be indicated beside the abbreviation **DW**. However, unless the critical depths within the limits of the **DW** route are regularly examined and confirmed by a competent harbour, regional or national authority, it is unlikely that such a minimum depth can be quoted on the chart. The least depths obtained during the survey investigation of the **DW** route will be apparent by the display of selected soundings shown on the chart in the usual manner. In some cases, a NOTE on the chart gives further information regarding date of survey, etc.
- (9) The symbols 13 and 14 in the table above are identical to those for Recommended Tracks (see symbols 9 and 10) with the addition of abbreviation **DW**. Particularly on a two-way route, deep draught vessels will rarely be able to adhere strictly to a single centre line and, for this reason, it is preferable that a **DW** route be shown on charts by symbol 12 which clearly indicates the extent of the area which has been accurately surveyed for clearance of sea bottom and submerged objects.

### General observations

- 9.2 The International Hydrographic Organization has recommended that routeing and traffic separation symbols used on charts should be printed in colour, preferably magenta.
- 9.3 Secondary details of routeing and traffic separation, such as figures indicating directions of traffic, schemes and their details, dimensions, distances from coast etc., should not be shown on charts unless considered critical. These may, however, be given in Sailing Directions, if so decided by hydrographic offices.

- 3.10 If the above exploration activities lead to the finding of important exploitation prospects, the effect of subsequent exploitation on the safety of marine traffic should be considered carefully. If the establishment of permanent installations within a traffic separation scheme is unavoidable, permanent amendments to the scheme, if deemed necessary, should be submitted to IMCO for adoption.
- 3.11 Governments establishing traffic separation schemes, no parts of which lie beyond their territorial seas, are requested to design them in accordance with IMCO criteria for such schemes and submit them to IMCO for adoption.
- 3.12 Where, for whatever reason, a government decides not to submit a traffic separation scheme to IMCO, it should, in promulgating the scheme to mariners, ensure that there are clear indications on charts and in nautical publications as to what rules apply to the scheme.
- 3.13 Governments establishing routing systems, other than traffic separation schemes, no parts of which lie beyond their territorial seas, are recommended to follow the same procedure as that set out in paragraphs 3.11 and 3.12 above.
- 3.14 Nothing in the General Provisions on Ships' Routing shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to Resolution 2750 C (XXV) of the General Assembly of the United Nations nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

#### 4. METHODS

- 4.1 In meeting the objectives set out in Section 1 the following are among the methods which may be used:
- (a) *The separation of opposing streams of traffic by separation zones, or lines where zones are not possible*

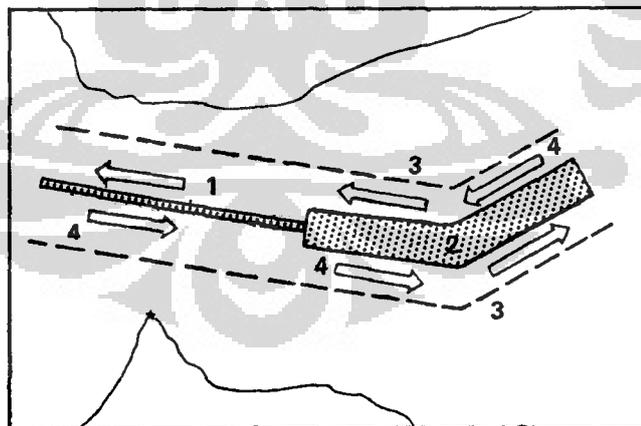


Fig. 1 – Traffic separation by separation zone and line

In this method streams of traffic proceeding in opposite or nearly opposite directions are separated by separation zones (2) or lines (1); the use of zones is to be preferred, but in narrow passages and restricted waters it may be necessary to use a separation line rather than a zone so as to allow more navigable space in the traffic lanes. A length of separation line may also be substituted for a zone in positions where this may encourage and facilitate correct procedures by crossing traffic.

The outside limits (3) of such traffic separation schemes are the outer boundaries of the traffic lanes. The arrows (4) indicate the established direction of traffic flow.

- (b) *The separation of opposing streams of traffic by natural obstructions and geographically defined objects*

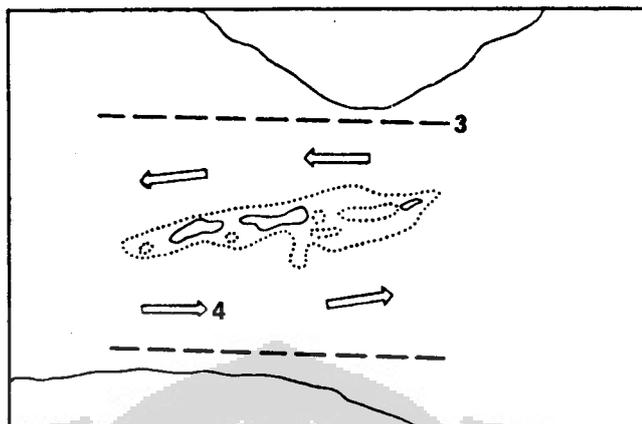


Fig. 2 – Separation of traffic by natural obstructions and geographically defined objects

This method is used where there is a defined area with obstructions such as islands, shoals or rocks restricting free movement and providing a natural division for opposing traffic streams.

- (c) *The separation of through and local traffic by providing inshore traffic zones*

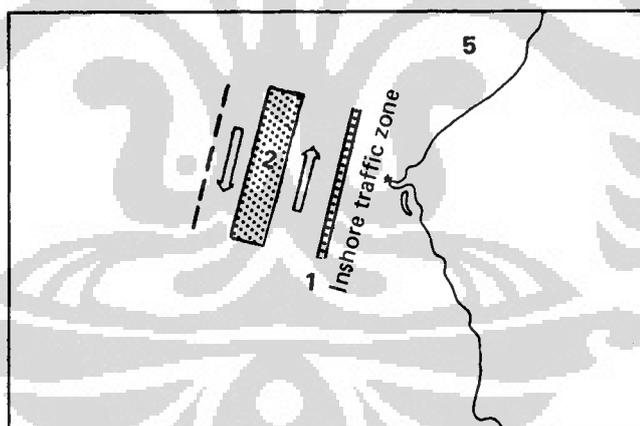


Fig. 3 – Inshore traffic zone for local traffic

Beyond the outside limits of traffic separation schemes, ships may navigate in any direction. Where such areas lie between the traffic separation scheme and the coast they may be designated as inshore traffic zones (5) (see also Figures 4 and 9), with the purpose of keeping local traffic clear of the traffic separation scheme which should be used by through traffic.

Traffic in inshore traffic zones is separated from traffic in the adjacent traffic lane by separation zones (2) or by separation lines (1) (see Figures 4 and 9).

- (d) *The sectorial division of adjacent traffic separation schemes at approaches to focal points*

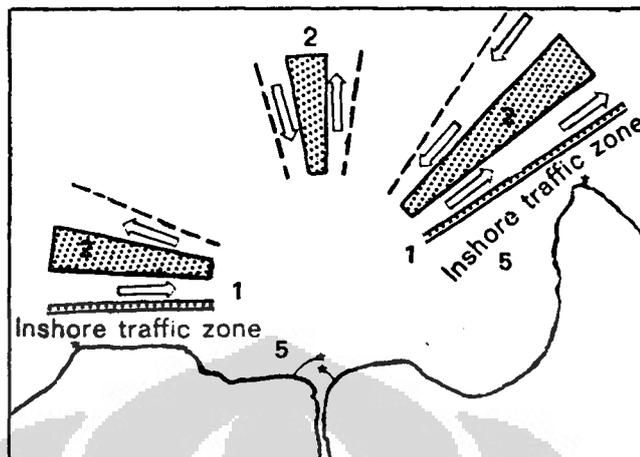


Fig. 4 – Sectorial division of adjacent traffic separation schemes at approaches to focal points

This method is used where ships converge at a focal point or a small area from various directions. Port approaches, sea pilot stations, positions where landfall buoys or light vessels are located, entrances to channels, canals, estuaries, etc. may be considered as such focal points.

- (e) *The routing of traffic at focal points and route junctions where traffic separation schemes meet*

The routing measure to be utilized at focal points, route junctions and intersections should be selected from the most appropriate of the following methods:

- (i) Roundabouts

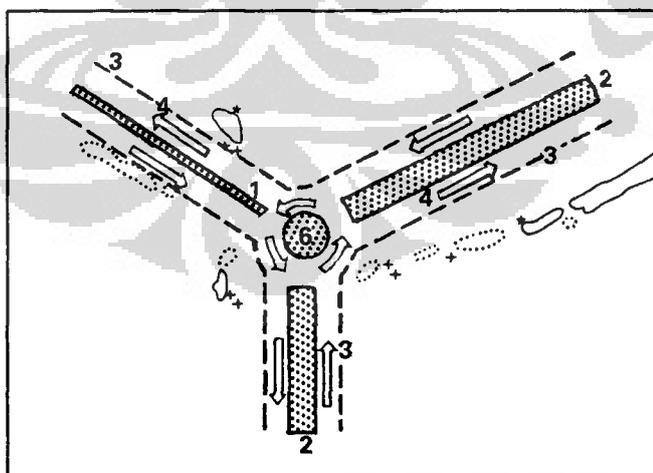


Fig. 5 – Separation of traffic at a roundabout

If the need can be demonstrated a roundabout may be used to guide traffic counterclockwise round a circular separation zone (6) or specified point, as illustrated above.

(ii) Junctions

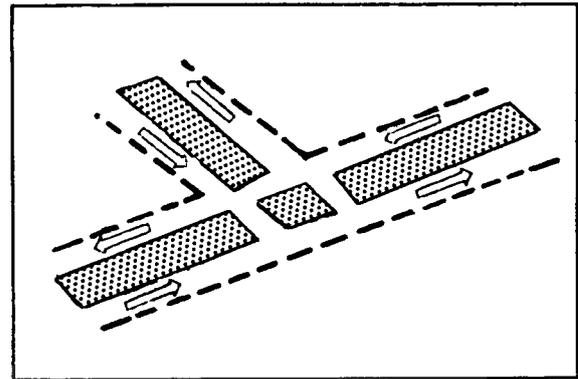
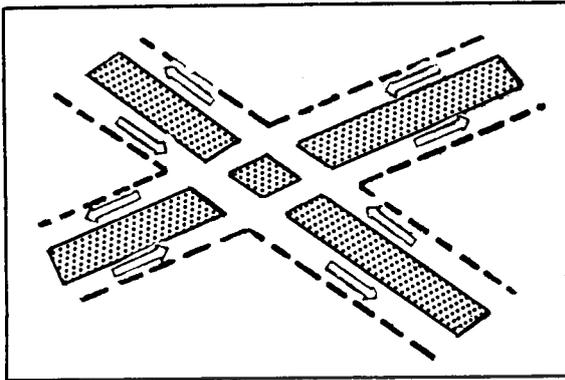


Fig. 6 – Separation of traffic at a crossing

Fig. 7 – Separation of traffic at a junction

This method is used where two routes join or cross. The directions of traffic flow are established in the lanes of the adjoining schemes; the separation zone may be interrupted, as shown in Figures 6 and 7, or replaced by a separation line, in order to emphasize the correct method of crossing by traffic changing from or to the other scheme.

