

Tjondro Tirtamulia
**ZONA-ZONA LAUT
UNCLOS**

Pengaturan masalah kelautan dalam semangat saling pengertian dan kerja sama antarnegara telah berhasil membentuk Hukum Laut baru untuk penggunaan laut secara damai secara bersama-sama. Konvensi ini disusun dengan tetap mengindahkan kedaulatan negara dalam suatu tertib Hukum Laut, bahwa antara satu rejim ruang samudera (*ocean space*) dengan rejim lainnya tidak dapat dipisahkan.

Rejim ruang samudera (*ocean space*) dalam konvensi ini meliputi: Laut Teritorial, Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif, Landas Kontinen, Laut Lepas, dan Kawasan Dasar Laut Internasional, serta Negara Kepulauan sebagai rejim baru, juga memiliki ruang samudera (*ocean space*) perairan kepulauan.

Dalam konvensi ini diatur, jika terjadi sengketa terhadap penafsiran dan penerapan konvensi, maka wajib diusahakan melalui jalan damai dan ketundukan pada Lembaga Penyelesaian Sengketa. Penyelesaian sengketa ini dilakukan melalui Penyelesaian Sengketa ditempuh, jika penyelesaian sengketa ini tidak mampu ditempuh oleh para pihak.

Selain itu, penyelesaian sengketa ini tidak lepas dari kewajiban negara untuk menjaga lingkungan samuderanya, yaitu untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut yang merupakan implementasi dari upaya mencegah, mengurangi dan mengendalikan terjadinya kerusakan atau bahaya pencemaran terhadap lingkungan lautnya.

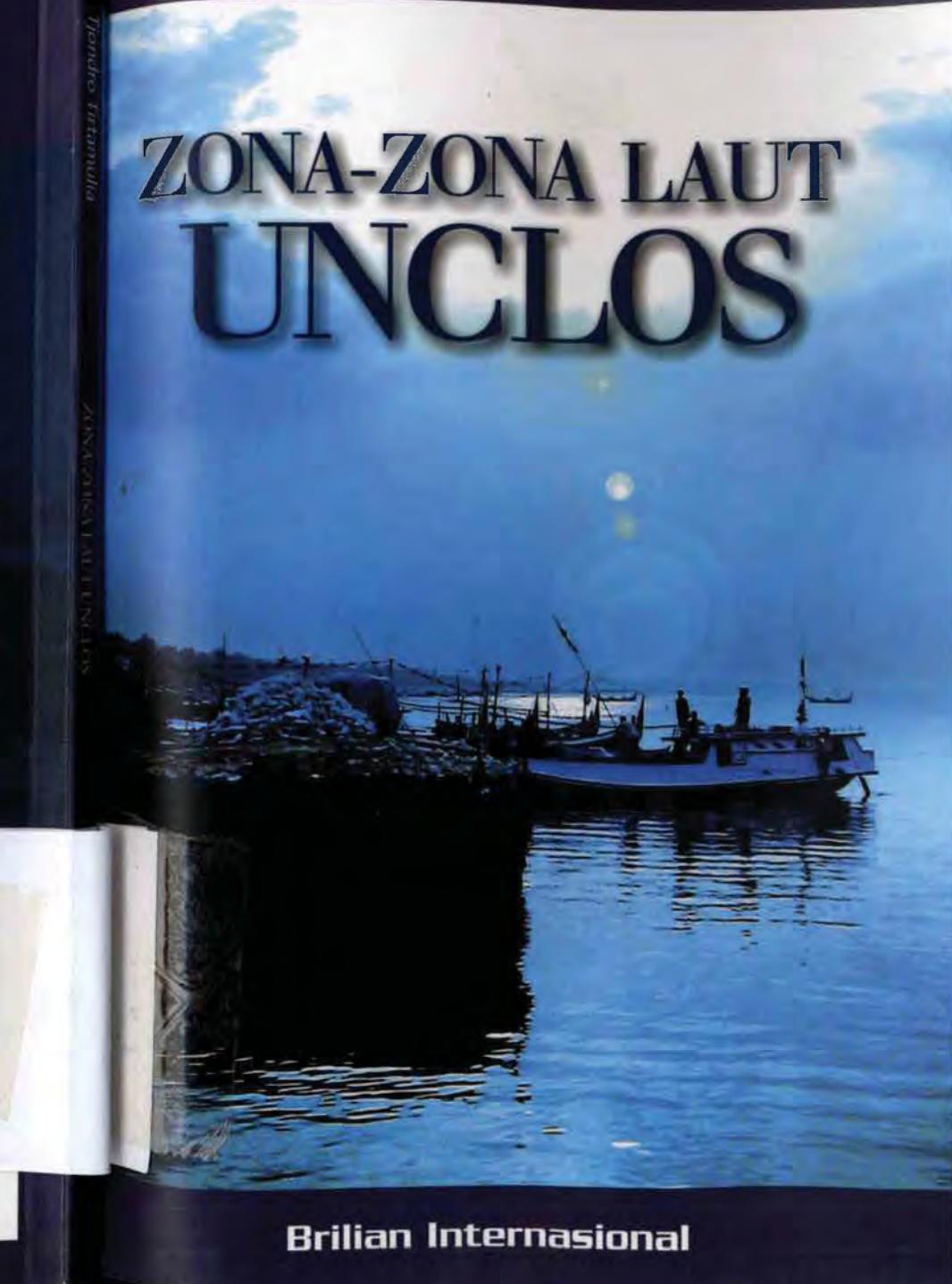
Penerbit Brilian Internasional
Griya Candra Mas FA-10 Sedati, Sidoarjo
Telp. 031-70314845, Fax 031-8012286
Website : www.brilian-internasional.com
e-mail : aguswijaya67@gmail.com
aguswijaya@ubaya.ac.id

ISBN 978-602-98025-

9 786029 802511

Tjondro Tirtamulia

**ZONA-ZONA LAUT
UNCLOS**



Brilian Internasional

Tjondro Tirtamulia

ZONA-ZONA LAUT UNCLOS

Brilian Internasional
Surabaya 2011

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI
Katalog Dalam Terbitan (KDT)

Tjondro Tirtamulia

ZONA-ZONA LAUT UNCLOS

Surabaya, Brilian Internasional, 2011
viii + 100 hal: 14 x 21 cm

ISBN 978-602-98025-1-1



9 786029 802511

ZONA-ZONA LAUT UNCLOS

Penulis : Tjondro Tirtamulia, S.H., C.N.

Editor : Drs. Agus Wijaya, S.Pd., S.Ag

Desain sampul

& lay-out : Tim Brilian Internasional

Cetakan ke-1, April 2011

Penerbit Brilian Internasional

Griya Candra Mas FA-10 Sedati, Sidoarjo, Jawa Timur, Indonesia
Telp. 031-7031 4845, Hp 087-8525 474 18, Fax 031-8012286
Website : www.brilian-internasional.com
e-mail : aguswijaya67@gmail.com
aguswijaya@ubaya.ac.id

TENTANG PENULIS



Tjondro Tirtamulia, S.H., C.N., lahir di Surabaya pada tanggal 20 Juni 1960, meraih gelar Sarjana Hukum dari Fakultas Hukum Universitas Surabaya pada tahun 1985. Selanjutnya tahun 1986, Tjondro melanjutkan studi Spesialis 1 Kenotariatan di Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya.

Mulai tahun 1983, Tjondro menjadi Pengacara Praktik berdasarkan S.K. KPT 03/1983 sampai dengan tahun 2004.

Saat ini, Tjondro bekerja sebagai dosen di Fakultas Hukum Universitas Surabaya, dalam jabatan akademik Lektor Kepala dengan pangkat IV/A. Mata kuliah yang diasuhnya, antara lain Hukum Acara Peradilan Tata Usaha Negara.



KATA PENGANTAR

Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) Tahun 1982 untuk mengatur masalah kelautan telah menghasilkan Konvensi Hukum Laut (*The United Nations Convention on the Law of the Sea*) dengan 320 pasal dan 9 lampirannya. Jika dibandingkan dengan hasil konferensi-konferensi sebelumnya, konvensi ini mengatur secara lengkap dan menyeluruh tentang semua rejim-rejim Hukum Laut.

