

## PEMAHAMAN TENTANG LAUT BEBAS ZONA EKONOMI EKSLUSIF DALAM PERDAGANGAN INTERNASIONAL

**Roni Sahindra**  
**Fakultas Hukum**  
**Universitas Islam Riau**  
Email [ronisahindra@law.uir.ac.id](mailto:ronisahindra@law.uir.ac.id)

### *Abstrack*

One manifestation of the Archipelago's Insight that is absolute and non-negotiable is its presence in the strait setting and observation used for international lessons in Indonesian waters. With the passage of the 1982 Law of the Sea Law, the strait regulation and observation efforts have had a legal basis. Through these juridical aspects it is a tool that can be used by our country to maintain its survival. Based on this, the following issues are taken, What is the understanding of the free sea exclusive economic zone in free trade ?. In general, archipelagic countries are relatively more profitable than countries that are close to large areas of land, because: In general they have the potential for international trade, can be more politically able to play their role in the world arena, more secure and protected from invational attacks by countries continental. Therefore conventions arise without setting a means by which a limitation can be achieved. The Convention only points out that 'the solution must be equitable', however the provisions are accepted. The formula only emphasizes the results that must be achieved, but not the methods that must be used to achieve these results. Indonesia as one of the Strait States to make laws and regulations regarding crossing through the Strait, in this case the Strait State must not discriminate in any form among foreign ships so as to inhibit the elimination or reduction of the right of passage. The strait is open and used for international service, open to the cross of peace. What is meant by (peaceful) traffic is shipping for peaceful purposes that crosses the territorial sea and inland waters of Indonesia from the free sea to an Indonesian port and vice versa from the free sea to the free sea.

Keywords:

Sea, Exclusive Economic Zone, International Trade.

### **ABSTRAK**

Salah satu perwujudan Wawasan Nusantara yang mutlak dan tidak bisa ditawar lagi kehadirannya adalah mengupayakan pengaturan dan pengamatan selat yang digunakan untuk pelajaran internasional di perairan Indonesia. Dengan disahkannya konvensi Hukum Laut 1982, maka upaya pengaturan dan pengamatan selat telah mempunyai landasan hokum. Melalui aspek-aspek yuridis itulah merupakan alat yang bisa digunakan oleh negara kita untuk menjaga kelangsungan

hidupnya. Berdasarkan hal tersebut maka di ambil permasalahan sebagai berikut, Bagaimanakah pemahaman tentang laut bebas zona ekonomi eksklusif dalam perdangan bebas?. Pada umumnya negara-negara kepulauan relatif lebih menguntungkan dari pada negara yang dekat dengan daratan yang luas, karena : Pada umumnya mempunyai potensi perdagangan internasional, Secara politis dapat lebih memainkan peranannya dalam percaturan dunia, Lebih aman dan terlindung dari serangan-serangan invasional negara-negara continental. Oleh karena itu konvensi muncul dengan tanpa menetapkan suatu cara dengan mana suatu pembatasan dapat dicapai. Konvensi hanya menunjuk bahwa 'the so-lution must be equitable', namun demikian ketentuan itu diterima. Rumusan itu hanya memberikan tekanan kepada hasil yang harus dicapai, tetapi bukan cara yang harus dipakai untuk mencapai hasil tersebut. Indonesia sebagai salah satu Negara selat untuk membuat peraturan-peraturan perundang-undangan mengenai lintas lewat selat, dlam hal ini Negara selat tidak boleh melakukan diskriminasi bentuk apa pun di antara kapal-kapal asing sehingga menghambat menghilangkan atau mengurangi hak lintas lewat tersebut. Selat terbuka dan dipergunakan untuk pelayaarn internasional, terbuka bagi lintas damai. Yang dimaksud dengan (lalu) lintas damai adalah pelayaran untuk maksud damai yang melintasi laut wilayah dan perairan pedalaman Indonesia dari laut bebas ke suatu pelabuhan Indonesia dan sebaliknya dari laut bebas ke laut bebas.