(iii) Precautionary Areas

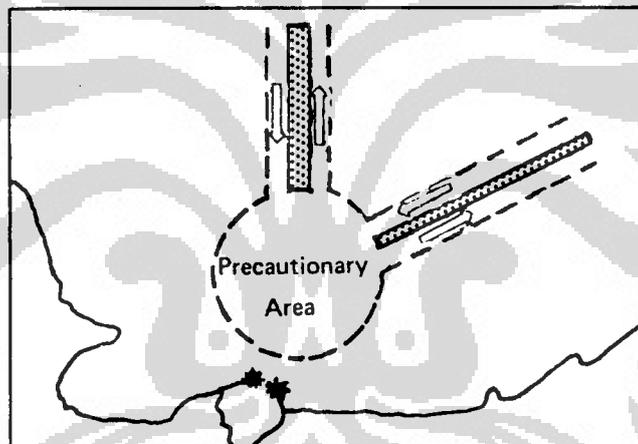


Fig. 8 – Precautionary area at a focal point

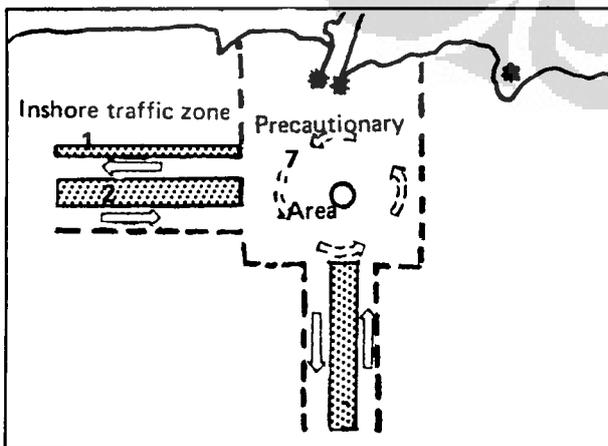


Fig. 9 – Precautionary area with recommended direction of traffic flow around a focal point

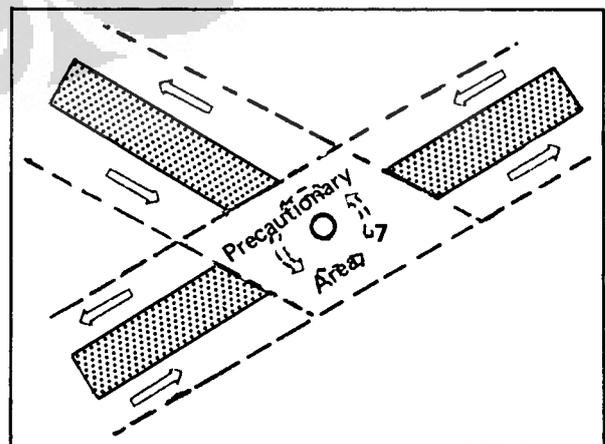


Fig. 10 – Precautionary area at a route junction

It may be best, when routes converge, to terminate them clear of their potential joining points and in such a case a precautionary area can be instituted so as to emphasize the need for care in navigation. Figures 8 and 9 illustrate the use of such an area at focal points; a direction of traffic flow may be recommended (7) around the focal point, as shown in Figure 9.

Figure 10 gives an example of how the same device can be used instead of a route junction. The traffic lanes are terminated short of the point of intersection and replaced by a precautionary area centred on that point, within which a counterclockwise direction of traffic flow may be recommended (7).

Precautionary areas may also be used at the termination of any single route.

(f) *Other routeing methods*

Other routeing methods that may be used are:

- (i) deep water routes;
- (ii) establishment of areas to be avoided;
- (iii) two-way routes and recommended tracks through areas where navigation is difficult or dangerous.

5. PLANNING

- 5.1 Routeing systems should only be established when safety of navigation in the area can thereby be clearly improved.
- 5.2 The routeing system selected for a particular area should aim at providing safe passage for ships through the area without unduly restricting legitimate rights and practices, and taking account of anticipated or existing navigational hazards.
- 5.3 When planning, establishing, reviewing or adjusting a routeing system, the following factors shall be among those taken into account by a government:
- (a) their rights and practices in respect of the exploitation of living and mineral resources;
  - (b) previously established routeing systems in adjacent waters, whether or not under the proposing government's jurisdiction;
  - (c) the existing traffic pattern in the area concerned, including coastal traffic, crossing traffic, naval exercise areas and anchorage areas;
  - (d) foreseeable changes in the traffic pattern resulting from port or offshore terminal developments;
  - (e) the presence of fishing grounds;
  - (f) existing activities and foreseeable developments of offshore exploration or exploitation of the sea-bed;
  - (g) the adequacy of existing aids to navigation, hydrographic surveys and nautical charts of the area;
  - (h) environmental factors including prevailing weather conditions, tidal streams and currents and the possibility of ice concentrations;
  - (i) the existence of environmental conservation areas and the foreseeable developments in the establishment of such areas.
- 5.4 Routeing systems should be reviewed, re-surveyed and adjusted as necessary, so as to maintain their effectiveness and compatibility with trade patterns, offshore exploration and resource exploitation, changes in depths of water, and other developments.

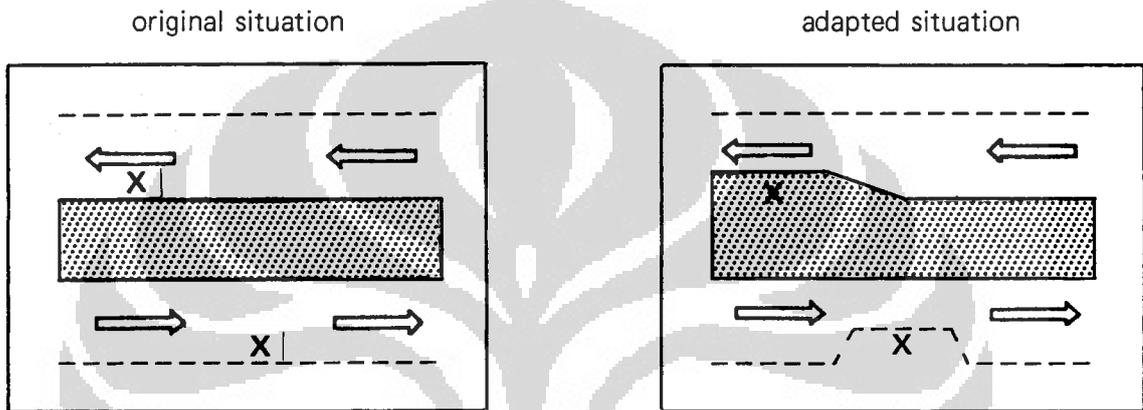
## 7. TEMPORARY ADJUSTMENTS TO TRAFFIC SEPARATION SCHEMES

7.1 When the temporary positioning of an exploration rig is unavoidable, the design criteria and the provisions for planning should be taken into account before permitting the positioning of the rig or subsequently adjusting a traffic separation scheme.

7.2 The said adjustments should be made in accordance with the following:

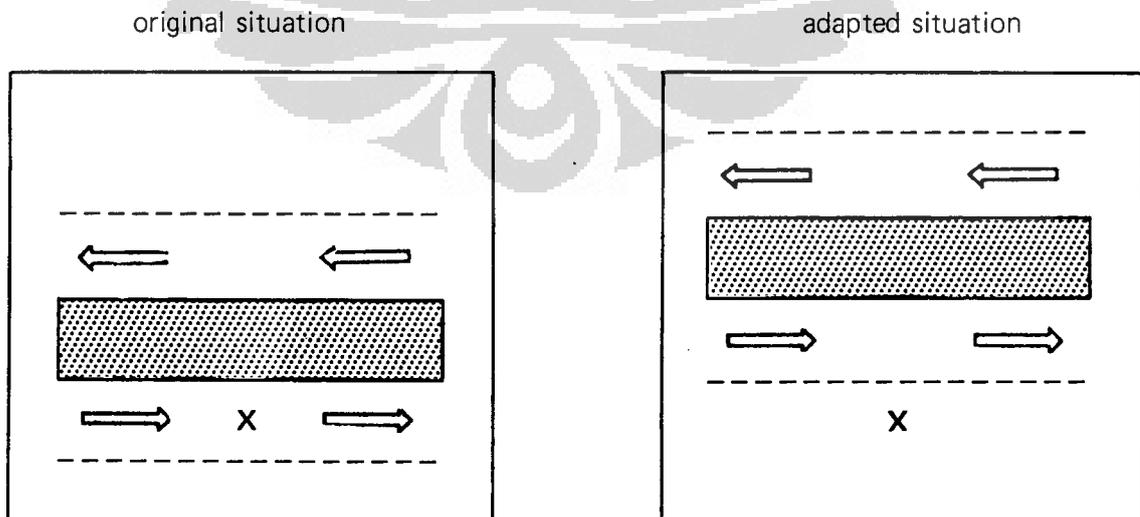
- (a) When the drilling location is situated near the boundary of a lane or traffic separation zone, a relatively slight adjustment of the scheme could have such effect that the drilling rig and its associated safety zone is sufficiently clear of the traffic lane;

### Example



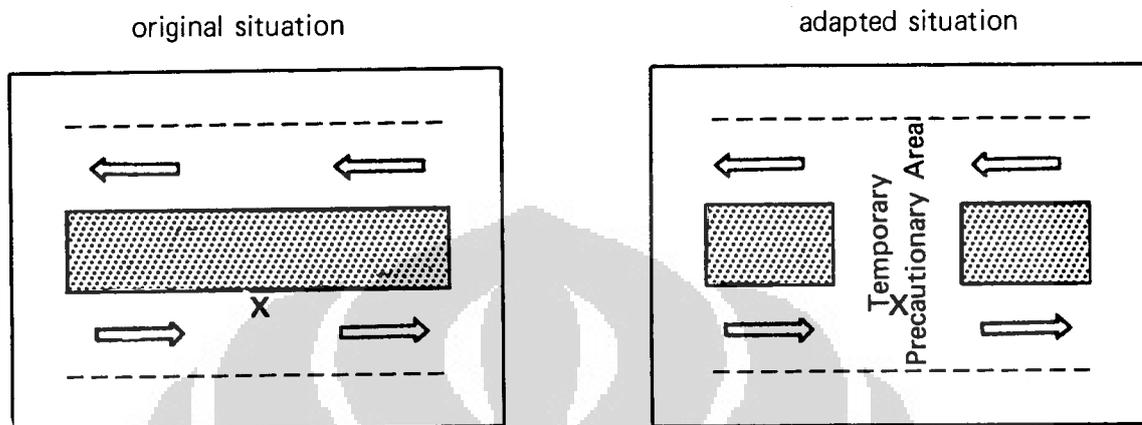
- (b) if a small temporary adjustment of the traffic lane is not possible the whole or part of the scheme could be temporarily shifted in order to clear the drilling area from the lane so that traffic connected with the drilling operations will stay clear of the lane;

### Example



- (c) temporary local interruption of the scheme or part of the scheme in the area of location of the drilling rig. Such an interruption could be made a precautionary area;

*Example*



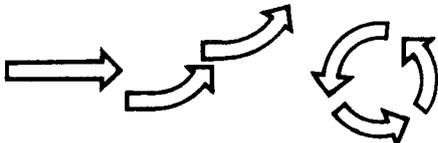
- (d) temporary suspension of the whole scheme.