Tujuan penulisan buku ini adalah untuk membantu memahami dan memberikan pengertian terhadap rangkaian ketentuan pasal demi pasal konvensi tersebut dalam satu kesatuan bahasan berdasar rejim lautnya yang ada dalam suatu negara pantai. Harapan penulis, dengan terbitnya buku ini akan mempermudah mahasiswa Fakultas Hukum atau siapa pun untuk dapat memahami Konvensi Hukum Laut yang dihasilkan dalam konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tahun 1982 tentang Hukum Laut tersebut.

Isi buku ini disusun berdasarkan urutan rejim atau zona laut yang dimulai dari laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, landas kontinen, laut lepas, dan kawasan dasar laut internasional. Khusus kepentingan negara kepulauan yang diakui dalam konvensi, dan berkaitan dengan pembahasan rejim laut kepulauannya, penulis membahasnya dalam bab tersendiri setelah zona tambahan. Dalam bab-bab terakhir, penulis membahas tentang penyelesaian sengketa yang dapat timbul dalam penentuan atau pembagian ruang samudera (*ocean space*) dan perlindungan lingkungan laut dari kerusakan atau bahaya pencemaran.

Penulis menyadari masih terdapat ketidaksempurnaan dalam terbitan buku pada cetakan pertama ini. Di samping itu, pembahasan secara lengkap dan sempurna dari rangkaian kesatuan bahasan rejim laut dari pasal per pasal konvensi tersebut tentunya masih jauh dari harapan pembaca. Untuk itu, demi kesempurnaan buku ini pada cetakan kedua dan cetakan-cetakan berikutnya, penulis menerima kritik dan saran dengan sikap terbuka.

Semoga buku ini dapat dipergunakan dan bermanfaat bagi para pembaca untuk memahami ketentuan-ketentuan Hukum Laut Internasional yang dimaksud dalam konvensi tersebut. Lebih dari itu, semoga buku ini dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin bagi kepentingan bangsa dan negara Republik Indonesia tercinta.

Surabaya, 11 April 2011

Penulis,

Tjondro Tirtamulia, S.H., C.N.

PENGANTAR PENERBIT

Konferensi PBB tentang Hukum Laut ketiga telah berhasil menentukan lebar laut teritorial maksimal 12 mil laut (*pasal 3 United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*) merupakan hak negara pantai untuk menetapkan lebar laut teritorialnya tidak melebihi 12 mil laut, yang diukur dari garis pangkal. Selanjutnya, dalam pasal 4 UNCLOS ditentukan pula batas terluar laut teritorial adalah garis yang jarak setiap titiknya dari titik yang terdekat garis pangkal, sama dengan lebar laut teritorial.

Penerbit Brilian Internasional menyambut baik *draft* buku yang berjudul **Zona-zona Laut UNCLOS** untuk diterbitkan. Buku ini ditulis oleh Tjondro Tirtamulia, S.H., C.N., dosen Fakultas Hukum Universitas Surabaya.

Semoga buku ini berguna, khususnya bagi mahasiswa Fakultas Hukum, dan bagi masyarakat umumnya, yang peduli pada masalah hukum internasional.

Surabaya, 11 April 2011

Penerbit Brilian Internasional
aguswijaya67@gmail.com

DAFTAR ISI

Tentang Penulis	iii
Kata Pengantar	iv
Pengantar Penerbit	vi
Daftar Isi	vii
Bab 1 Laut Teritorial	1
Bab 2 Zona Tambahan	23
Bab 3 Negara Kepulauan	31
Bab 4 Zona Ekonomi Eksklusif	45
Bab 5 Landas Kontinen	57
Bab 6 Laut Lepas	69
Bab 7 Kawasan Dasar Laut Internasional	77
Bab 8 Penyelesaian Sengketa	85
Bab 9 Perlindungan Lingkungan Laut	93
Daftar Pustaka	100

BAB 1

LAUT TERRITORIAL



1.1 Perairan di Wilayah Teritorial

1.1.1 Laut Teritorial

Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut yang pertama (1958) dan kedua (1960) di Jenewa tidak memecahkan permasalahan lebar laut teritorial. Pada waktu itu, dalam praktiknya penguasaan negara-negara maju terhadap perairan di sekitarnya menunjukkan keanekaragaman, sehingga dalam menentukan lebar laut teritorial tergantung pada kepentingan negara yang bersangkutan. Pertentangan kepentingan negara terhadap arti laut mempunyai andil terhadap terselenggaranya Konferensi Hukum Laut ketiga, sehingga konferensi ini menjadi wadah pembicaraan masalah pertentangan kepentingan yang berakibat masing-masing negara pantai menetapkan lebar laut teritorialnya secara sepahak (Prijanto, 2007: 2-5).

Konferensi PBB tentang Hukum Laut ketiga telah berhasil menentukan lebar laut teritorial maksimal 12 mil laut (pasal 3 *United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*) merupakan hak negara pantai untuk menetapkan lebar laut teritorialnya tidak melebihi 12 mil laut, yang diukur dari garis pangkal. Selanjutnya, dalam pasal 4 UNCLOS ditentukan pula batas terluar laut teritorial adalah garis yang jarak setiap titiknya dari titik yang terdekat garis pangkal, sama dengan lebar laut teritorial.

Article 3

Breadth of the territorial sea

Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention.

Article 4

Outer limit of the territorial sea

The outer limit of the territorial sea is the line every point of which is at a distance from the nearest point of the baseline equal to the breadth of the territorial sea.

Penentuan lebar laut teritorial ini sebagai bagian dari keseluruhan paket rejim-rejim Hukum Laut, khususnya bersamaan dengan pelaksanaan:

1. kebebasan transit melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional;
2. kebebasan transit dan hak akses negara tanpa pantai ke dan dari laut;
3. tetap dihormatinya hak lintas damai melalui laut teritorial.

Adapun rejim laut teritorial memuat ketentuan, bahwa negara pantai mempunyai kedaulatan penuh atas laut teritorial, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Hal ini dinyatakan dalam ketentuan pasal 2 UNCLOS, bahwa kedaulatan suatu negara pantai, selain laut teritorial, juga meliputi ruang udara di atas laut teritorial, serta dasar laut, dan tanah di bawahnya dari suatu wilayah daratan dan perairan pedalamannya. Dalam hal suatu negara kepulauan adalah perairan kepulauannya sebagai laut teritorial.

Article 2

Legal status of the territorial sea, of the air space over the territorial sea and of its bed and subsoil.

1. *The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and in-*

ternal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea.

2. *This sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil.*
3. *The sovereignty over the territorial sea is exercised subject to this Convention and to other rules of international law.*

Untuk mengetahui wujud laut teritorial, perlu diketahui batas-batasnya sebagai wujud nyata suatu laut teritorial negara pantai menurut ketentuan UNCLOS sebagai berikut:

1. batas laut teritorial sesuai dengan ketentuan pasal 3 UNCLOS merupakan laut yang lebarnya tidak melebihi 12 mil, diukur dari garis pangkal;
2. batas terluar dari laut teritorial sesuai dengan ketentuan pasal 4 UNCLOS adalah garis yang merupakan hasil dari titik-titik yang diukur dari garis pangkal, yang membentuk garis laut teritorial.

Batas ini merupakan batas kedaulatan teritorial negara pantai yang meliputi laut teritorial, termasuk ruang udara di atasnya, dasar laut, beserta tanah di bawahnya, adalah bukan merupakan hak mutlak, karena negara pantai masih harus memberikan kesempatan untuk berlakunya hak lintas damai, sebagaimana dimaksud dalam ketentuan bagian 3, sub bagian A, pasal 17 sampai dengan pasal 32 UNCLOS.

Adapun penetapan garis batas laut teritorial antara negara pantai yang memiliki pantai yang berhadapan atau berdampingan, maka tidak satu pun di antara negara tersebut berhak menetapkan batas laut terito-

rialnya melebihi dari garis tengah, yang titik-titiknya sama jaraknya dari titik-titik terdekat pada garis-garis pangkal yang dipergunakan untuk mengukur lebar laut teritorial masing-masing negara. Hal ini sebagaimana ditentukan dalam ketentuan pasal 15 UNCLOS, yang dalam pelaksanaannya memerlukan persetujuan atau kesepakatan kedua belah negara pantai dan apabila ternyata tidak terdapatnya persetujuan atau kesepakatan dimaksud, maka tidak diperkenankan adanya penetapan sepihak yang melebihi dari garis tengah antara kedua negara tersebut.