**Kata Kunci:**

**Laut, Zona Ekonomi Eksklusif, Perdagangan Internasional.**

**PENDAHULUAN**

**A. PENDAHULUAN.**

Salah satu perwujudan Wawasan Nusantara yang mutlak dan tidak bisa ditawar lagi kehadirannya adalah mengupayakan pengaturan dan pengamatan selat yang digunakan untuk pelajaran internasional di perairan Indonesia. Dengan disahkannya konvensi Hukum Laut 1982, maka upaya pengaturan dan pengamatan selat telah mempunyai landasan hokum. Melalui aspek-aspek yuridis itulah merupakan alat yang bias

digunakan oleh negara kita untuk menjaga kelangsungan hidupnya.<sup>1</sup>

Menurut Albert Teer Mahan, seorang ahli dalam sejarah Maritim, mengatakan suatu negara dapatlah mempertahankan dirinya bila ia mempunyai angkatan laut yang kuat. Kekuatan laut yang kuat memakai kekuatan yang vital bagi negara tersebut, berarti ia mempunyai kekuatan yang vital untuk menjaga

---

<sup>1</sup> Djalal, Hasyim., 1979, *Perjuangan Indonesia di bidang Hukujm Laut*, Bina Cipta, Bandung, hal 2

pertumbuhan, kemakmuran dan Keamanan Nasional<sup>2</sup>

Suatu kekuatan laut dapat dijamin apabila ke – 6 faktor pokok tersebut ialah

1. Letak geografis
2. Perwujudan corak pengawasan fisik bumi.
3. Cara pembagian pengawasan luas wilayah.
4. Jumlah penduduk yang memadai.
5. Corak Kepribadian Nasional dan Bangsa yang bersangkutan.
6. Sifat dan sistem pemerintahan yang mendukung kekuatan laut.

Adalah Indonesia, dengan luas yang 3,5 juta mil itu terbagi daratan dan perairan (1/3 daratan dan 2/3 lautan), kurang lebih ada 13.000 buah pulau menghiasi wilayah perairan ini. Pada dasarnya ada tiga garis pantai, yaitu :<sup>3</sup>

1. Garis pantai utara menghadap laut Tiongkok Selatan, Sulu dan pulau Sulawesi.
2. Garis Pantai Selatan, menghadap samudera Indonesia, Laut Timur dan Laut Arafuru.
3. Garis Pantai Tengah merupakan lautan Nusantara.

Adapun selat-selat yang menghubungkan garis pantai adalah : Selat Sumatera, Selat Singapura, Selat

Berkala, Selat Bangka, Selat Gaspar, Selat Karimata, Selat Sunda dan Selat Makasar. Batas laut territorial dihitung 12 mil diukur dari garis dasar yang dibuat dengan menghubungkan ujung-ujung terluar dari pulau-pulau kita (point to point sistem).

Berdasarkan Uraian diatas maka penulis mengambil judul **“Pemahaman Tentang Laut Bebas Zona Ekonomi Eksklusif Dalam Perdagangan Internasional”**

Berdasarkan uraian latar belakang masalah tersebut, maka penulis merumuskan permasalahannya sebagai berikut :

Bagaimanakah pemahaman tentang laut bebas zona ekonomi eksklusif dalam perdagangan bebas?

### Tinjauan Umum

Pada umumnya negara-negara kepulauan relatif lebih menguntungkan dari pada negara yang dekat dengan daratan yang luas, karena :

1. Pada umumnya mempunyai potensi perdagangan internasional.
2. Secara politis dapat lebih memainkan peranannya dalam percaturan dunia.
3. Lebih aman dan terlindung dari serangan-serangan invasional negara-negara continental.<sup>4</sup>

Perlu diketahui bahwa hubungan hukum antar negara masuk

<sup>2</sup> Syafrinaldi, 2005, *Hukum Laut Internasional*, Uir Press. Hal 1

<sup>3</sup> *Ibid Hal 17*

<sup>4</sup> *Ibid, hal 20*

dalam lingkup Hukum Internasional. Pada akhir tahun 1982 masyarakat internasional telah berhasil menyelesaikan tugasnya yang sangat berat dalam menyusun suatu perangkat hukum laut baru untuk mengatur segala bentuk penggunaan laut serta pemanfaatan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Hasil-hasil yang telah dirumuskan oleh kurang lebih 159 negara anggota perserikatan bangsa-bangsa tersebut dituangkan dalam bentuk naskah perjanjian antar negara yang dikenal sebagai Konvensi Hukum Laut 1982.