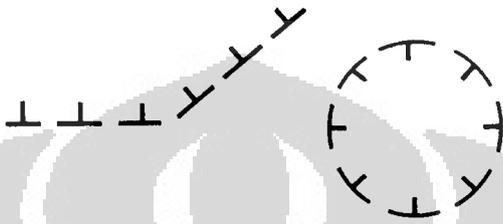
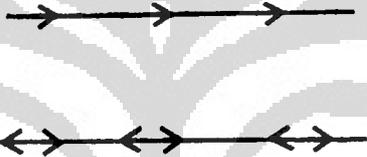
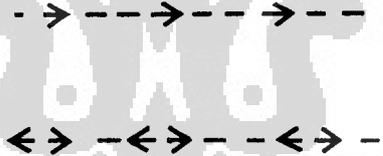
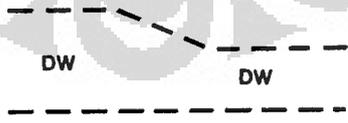
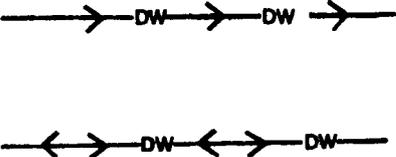
- 7.3 In each case, exploration sites should be reviewed and such conditions specified as the Administration may deem necessary to ensure safety of navigation in the area.
- 7.4 Details of these temporary adjustments should be forwarded to the Organization and to appropriate hydrographic offices at least two months before the rig is positioned within an adopted traffic separation scheme so as to allow ample time for informing shipping.
8. THE USE OF ROUTEING SYSTEMS
- 8.1 Routeing systems are intended for use by day and by night in all weathers, in ice-free waters or under light ice conditions where no extraordinary manoeuvres or assistance by ice breaker(s) are required.
- 8.2 Routeing systems are recommended for use by all ships unless stated otherwise. Bearing in mind the need for adequate underkeel clearance, a decision to use a routeing system must take into account the charted depth, the possibility of changes in the sea-bed since the time of the last survey, and the effects of meteorological and tidal conditions on water depths.
- 8.3 A ship navigating in or near a traffic separation scheme adopted by the Organization shall in particular comply with Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 to minimize the development of risk of collision with another ship. The other rules of the 1972 Collision Regulations apply in all respects, and particularly the steering and sailing rules if risk of collision with another ship is deemed to exist.
- 8.4 At junction points where route traffic from various directions meet, a true separation of traffic is not really possible, as ships may need to cross routes or change to another route. Ships should therefore navigate with great caution in such areas and be aware that the mere fact that a ship is proceeding along a through-going route gives that ship no special privilege or right of way.

- 8.5 A deep water route is primarily intended for use by ships which because of their draught in relation to the available depth of water in the area concerned require the use of such a route. Through traffic to which the above consideration does not apply should, as far as practicable, avoid using deep water routes.
- 8.6 In two-way routes, including two-way deep water routes, ships should as far as practicable keep to the starboard side.
- 8.7 Arrows printed on charts in connexion with routeing systems merely indicate the general direction of established or recommended traffic flow; ships need not set their courses strictly along the arrows.
- 8.8 The signal "YG" meaning "You appear not to be complying with the traffic separation scheme" is provided in the International Code of Signals for appropriate use.

9. SYMBOLS

9.1 The symbols in the following table are those recommended by the International Hydrographic Organization for representation of details of routeing systems and associated measures on nautical charts. They are included for information on what may be generally found on charts. Individual countries may, however, use on their charts symbols differing from those given below.

Detail (The figures in brackets refer to the Remarks)	Presentation	Description
1. Outside boundary of traffic lanes and two-way routes		Dashed line — the symbol used for maritime limits in general
2. Separation zone (of any shape) (1) (2)		A zone indicated by a tint light enough to reveal any hydrographic details
3. Separation line (2)		A tinted line at least 3 mm wide
4. Outside boundary of roundabout or precautionary area (3)		Dashed line — the symbol used for maritime limits in general
5. Centre of a roundabout which contains no central zone		A firm-line circle of at least 3 mm in diameter
6. Arrows indicating established direction of traffic flow (4)		Open-outlined arrows so situated and shaped as to indicate general direction of traffic flow

Detail (The figures in brackets refer to the Remarks)	Presentation	Description
7. Arrows indicating the recommended direction of traffic flow (certain stipulated classes of ships may be exempt) (4)		Dashed open-outlined arrows so situated and shaped as to indicate general recommended direction of traffic flow
8. Boundary of areas to be avoided (6) (5)		A line composed of a series of T-shaped signs, the cross bar of the T being long and the down stroke short and pointing towards the area in question, within which a suitable legend may be inscribed
9. Recommended track when based on a system of fixed marks (7)		A single continuous line in black or colour in which arrowheads are inserted at regular intervals either singly to represent a one-way track, or in opposing pairs to represent a two-way track
10. Recommended track when not based on a system of fixed marks (7)		A single dashed line, in black or colour, in which arrowheads are inserted at regular intervals either singly to represent a one-way track, or in opposing pairs to represent a two-way track
11. Outside boundary of deep water route		Dashed line — the symbol used for maritime limits in general
12. Deep water route with both outside boundaries depicted (8)		Dashed lines and the abbreviation <b>DW</b> inserted at regular intervals between them
13. Deep water route, based on fixed marks (8) (9)		A single continuous line in which arrowheads are inserted at regular intervals, either singly to represent a one-way route, or in opposing pairs, to represent a two-way route. The abbreviation <b>DW</b> is inserted at regular intervals along the continuous line

Detail (The figures in brackets refer to the Remarks)	Presentation	Description
14. Deep water route not based on fixed marks (8) (9)	<p style="text-align: center;">-- -- → -DW- → -DW- → --</p> <p style="text-align: center;">-- ← → -DW- ← → -DW- --</p>	A single dashed line in which arrowheads are inserted at regular intervals; either singly to represent a one-way route, or in opposing pairs, to represent a two-way route. The abbreviation <b>DW</b> is inserted at regular intervals along the dashed line

### Remarks

- (1) If the traffic lanes are separated by natural features (islands, marked shoals etc.) representation of the separation zone may be omitted.
- (2) Used also to mark the boundary between a traffic lane and an adjoining inshore traffic zone.
- (3) The dashed line representing the outside boundary of a roundabout should be broken at the junctions between the traffic lanes and the roundabout. This may also be done for precautionary areas if considered appropriate.
- (4) It is preferable that the arrows be inserted in dispersed or staggered formation, instead of placing them in straight lines.
- (5) Notes on conditions of avoidance (classes and sizes of ships, nature of cargoes carried, etc.) may be given on charts and should always be given in Sailing Directions.
- (6) This symbol is also used to indicate the boundary of offshore exploration and exploitation areas where navigation may be dangerous.
- (7) A usual feature of recommended tracks is that they occur fairly close inshore and are intended primarily to help ships avoid shoal depths, rather than to regulate shipping movements. In such cases, they are usually charted in black.
- (8) When the minimum depth along a **DW** route is considered critical, the depth may be indicated beside the abbreviation **DW**. However, unless the critical depths within the limits of the **DW** route are regularly examined and confirmed by a competent harbour, regional or national authority, it is unlikely that such a minimum depth can be quoted on the chart. The least depths obtained during the survey investigation of the **DW** route will be apparent by the display of selected soundings shown on the chart in the usual manner. In some cases, a NOTE on the chart gives further information regarding date of survey, etc.
- (9) The symbols 13 and 14 in the table above are identical to those for Recommended Tracks (see symbols 9 and 10) with the addition of abbreviation **DW**. Particularly on a two-way route, deep draught vessels will rarely be able to adhere strictly to a single centre line and, for this reason, it is preferable that a **DW** route be shown on charts by symbol 12 which clearly indicates the extent of the area which has been accurately surveyed for clearance of sea bottom and submerged objects.

### General observations

- 9.2 The International Hydrographic Organization has recommended that routing and traffic separation symbols used on charts should be printed in colour, preferably magenta.
- 9.3 Secondary details of routing and traffic separation, such as figures indicating directions of traffic, schemes and their details, dimensions, distances from coast etc., should not be shown on charts unless considered critical. These may, however, be given in Sailing Directions, if so decided by hydrographic offices.

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 19 TAHUN 1999  
TENTANG  
PENGENDALIAN PENCEMARAN DAN/ATAU PERUSAKAN LAUT

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

**Menimbang :**

- a. bahwa lingkungan laut beserta sumber daya alamnya berdasarkan Wawasan Nusantara merupakan salah satu bagian lingkungan hidup yang merupakan karunia Tuhan Yang Maha Esa, berfungsi sebagai ruang bagi kehidupan Bangsa;
- b. bahwa pengelolaan lingkungan laut beserta sumber daya alamnya bertujuan untuk memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kesejahteraan rakyat dan kelangsungan hidup makhluk hidup lainnya baik masa sekarang maupun masa yang akan datang;
- c. bahwa meningkatnya kegiatan pembangunan di darat dan di laut maupun pemanfaatan laut beserta sumber daya alamnya dapat mengakibatkan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan laut yang akhirnya menurunkan mutu serta fungsi laut ;
- d. bahwa sehubungan dengan hal tersebut diatas, dipandang perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut;

**Mengingat**

1. Pasal 5 ayat (2), Pasal 133 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1967 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Kehutanan (Lembaran Negara Tahun 1967 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2823);
3. Undang-undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia (Lembaran Negara Tahun 1973 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2994); "
4. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Pemerintahan di Daerah (Lembaran Negara Tahun 1974 Nomor 38, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3037);
5. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona ekonomi Eksklusif Indonesia (Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 44, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3260);
6. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian (Lembaran Negara Tahun 1984 Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3274);
7. Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 46, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3299);
8. Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982;
9. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati Dan Ekosistemnya (Lembaran Negara Tahun 1990 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3419);
10. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);
11. Undang-undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 115, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3501);
12. Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3647);
13. Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Tahun 1997 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3699);

MEMUTUSKAN :

**Menetapkan :**

PERATURAN PEMERINTAH TENTANG PENGENDALIAN PENCEMARAN DAN/ATAU PERUSAKAN LAUT.

BAB I  
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini, yang dimaksud dengan :

1. Ruang wilayah lautan yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait padanya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek fungsional;
2. Pencemaran laut adalah masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai lagi dengan baku mutu dan/atau fungsinya;
3. Baku mutu air laut adalah ukuran batas atau kadar makhluk hidup, zat, energi, atau komponen yang ada atau harus ada dan/atau unsur pencemar yang ditenggang keberadaannya di dalam air laut;
4. Perusakan laut adalah tindakan yang menimbulkan perubahan langsung atau tidak langsung terhadap sifat fisik dan/atau hayatinya yang melampaui kriteria baku kerusakan laut;
5. Kerusakan laut adalah perubahan fisik dan/atau hayati laut yang melampaui kriteria baku kerusakan laut;

6. Kriteria baku kerusakan laut adalah ukuran batas perubahan sifat fisik dan/atau hayati lingkungan laut yang dapat ditenggang;
7. Status mutu laut adalah tingkatan mutu laut pada lokasi dan waktu tertentu yang dinilai berdasarkan baku mutu air laut dan/atau kriteria baku kerusakan laut;
8. Perlindungan mutu laut adalah setiap upaya atau kegiatan yang dilakukan agar mutu laut tetap baik;
9. Pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut adalah setiap upaya atau kegiatan pencegahan dan/atau penanggulangan dan/atau pencemaran dan/atau perusakan laut;
10. Pembuangan (Dumping) adalah pembuangan limbah sebagai residu suatu usaha dan/atau kegiatan dan/atau benda lain yang tidak terpakai atau daluwarsa ke laut;
11. Limbah adalah sisa suatu usaha dan/atau kegiatan;
12. Limbah cair adalah sisa dari proses usaha dan/atau kegiatan yang berwujud cair;
13. Limbah padat adalah sisa atau hasil samping dari suatu usaha dan/atau kegiatan yang berwujud padat termasuk sampah;
14. Orang adalah orang perseorangan, dan/atau kelompok orang, dan/atau badan hukum;
15. Instansi yang bertanggung jawab adalah instansi yang bertanggung jawab di bidang pengendalian dampak lingkungan;
16. Menteri adalah Menteri yang ditugasi untuk mengelola lingkungan hidup;

#### Pasal 2

Perlindungan mutu laut meliputi upaya atau kegiatan pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut bertujuan untuk mencegah atau mengurangi turunnya mutu laut dan/atau rusaknya sumber daya laut.

### BAB II PERLINDUNGAN MUTU LAUT

#### Pasal 3

Perlindungan mutu laut didasarkan pada baku mutu air laut, kriteria baku kerusakan laut dan status mutu laut.

#### Pasal 4

Baku Mutu Air Laut dan kriteria baku kerusakan laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ditetapkan oleh Menteri dengan mempertimbangkan masukan dari menteri lainnya dan Pimpinan Lembaga Pemerintah Non Departemen terkait lainnya.