Article 15

Delimitation of the territorial sea between States with opposite or adjacent coasts

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.

Penetapan batas laut dalam ketentuan pasal 15 UNCLOS tersebut, masih mengecualikan, jika penggunaan terhadap perairan tersebut memiliki dasar alasan hak historis atau karena keadaan khusus lainnya, sehingga suatu negara menetapkan batas laut teritorial sedemikian rupa, dapat ditetapkan cara yang berlainan

dengan maksud dari ketentuan pasal 15 UNCLOS tersebut di atas.

Beberapa hal yang berkaitan dan diperhatikan, serta mempengaruhi dalam penentuan batas laut teritorial, adalah apabila terdapat:

1. karang di suatu pulau atau pulau yang mempunyai karang atau pulau berstruktur karang, maka pengukuran lebar laut teritorial dengan memperhatikan garis air rendah pada sisi karang tersebut pada sisi lautnya, sebagai titik untuk menarik garis pangkal, sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 6 UNCLOS;
2. mulut sungai yang mengalir ke laut, maka penentuan garis air rendah ditentukan di titik di kedua tepian mulut sungai, sehingga garis pangkal yang ditarik merupakan garis lurus yang melintasi mulut sungai tersebut, sebagaimana ditentukan dalam pasal 9 UNCLOS;
3. teluk dalam ketentuan pasal 10 UNCLOS, yang merupakan suatu lekukan yang jelas sehingga luas lekukannya berbanding sedemikian rupa (seluas atau lebih luas daripada luas setengah lingkaran berdasarkan garis yang ditarik melintasi mulut lekukan) dengan lebar mulutnya yang menyebabkan adanya perairan tertutup dan bentuknya bukan sekedar sebagai suatu lingkungan pantai. Untuk kepentingan penentuan garis pangkal didasarkan pada titik garis air rendah sepanjang pantai lekukan itu dan titik pada pintu masuk lekukan secara alamiah, sebagai suatu garis yang menghubungkan titik-titik garis air rendahnya.

Jika jarak antara titik-titik garis air rendah pada pintu masuk alamiah pada lekukan tidak melebihi dari 24 mil laut, maka dapat ditarik garis penutup yang meng-

hubungkan titik-titik garis air rendahnya di antara kedua garis air rendah tersebut. Perairan pada lekukan yang tertutup ini selanjutnya akan dianggap sebagai perairan pedalaman. Dengan demikian, perairan pedalaman merupakan perairan yang berada pada arah darat dari garis pangkal yang dipergunakan untuk mengukur lebar laut teritorial dan bukan sebagaimana dimaksud karena penggunaan garis pangkal biasa menurut ketentuan pasal 5 UNCLOS (Prijanto, 2007: 7).

Apabila melebihi dari 24 mil laut, maka suatu garis pangkal lurus ditarik ke dalam teluk tersebut sedemikian rupa, sehingga menjadi suatu daerah perairan maksimum yang mungkin dicapai oleh garis itu.

Jika dalam suatu lekukan terdapat pulau-pulau yang menyebabkan terdapatnya lekukan mempunyai lebih dari satu mulut lekukan, maka dibuatlah setengah lingkaran pada suatu garis yang panjangnya sama dengan jumlah keseluruhan panjang garis yang melintasi berbagai mulut tersebut, dan selanjutnya pulau-pulau yang ada dianggap seolah-olah sebagai bagian dari daerah perairan lekukan tersebut.

4. Instalasi lepas pantai dan pulau buatan akan dianggap sebagai instalasi pelabuhan yang permanen, menurut ketentuan pasal 11 UNCLOS.

Jika merupakan bagian integral pada sisi terluar dari sistem pelabuhan, sehingga instalasi dan pulau buatan tersebut merupakan bagian dari pantai, dapat ditentukan sebagai titik untuk maksud penetapan batas laut teritorial.

Demikian juga termasuk dalam laut teritorial, sebagaimana dimaksud pasal 12 UNCLOS, adalah tempat berlabuh di tengah laut yang terletak seluruhnya atau sebagian di luar batas luar laut teritorial, yang biasanya

dipakai untuk memuat, membongkar, dan menambat kapal.

Ada 2 jenis garis pangkal yang dipergunakan untuk mengukur lebar laut teritorial, yaitu :

1. garis pangkal biasa adalah garis air rendah sepanjang pantai pada negara pantai, sebagaimana ditentukan dalam ketentuan pasal 5 UNCLOS;
2. garis pangkal lurus sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 7 UNCLOS, dipergunakan dalam hal terdapat adanya garis pantai yang menjorok jauh dan menikung ke dalam atau karena adanya deratan pulau di sepanjang dan di dekat pantai, ditentukan titik-titiknya garis pantai untuk pengukuran lebar laut teritorial.

Jika karena adanya suatu delta dan kondisi alam yang menyebabkan garis pantai tidak tetap atau berubah-ubah garis air rendah yang menjadi titik pengukurannya, maka untuk melakukan pengukuran dapat dipergunakan garis air rendah yang paling jauh menjorok ke laut sesuai ketentuan pasal 7 ayat (2) UNCLOS.

Penarikan garis pangkal lurus tidak diperkenankan diperhitungkan dengan kepentingan ekonomi yang khusus bagi daerah yang bersangkutan. Namun demikian, hal ini dapat diterapkan jika dalam kenyataan dan pentingnya secara jelas yang dibuktikan dengan praktik yang telah berlangsung lama.

Demikian pula, menurut ketentuan pasal 7 ayat (4) UNCLOS, garis pangkal lurus boleh ditarik ke dan dari elevasi surut (yang ditentukan dalam pasal 13 UNCLOS), dalam hal :

- a. di atasnya didirikan *mercusuar* atau instalasi serupa yang secara permanen ada di atas permukaan laut; atau

- b. telah memperoleh pengakuan umum internasional.

Dalam hal konfigurasi penggunaan garis pangkal lurus tidak diperkenankan penarikannya menyimpang terlalu jauh, sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 7 ayat (3) UNCLOS yang menentukan, bahwa :

The drawing of straight baselines must not depart to any appreciable extent from the general direction of the coast, and the sea areas lying within the lines must be sufficiently closely linked to the land domain to be subject to the regime of internal waters.

Penerapan penetapan garis pangkal lurus yang kemudian berakibat menjadi tertutupnya suatu perairan yang sebelumnya terbuka, selanjutnya disebut dengan perairan pedalamen, dan di perairan tersebut karena menjadi bagian dari wilayah laut teritorial, maka juga berlaku hak lintas damai.

Hal lain yang harus diperhatikan oleh suatu negara pantai dalam mempergunakan sistem penarikan garis pangkal lurus adalah melakukan penarikan, sehingga memotong laut teritorial negara lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif. Penerapan penggunaan garis pangkal lurus mendapatkan pengakuan Hukum Internasional pertama kalinya melalui keputusan *International Court of Justice* (ICJ) terhadap kasus Inggris vs Norwegia (*Anglo Norwegian Fisheries Case* 1951), berkaitan metode garis pangkal lurus yang diterapkan di Utara Norwegia (Sjafwie, 2001: 54-57).

Oleh karena itu, dalam penggunaan garis pangkal, suatu negara pantai dapat menggunakan kedua garis pangkal tersebut secara bergantian atau melakukan kombinasi cara-cara penetapan garis pangkal biasa dan garis pangkal lurus berdasarkan cara penarikan yang

dilakukan dengan menyesuaikan terhadap keadaan yang berlainan yang dimiliki negara pantai tersebut, berdasarkan ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam ketentuan pasal-pasal UNCLOS.