Dengan telah disahkannya konvensi hukum Laut 1982, tidaklah berarti bahwa konvensi tersebut telah dapat menampung segala kepentingan negara-negara. Justru pada masa sekarang, masalah-masalah yang nyata mulai timbul. Salah satu penggunaan laut yang dapat menimbulkan sengketa adalah mengenai pengaturan dan pengamanan hak lintas bagi kapal-kapal asing pada perairan yang berada dibawah yurisdiksi suatu negara. Masalah pengaturan dan pengamanan baik hak lintas bagi kapal asing melalui Perairan Indonesia khususnya pada selat yang digunakan untuk pelajaran internasional merupakan suatu masalah yang bersifat global. Hal ini dikarenakan pengaturan dan pengamanan hak lintas bagi kapal asing melalui selat yang digunakan untuk pelajaran internasional akan mempunyai dampak tidak hanya bagi negara-negara pemakai selat maupun negara-negara lain, baik secara langsung maupun tidak langsung akan merasakan akibatnya pada segi-segi

kehidupan politik, militer dan ekonominya. Selain dari itu pengaturan dan pengamanan hak lintas bagi kapal asing ini akan terasa implikasinya apabila diterapkan kepada kapal-kapal perang.

Masalah hak lintas bagi kapal asing melalui selat yang digunakan untuk pelajaran internasional timbul terutama setelah munculnya usaha perluasan yurisdiksi negara atas laut dalam bentuk perluasan lebar laut territorial dari 3 mil menjadi 12 mil. Sebagai akibatnya selat-selat strategis yang tadinya merupakan bagian dari laut lepas, sekarang menjadi bagian dari territorial atau laut lepas.

Pada selat-selat yang merupakan bagian dari laut lepas, kapal-kapal negara manapun bebas untuk melakukan pelajaran tanpa adanya pembatasan-pembatasan dari negara pantai. Berbeda halnya dengan selat-selat yang termasuk bagian dari laut territorial suatu negara. Kapal-kapal asing yang hendak berlayar melalui selat demikian hanya dapat dilakukannya sepanjang kapal-kapal tersebut memenuhi ketentuan tentang lintas damai, suatu hak yang sewaktu-waktu dapat ditanggguhkan oleh negara pantai untuk menjaga keamanannya (pasal 16 ayat 4 konvensi jeneva, tentang laut territorial dan jalur tambahan 1958).

Salah satu akibat yang sangat menonjol dari tindakan perluasan ini adalah bahwa dalam hal lintasan melalui selat yang digunakan untuk

pelajaran internasional timbul dua kepentingan yang saling bertolak belakang. Disatu pihak hampir semua negara pantai ingin memperahankan konsep lintas damai agar dapat turut mengatur lintasan kapal-kapal asing melalui selat-selat yang merupakan bagian dari wilayahnya. Alasannya, karena hal tersebut secara tidak langsung akan mempunyai dampak terhadap kepentingan-kepentingan keamanan, ekonomi dan lingkungannya.

Di lain pihak, negara-negara maritime besar justru menganggap bahwa kepentingan-kepentingan akan dapat lebih terjamin seandainya negara-negara pantai tidak menghambat kelancaran pelayaran internasional, terlebih-lebih pelajaran yang dilakukan oleh kapal-kapal perang. Negara-negara tersebut ingin mempertahankan kebebasan pelayaran terutama melalui selat-selat yang strategis dan mempunyai nilai komersial yang sangat tinggi seperti : Dover, Gibraltar, Hormuz, Babel Mandeb dan Malaka.