#### Pasal 5

- (1) Status mutu laut ditetapkan berdasarkan inventarisasi dan/atau penelitian data mutu air laut, kondisi tingkat kerusakan laut yang mempengaruhi mutu laut.
- (2) Gubernur Kepala Daerah Tingkat I dapat menetapkan status mutu laut berdasarkan pedoman teknis penetapan status mutu laut yang ditetapkan oleh Kepala instansi yang bertanggung jawab.
- (3) Dalam hal Gubernur Kepala Daerah Tingkat I tidak menetapkan status mutu laut, maka Kepala instansi yang bertanggung jawab menetapkan status mutu laut.

#### Pasal 6

Kepala instansi yang bertanggung jawab menetapkan pedoman teknis penilaian dan penetapan status mutu laut.

#### Pasal 7

- (1) Air laut yang mutunya memenuhi baku mutu air laut dinyatakan sebagai air laut yang status mutunya berada pada tingkatan baik.
- (2) Air laut yang mutunya tidak memenuhi baku mutu air laut dinyatakan sebagai air laut yang status mutunya berada pada tingkatan tercemar .

#### Pasal 8

- (1) Lingkungan laut yang memenuhi kriteria baku kerusakan laut dinyatakan sebagai lingkungan laut yang status mutunya pada tingkatan baik.
- (2) Lingkungan laut yang tidak memenuhi kriteria baku kerusakan laut dinyatakan sebagai lingkungan laut yang status mutunya berada pada tingkatan rusak.

### BAB III PENCEGAHAN PENCEMARAN LAUT

#### Pasal 9

Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran laut.

#### Pasal 10

- (1) Setiap penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang dapat menyebabkan pencemaran laut, wajib melakukan pencegahan terjadinya pencemaran laut.

- (2) Setiap penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang membuang limbahnya ke laut, wajib memenuhi persyaratan mengenai baku mutu air laut baku mutu limbah cair, baku mutu emisi dan ketentuan-ketentuan lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### Pasal 11

Kepala instansi yang bertanggung jawab menetapkan pedoman teknis pencegahan pencemaran laut.

#### Pasal 12

Limbah cair dan/atau limbah padat dari kegiatan rutin operasional di laut wajib dikelola dan dibuang di sarana pengelolaan limbah cair dan/atau limbah padat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### BAB IV PENCEGAHAN PERUSAKAN LAUT

#### Pasal 13

Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan kerusakan laut.

#### Pasal 14

- (1) Setiap penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang dapat mengakibatkan kerusakan laut wajib melakukan pencegahan perusakan laut.
- (2) Kepala instansi yang bertanggung jawab menetapkan pedoman teknis pencegahan perusakan laut.

### BAB V PENANGGULANGAN PENCEMARAN DAN/ATAU PERUSAKAN LAUT

#### Pasal 15

- (1) Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan pencemaran dari/atau perusakan laut wajib melakukan penanggulangan pencemaran dan/atau perusakan laut yang diakibatkan oleh kegiatannya.
- (2) Pedoman mengenai penanggulangan pencemaran dan/atau perusakan laut sebagaimana dimaksud ayat (1) ditetapkan oleh Kepala instansi yang bertanggung jawab.

### BAB VI PEMULIHAN MUTU LAUT

#### Pasal 16

- (1) Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan pencemaran dari/atau kerusakan laut wajib melakukan pemulihan mutu laut.
- (2) Pedoman mengenai pemulihan mutu laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Kepala instansi yang bertanggung jawab.

### BAB VII KEADAAN DARURAT

#### Pasal 17

- (1) Dalam keadaan darurat, pembuangan benda ke laut yang berasal dari usaha dan/atau kegiatan di laut dapat dilakukan tanpa izin, apabila:
  - a. pembuangan benda dimaksudkan untuk menjamin keselamatan jiwa kegiatan di laut.
  - b. pembuangan benda sebagaimana dimaksud pada huruf a disebabkan oleh adanya kerusakan pada peralatannya dengan syarat bahwa semua upaya pencegahan yang layak telah dilakukan atau pembuangan tersebut merupakan cara terbaik untuk mencegah kerugian yang lebih besar.
- (2) Dalam keadaan darurat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemilik dan/atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan wajib dan segera memberitahukan kepada pejabat yang berwenang dan/atau instansi yang bertanggung jawab.
- (3) Pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) di atas, wajib menyebutkan tentang benda yang dibuang, lokasi, waktu, jumlah dan langkah-langkah yang telah dilakukan.
- (4) Instansi yang menerima laporan wajib melakukan tindakan pencegahan meluasnya pencemaran dan/atau kerusakan laut dan wajib melaporkan kepada Menteri.
- (5) Biaya penanggulangan pencemaran dan/atau kerusakan laut serta pemulihan mutu laut yang ditimbulkan oleh keadaan darurat, ditanggung oleh penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan.

### BAB VIII DUMPING

#### Pasal 18

- (1) Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang melakukan dumping ke laut wajib mendapat izin Menteri.

- (2) Tata cara dumping sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri

## BAB IX PENGAWASAN

### Pasal 19

- (1) Menteri melakukan pengawasan terhadap penataan penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang dapat menyebabkan terjadinya pencemaran dan/atau perusakan laut.
- (2) Untuk melakukan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Menteri dapat menetapkan pejabat yang berwenang melakukan pengawasan.

### Pasal 20

- (1) Untuk melaksanakan tugasnya, pengawas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 berwenang melakukan pemantauan, meminta keterangan, membuat salinan dari dokumen dan/atau membuat catatan yang diperlukan, memasuki tempat tertentu, mengambil contoh, memeriksa peralatan, memeriksa instalasi dan/atau alat transportasi, serta meminta keterangan dari pihak yang bertanggung jawab atas usaha dan/atau kegiatan.
- (2) Penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang dimintai keterangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memenuhi permintaan petugas pengawas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (3) Setiap pengawas wajib memperlihatkan Surat tugas dan/atau tanda pengenal serta wajib memperhatikan situasi dan kondisi tempat pengawasan tersebut.

### Pasal 21

Setiap penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan, wajib :

- a. mengizinkan pengawas memasuki lingkungan kerjanya dan membantu terlaksananya tugas pengawasan tersebut;
- b. memberikan keterangan dengan benar, baik secara lisan maupun tertulis apabila hal itu diminta pengawas;
- c. memberikan dokumen dan/atau data yang diperlukan oleh pengawas;
- d. mengizinkan pengawas untuk melakukan pengambilan contoh limbah atau barang lainnya yang diperlukan pengawas; dan
- e. mengizinkan pengawas untuk melakukan pengambilan gambar dan/atau melakukan pemotretan di lokasi kerjanya.

### Pasal 22

- (1) Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan wajib menyampaikan laporan hasil pemantauan pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut yang telah dilakukan kepada instansi yang bertanggung jawab, instansi teknis dan instansi terkait lainnya.
- (2) Pedoman dan tata cara pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan lebih lanjut oleh Kepala instansi yang bertanggung jawab.

## BAB X PEMBIAYAAN

### Pasal 23

- (1) Biaya inventarisasi dan/atau penelitian dalam rangka penetapan status mutu laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah dan/atau sumber dana lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Biaya pengawasan penataan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan/atau sumber dana lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## BAB XI GANTI RUGI

### Pasal 24

- (1) Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau perusakan laut wajib menanggung biaya penanggulangan pencemaran dan/atau perusakan laut serta biaya pemulihannya.
- (2) Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang menimbulkan kerugian bagi pihak lain, akibat terjadinya pencemaran dan/atau perusakan laut wajib membayar ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan.

### Pasal 25

Tata cara perhitungan biaya, penagihan dan pembayaran ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri.

BAB XII  
KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 26

Setelah diundangkannya Peraturan Pemerintah ini, setiap usaha dan/atau kegiatan wajib menyesuaikan persyaratan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

BAB XII  
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 27

Pada saat berlakunya Peraturan Pemerintah ini semua peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut yang telah ada tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan dan belum diganti berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

Pasal 28

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 27 Pebruari 1999  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd

BACHARUDDIN JUSUF HABIBIE

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 27 Pebruari 1999  
MENTERI NEGARA SEKRETARIS NEGARA  
REPUBLIK INDONESIA

ttd

AKBAR TANDJUNG

**LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 32 TAHUN 1999**

PENJELASAN  
ATAS  
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 19 TAHUN 1999  
TENTANG  
PENGENDALIAN PENCEMARAN DAN/ATAU PERUSAKAN LAUT

**A. UMUM**

Sebagian besar wilayah Republik Indonesia berupa perairan laut yang letaknya sangat strategis. Perairan laut Indonesia selain dimanfaatkan sebagai sarana perhubungan laut lokal maupun internasional, juga memiliki sumber daya laut yang sangat kaya dan penting, antara lain sumber daya perikanan, terumbu karang, padang lamun, mangrove dan pada daerah pesisir dapat dimanfaatkan sebagai obyek wisata yang menarik. Laut juga mempunyai arti penting bagi kehidupan makhluk hidup seperti manusia, juga ikan, tumbuh-tumbuhan dan biota laut lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa sektor kelautan mempunyai potensi yang sangat besar untuk dapat ikut mendorong pembangunan di masa kini maupun masa depan. Oleh karena itu, laut yang merupakan salah satu sumber daya alam, sangat perlu untuk dilindungi. Hal ini berarti pemanfaatannya harus dilakukan dengan bijaksana dengan memperhitungkan kepentingan generasi sekarang dan yang akan datang. Agar laut dapat bermanfaat secara berkelanjutan dengan tingkat mutu yang diinginkan, maka kegiatan pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut menjadi sangat penting. Pengendalian pencemaran dan/atau perusakan ini merupakan salah satu bagian dari kegiatan pengelolaan lingkungan hidup.

1. Pencemaran laut diartikan dengan masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai lagi dengan baku mutu dan/atau fungsinya. Hal ini berarti, bahwa perlu ditetapkan baku mutu air laut yang berfungsi sebagai tolok ukur untuk menentukan telah terjadinya pencemaran laut. Selain itu juga sangat berguna bagi penentuan status mutu laut. Karena sangat erat kaitannya antara tingkat pencemaran laut dengan status mutu laut itu sendiri.
2. Perusakan laut adalah tindakan yang menimbulkan perubahan langsung dan/atau tidak langsung terhadap sifat fisik dan/atau hayatinya yang melampaui kriteria baku kerusakan laut. Hal ini berarti bahwa perlu ditetapkan kriteria baku kerusakan laut yang berfungsi sebagai tolok ukur untuk menentukan tingkat kerusakan laut. Selain itu juga sangat berguna bagi penentuan status mutu laut. Karena sangat erat kaitannya antara tingkat kerusakan laut dengan status mutu laut itu sendiri.
3. Mengacu kepada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup menetapkan bahwa sasaran pengelolaan lingkungan hidup adalah tercapainya keselarasan, keserasian dan keseimbangan antara manusia dan lingkungan hidup dengan memper- timbangkan generasi kini dan yang akan datang serta terkendalinya pemanfaatan sumber daya secara bijaksana. Pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut mengacu kepada sasaran tersebut sehingga pola kegiatannya terarah dan selaras dengan tetap mempertimbangkan hak dan kewajiban serta peran masyarakat.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup juga menyebutkan hak setiap anggota masyarakat atas lingkungan hidup yang baik dan sehat yang diikuti dengan kewajiban untuk memelihara dan melestarikan fungsi lingkungan hidup, sehingga setiap orang mempunyai peran yang jelas tentang hak dan kewajiban-nya didalam upaya pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut.

Peraturan Pemerintah ini dimaksudkan juga untuk melaksanakan tujuan yang tercantum dalam peraturan perundang-undangan sebelumnya yang ada kaitannya dengan masalah lingkungan hidup serta melaksanakan misi yang tercantum dalam konvensi internasional yang berkaitan dengan hukum laut atau pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut. Peraturan Pemerintah ini berkaitan sangat erat pula dengan pelaksanaan Peraturan Pemerintah tentang Analisis Mengenai Dampak Lingkungan, Peraturan Pemerintah tentang Pengendalian Pencemaran Air, Peraturan Pemerintah tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun dan Peraturan Pemerintah tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pengendalian Dampak Lingkungan ke Daerah.