1.1.2 Lintas Damai

Lintas damai sebagai bagian dari rejim laut teritorial, yang merupakan hak untuk melakukan pelayaran melalui perairan teritorial. Pengertian lintas didefinisikan sebagai navigasi melalui laut teritorial dalam ketentuan pasal 18 ayat (1) UNCLOS, sebagai berikut:

Article 18

Meaning of passage

1. *Passage means navigation through the territorial sea for the purpose of:*
 - (a) *traversing that sea without entering internal waters or calling at a roadstead or port facility outside internal waters; or*
 - (b) *proceeding to or from internal waters or a call at such roadstead or port facility.*

Pengertian tersebut di atas dalam ayat (2)-nya menentukan, bahwa yang dimaksud dengan melakukan lintas adalah harus terus-menerus, langsung serta secepat mungkin. Namun demikian, lintas dapat mencakup berhenti dan buang jangkar, sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena *force majeure* atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam kesulitan atau bahaya.

Article 18

Meaning of passage

2. *Passage shall be continuous and expeditious. However, passage includes stopping and anchoring, but only in so far as the same are incidental to ordinary navigation or are rendered necessary by force majeure or distress or for the purpose of rendering assistance to persons, ships or aircraft in danger or distress.*

Sebagai rejim laut teritorial, maka penyelenggaraan hak untuk melakukan pelayaran untuk melalui perairan teritorial dilaksanakan dengan ketentuan, bahwa kendaraan air asing sebagaimana dimaksud pada ketentuan:

1. pasal 17 UNCLOS, tunduk pada ketentuan konvensi ini adalah kapal semua negara, baik negara berpantai ataupun negara tak berpantai, yang menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial;
2. termasuk dalam ketentuan pasal 20 UNCLOS - bagi kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya juga diharuskan melakukan navigasi di atas permukaan air dan menunjukkan benderanya.

Negara yang mempergunakan lintas laut damai di laut teritorial dilarang melakukan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara pantai, demikian pula melakukan kegiatan survey atau penelitian, mengganggu sistem komunikasi, melakukan pencemaran, dan melakukan kegiatan lain yang tidak ada hubungannya langsung dengan lintas laut damai.

Oleh karena itu, perlu dipahami terlebih dahulu, pengertian lintas damai, sebagaimana dimaksud dalam

ketentuan pasal 19 ayat (1) UNCLOS. Lintas damai adalah aktivitas lintas yang tidak menimbulkan akibat membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai, sehingga semua yang merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai bukanlah lintas kapal asing yang damai. Lintas dimaksud terurai dalam ketentuan pasal 19 ayat (2) UNCLOS, yang harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai, meliputi :

1. melakukan ancaman atau penggunaan kekerasan, mengumpulkan informasi atau propaganda yang merugikan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik, dan pertahanan atau keamanan negara pantai;
2. melakukan latihan senjata, peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer, maupun pesawat udara dari atas kapal;
3. melakukan bongkar atau muat komoditi, mata uang atau orang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan negara pantai;
4. melakukan kegiatan perikanan, pencemaran, riset atau *survey*, mengganggu sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya negara pantai, maupun kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

Article 19 Meaning of innocent passage

2. *Passage of a foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State if in the territorial sea it engages in any of the following activities:*
 - (a) *any threat or use of force against*

the sovereignty, territorial integrity or political independence of the coastal State, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations;

- (b) *any exercise or practice with weapons of any kind;*
- (c) *any act aimed at collecting information to the prejudice of the defence or security of the coastal State;*
- (d) *any act of propaganda aimed at affecting the defence or security of the coastal State;*
- (e) *the launching, landing or taking on board of any aircraft;*
- (f) *the launching, landing or taking on board of any military device;*
- (g) *the loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State;*
- (h) *any act of wilful and serious pollution contrary to this Convention;*
- (i) *any fishing activities;*
- (j) *the carrying out of research or survey activities;*
- (k) *any act aimed at interfering with any systems of communication or any other facilities or installations of the coastal State;*
- (l) *any other activity not having a direct bearing on passage.*

Untuk mengatur penyelenggaraan hak ini, negara pantai memiliki hak untuk membuat peraturan

tentang lintas laut damai, termasuk alur laut dan skema pemisah lalu lintasnya (pasal 22 UNCLOS), sehingga negara pantai dapat mewajibkan kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui laut territorialnya untuk mempergunakan alur laut dan skema pemisah lalu lintas sebagaimana yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangannya. Peraturan perundang-undangan yang dibuat negara pantai tentang lintas damai melalui laut territorial sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 21 ayat (1) UNCLOS adalah berkenaan dengan keselamatan navigasi, perlindungan alat-alat pembantu fasilitas navigasi dan pengaturan lalu lintas maritim; konservasi kekayaan hayati dan pelestarian lingkungan negara pantai termasuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya laut; perlindungan kabel dan pipa laut; penelitian ilmiah kelautan dan survey hidrografi; pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter dan perikanan negara pantai.

Article 21

Laws and regulations of the coastal State relating to innocent passage

1. *The coastal State may adopt laws and regulations, in conformity with the provisions of this Convention and other rules of international law, relating to innocent passage through the territorial sea, in respect of all or any of the following:*
 - (a) *the safety of navigation and the regulation of maritime traffic;*
 - (b) *the protection of navigational aids and facilities and other facilities or installations;*
 - (c) *the protection of cables and pipelines;*

- (d) *the conservation of the living resources of the sea;*
- (e) *the prevention of infringement of the fisheries laws and regulations of the coastal State;*
- (f) *the preservation of the environment of the coastal State and the prevention, reduction and control of pollution thereof;*
- (g) *marine scientific research and hydrographic surveys;*
- (h) *the prevention of infringement of the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State.*

Selanjutnya yang berhubungan dengan kewajiban negara pantai, selain sebagaimana dimaksud UNCLOS sebagai hak perlindungan bagi negara pantai pada ketentuan pasal 25 UNCLOS, yaitu untuk mencegah terjadinya lintas yang tidak damai, memberikan hak dan memperkenankan negara pantai mengambil langkah-langkah penting yang diperlukan bagi lintas yang damai. Dalam hal ini termasuk menangguhkan berlakunya hak lintas demi keamanan negara pantai yang bersangkutan. Pada ketentuan pasal 24 UNCLOS menekankan, adanya keharusan bagi negara pantai untuk mengumumkan, setiap bentuk bahaya apapun yang dapat mengganggu kegiatan lintas di perairan territorialnya dan negara pantai tidak boleh menghalangi lintas damai kapal asing, seperti halnya dengan menetapkan persyaratan atas kapal, mengadakan diskriminasi formal atau diskriminasi nyata terhadap kapal suatu negara, yang dapat berakibat terjadinya penolakan penggunaan atau pengurangan penggunaan hak lintas damai. Demikian juga untuk kepentingan lintas ini, menurut ketentuan

pasal 26 UNCLOS, negara pantai tidak diperkenankan mengadakan pembebasan pungutan yang dikarenakan kegiatan lintas yang dilakukan, kecuali atas pelayanan khusus yang dinikmatinya.

Ada beberapa peraturan yang berkaitan dengan yurisdiksi negara pantai bagi kapal yang menggunakan fasilitas lintas:

1. Kapal yang dioperasikan untuk tujuan komersial, ketentuan pasal 27 UNCLOS, tidak memperkenankan negara pantai untuk melaksanakan yurisdiksi kriminalnya di atas kapal asing yang sedang melintasi laut teritorial, kecuali apabila kejahatan yang terjadi di atas kapal, telah dirasakan akibatnya di negara pantai, sehingga mengganggu prinsip kedamaian atau mengganggu ketertiban laut wilayah, atau karena adanya permintaan bantuan oleh nakhoda kapal atau oleh perwakilan diplomatik negara bendera. Demikian pula dalam hal yurisdiksi perdatanya sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 28 UNCLOS terhadap seseorang yang berada di atas kapal itu, kecuali hanya apabila berkenaan dengan kewajiban atau tanggung jawab ganti rugi yang harus ditanggung oleh kapal itu sendiri;
2. Kapal yang dioperasikan untuk tujuan nonkomersial, dalam hal ini kapal pemerintah/kapal perang dalam batasan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 29 UNCLOS. Menurut ketentuan pasal 30 UNCLOS, negara pantai dapat menuntut, agar kapal pemerintah/kapal perang itu segera meninggalkan laut teritorialnya, jika kapal tersebut tidak mentaati dan tidak mengindahkan permintaan untuk mentaati peraturan perundang-undangan yang dikeluarkan oleh negara pantai mengenai lintas. Jika kemudian menimbulkan kerugian, maka negara bendera memiliki tanggung jawab internasional untuk setiap

kerugian atau kerusakan yang diderita negara pantai.