Dalam usaha untuk mengatasi masalah yang dapat ditimbulkan oleh adanya dua pandangan yang berbeda tersebut, konvensi PBB tentang Hukum Laut ke III, telah berhasil mencapai kompromi dalam bentuk suatu pengaturan baru yang disebut lintas transit (transit passage) yang berlaku pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang terletak pada perairan kepulauan diciptakan dua kemungkinan dengan menggunakan hak lintas damai

(innocent passage) – pasal 52) atau hak lintas alur laut kepulauan (archipelagic sealanes passage – pasal 53 konvensi Hukum Laut 1982).

Bagi Indonesia ketentuan-ketentuan konvensi hokum Laut 1982 yang kali ini sudah barang tentu akan menimbulkan masalah, terlebih-lebih karena pada perairan Indonesia banyak terdapat selat-selat yang selama ini digunakan untuk pelajaran internasional selama ini digunakan untuk pelayaran internasional dan dianggap mempunyai nilai strategis meupun ekonomis yang sangat penting seperti Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Sunda, Selat Lombok, Selat Makasar Selat Ombai, Selat Wetan.

Dalam pada itu peraturan perundang-undangan Indonesia belum memuat ketentuan-ketentuan tentang hak-hak yang baru tersebut. Sudah barang tentu keputusan yang diambil oleh Pemerintah Indonesia dalam meratifikasi konvensi Huikum Laut 1982 dan mengundangkannya dalam Undang-undang nomor 17 tahun 1985 tentang Pengesahan United nations Conversion on The Law of the sea, harus segera diikuti dengan langkah lanjutan yang berupa implementasi ketentuan-ketentuan konvensi Hukum Laut 1982 ke dalam wilayah perairan yang berada dibawah yurisdiksi Indonesia.

Konvensi Jenewa tentang laut territorial dan jalur tambahan 1958 memberikan definisi yuridis pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional sebagai wilayah perairan

yang terletak diantara satu bagian dari laut lepas, atau antara laut lepas dengan bagian lain dari laut lepas, atau antara laut lepas dengan laut territorial dari suatu negara (pasal 15 ayat 4)

Sedangkan konvensi hukum laut 1982 memberikan rumusan baru tentang “Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional” dengan konsekuensi pengaturan yang berbeda-beda. Pasal 37 mengartikan “Selat yang digunakan pelayaran internasional” (*Straits Used For International Navigation*) sebagai wilayah perairan yang menghubungkan satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif. Pada selat-selat lain yang tidak termasuk ke dalam kategori pasal 37 ini akan berlaku rejim hukum innocent passage maupun archipelagic Sealanes passage (pasal 45 dan 53)

### **Metodologi Penelitian.**

Jenis penelitian/ pendekatan yang digunakan oleh penulis adalah penelitian hukum normatif yaitu penelitian hukum kepustakaan, karena bahan kepustakaan sebagai tumpuan utama. Dalam penelitian hukum normatif ini penulis melakukan penelitian terhadap asas-asas hukum yang bertitik tolak dari bidang-bidang tata hukum laut internasional, dengan cara mengadakan identifikasi terlebih dahulu terhadap kaidah-kaidah hukum yang telah dirumuskan di dalam perundang-undangan tertentu.

### **Pembahasan.**

Dapat dilihat dalam konvensi Hukum Laut 1982 dalam memberikan arti yuridis kepada “Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional” telah membaginya melalui suatu tinjauan fungsional geografis akan menghasilkan empat macam selat, yaitu :

1. Yang menghubungkan satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif (pasal 37).
2. Sama dengan kategori pertama, akan tetapi berada antara satu pulau dan daratan utama negara yang berbatasan dengan selat, dan pada sisi ke arah laut pulau itu terdapat suatu rute melalui laut lepas atau melalui suatu zona ekonomi eksklusif yang sama fungsinya bertalian dengan sifat-sifat navigasi dan hidrografi (pasal 38 ayat 1).
3. Yang menghubungkan satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan luas territorial dari suatu negara (pasal 5 ayat 16)
4. Yang merupakan alur laut yang ditetapkan oleh Negara kepulauan yang terletak pada perairan kepulauan Negara tersebut (pasal 53 ayat 1 dan 4).