4. Pengendalian Pencemaran dan/atau perusakan laut merupakan kegiatan yang mencakup :
  - a. Inventarisasi kualitas laut dilakukan dengan mempertimbangkan berbagai kriteria yang ada dalam pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut.
  - b. Penetapan baku mutu air laut dan kriteria baku kerusakan laut yang digunakan sebagai tolok ukur utama pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut.
  - c. Pemantauan kualitas air laut dan pengukuran tingkat kerusakan laut yang diikuti dengan pengumpulan hasil pemantauan yang dilakukan oleh instansi lain, evaluasi dan analisis terhadap hasil yang diperoleh serta pembuatan laporan.
  - d. Penetapan status mutu laut di suatu daerah.
  - e. Perencanaan dan pelaksanaan kebijakan pengendaliannya untuk mempertahankan mutu laut agar tetap baik atau memperbaiki mutu laut yang telah tercemar atau rusak.
  - f. Pengawasan terhadap pnaatan peraturan pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut termasuk pnaatan mutu limbah yang dibuang ke laut dan/atau pnaatan terhadap kriteria baku kerusakan laut serta penindakan, pemulihan dan penegakan hukumnya.

**B. PASAL DEMI PASAL**

**Pasal 1**

**Angka 1**

Unsur terkait adalah semua benda, daya, keadaan, dan makhluk

hidup yang ada di laut.

Angka 2

Cukup jelas

Angka 3

Cukup jelas

Angka 4

Cukup jelas

Angka 5

Cukup jelas "

Angka 6

Cukup jelas

Angka 7

Cukup jelas

Angka 8

Yang dimaksud mutu laut tetap baik adalah mutu laut samaatau di bawah ambang batas baku mutu air laut atau kriteria baku kerusakan laut.

Angka 9

Cukup jelas

Angka 10

Cukup jelas

Angka 11

Cukup jelas

Angka 12

Cukup jelas

Angka 13

Cukup jelas

Angka 14

Cukup jelas

Angka 15

Cukup jelas

Angka 16

Cukup jelas

**Pasal 2**

Cukup jelas

**Pasal 3**

Cukup jelas

**Pasal 4**

Baku mutu air laut ditetapkan berdasarkan peruntukannya. antara lain: baku mutu air laut untuk pariwisata dan rekreasi (mandi, renang, dan selam); baku mutu air laut untuk konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya. Sedangkan kriteria baku kerusakan laut ditetapkan berdasarkan pada kondisi fisik ekosistem laut yaitu antara lain: terumbu karang, mangrove dan padang lamun.

**Pasal 5**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 6**

Cukup jelas

**Pasal 7**

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan memenuhi baku mutu air laut adalah jika nilai atau kadar parameter mutu air laut yang diukur berada dalam batas atau sesuai dengan ketentuan baku mutu air laut yang ditetapkan oleh Menteri .

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan tidak memenuhi baku mutu air laut adalah jika nilai atau kadar parameter mutu air laut yang diukur tidak berada dalam batas atau tidak sesuai dengan ketentuan baku mutu air laut yang ditetapkan oleh Menteri.

**Pasal 8**

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan lingkungan laut yang memenuhi kriteria baku kerusakan laut adalah jika kondisi fisik lingkungan laut yang dimaksud antara lain berada dalam :

Kondisinya "baik" sampai "baik sekali", untuk terumbu karang.

Kondisinya "sedang" sampai "sangat padat", untuk mangrove.

Kondisinya "kaya" sampai "sangat kaya", untuk padang lamun.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan lingkungan laut yang tidak memenuhi kriteria baku kerusakan adalah jika kondisi fisik lingkungan laut yang dimaksud antara lain berada dalam :

Kondisinya "sedang" sampai "buruk", untuk terumbu karang.

Kondisinya njarang" sampai "sangat jarang", untuk mangrove.  
Kondisinya "agak miskin" sampai "miskin", untuk padang lamun.

**Pasal 9**

Cukup jelas

**Pasal 10**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

**Pasal 11**

Cukup jelas

**Pasal 12**

Yang dimaksud limbah padat adalah termasuk sampah. Yang dimaksud dengan kegiatan rutin operasional di laut antara lain: kapal, kegiatan lepas pantai (off shore) dan perikanan.

**Pasal 13**

Cukup jelas

**Pasal 14**

Ayat (1)

Kewajiban untuk melakukan pencegahan dimaksud merupakan upaya untuk mengurangi terjadinya kemungkinan resiko terhadap setiap ekosistem laut berupa terjadinya perusakan,

Ayat (2)

Cukup jelas

**Pasal 15**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

**Pasal 16**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

**Pasal 17**

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan keadaan darurat adalah suatu keadaan yang memerlukan penanggulangan sesegera mungkin sehingga mengesampingkan prosedur normal.

Yang dimaksud dengan benda adalah barang dan/atau bahan dan/atau zat dan/atau limbah.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan pejabat yang berwenang antara lain Menteri Perhubungan, Menteri Pertambangan dan Energi, dan Menteri Kehutanan dan Perkebunan.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

**Pasal 18**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Dalam rangka menetapkan tata cara *dumping*, Menteri wajib melakukan koordinasi dengan instansi terkait.

**Pasal 19**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Dalam hal menetapkan pejabat yang berwenang dari instansi lain untuk melakukan pengawasan, Menteri melakukan koordinasi dengan pimpinan instansi yang bersangkutan.

**Pasal 20**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan memperhatikan situasi dan kondisi tempat pengawasan adalah menghormati nilai dan norma yang berlaku baik tertulis maupun yang tidak tertulis.

**Pasal 21**

Cukup jelas

**Pasal 22**

Ayat (1)

Laporan tentang kegiatan pengendalian pencemaran dan/atau yang disampaikan antara lain berisi hasil pemantauan kualitas dan kuantitas limbah yang dibuang ke laut, kinerja instalasi pengolahan air limbah, luas penambangan pasir atau batu yang telah dilakukan dan upaya minimalisasi dampak, reklamasi pantai.

Ayat (2)

Cukup jelas

**Pasal 23**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 24

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

**Pasal 25**

Cukup jelas

**Pasal 26**

Cukup jelas

**Pasal 27**

Cukup jelas

**Pasal 28**

Cukup jelas

**TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA NOMOR 3816 TAHUN 1999**





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 21 TAHUN 2010

TENTANG

PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 232, Pasal 238, Pasal 240, dan Pasal 243 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Perlindungan Lingkungan Maritim;

Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;  
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN PEMERINTAH TENTANG PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Perlindungan Lingkungan Maritim adalah setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran.
2. Pencegahan Pencemaran dari Kapal adalah upaya yang harus dilakukan Nakhoda dan/atau awak kapal sedini mungkin untuk menghindari atau mengurangi pencemaran tumpahan minyak, bahan cair beracun, muatan berbahaya dalam kemasan, limbah kotoran (*sewage*), sampah (*garbage*), dan gas buang dari kapal ke perairan dan udara.

3. Penanggulangan . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

3. Penanggulangan Pencemaran dari Pengoperasian Kapal adalah segala tindakan yang dilakukan secara cepat, tepat, dan terpadu serta terkoordinasi untuk mengendalikan, mengurangi, dan membersihkan tumpahan minyak atau bahan cair beracun dari kapal ke perairan untuk meminimalisasi kerugian masyarakat dan kerusakan lingkungan laut.
4. Penanggulangan Pencemaran dari Kegiatan Kepelabuhanan adalah segala tindakan yang dilakukan secara cepat, tepat, dan terpadu serta terkoordinasi untuk mengendalikan, mengurangi, dan membersihkan tumpahan minyak atau bahan cair beracun dari pelabuhan ke perairan untuk meminimalisasi kerugian masyarakat dan kerusakan lingkungan laut.
5. Minyak adalah minyak bumi dalam bentuk apapun termasuk minyak mentah, minyak bahan bakar, minyak kotor, kotoran minyak, dan hasil olahan pemurnian seperti berbagai jenis aspal, bahan bakar diesel, minyak pelumas, minyak tanah, bensin, minyak suling, naptha, dan sejenisnya.
6. Pengendalian Anti Teritip (*Anti-Fouling Systems*) adalah sejenis lapisan pelindung, cat, lapisan perawatan permukaan, atau peralatan yang digunakan di atas kapal untuk mengendalikan atau mencegah menempelnya organisme yang tidak diinginkan.
7. Pembuangan Limbah di Perairan adalah setiap pembuangan limbah atau benda lain ke perairan, baik berasal dari kapal maupun berupa kerangka kapal itu sendiri, kecuali pembuangan yang berasal dari operasi normal kapal.
8. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
9. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

10. Awak . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

10. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
11. Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
12. Pemilik Kapal adalah orang perseorangan atau perusahaan yang terdaftar sebagai pemilik kapal atau yang bertanggung jawab atas nama pemilik kapal termasuk operator.
13. Limbah adalah sisa suatu usaha dan/atau kegiatan.
14. Tangki Kapal adalah ruangan tertutup yang merupakan bagian dari konstruksi tetap kapal yang dipergunakan untuk menempatkan atau mengangkut cairan dalam bentuk curah termasuk tangki samping (*wing tank*), tangki bahan bakar (*fuel tank*), tangki tengah (*centre tank*), tangki air balas (*water ballast tank*) atau tangki dasar ganda (*double bottom tank*), tangki endap (*slop tank*), tangki minyak kotor (*sludge tank*), tangki dalam (*deep tank*), tangki bilga (*bilge tank*), dan tangki yang dipergunakan untuk memuat bahan cair beracun secara curah.
15. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran, dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
16. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda, serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

17. Unit . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

17. Unit Kegiatan Lain adalah pengelola unit pengeboran minyak dan fasilitas penampungan minyak di perairan.
18. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
19. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pelayaran.

#### Pasal 2

- (1) Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim dilakukan oleh Menteri.
- (2) Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:
  - a. pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari pengoperasian kapal; dan
  - b. pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan.
- (3) Selain pencegahan dan penanggulangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), perlindungan lingkungan maritim juga dilakukan terhadap:
  - a. pembuangan limbah di perairan; dan
  - b. penutuhan kapal.

#### BAB II

#### PENCEGAHAN DAN PENANGGULANGAN PENCEMARAN DARI PENGOPERASIAN KAPAL

##### Bagian Kesatu Umum

#### Pasal 3

- (1) Setiap awak kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapalnya.

(2) Pencemaran . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 5 -

- (2) Pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapalnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
- a. minyak;
  - b. bahan cair beracun;
  - c. muatan bahan berbahaya dalam bentuk kemasan;
  - d. kotoran;
  - e. sampah;
  - f. udara;
  - g. air balas; dan/atau
  - h. barang dan bahan berbahaya bagi lingkungan yang ada di kapal.

#### Pasal 4

- (1) Dalam melakukan pencegahan pencemaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1), awak kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji pada kapal dengan jenis dan ukuran tertentu harus memastikan:
- a. tersedianya buku catatan minyak untuk ruang mesin dan buku catatan minyak untuk ruang muat bagi kapal tangki minyak;
  - b. tersedianya tangki penampung minyak kotor dengan baik;
  - c. tersedianya manajemen pembuangan sampah dan bak penampung sampah;
  - d. jenis bahan bakar yang digunakan tidak merusak lapisan ozon;
  - e. terpasangnya peralatan pencegahan pencemaran yang berfungsi dengan baik untuk kapal dengan ukuran tertentu;
  - f. tersedianya tangki penampungan atau alat penghancur kotoran untuk kapal dengan pelayar 15 (lima belas) orang atau lebih;
  - g. tersedianya sistem pengemasan, penandaan (pelabelan), pendokumentasian yang baik, dan penempatan muatan sesuai dengan tata cara dan prosedur untuk kapal pengangkut bahan berbahaya dalam bentuk kemasan;
  - h. tersedianya prosedur tetap penanggulangan pencemaran; dan
  - i. tersedianya bahan kimia pengurai dan alat pelokalisir minyak.