Hak lintas damai ini, dalam ketentuan pasal 45 UNCLOS, dinyatakan juga berlaku dalam selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang dikecualikan dari pelaksanaan rejim lintas transit.

1.2 Selat yang Digunakan untuk Pelayaran Internasional

Dalam membahas status hukum perairan yang merupakan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dengan mengingat adanya penetapan lebar laut teritorial maksimal 12 mil laut membawa akibat bahwa perairan dalam selat yang semula merupakan bagian dari laut lepas berubah menjadi bagian dari laut teritorial negara pantai. Dengan adanya pengaturan laut teritorial ini, selanjutnya kebebasan berlayar yang dahulu dapat dinikmati sebagaimana halnya kebebasan berlayar di laut lepas, maka kini tidak dapat dinikmati lagi (Prijanto, 2007: 9).

Pada pasal 34 ayat (1) UNCLOS, penggunaan selat yang demikian ini ditentukan, bahwa rejim lintas melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tetap tunduk pada status hukum perairan selat sebagai alur pelayaran internasional, yang pelaksanaannya merupakan bagian dari kedaulatan perairan atau yurisdiksi perairan negara yang berbatasan dengan selat tersebut. Pembatasan dalam ketentuan pasal 36 UNCLOS, menyatakan tidak berlakunya bagi suatu selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, ialah apabila dalam melalui selat tersebut terdapat suatu rute laut lepas atau rute melalui suatu zona ekonomi eksklusif yang sama fungsinya berkenaan dengan sifat-sifat navigasi dan hidrografis.

Berhubungan dengan itu, tetap terjaminnya fungsi selat sebagai jalur pelayaran internasional dengan tidak mengurangi pelaksanaan kedaulatan dan yurisdiksi negara-negara pantai, kapal asing tetap mempunyai hak lintas laut melalui suatu selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Oleh karena itu, negara dapat membuat peraturan perundang-undangan yang menentukan alur laut dan atau skema pemisah lalu lintas untuk pelayaran di selat, berkenaan dengan lintas transit, sebagaimana ditentukan dalam ketentuan pasal 37 UNCLOS.

Dalam ketentuan pasal 42 ditentukan bagi negara yang berbatasan dengan selat dapat membuat peraturan perundang-undangan yang tidak mengandung diskriminasi formil atau diskriminasi nyata, yang dalam pelaksanaannya akan membawa akibat praktis: menolak, menghambat dan atau mengurangi berlakunya hak lintas transit. Peraturan perundang-undangan yang bertalian dengan lintas transit melalui selat, mengenai semua atau setiap hal berikut:

1. keselamatan pelayaran dan pengaturan lalu lintas di laut;
2. pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran di selat;
3. menaikkan dan atau menurunkan setiap komoditi, mata uang atau orang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan negara selat;
4. bagi kapal penangkap ikan: pencegahan penangkapan ikan, termasuk cara penyimpanan alat penangkapan ikan;
5. bagi kapal asing (kapal riset ilmiah kelautan dan kapal survey hidrografi) tidak dapat melakukan riset atau survey apapun tanpa ijin.

Kewajiban negara yang berbatasan dengan selat, selain tidak boleh menghambat lintas transit, adalah ha-

rus mengumumkan dengan tepat setiap adanya bahaya bagi pelayaran atau penerbangan lintas di dalam atau di atas selat yang diketahuinya dan tetap menghormati berlakunya rejim lintas damai menurut ketentuan pasal 38 ayat (1) UNCLOS dan terhadap hak ini tidak boleh ada penangguhan.

Hak lintas transit sebagai hak yang tidak boleh dihalangi oleh negara selat bagi semua kapal dan pesawat udara, kecuali bahwa, apabila selat ini berada antara suatu pulau dan daratan utama negara yang berbatasan dengan selat. Lintas transit tidak berlaku apabila 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 hidrografis.

Adapun yang dimaksudkan dengan lintas transit (pasal 38 UNCLOS) merupakan bagian pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan, semata-mata untuk tujuan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif, dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.

Penggunaan lintas secara terus-menerus, langsung dan secepat mungkin merupakan kemungkinan bagi kegiatan lintas untuk melalui, memasuki, meninggalkan, atau kembali selat, dengan tunduk pada syarat-syarat telah ditentukan negara selat, menimbulkan kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi (pasal 39 UNCLOS) selain: harus lewat dengan cepat melalui atau di atas selat; menghindarkan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan apapun terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara; menghindarkan diri dari kegiatan apapun, kecuali karena *force majeure*, adalah:

1. Bagi kapal:
 - (a) memenuhi prosedur dan praktik keselamatan di laut;
 - (b) memenuhi prosedur dan praktik pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran.
2. Bagi pesawat udara:
 - (a) memenuhi tindakan keselamatan penerbangan;
 - (b) senantiasa memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otorita pengawas lalu lintas udara yang berwenang.

1.3 Rejim Pulau

Pengertian pulau sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 121 UNCLOS adalah daerah daratan yang dibentuk secara alamiah yang dikelilingi oleh air dan yang ada di atas permukaan air pada air pasang.

Batu Karang atau pulau yang berstruktur Karang, yang mana Karang bersangkutan menjadi titik pengukuran batas teritorial, dan tidak dapat mendukung kediaman manusia atau kehidupan ekonomi secara tersendiri, tidak mempunyai zona ekonomi eksklusif atau landas kontinen.

Jadi, pengaturan Bab VIII UNCLOS sebenarnya hanya merupakan pengaturan konvensi yang dihubungkan dengan masalah keberadaan laut teritorial, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinennya. Konvensi menentukan bahwa pulau atau Karang mempunyai laut teritorial, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen dengan ketentuan, bahwa pulau atau Karang dimaksud harus dapat mendukung habitat manusia atau ekonominya sendiri, sehingga jika tidak dapat mendukung habitat manusia atau ekonominya sendiri hanya berhak memiliki laut teritorial saja.

1.4 Rejim Laut Tertutup atau Setengah Tertutup

Batasan pengertian laut tertutup atau setengah tertutup, sebagaimana dimaksudkan dalam ketentuan pasal 122 UNCLOS, dapat berarti suatu teluk, lembah laut, atau laut yang dikelilingi oleh dua atau lebih negara dan dihubungkan dengan laut lainnya atau samudera oleh suatu alur yang sempit atau yang terdiri seluruhnya atau terutama dari laut teritorial dan zona ekonomi eksklusifnya dua atau lebih negara pantai.

Dengan adanya penetapan lebar laut teritorial tidak lebih dari 12 mil laut dan zona ekonomi eksklusif yang lebarnya tidak melebihi 200 mil yang diukur dari garis dasar laut teritorial, mengakibatkan yang dahulunya merupakan laut lepas menjadi laut teritorial atau zona ekonomi eksklusif negara, sehingga menjadi perairan laut yang tertutup atau menjadi setengah tertutup. Rejim laut tertutup atau setengah tertutup yang diatur dalam bab tersendiri dalam konvensi ini, mewajibkan agar negara-negara yang berbatasan dengan laut tertutup atau setengah tertutup mengadakan kerja sama dalam melaksanakan hak dan kewajibannya, baik secara langsung atau melalui organisasi regional yang tepat mengenai pengelolaan, konservasi sumber kekayaan alam hayati dan perlindungan serta pelestarian lingkungan laut tersebut, sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 123 UNCLOS.

Article 123

Co-operation of States bordering enclosed or semi-enclosed seas

States bordering an enclosed or semi-enclosed sea should co-operate with each other in the exercise of their rights and in the performance of their duties under this Convention. To this end they shall endeavour,

directly or through an appropriate regional organization:

- (a) *to co-ordinate the management, conservation, exploration and exploitation of the living resources of the sea;*
- (b) *to co-ordinate the implementation of their rights and duties with respect to the protection and preservation of the marine environment;*
- (c) *to co-ordinate their scientific research policies and undertake where appropriate joint programmes of scientific research in the area;*
- (d) *to invite, as appropriate, other interested States or international organizations to co-operate with them in furtherance of the provisions of this article.*

BAB 2

ZONA TAMBAHAN



2.1 Zona Tambahan

Jalur ini merupakan jalur laut yang tidak melebihi 24 mil laut dari garis dasar laut teritorial diukur atau 12 mil laut setelah batas laut teritorial, yang diberikan hak, menurut UNCLOS, bagi negara pantai untuk penerapan hukumnya dan sekaligus guna mencegah terjadinya pelanggaran. Dalam pengaturan lebarnya, keberadaan zona ini dalam Konvensi Hukum Laut ketiga telah diperluas dari lebar sebagaimana menurut hukum laut klasik (Prijanto, 2007: 10).