Menurut pengamatan Mochtar Kusumaatmaja, Indonesia dalam hal penerapan perjanjian internasional, menurut praktek lebih condong kepada sistem yang dianut oleh

negara-negara Eropa Kontinental, yaitu langsung menganggap diri kita terikat dalam kewajiban melaksanakan dan mentaati ketentuan-ketentuan perjanjian dan konvensi yang telah disahkan tanpa perlu mengadakan lagi peraturan pelaksanaannya

Dengan demikian dapat dikatakan, bahwa dengan telah diundangkannya Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea, maka Indonesia telah terikat oleh kewajiban untuk melaksanakan dan mentaati ketentuan-ketentuan yang tercantum di dalamnya.<sup>5</sup>

Di dalam praktek Indonesia selama ini, ternyata pendapat tersebut tidak berlaku umum terhadap semua perjanjian internasional. Dengan berdasarkan pada alasan kepentingan politis dan untuk dapat segera melaksanakan ketentuan-ketentuan perjanjian internasional, Indonesia telah menetapkan peraturan perundang-undangan untuk menerapkan ketentuan-ketentuan hukum internasional tertentu sebelum melakukan ratifikasi terhadap perjanjian yang memuat perjanjian tersebut. Contohnya penetapan undang-undang nomor 5 tahun 1983 tentang zona ekonomi Indonesia, dimana penetapan atau pengundangan Undang-undang tersebut dilakukan dalam rangka melaksanakan salah satu bagian dari ketentuan-ketentuan

konvensi Hukum Laut 1982, sehingga penetapan Undang-undang ini dianggap salah satu peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang nomor 17 Tahun 1985.

Sebaliknya ada juga perjanjian internasional yang telah diratifikasikan. Akan tetapi penerapannya masih dianggap memerlukan peraturan pelaksanaannya lebih lanjut. Contohnya ratifikasi yang dilakukan oleh Indonesia melalui Keppres Nomor 34 Tahun 1981 terhadap Convention on the Recognition, (1958) oleh Mahkamah Agung dianggap belum berlaku dan masih membutuhkan peraturan pelaksanaannya.

Mengenai konvensi Hukum Laut 1982, pada kenyataannya banyak negara-negara yang telah mulai menyesuaikan ketentuan-ketentuan hukum nasionalnya, atau paling tidak menetapkan kenijaksanaan dalam masalah pengamanan, pengelolaan dan pemanfaatan laut dengan berpedoman kepada ketentuan-ketentuan konvensi Hukum Laut 1982 serta berdasarkan pada pasal 18 konvensi Wina tentang Hukum Perjanjian 1969, yang menyatakan, bahwa setelah penandatanganan naskah konvensi, negara-negara mempunyai kewajiban untuk tidak melakukan tindakan-tindakan yang bertentangan dengan maksud dan tujuan diadakannya perjanjian internasional itu. Ketentuan tersebut dianggap mengikat bagi negara-negara penandatanganan meskipun konvensi belum mulai

---

<sup>5</sup> Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985

berlak (Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969). Selain dari itu beberapa ketentuan yang terdapat dalam konvensi Hukum Laut 192, tanpa melalui proses ratifikasi telah menjadi bagian dari Hukum yang berlaku di sebagian besar negara-negara peserta konvensi.