(2) Dalam . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 6 -

- (2) Dalam melakukan penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1), awak kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji wajib:
- melokalisir minyak dengan menggunakan alat pelokalisir minyak;
  - menghisap minyak dengan alat penghisap minyak;
  - menyerap minyak dengan bahan penyerap;
  - menguraikan minyak dengan menyiramkan bahan kimia pengurai yang ramah lingkungan; dan
  - melaporkan kepada Syahbandar terdekat dan/atau unsur pemerintah lainnya yang terdekat.

Pasal 5

- Setiap kapal dilarang melakukan pembuangan limbah dan bahan lain dari pengoperasian kapal ke perairan.
- Limbah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - sisa minyak kotor;
  - sampah; dan
  - kotoran manusia.
- Bahan lain sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - air balas;
  - bahan kimia berbahaya dan beracun; dan
  - bahan yang mengandung zat perusak ozon.
- Limbah dan bahan lain sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib ditampung di kapal dan dipindahkan ke fasilitas penampungan yang ada di pelabuhan atau terminal khusus.

Pasal 6

- Limbah dan bahan lain yang ada di kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) hanya dapat dibuang ke perairan setelah memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- Persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - jarak pembuangan;
  - volume pembuangan; dan
  - kualitas buangan.

(3) Ketentuan . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 7 -

- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pembuangan limbah dan bahan lain yang ada di kapal diatur dengan Peraturan Menteri setelah berkoordinasi dengan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang lingkungan hidup.

#### Bagian Kedua

#### Peralatan Pencegahan dan Bahan Penanggulangan Pencemaran di Kapal

#### Pasal 7

- (1) Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu wajib dilengkapi peralatan pencegahan dan bahan penanggulangan pencemaran di kapal.
- (2) Peralatan pencegahan pencemaran untuk kapal dengan jenis dan ukuran tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- a. untuk kapal dengan ukuran GT 100 (seratus *Gross Tonnage*) atau lebih dan/atau ukuran mesin penggerak utama 200 HP (dua ratus *horse power*) atau lebih paling sedikit harus memiliki peralatan pencegahan pencemaran oleh minyak yang meliputi:
    1. peralatan pemisah air dan minyak (*oily water separator*);
    2. tangki penampungan minyak kotor (*sludge tank*); dan
    3. standar sambungan pembuangan (*standard discharge connection*);
  - b. untuk kapal yang memuat bahan cair beracun paling sedikit harus memiliki peralatan pencegahan pencemaran oleh bahan cair beracun yang meliputi:
    1. pompa *stripping*; dan
    2. tangki endap (*slop tank*);
  - c. untuk kapal dengan pelayar 15 (lima belas) orang atau lebih harus memiliki peralatan pencegahan pencemaran oleh kotoran yang meliputi:
    1. alat pengolah kotoran;
    2. alat penghancur kotoran; dan/atau
    3. tangki penampung kotoran dan sambungan pembuangan standar;
  - d. untuk setiap kapal paling sedikit harus memiliki peralatan pencegahan pencemaran oleh sampah yang meliputi:
    1. bak penampungan sampah; dan
    2. penandaan;
  - e. untuk . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 8 -

- e. untuk kapal dengan ukuran GT 400 (empat ratus *Gross Tonnage*) atau lebih paling sedikit harus memiliki peralatan pencegahan pencemaran udara yang meliputi:
1. penyaring gas buang; dan
  2. peralatan sistem pendingin dan pemadam kebakaran yang tidak menggunakan bahan perusak lapisan ozon.
- (3) Peralatan pencegahan dan bahan penanggulangan pencemaran untuk kapal dengan jenis dan ukuran tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- a. alat pelokalisir minyak;
  - b. alat penghisap minyak;
  - c. bahan penyerap minyak; dan
  - d. bahan pengurai minyak.
- (4) Peralatan pencegahan dan bahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi standar teknis peralatan pencegahan dan bahan penanggulangan pencemaran yang ditetapkan oleh Menteri.

**Bagian Ketiga**  
**Pengesahan Peralatan dan Bahan Pencegahan dan Penanggulangan**  
**Pencemaran**

**Pasal 8**

- (1) Untuk mengetahui kelengkapan dan terpenuhinya standar teknis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dilakukan pemeriksaan dan pengujian oleh Menteri.
- (2) Pemilik atau operator kapal harus mengajukan permohonan pemeriksaan dan pengujian kepada Menteri dengan disertai dokumen:
  - a. fotokopi surat ukur dan sertifikat keselamatan; dan
  - b. gambar instalasi peralatan di kapal.
- (3) Dalam hal hasil pemeriksaan dan pengujian memenuhi kelengkapan dan standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Menteri memberikan pengesahan dalam bentuk sertifikat.

(4) Sertifikat . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 9 -

- (4) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berlaku untuk waktu paling lama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.
- (5) Dalam hal hasil pemeriksaan dan pengujian tidak memenuhi kelengkapan dan standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2), pemohon harus melengkapi dan memenuhi standar teknis.
- (6) Pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan setiap tahun dan sewaktu-waktu.

#### Pasal 9

Pemberian sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (3) dikenai tarif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penerimaan negara bukan pajak.

#### Pasal 10

- (1) Pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (3) dan Pasal 9 dilakukan pada pelabuhan atau terminal khusus yang terdapat petugas pemeriksa keselamatan kapal.
- (2) Dalam hal kapal berada pada pelabuhan atau terminal khusus yang tidak terdapat petugas pemeriksa keselamatan kapal, pemilik kapal dapat mendatangkan petugas pemeriksa keselamatan kapal atas persetujuan Menteri.

#### Pasal 11

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemeriksaan, pengujian, dan pemberian sertifikat peralatan dan bahan pencegahan dan penanggulangan pencemaran diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Bagian Keempat

#### Pola Penanggulangan Keadaan Darurat Pencemaran di Kapal

#### Pasal 12

- (1) Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi pola penanggulangan pencemaran minyak dari kapal.

(2) Pola . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 10 -

- (2) Pola penanggulangan pencemaran minyak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun oleh pemilik atau operator kapal.
- (3) Pola penanggulangan pencemaran minyak dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat berupa:
  - a. pola penanggulangan keadaan darurat pencemaran oleh minyak (*Shipboard Oil Pollution Prevention Emergency Plan/SOPEP*); atau
  - b. pola penanggulangan keadaan darurat untuk muatan berbahaya selain minyak (*Shipboard Marine Pollution Prevention Emergency Plan/SMPEP*).
- (4) Pola penanggulangan keadaan darurat pencemaran di kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) disahkan oleh Menteri berdasarkan permohonan dari pemilik atau operator kapal.

### BAB III

## PENCEGAHAN PENCEMARAN LINGKUNGAN YANG BERSUMBER DARI BARANG DAN BAHAN BERBAHAYA YANG ADA DI KAPAL

### Bagian Kesatu Pengendalian Anti Teritip

#### Pasal 13

- (1) Setiap kapal yang dioperasikan dengan ukuran GT 400 (empat ratus *Gross Tonnage*) atau lebih dan kapal dengan ukuran panjang 24 (dua puluh empat) meter atau lebih wajib memenuhi standar sistem anti teritip yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Standar sistem anti teritip sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi tata cara pengecatan anti teritip dan bahan cat yang digunakan.
- (3) Kapal yang telah memenuhi standar sistem anti teritip sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan sertifikat oleh Menteri.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian sertifikat pemenuhan standar sistem anti teritip diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedua . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 11 -

**Bagian Kedua**  
**Manajemen Air Balas di Kapal**

**Pasal 14**

- (1) Setiap kapal yang dioperasikan dengan ukuran GT 400 (empat ratus *Gross Tonnage*) atau lebih wajib memenuhi standar manajemen air balas yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Standar manajemen air balas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi tata cara pembuangan air balas dan peralatan pengolahan air balas.
- (3) Kapal yang telah memenuhi standar manajemen air balas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan sertifikat oleh Menteri.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian sertifikat pemenuhan standar manajemen air balas diatur dengan Peraturan Menteri.

**Bagian Ketiga**  
**Standar Daya Tahan Pelindung Anti Karat**

**Pasal 15**

- (1) Setiap kapal yang dioperasikan dengan ukuran GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih wajib memenuhi standar daya tahan pelindung anti karat pada tangki air balas yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Standar daya tahan pelindung anti karat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi tata cara pengecatan.
- (3) Kapal yang telah memenuhi standar daya tahan pelindung anti karat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan sertifikat oleh Menteri.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemeriksaan dan penerbitan sertifikat standar daya tahan pelindung anti karat diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keempat . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 12 -

Bagian Keempat  
Pencucian Tangki Kapal

Pasal 16

- (1) Pencucian tangki kapal dapat dilakukan oleh:
  - a. awak kapal; atau
  - b. badan usaha yang bergerak di bidang pencucian tangki kapal.
- (2) Pencucian tangki kapal oleh awak kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan dalam hal kapal dilengkapi dengan peralatan dan perlengkapan pencucian kapal.
- (3) Badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b wajib memiliki:
  - a. izin usaha; dan
  - b. izin kerja.
- (4) Izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a diberikan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan:
  - a. administrasi:
    1. akte pendirian perusahaan;
    2. nomor pokok wajib pajak; dan
    3. surat keterangan domisili;
  - b. teknis:
    1. memiliki tenaga pencuci tangki kapal yang berpengalaman paling sedikit 2 (dua) orang;
    2. memiliki atau menguasai peralatan dan perlengkapan pencucian tangki kapal yang terdiri atas:
      - a) pompa cairan;
      - b) *blower*;
      - c) kompresor udara;
      - d) detektor gas;
      - e) pakaian tahan api dan perlengkapannya;
      - f) masker gas;
      - g) lampu pengaman;
      - h) sepatu karet;
      - i) peralatan pemadam kebakaran jinjing;
      - j) alat pelokalisir minyak;
      - k) bahan penyerap;
      - l) cairan pengurai minyak;
      - m) kapal kerja; dan
      - n) sarana penampung limbah.

(5) Izin . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 13 -

- (5) Izin kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b dikeluarkan oleh Syahbandar setelah memiliki izin pengoperasian alat pengolahan limbah bahan berbahaya dan beracun dari menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup.
- (6) Kapal yang tangkinya telah dicuci diberikan surat keterangan oleh Syahbandar.
- (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian izin usaha dan izin kerja pencucian tangki kapal (*tank cleaning*) diatur dengan Peraturan Menteri.

#### BAB IV

### PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KEGIATAN DI PELABUHAN

#### Pasal 17

- (1) Setiap pelabuhan yang dioperasikan wajib memenuhi persyaratan untuk mencegah timbulnya pencemaran yang bersumber dari kegiatan di pelabuhan termasuk di terminal khusus.
- (2) Persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi tersedianya fasilitas:
  - a. penampungan limbah; dan
  - b. penampungan sampah.
- (3) Kegiatan di pelabuhan termasuk di terminal khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan kepelabuhanan, pembangunan, perawatan, dan perbaikan kapal.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis fasilitas pencegahan pencemaran di pelabuhan termasuk di terminal khusus diatur dengan Peraturan Menteri.

#### BAB V

### PENANGGULANGAN PENCEMARAN DI PERAIRAN DAN PELABUHAN

#### Bagian Kesatu Umum

#### Pasal 18

- (1) Setiap kapal, unit kegiatan lain, dan kegiatan kepelabuhanan wajib memenuhi persyaratan penanggulangan pencemaran.

(2) Persyaratan . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 14 -

- (2) Persyaratan penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- a. prosedur;
  - b. personil;
  - c. peralatan dan bahan; dan
  - d. latihan.