Pengertian zona ini adalah suatu zona yang berbatasan dengan laut teritorialnya, dinamakan zona tambahan, adalah sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 33 ayat (1) UNCLOS.

Article 33 Contiguous zone

1. *In a zone contiguous to its territorial sea, described as the contiguous zone, the coastal State may exercise the control necessary to:*
 - (a) *prevent infringement of its customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations within its territory or territorial sea;*
 - (b) *punish infringement of the above laws and regulations committed within its territory or territorial sea.*

Ada perbedaan antara Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 dengan Konvensi PBB yang dihasilkan pada Tahun 1958. Dalam Konvensi 1958 menentukan lebar zona tambahan pada lebar laut teritorial diukur. Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 menentukan

bahwa, dengan ditentukannya lebar laut teritorial maksimal 12 mil laut, maka lebar zona tambahan adalah tidak melebihi atau maksimal 24 mil laut diukur dari garis pangkal dari mana garis dasar laut teritorial ditentukan.

Article 33 Contiguous zone

2. *The contiguous zone may not extend beyond 24 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.*

Di zona tambahan ini, negara pantai dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan, untuk:

1. mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang bea cukai, fiskal, keimigrasian, dan kesehatan yang berlaku di negara pantai;
2. menindak pelanggaran-pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan negara pantai.

2.2 Pengejaran Seketika

Article 111 Right of hot pursuit

1. *The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters, the archipelagic waters, the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only*



- be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 33, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established.
2. The right of hot pursuit shall apply mutatis mutandis to violations in the exclusive economic zone or on the continental shelf, including safety zones around continental shelf installations, of the laws and regulations of the coastal State applicable in accordance with this Convention to the exclusive economic zone or the continental shelf, including such safety zones.
 3. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own State or of a third State.
 4. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship is within the limits of the territorial sea, or, as the case may be, within the contiguous zone or the exclusive economic zone or above the continental shelf. The pursuit may only be commenced after a visual or

- auditory signal to stop has been given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship.
5. The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.
 6. Where hot pursuit is effected by an aircraft:
 - (a) the provisions of paragraphs 1 to 4 shall apply mutatis mutandis,
 - (b) the aircraft giving the order to stop must itself actively pursue the ship until a ship or another aircraft of the coastal State, summoned by the aircraft, arrives to take over the pursuit, unless the aircraft is itself able to arrest the ship. It does not suffice to justify an arrest outside the territorial sea that the ship was merely sighted by the aircraft as an offender or suspected offender, if it was not both ordered to stop and pursued by the aircraft itself or other aircraft or ships which continue the pursuit without interruption.
 7. The release of a ship arrested within the jurisdiction of a State and escorted to a port of that State for the purposes of an inquiry before the competent authorities may not be claimed solely on the ground that the ship, in the course of its voyage, was escorted across a portion of the exclusive economic zone or the high seas, if the circumstances rendered this necessary.

8. Where a ship has been stopped or arrested outside the territorial sea in circumstances which do not justify the exercise of the right of hot pursuit, it shall be compensated for any loss or damage that may have been thereby sustained.

Ketentuan pasal 111 UNCLOS ini, mengatur ketentuan tentang Hak Pengejaran Seketika (*hot pursuit*) menentukan, bahwa pengejaran seketika suatu kapal asing dapat dilakukan apabila pihak yang berwenang dari negara pantai mempunyai alasan cukup, untuk mengira bahwa kapal asing tersebut telah melanggar peraturan perundang-undangan negara itu, dengan melakukan pengejaran yang tidak terputus, yang boleh diteruskan hingga di luar laut teritorial atau zona tambahan, sejak diketahuinya kapal asing atau sekocinya ada dalam perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial atau zona tambahan negara pengejar.

Pihak yang berwenang dari negara pantai untuk melakukan pengejaran atau saat pemberian perintah untuk berhenti dimungkinkan pihak yang berwenang dan kapal asing yang diduga dengan alasan yang cukup telah melanggar berada dalam laut teritorial atau zona tambahan. Pengejaran seketika belum dianggap telah dimulai, jika kapal yang mengejar telah meyakinkan diri dengan cara-cara praktis yang demikian yang mungkin tersedia dengan suatu tanda visual atau bunyi untuk berhenti pada suatu jarak yang memungkinkan tanda itu dilihat atau didengar oleh kapal asing itu.

Negara pantai dalam melakukan hak pengejaran seketika dapat menggunakan kapal-kapal perang atau pesawat udara militer atau kapal-kapal atau pesawat udara lainnya yang diberi tanda yang jelas dan dapat dikenal sebagai kapal atau pesawat udara dalam dinas

pemerintah dan berwenang untuk melakukan tugas itu. Dalam hal pengejaran seketika dilakukan oleh suatu pesawat udara berlaku ketentuan pasal 111 ayat (1) dan (4) serta harus melakukan pengejaran kapal itu secara aktif sampai kapal negara pantai yang dipanggil oleh pesawat udara pengejar, tiba untuk mengambil alih melanjutkan pengejaran itu tanpa terputus itu, kecuali apabila pesawat udara itu sendiri dapat melakukan penangkapan kapal tersebut.

Apabila berada dalam zona tambahan, pengejaran hanya dapat dilakukan apabila telah terjadi pelanggaran terhadap hak-hak untuk perlindungan mana zona itu telah diadakan.

Hak pengejaran seketika ini juga berlaku, secara *mutatis mutandis* bagi pelanggaran-pelanggaran di zona ekonomi eksklusif atau di landas kontinen, termasuk zona-zona keselamatan di sekitar instalasi-instalasi di landas kontinen, terhadap peraturan perundang-undangan negara pantai.

Hak pengejaran seketika berhenti segera setelah kapal yang dikejar memasuki laut teritorial negaranya sendiri atau negara ketiga.

BAB 3

NEGARA KEPULAUAN



Penerimaan konsepsi kepulauan (*archipelago*) dan negara kepulauan (*archipelagic state*) dalam UNCLOS merupakan hal penting dalam pengaturan Hukum Laut secara universal. Keberadaan negara maritim pengusul (Indonesia, Philipina, Fiji, dan Mauritius) dalam sidang persiapan (1972) tentang asas kepulauan (*archipelago principles*), diusulkan sebagai bentuk pengaturan hukum (*regime*) perairan negara kepulauan telah membawa hasil perjuangan untuk mendapatkan pengakuan sebagai negara kepulauan (Kusumaatmadja, 2003: 2-27).

Negara kepulauan merupakan perkembangan baru dalam Hukum Laut, meskipun masalah ini sangat berarti di kawasan Asia Tenggara. Sejak 1955 Philipina telah memproklamasikan negara kepulauannya, disusul 1957 Indonesia mendeklarasikan negara kepulauannya dan meskipun telah didiskusikan sejak Konferensi Hukum Laut pertama (1958) dan kedua (1960), tapi tidak membawa hasil (Sjafwie, 2001: 13-14).

Adapun batasan pengertian atau penggunaan istilah yang harus diperhatikan, menurut ketentuan pasal 46 UNCLOS, yaitu:

- (a) Negara kepulauan, berarti negara yang terdiri atas satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain;
- (b) Kepulauan, berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnya, sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.

Article 46 Use of terms

For the purposes of this Convention:

- (a) "archipelagic State" means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands;
- (b) "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.

3.1 Perairan Kepulauan

Untuk dapat mengetahui luas perairan kepulauan, berdasarkan ketentuan pasal 47 sampai dengan 49 UNCLOS, suatu negara kepulauan dapat menggunakan garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar, dengan tidak menyimpang terlalu jauh dari konfigurasi umum kepulauan, serta tidak memotong laut teritorial negara lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif, sehingga mendapatkan perairan yang terletak di sisi dalam garis pangkal kepulauan yang disebut sebagai perairan kepulauan (Sjafwie, 2001: 108-109).