Dalam pada itu bagi Indonesia sebagai suatu negara yang telah meratifikasi konvensi yang baru ini, maka sudah sepantasnya apabila tindak lanjut yang harus dilakukan adalah implementasi. Berbeda dengan konsep tradisional tentang implementasi yaitu hanya pemenuhan atas kewajiban-kewajiban yang menurut Douglas M Johnston dapat dibedakan ke dalam dua bentuk, yaitu ;

1. Soft responsibilitis atau mererespectation, yaitu dalam bentuk harapan-harapan agar negara-negara melakukan suatu tindakan tertentu, dan
2. Hard Law Obligations, yaitu berupa kewajiban-kewajiban yang ditentukan dalam konvensi itu sendiri.

Menurut Etty R. Agoes, ketentuan-ketentuan konvensi hukum Laut 1982 kalau dikaji melalui kedua bentuk kewajiban-kewajiban seperti tersebut diatas, maka secara umum konvensi telah menyediakan metode praktis

implementasinya, yaitu melalui cara-cara sebagai berikut :<sup>6</sup>

1. Melaksanakan hak-hak yang diberikan oleh konvensi.
2. Mengeluarkan peraturan perundang-undangan baru
3. Melaksanakan kewajiban-kewajiban yang bersifat teknis atau administrasi;
4. Menetapkan ketentuan-ketentuan khusus yang harus diterapkan untuk kegiatan-kegiatan tertentu seperti misalnya penerapan batas terluar, garis pangkal dan lain-lain;
5. Melaksanakan kewajiban-kewajiban finansial yang harus dipenuhi dalam pelaksanaan kegiatan-kegiatan tertentu.
6. Melaksanakan kewajiban-kewajiban untuk melaksanakan kerjasama internasional.

Dengan mengingat berbagai kepentingan seperti, keamanan, ekonomi, politik dan lingkungannya maka konvensi Hukum Laut 1982 perlu segera diwujudkan pelaksanaannya ke dalam wilayah perairan yang berada di bawah yurisdiksi Indonesia. Hal ini dalam rangka menjaga segala kemungkinan yang akan terjadi atas tindakan dari negara-negara lain yang berkepentingan dengan penggunaan pelajaran internasional ; sebab masalah ini merupakan masalah yang bersifat global.

---

<sup>6</sup> Agoes, Etty, R., 1988, *Masalah Sekitar Ratifikasi Dan Implementasi Konvensi Hukum Laut*, Universitas Katolik Parahyangan. Hal 8



Adapun salah satu sisi perwujudan Wawasan Nusantara yang mutlak (tidak bisa ditawar lagi kehadirannya) adalah mengupayakan pengaturan dan pengamanan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional di perairan Indonesia sesuai dengan jiwa konvensi Hukum Laut 1982. hal ini mengingat, karena dengan melalui aspek yuridis itulah merupakan alat yang bisa digunakan oleh negara kita untuk menjaga kelangsungan hidupnya (dalam arti : pengamanan lingkungan, nilai ekonomis, sekaligus memperkokoh stabilitas nasional).

Kalau dibanding-bandingkan antara ketentuan tentang continental shelf yang terdapat dalam konvensi Jenewa tahun 1958 dengan konvensi hukum laut tahun 1982 terdapat beberapa perbedaan dalam beberapa hal. Sebagai contoh ketentuan tentang pembatasan landas kontinen yang terdapat dalam konvensi, 1958 berbeda dengan yang terdapat dalam konvensi hukum laut, 1982 antara Negara-negara yang berhadapan atau yang berdekatan.

Oleh karena itu konvensi muncul dengan tanpa menetapkan suatu cara dengan mana suatu pembatasan dapat dicapai. Konvensi hanya menunjuk bahwa 'the solution must be equitable', namun demikian ketentuan itu diterima. Rumusan itu hanya memberikan tekanan kepada hasil yang harus dicapai, tetapi bukan cara yang harus dipakai untuk mencapai hasil tersebut.

Indonesia sebagai salah satu Negara selat untuk membuat peraturan-peraturan perundang-undangan mengenai lintas lewat selat, dalam hal ini Negara selat tidak boleh melakukan diskriminasi bentuk apa pun di antara kapal-kapal asing sehingga menghambat menghilangkan atau mengurangi hak lintas lewat tersebut. Selat terbuka dan dipergunakan untuk pelayaan internasional, terbuka bagi lintas damai.