Pasal 19

- (1) Prosedur penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) huruf a terdiri atas:
- a. prosedur penanggulangan pencemaran tier 1;
  - b. prosedur penanggulangan pencemaran tier 2; dan
  - c. prosedur penanggulangan pencemaran tier 3.
- (2) Setiap prosedur penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
- a. struktur, tanggung jawab, tugas, fungsi, dan tata kerja organisasi operasional;
  - b. sistem pelaporan dan komunikasi; dan
  - c. pedoman teknis operasi.

Pasal 20

- (1) Personil penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) huruf b diatur berdasarkan tingkat kompetensi yang terdiri atas:
- a. operator atau pelaksana;
  - b. penyelia (*supervisor*) atau komando lapangan (*on scene commander*); dan
  - c. manajer atau administrator.
- (2) Kompetensi personil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperoleh melalui pelatihan:
- a. tingkat 1, untuk personil operator;
  - b. tingkat 2, untuk penyelia (*supervisor*) atau komando lapangan (*on scene commander*); dan
  - c. tingkat 3, untuk manajer atau administrator.

Pasal 21

- Peralatan dan bahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) huruf c paling sedikit terdiri atas:
- a. alat pelokalisir (*oil boom*);
  - b. alat penghisap (*skimmer*);
  - c. alat penampung sementara (*temporary storage*);
  - d. bahan penyerap (*sorbent*); dan
  - e. bahan pengurai (*dispersant*).

Pasal 22 . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 15 -

#### Pasal 22

- (1) Latihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) huruf d dilakukan untuk memastikan kesiapan dan kesiagaan personil, peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran, serta uji coba prosedur yang telah ditetapkan.
- (2) Latihan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. latihan komunikasi dan pelaporan;
  - b. latihan kering (*table top exercise*);
  - c. latihan penggelaran peralatan (*deployment equipment exercise*); dan
  - d. latihan gabungan dan terpadu.

#### Pasal 23

Ketentuan lebih lanjut mengenai prosedur, personil, peralatan dan bahan, serta latihan penanggulangan pencemaran diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Bagian Kedua

Penanggulangan Pencemaran yang Bersumber dari Kapal, Unit Kegiatan Lain di Perairan, dan Kegiatan di Pelabuhan

#### Pasal 24

- (1) Setiap Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatannya.
- (2) Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan, dan Pengelola Terminal Khusus wajib menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kegiatannya.

#### Pasal 25

Penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 dilakukan dengan cara:

- a. melaporkan terjadinya pencemaran kepada Syahbandar terdekat dan/atau unsur pemerintah lain yang terdekat; dan

b. melakukan . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 16 -

- b. melakukan penanggulangan dengan menggunakan peralatan dan bahan yang dimiliki oleh kapal, unit kegiatan lain di perairan, pelabuhan termasuk terminal khusus, atau unsur lainnya sesuai dengan prosedur penanggulangan pencemaran yang disahkan oleh Menteri.

#### Pasal 26

- (1) Pelaporan sebagaimana dimaksud dalam pasal 25 huruf a dilakukan dengan menggunakan alat komunikasi yang memuat informasi paling sedikit terdiri atas:
  - a. tanggal dan waktu kejadian;
  - b. jenis pencemaran;
  - c. sumber dan penyebab pencemaran;
  - d. posisi pencemaran; dan
  - e. kondisi cuaca.
- (2) Prosedur penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf b terdiri atas:
  - a. pola penanggulangan pencemaran yang bersumber dari pengoperasian kapal; dan
  - b. prosedur tanggap darurat penanggulangan pencemaran yang bersumber dari unit kegiatan lain dan kegiatan di pelabuhan termasuk di terminal khusus.

#### Pasal 27

- (1) Dalam hal terjadi pencemaran yang bersumber dari kapal atau unit kegiatan lain di perairan, Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib melakukan penanggulangan pencemaran dengan menggunakan personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran yang berada di atas kapal atau unit kegiatan lain di perairan serta dilakukan sesuai dengan prosedur penanggulangan pencemaran yang bersumber dari pengoperasian kapal atau kegiatan lain di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (2).

(2) Dalam . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 17 -

- (2) Dalam hal personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran di atas kapal atau unit kegiatan lain di perairan, tidak mampu menanggulangi pencemaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan segera melaporkan kepada Syahbandar untuk mengkoordinir penanggulangan berdasarkan tingkatan tier 1 dengan menggunakan personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran yang tersedia di pelabuhan.
- (3) Dalam hal personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran yang tersedia di pelabuhan tidak mampu menanggulangi pencemaran, Syahbandar melaporkan kepada Syahbandar yang ditunjuk sebagai koordinator wilayah untuk mengkoordinir penanggulangan berdasarkan tingkatan tier 2 dengan menggunakan personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran yang tersedia pada wilayahnya.
- (4) Dalam hal personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran berdasarkan tingkatan tier 2 tidak mampu menanggulangi pencemaran atau pencemaran menyebar melintasi batas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, Syahbandar koordinator melaporkan kepada Menteri untuk mengkoordinir penanggulangan berdasarkan tingkatan tier 3 dengan menggunakan personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran yang tersedia pada tingkat nasional.

Pasal 28

- (1) Dalam hal terjadi pencemaran yang bersumber dari kegiatan di pelabuhan termasuk terminal khusus, Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan, atau Pengelola Terminal Khusus wajib melakukan penanggulangan pencemaran dengan menggunakan personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran yang berada di pelabuhan termasuk terminal khusus yang dikoordinir oleh Syahbandar sesuai dengan prosedur penanggulangan pencemaran berdasarkan tingkatan tier 1.

(2) Dalam . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 18 -

- (2) Dalam hal personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran yang tersedia di pelabuhan tidak mampu menanggulangi pencemaran, Syahbandar melaporkan kepada Syahbandar yang ditunjuk sebagai koordinator wilayah untuk mengkoordinir penanggulangan berdasarkan tingkatan tier 2 dengan menggunakan personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran yang tersedia pada wilayahnya.
- (3) Dalam hal personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran berdasarkan tingkatan tier 2 tidak mampu menanggulangi pencemaran atau pencemaran menyebar melintasi batas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, Syahbandar koordinator melaporkan kepada Menteri untuk mengkoordinir penanggulangan berdasarkan tingkatan tier 3 dengan menggunakan personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran yang tersedia pada tingkat nasional.

#### BAB VI

#### TANGGUNG JAWAB PEMILIK ATAU OPERATOR KAPAL

##### Pasal 29

- (1) Pemilik, operator kapal, atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab atas biaya yang diperlukan dalam penanganan penanggulangan dan kerugian yang ditimbulkan akibat pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatan lainnya.
- (2) Untuk memenuhi tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemilik, operator kapal, atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.

##### Pasal 30

- (1) Pemilik atau operator kapal yang mengangkut muatan minyak wajib bertanggung jawab untuk mengganti kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemaran minyak yang berasal dari kapalnya.

(2) Pemilik . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 19 -

- (2) Pemilik atau operator kapal yang mengangkut muatan minyak secara curah lebih atau sama dengan 2.000 (dua ribu) ton wajib mengasuransikan tanggung jawabnya atas kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemaran minyak yang berasal dari kapalnya.
- (3) Pemilik atau operator kapal dengan ukuran lebih atau sama dengan GT 1.000 (seribu *Gross Tonnage*) wajib mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemaran minyak yang berasal dari kegiatan pengisian bahan bakar (*bunker*) kapalnya.
- (4) Asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) harus dibuktikan dengan Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran yang diterbitkan oleh Menteri.

#### Pasal 31

Pemilik atau operator kapal yang mengangkut bahan pencemar selain minyak wajib bertanggung jawab untuk mengganti kerugian dan pemulihan lingkungan yang disebabkan karena pencemaran di perairan yang berasal dari kapalnya.

#### Pasal 32

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penerbitan Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran diatur dengan Peraturan Menteri.

### BAB VII

#### LOKASI PEMBUANGAN LIMBAH DI PERAIRAN

#### Pasal 33

- (1) Pembuangan limbah di perairan hanya dapat dilakukan pada lokasi tertentu yang ditetapkan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan.
- (2) Persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diperbolehkan di:
  - a. alur-pelayaran;
  - b. kawasan lindung;
  - c. kawasan suaka alam;

d. taman . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 20 -

- d. taman nasional;
  - e. taman wisata alam;
  - f. kawasan cagar budaya dan ilmu pengetahuan;
  - g. sempadan pantai;
  - h. kawasan terumbu karang;
  - i. kawasan mangrove;
  - j. kawasan perikanan dan budidaya;
  - k. kawasan pemukiman; dan
  - l. daerah lain yang sensitif terhadap pencemaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pembuangan limbah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilaporkan kepada institusi yang tugas dan fungsinya di bidang penjagaan laut dan pantai.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penetapan lokasi pembuangan limbah di perairan diatur dengan Peraturan Menteri.

## BAB VIII

### SISTEM INFORMASI PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM

#### Pasal 34

- (1) Menteri menyelenggarakan sistem informasi perlindungan lingkungan maritim.
- (2) Sistem informasi perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat informasi mengenai:
  - a. keberadaan bangunan di bawah air (kabel laut dan pipa laut);
  - b. lokasi pembuangan limbah; dan
  - c. lokasi penutuhan kapal.
- (3) Penyusunan sistem informasi perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui kegiatan:
  - a. pengumpulan;
  - b. pengolahan;
  - c. penyajian;
  - d. penyebaran; dan
  - e. penyimpanan data dan informasi.

Pasal 35 . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 21 -

#### Pasal 35

- (1) Informasi keberadaan bangunan di bawah air (kabel laut dan pipa laut) meliputi:
  - a. jalur kabel laut dan pipa laut;
  - b. penempatan kabel laut dan pipa laut;
  - c. diameter kabel laut dan pipa laut;
  - d. jangka waktu pemanfaatan; dan
  - e. peruntukkan kabel laut dan pipa laut.
- (2) Informasi lokasi pembuangan limbah meliputi:
  - a. lokasi pembuangan limbah di pelabuhan; dan
  - b. lokasi pembuangan limbah di perairan.
- (3) Informasi lokasi penutuhan kapal meliputi:
  - a. lokasi penutuhan kapal di pelabuhan; dan
  - b. lokasi penutuhan kapal di perairan.

#### Pasal 36

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyusunan sistem informasi perlindungan lingkungan maritim diatur dengan Peraturan Menteri.

### BAB IX

#### SANKSI ADMINISTRATIF

#### Pasal 37

Pemilik atau operator kapal yang tidak melengkapi kapalnya dengan pola penanggulangan pencemaran minyak dari kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (1) dikenai sanksi administratif berupa:

- a. peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut, untuk jangka waktu masing-masing 10 (sepuluh) hari;
- b. apabila sampai pada peringatan tertulis ketiga sebagaimana dimaksud pada huruf a berakhir tidak melaksanakan kewajibannya, dikenai sanksi berupa pembekuan izin usaha angkutan laut atau izin operasi angkutan laut khusus; dan

c. apabila . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 22 -

- c. apabila dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak dikenai sanksi penghentian sementara kegiatan sebagaimana dimaksud pada huruf b belum memenuhi kewajibannya, dikenai sanksi berupa pencabutan izin usaha angkutan laut atau izin operasi angkutan laut khusus.

#### Pasal 38

Setiap Badan Usaha Pelabuhan, badan usaha yang melakukan kegiatan di pelabuhan, pengelola terminal khusus, atau pengelola terminal untuk kepentingan sendiri yang tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) atau Pasal 18 ayat (1) dikenai sanksi administratif berupa:

- a. peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut, untuk jangka waktu masing-masing 10 (sepuluh) hari;
- b. apabila sampai pada peringatan tertulis ketiga sebagaimana dimaksud pada huruf a berakhir tidak melaksanakan kewajibannya, dikenai sanksi berupa penghentian sementara kegiatan usaha Badan Usaha Pelabuhan, badan usaha yang melakukan kegiatan di pelabuhan, kegiatan pengoperasian terminal khusus, atau pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri; dan
- c. apabila dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak dikenai sanksi penghentian sementara kegiatan sebagaimana dimaksud pada huruf b belum memenuhi kewajibannya, dikenai sanksi berupa pencabutan izin usaha Badan Usaha Pelabuhan, izin badan usaha yang melakukan kegiatan di pelabuhan, izin operasi terminal khusus, atau persetujuan pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri.