Untuk mengetahui wujud laut teritorial pada negara kepulauan, berdasarkan ketentuan sebagai berikut:

1. ketentuan pasal 3 UNCLOS, batas laut teritorial merupakan laut yang lebarnya tidak melebih 12 mil;
2. ketentuan pasal 4 UNCLOS, batas terluar dari laut teritorial adalah garis yang merupakan hasil dari titik-titik terluar yang diukur dari garis pangkal, yang membentuk garis laut teritorial.

Rejim laut teritorial pada negara kepulauan memberikan status hukum kedaulatan atas perairan kepulauannya yaitu perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan, meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya, sebagaimana ketentuan pasal 49 UNCLOS.

Article 49

Legal status of archipelagic waters, of the air space over archipelagic waters and of their bed and subsoil

1. *The sovereignty of an archipelagic State extends to the waters enclosed by the archipelagic baselines drawn in accordance with article 47, described as archipelagic waters, regardless of their depth or distance from the coast.*
2. *This sovereignty extends to the air space over the archipelagic waters, as well as to their bed and subsoil, and the resources contained therein.*
3. *This sovereignty is exercised subject to this Part.*
4. *The regime of archipelagic sea lanes passage established in this Part shall not in other respects affect the status of the archipelagic waters, including the sea lanes, or the exercise by the archipelagic State of its sovereignty over such waters and their air space, bed and subsoil, and the resources contained therein.*

Dalam membahas status hukum perairan kepulauan seperti halnya mengingat adanya penetapan lebar laut teritorial maksimal 12 mil laut membawa akibat bahwa perairan dalam selat yang semula merupakan bagian dari laut lepas berubah menjadi bagian dari

laut teritorial negara pantai. Demikian pula yang terjadi pada negara kepulauan, dengan diakuinya keberadaan negara kepulauan, maka di dalam perairan kepulauan yang dulunya bagian dari laut lepas, kemudian status perairannya menjadi perairan kepulauan.

Oleh karena itu, dengan memperhatikan penetapan batas perairan pedalaman sebagaimana ketentuan pasal 50 UNCLOS, negara kepulauan dapat menarik garis-garis penutup untuk keperluan penetapan batas perairan pedalaman di dalam perairan kepulauannya, sesuai dengan ketentuan pasal 9 tentang sungai yang langsung mengalir ke laut untuk kepentingan penentuan garis pangkal (*baseline*), pasal 10 tentang teluk pada pantai, dan pasal 11 tentang instalasi pelabuhan permanen terluar sebagai bagian integral dari sistem pelabuhan yang dianggap sebagai bagian dari pantai suatu negara.

Article 50

Delimitation of internal waters

Within its archipelagic waters, the archipelagic State may draw closing lines for the delimitation of internal waters, in accordance with articles 9, 10 and 11.

Ketentuan pasal 48 UNCLOS menentukan, bahwa untuk pengukuran lebar laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen untuk negara kepulauan diukur dari garis pangkal kepulauan berdasarkan ketentuan pasal 47 UNCLOS tentang Garis Pangkal Kepulauan.

Article 48

Measurement of the breadth of the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf

The breadth of the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf shall be measured from archipelagic baselines drawn in accordance with article 47.

Adapun penggunaan garis pangkal pada negara kepulauan guna mengukur laut teritorialnya berdasarkan ketentuan pasal 47 UNCLOS, yaitu garis dasar atau garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan Karang kering terluar kepulauan, dengan memperhatikan:

1. Pulau-pulau utama dan suatu daerah memiliki perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan, termasuk atol, adalah antara satu berbanding satu dan sembilan berbanding satu. Perhitungan perbandingan perairan dengan daratan dapat mencakup di dalamnya perairan yang terletak di dalam tebaran Karang, pulau-pulau, dan atol.
2. Panjangnya garis pangkal tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali 3% dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga pada suatu kepanjangan maksimum 125 mil laut.
3. Penarikan garis pangkal demikian tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari konfigurasi umum kepulauan.
4. Garis pangkal demikian tidak boleh memotong laut teritorial negara lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif.

Article 47 Archipelagic baselines

1. An archipelagic State may draw straight archipelagic baselines joining the outermost

points of the outermost islands and drying reefs of the archipelago provided that within such baselines are included the main islands and an area in which the ratio of the area of the water to the area of the land, including atolls, is between 1 to 1 and 9 to 1.

2. The length of such baselines shall not exceed 100 nautical miles, except that up to 3 per cent of the total number of baselines enclosing any archipelago may exceed that length, up to a maximum length of 125 nautical miles.
3. The drawing of such baselines shall not depart to any appreciable extent from the general configuration of the archipelago.
4. Such baselines shall not be drawn to and from low-tide elevations, unless lighthouses or similar installations which are permanently above sea level have been built on them or where a low-tide elevation is situated wholly or partly at a distance not exceeding the breadth of the territorial sea from the nearest island.
5. The system of such baselines shall not be applied by an archipelagic State in such a manner as to cut off from the high seas or the exclusive economic zone the territorial sea of another State.
6. If a part of the archipelagic waters of an archipelagic State lies between two parts of an immediately adjacent neighbouring State, existing rights and all other legitimate interests which the latter State has traditionally exercised in such waters and all rights stipulated by agreement bet-

- ween those States shall continue and be respected.*
7. *For the purpose of computing the ratio of water to land under paragraph 1, land areas may include waters lying within the fringing reefs of islands and atolls, including that part of a steep-sided oceanic plateau which is enclosed or nearly enclosed by a chain of limestone islands and drying reefs lying on the perimeter of the plateau.*
 8. *The baselines drawn in accordance with this article shall be shown on charts of a scale or scales adequate for ascertaining their position. Alternatively, lists of geographical co-ordinates of points, specifying the geometric datum, may be substituted.*
 9. *The archipelagic State shall give due publicity to such charts or lists of geographical co-ordinates and shall deposit a copy of each such chart or list with the Secretary-General of the United Nations.*

Negara kepulauan selanjutnya berkewajiban untuk menetapkan garis-garis dasar atau garis pangkal kepulauan pada peta dengan skala yang cukup untuk menetapkan posisinya. Peta atau daftar koordinat geografi demikian harus diumumkan sebagaimana mestinya dan satu salinan dari setiap peta atau daftar demikian harus didepositkan pada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa.

3.2 Berlakunya Hak Lintas Damai

Ketentuan-ketentuan yang penting lain yang berikan bagi pengakuan internasional atas negara kepulauan adalah ketentuan-ketentuan yang menentukan, bahwa dalam perairan kepulauan berlaku hak lintas damai

(right of innocent passage) bagi kapal-kapal negara lain, sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 52 ayat (1) UNCLOS (Sjafwie, 2001: 110).

Penentuan hak lintas alur laut kepulauan dalam ketentuan pasal 53 UNCLOS, meliputi pelaksanaan hak bagi pelayaran dan penerbangan, ditentukan bagi semua kapal dan pesawat udara untuk menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan yang ditetapkan oleh negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan, yang berlangsung secara terus-menerus dan langsung, serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya, dan tidak terhalang oleh suatu bagian laut, baik antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.

Alur laut dan rute udara sedemikian melintasi perairan kepulauan yang berdampingan dengan laut territorial merupakan rute lintas normal yang digunakan sebagai rute atau alur untuk pelayaran internasional atau penerbangan melalui atau melintasi suatu perairan kepulauan. Alur laut dan rute penerbangan yang ditentukan merupakan suatu rangkaian garis sumbu yang bersambungan mulai dari tempat masuk hingga tempat ke luar rute lintas. Kapal dan pesawat udara yang melakukan lintas melalui alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang lebih dari pada 25 mil laut ke dua sisi garis sumbu. Dengan demikian, tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut. Apabila suatu negara kepulauan tidak menentukan alur laut atau rute penerbangan, maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional.