Yang dimaksud dengan (lalu) lintas damai adalah pelayaran untuk maksud damai yang melintasi laut wilayah dan perairan pedalaman Indonesia dari laut bebas ke suatu pelabuhan Indonesia dan sebaliknya dari laut bebas ke laut bebas.

### **Kesimpulan**

1. Luas negara kita yang 2/3 terdiri dari lautan / perairan, haruslah selalu bisa mengantisipasi segala sepaik terjang yang berkaitan perairan ataupun pelajaran intrnasional khususnya dari segi yuridis tinjauan masalah perairan internasional dari aspek yuridis merupakan salah satu senjata bagi bangsa dan negara kita untuk menjaga kelangsungan hidupnya.
2. Pada akhir tahun 1982 masyarakat internasional telah berhasil menyelesaikan tugasnya yang sangat berat dalam menyusun suatu perangkat hukum laut baru untuk mengatur segala bentuk

penggunaan laut serta pemanfaatan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya hasil-hasil yang telah dirumuskan oleh kurang lebih 159 negara anggota Perserikatan Bangsa-bangsa tersebut dituangkan dalam bentuk naskah perjanjian antar negara dikenal sebagai konvensi Hukum Laut 1982.

3. Oleh karena itu Konvensi Hukum Laut 1982 perlu segera di wujudkan pelaksanaannya kedalam wilayah perairan yang berada dibawah yurisdiksi Indonesia. Hal ini dalam rangka menjaga kemungkinan yang akan terjadi atas tindakan dari negara-negara lain yang berkepentingan dengan penggunaan pelajaran Internasional, sebab masalah ini merupakan masalah yang bersifat global. Dengan demikian, kita harus sedini mungkin mencari alat sebagai bahan pelindung untuk untuk memberikan arguman yang bisa diterima negara lain. Adapun alat yang dimaksud adalah kajian dari aspek yuridisnya.
4. Salah satu sisi perwujudan Wawasan Nusantara yang mutlak (tidak bisa ditawar lagi kehadirannya) adalah mengupayakan pengaturan dan pengamanan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional di perairan Indonesia sesuai dengan jiwa

konvensi Hukum Laut 1982. hal ini mengingat, dengan melalui aspek yuridis itulah merupakan alat yang bisa digunakan oleh negara kita untuk menjaga kelangsungan hidupnya (dalam arti : pengamana lingkungan nilai ekonomis sekaligus memperkokoh stabilitas nasional).

## DAFTAR PUSTAKA

- Agoes, Ety, R., 1988, *Masalah Sekitar Ratifikasi Dan Implementasi Konvensi Hukum Laut*, Universitas Katolik Parahyangan, Bandung 1982.
- Basril, Chaidir ., 1992, *Pengetahuan tentang Penyelenggaraan Pertahanan Keamanan Negara*, CV. Chitra Delima, Jakarta.
- Djalal, Hasyim., 1979, *Perjuangan Indonesia di bidang Hukum Laut*, Bina Cipta, Bandung.
- Hidayat, Imam dan Mardiono., 1983, *Geopolitik, Usaha Nasional*, Surabaya.
- Huala Adolf dan A Chandrawulan, 1995, *Masalah – Masalah Hukum dalam Perdagangan Internasional*, Rajawali Press, Jakarta.
- Kusumaatmadja, Mochtar., 1976, *Pengaturan Hukum Penjagaan Keamanan di Laut dan di Pantai*, Lembaga Penelitian Hukum dan Kriminologi Fakultas Hukum Univesitas Padjajaran, Bandung.
- Muhadjir., 1987, *Evaluasidan Strategi Kebudayaan*, UI-press, Jakarta.
- Syafrinaldi, 2005, *Hukum Laut Internasional*, Uir Press.
- T. Rudi May, 2001, *Hukum Internasional 2*, Refika Aditama.