#### Pasal 39

- (1) Setiap Nakhoda yang tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf a dikenai sanksi administratif berupa pembekuan sertifikat keahlian pelaut selama 1 (satu) tahun.
- (2) Penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan yang tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf a yang mengakibatkan pencemaran lingkungan di perairan dikenai sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(3) Setiap . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 23 -

- (3) Setiap orang yang tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (3) dikenai sanksi denda administratif sebesar Rp30.000.000,00 (tiga puluh juta rupiah).

**BAB X**  
**KETENTUAN PENUTUP**

**Pasal 40**

Dengan berlakunya Peraturan Pemerintah ini, semua peraturan perundang-undangan yang lebih rendah dari Peraturan Pemerintah ini yang mengatur mengenai perlindungan lingkungan maritim dinyatakan tetap berlaku, sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

**Pasal 41**

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 24 -

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 1 Februari 2010

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 1 Februari 2010

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

PATRIALIS AKBAR

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2010 NOMOR 27

Salinan sesuai dengan aslinya  
SEKRETARIAT NEGARA RI

Kepala Biro Peraturan Perundang-undangan  
Bidang Perekonomian dan Industri,



Setio Sapto Nugroho



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

## PENJELASAN

### ATAS

## PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 21 TAHUN 2010

### TENTANG

## PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM

### I. UMUM

Angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi, selain memiliki peran sebagai sarana pengangkutan yang secara nasional dapat menjangkau seluruh wilayah melalui perairan sehingga dapat menunjang, mendorong, dan menggerakkan pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar dalam upaya meningkatkan dan pemerataan pembangunan dan hasilnya, namun juga memiliki potensi terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup di laut, baik yang diakibatkan oleh pengoperasian kapal maupun dari kegiatan kepelabuhanan.

Dengan semakin meningkatnya kebutuhan angkutan laut, baik nasional maupun internasional, maka pemanfaatan laut untuk lalu lintas pelayaran semakin meningkat, khususnya dalam kegiatan pengangkutan barang-barang yang berpotensi mencemari dan/atau merusak lingkungan hidup di laut, yang disebabkan oleh minyak, bahan cair berbahaya dan beracun dalam bentuk curah, maupun bentuk kemasan dengan jumlah yang besar, dan potensi pencemaran dari pengoperasian kapal-kapal motor yang tidak dapat dihindari, seperti minyak kotor dan gas buang dari permesinan kapal serta limbah kotoran dan sampah serta kecelakaan kapal, seperti tubrukan, kandas, dan kebocoran.

Untuk mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup akibat pengoperasian kapal maupun kegiatan kepelabuhanan dan sebagai wujud dari penyelenggaraan transportasi yang berwawasan lingkungan, maka dipandang perlu untuk mengatur mengenai perlindungan lingkungan maritim sebagai bagian dari kegiatan pelayaran yang merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta keselamatan dan keamanan di perairan.

Perlindungan . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

Perlindungan lingkungan maritim meliputi kegiatan:

- a. pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari pengoperasian kapal;
- b. pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan serta industri pembangunan dan/atau pengerjaan kapal;
- c. pembuangan limbah di perairan; dan
- d. sanksi administratif.

## II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2

Cukup jelas.

Pasal 3

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “bahan cair beracun” adalah bahan cair yang mengandung racun sebagaimana yang diatur dalam ketentuan konvensi internasional MARPOL 73/78 tentang pencegahan pencemaran dari kapal yang terbagi dalam kategori X,Y,Z, dan OS (*Other Substances/substansi lain*).

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

**Huruf f**

Yang dimaksud dengan “udara” antara lain gas buang, zat-zat yang mengandung *hallon*, dan *chloro fluoro carbon*.

**Huruf g**

Yang dimaksud dengan “air balas” adalah air yang dibawa di atas kapal yang digunakan sebagai pengendali trim, kemiringan, keseimbangan, sarat, stabilitas, atau tekanan-tekanan yang diperlukan oleh kapal yang kemungkinan mengandung organisme air yang membahayakan dan bibit penyakit.

**Huruf h**

Barang dan bahan berbahaya bagi lingkungan yang ada di kapal antara lain barang atau bahan berbahaya dalam bentuk curah.

**Pasal 4**

**Ayat (1)**

Yang dimaksud dengan “buku siji” adalah buku yang berisi daftar awak kapal yang bekerja di atas kapal sesuai dengan jabatannya setelah memenuhi persyaratan tertentu.

**Huruf a**

Cukup jelas.

**Huruf b**

Cukup jelas.

**Huruf c**

Cukup jelas.

**Huruf d**

Yang dimaksud dengan “bahan bakar yang digunakan tidak merusak lapisan ozon” adalah bahan bakar yang mengandung sulfur tidak lebih dari 4,5 % (empat koma lima per seratus) sesuai yang tercatat pada tanda terima *bunker*.

**Huruf e**

Cukup jelas.

**Huruf f**

Yang dimaksud dengan “pelayar” adalah semua orang yang berada di atas kapal.

**Huruf g**

Cukup jelas.

Huruf h . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

Huruf h  
Cukup jelas.

Huruf i  
Cukup jelas.

Ayat (2)  
Huruf a  
Cukup jelas.

Huruf b  
Cukup jelas.

Huruf c  
Yang dimaksud dengan “menyerap minyak dengan bahan penyerap” adalah tindakan penanggulangan terhadap tumpahan minyak di atas kapal.

Huruf d  
Cukup jelas.

Huruf e  
Cukup jelas.

Pasal 5  
Cukup jelas.

Pasal 6  
Cukup jelas.

Pasal 7  
Cukup jelas.

Pasal 8  
Ayat (1)  
Cukup jelas.

Ayat (2)  
Cukup jelas.

Ayat (3)  
Cukup jelas.

Ayat (4)  
Cukup jelas.

Ayat (5) . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 5 -

Ayat (5)  
Cukup jelas.

Ayat (6)  
Yang dimaksud dengan "sewaktu-waktu" adalah pemeriksaan yang dilakukan karena adanya sesuatu hal yang dianggap perlu seperti adanya pergantian konstruksi dan peralatan.

Pasal 9  
Cukup jelas.

Pasal 10  
Cukup jelas.

Pasal 11  
Cukup jelas.

Pasal 12  
Cukup jelas.

Pasal 13  
Ayat (1)  
Cukup jelas.

Ayat (2)  
Pengecatan anti teritip menggunakan cat anti teritip yang tidak mengandung *tributyl tin compounds* sesuai ketentuan pengendalian anti teritip (*anti fouling system*).

Ayat (3)  
Cukup jelas.

Ayat (4)  
Cukup jelas.

Pasal 14

Ayat (1)  
Yang dimaksud dengan "manajemen air balas" adalah sistem manajemen proses mekanis, fisis, kimiawi, dan biologis yang dilakukan secara terpisah atau bersamaan untuk menghilangkan, mengurangi tingkat bahaya, atau menghindari pengambilan atau pembuangan organisme air yang membahayakan dan bibit penyakit yang berasal dari air balas dan endapannya.

Ayat (2) . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 6 -

Ayat (2)  
Cukup jelas.

Ayat (3)  
Cukup jelas.

Ayat (4)  
Cukup jelas.

**Pasal 15**

Ayat (1)  
Yang dimaksud dengan “standar daya tahan pelindung anti karat” adalah *Performance Standard for Protective Coating* yang memuat ketentuan mengenai tata cara dan persyaratan perlindungan tangki kapal dari karat atau korosi.

Ayat (2)  
Cukup jelas.

Ayat (3)  
Cukup jelas.

Ayat (4)  
Cukup jelas.

**Pasal 16**

Cukup jelas.

**Pasal 17**

Ayat (1)  
Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “fasilitas penampungan limbah” adalah fasilitas di pelabuhan yang berfungsi sebagai penampungan limbah dari pengoperasian kapal (minyak, bahan cair beracun, kotoran, sampah, dan air balas), kegiatan kepelabuhanan, industri pembangunan, dan/atau pengerjaan kapal.

Huruf b

Cukup jelas.

Ayat (3) . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 7 -

Ayat (3)

Kegiatan kepelabuhanan, pembangunan, perawatan, dan perbaikan kapal termasuk kegiatan penutuhan kapal (*ship recycling*).

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 18

Cukup jelas.

Pasal 19

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan "tier 1" adalah kategorisasi penanggulangan pencemaran yang terjadi di perairan dan/atau pelabuhan yang bersumber dari kapal, unit kegiatan lain, dan kegiatan kepelabuhanan yang mampu ditangani oleh personil, peralatan, dan bahan yang tersedia pada unit kegiatan lain dan pelabuhan.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "tier 2" adalah kategorisasi penanggulangan pencemaran yang terjadi di perairan dan/atau pelabuhan yang bersumber dari kapal, unit kegiatan lain, dan kegiatan kepelabuhanan yang tidak mampu ditangani oleh personil, peralatan, dan bahan yang tersedia pada unit kegiatan lain dan pelabuhan berdasarkan tingkatan tier 1.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "tier 3" adalah kategorisasi penanggulangan pencemaran yang terjadi di perairan dan/atau pelabuhan yang bersumber dari kapal, unit kegiatan lain, dan kegiatan kepelabuhanan yang tidak mampu ditangani oleh personil, peralatan, dan bahan yang tersedia di suatu wilayah berdasarkan tingkatan tier 2 atau menyebar melintasi batas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 20

Cukup jelas.

Pasal 21 . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 8 -

Pasal 21

Cukup jelas.

Pasal 22

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “latihan kering (*table top exercise*)” adalah latihan yang dilakukan di darat.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Pasal 23

Cukup jelas.

Pasal 24

Cukup jelas.

Pasal 25

Huruf a

Yang dimaksud dengan “unsur pemerintah lain” meliputi:

1. Kementerian Lingkungan Hidup;
2. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral;
3. Kementerian Dalam Negeri;
4. Kementerian Kelautan dan Perikanan;
5. Kementerian Kesehatan;
6. Kementerian Kehutanan;
7. Kementerian Keuangan;
8. Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia;
9. Tentara Nasional Indonesia;
10. Kepolisian Negara Republik Indonesia;
11. Badan Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi;
12. Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian BBM dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa; dan
13. gubernur atau bupati/walikota terkait.

Huruf b . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 9 -

Huruf b

Yang dimaksud dengan “unsur lainnya” adalah instansi pemerintah atau badan usaha yang memiliki peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran.

Pasal 26

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “alat komunikasi” adalah sarana komunikasi digunakan dalam setiap kegiatan yang terkait dengan penanggulangan pencemaran, antara lain radio, telepon, faximile, dan email.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 27

Cukup jelas.

Pasal 28

Cukup jelas.

Pasal 29

Cukup jelas.

Pasal 30

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “mengganti kerugian” adalah penggantian kerugian terhadap pihak ketiga (Pemerintah dan masyarakat) yang menderita kerugian akibat pencemaran tersebut.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 31

Cukup jelas.

Pasal 32

Cukup jelas.

Pasal 33 . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 10 -

Pasal 33  
Cukup jelas.

Pasal 34  
Cukup jelas.

Pasal 35  
Cukup jelas.

Pasal 36  
Cukup jelas.

Pasal 37  
Cukup jelas.

Pasal 38  
Cukup jelas.

Pasal 39  
Cukup jelas.

Pasal 40  
Cukup jelas.

Pasal 41  
Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 5109