Sekalipun kapal dan pesawat udara asing menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui alur laut dan rute penerbangan tersebut, namun hal ini tidak boleh mengurangi kedaulatan negara kepulauan atas air dan ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta sumber kekayaan di dalamnya.

Dengan demikian hak lintas alur laut kepulauan melalui rute penerbangan yang diatur dalam konvensi ini hanyalah mencakup hak lintas penerbangan melewati udara di atas alur laut tanpa mempengaruhi kedaulatan negara untuk mengatur penerbangan di atas wilayahnya sesuai dengan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil ataupun kedaulatan negara kepulauan atas wilayah udara lainnya di atas perairan kepulauan.

Article 53

Right of archipelagic sea lanes passage

1. An archipelagic State may designate sea lanes and air routes thereabove, suitable for the continuous and expeditious passage of foreign ships and aircraft through or over its archipelagic waters and the adjacent territorial sea.
2. All ships and aircraft enjoy the right of archipelagic sea lanes passage in such sea lanes and air routes.
3. Archipelagic sea lanes passage means the exercise in accordance with this Convention of the rights of navigation and overflight in the normal mode solely for the purpose of continuous, expeditious and unobstructed transit between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone.

4. Such sea lanes and air routes shall traverse the archipelagic waters and the adjacent territorial sea and shall include all normal passage routes used as routes for international navigation or overflight through or over archipelagic waters and, within such routes, so far as ships are concerned, all normal navigational channels, provided that duplication of routes of similar convenience between the same entry and exit points shall not be necessary.
5. Such sea lanes and air routes shall be defined by a series of continuous axis lines from the entry points of passage routes to the exit points. Ships and aircraft in archipelagic sea lanes passage shall not deviate more than 25 nautical miles to either side of such axis lines during passage, provided that such ships and aircraft shall not navigate closer to the coasts than 10 per cent of the distance between the nearest points on islands bordering the sea lane.
6. An archipelagic State which designates sea lanes under this article may also prescribe traffic separation schemes for the safe passage of ships through narrow channels in such sea lanes.
7. An archipelagic State may, when circumstances require, after giving due publicity thereto, substitute other sea lanes or traffic separation schemes for any sea lanes or traffic separation schemes previously designated or prescribed by it.
8. Such sea lanes and traffic separation

- schemes shall conform to generally accepted international regulations.*
9. *In designating or substituting sea lanes or prescribing or substituting traffic separation schemes, an archipelagic State shall refer proposals to the competent international organization with a view to their adoption. The organization may adopt only such sea lanes and traffic separation schemes as may be agreed with the archipelagic State, after which the archipelagic State may designate, prescribe or substitute them.*
10. *The archipelagic State shall clearly indicate the axis of the sea lanes and the traffic separation schemes designated or prescribed by it on charts to which due publicity shall be given.*
11. *Ships in archipelagic sea lanes passage shall respect applicable sea lanes and traffic separation schemes established in accordance with this article.*
12. *If an archipelagic State does not designate sea lanes or air routes, the right of archipelagic sea lanes passage may be exercised through the routes normally used for internal navigation.*

Dengan demikian, kapal semua negara menikmati hak lintas damai melalui perairan kepulauan sesuai dengan ketentuan dalam UNCLOS ini, sebagaimana dimaksud dalam Bab II bagian 3 tentang lintas damai di laut teritorial. Negara kepulauan, tanpa mengadakan diskriminasi formal maupun diskriminasi nyata di antara kapal asing dalam pelaksanaan hak lintas, dapat menangguhkan untuk sementara waktu hak lintas damai

tersebut, apabila di anggap perlu untuk melindungi kepentingan keamanannya terhadap lintas damai di bagian atau daerah tertentu di perairan kepulauannya.

Article 52

Right of innocent passage

- Subject to article 53 and without prejudice to article 50, ships of all States enjoy the right of innocent passage through archipelagic waters, in accordance with Part II, section 3.*
- The archipelagic State may, without discrimination in form or in fact among foreign ships, suspend temporarily in specified areas of its archipelagic waters the innocent passage of foreign ships if such suspension is essential for the protection of its security. Such suspension shall take effect only after having been duly published.*

Berkenaan lintas alur kepulauan berdasarkan ketentuan pasal 54 UNCLOS menentukan bahwa berlaku *mutatis mutandis* ketentuan pada pasal 39 UNCLOS tentang kewajiban kapal dan pesawat udara sewaktu lintas transit, pasal 40 UNCLOS tentang kegiatan riset dan survey, pasal 42 UNCLOS tentang peraturan perundang-undangan negara yang berbatasan dengan selat yang bertalian dengan lintas transit, dan pasal 44 UNCLOS tentang kewajiban negara yang berbatasan dengan selat.

Article 54

Duties of ships and aircraft during their passage, research and survey activities, duties of the archipelagic State and laws and

regulations of the archipelagic State relating to archipelagic sea lanes passage

Articles 39, 40, 42 and 44 apply mutatis mutandis to archipelagic sea lanes passage.

Sesuai dengan ketentuan konvensi, negara kepulauan ini harus menghormati semua perjanjian yang telah ada dan berkewajiban pula harus menghormati hak tradisional perikanan dan kegiatan lain yang sah dengan negara tetangga yang langsung berdampingan dalam daerah tertentu yang berada dalam perairan kepulauan, serta kabel laut yang telah ada di bagian tertentu perairan kepulauan yang dahulunya merupakan laut lepas, yang dipasang oleh negara lain melalui perairannya, tanpa mengurangi arti berlakunya ketentuan pasal 49 UNCLOS tentang status hukum perairan kepulauan, ruang udara di atas perairan kepulauan dan dasar laut serta tanah di bawahnya.

BAB 4

ZONA EKONOMI EKSKLUSIF



Sebagaimana diketahui, bahwa kepentingan ekonomi negara pantai yang mendasari keinginan untuk dapat melakukan eksplorasi dan eksplorasi perairan telah menciptakan suatu zona khusus dalam ketentuan UNCLOS, sebagai perluasan perairan yang dapat didasari hak namun juga pembatasan hak terhadap keberlakuan atas adanya kebebasan negara lainnya yang harus dihormati oleh negara pantai di perairan yang dimaksud.

Keberadaan zona ini merupakan kompromi terhadap keinginan radikal dalam pengaturan hukum laut, terhadap permasalahan-permasalahan kepentingan perluasan hak negara pantai untuk dapat melakukan eksplorasi perairannya yang menghendaki penguasaan hingga 200 mil laut dan penerapan hak perikanan yang terbatas di luar laut territorial 3 mil laut sehingga tetap dapat menggunakan seluas-luasnya kebebasan di laut lepas (Prijanto, 2007: 10-11).

Ketentuan pasal 55 UNCLOS, menentukan zona ekonomi eksklusif adalah suatu daerah di luar dan berdampingan dengan laut territorial, yang tunduk pada rejim hukum khusus yang ditetapkan berdasarkan mana hak-hak dan yurisdiksi negara pantai dan hak-hak serta kebebasan-kebebasan negara lain. Untuk itu, lebar zona ini dalam ketentuan pasal 57 UNCLOS, menentukan bahwa zona ekonomi eksklusif tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut territorial diukur.

Article 55

Specific legal regime of the exclusive economic zone

The exclusive economic zone is an area beyond and adjacent to the territorial sea, subject to

the specific legal regime established in this Part, under which the rights and jurisdiction of the coastal State and the rights and freedoms of other States are governed by the relevant provisions of this Convention.

Article 57

Breadth of the exclusive economic zone

The exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

Zona ekonomi eksklusif yang dimaksud adalah tidak tunduk pada kedaulatan penuh negara pantai, namun negara pantai hanya dapat melakukan pengelolaan perairan berdasar atas hak berdaulat, yang juga memberikan hak kebebasan bagi negara lainnya, sehingga hak kebebasan sebagaimana dimaksud pasal 58 UNCLOS tentang hak dan kewajiban negara lain dan ketentuan Bab VII bagian 1 UNCLOS berlaku pada zona ini.

Dengan demikian, berdasarkan ketentuan tersebut, sebenarnya zona ini menyerupai laut lepas yang dilekat dengan hak berdaulat negara pantai, sehingga dalam zona ini berlakulah prinsip *sui generis* bagi negara pantai, yang tidak demikian halnya dengan laut lepas yang sebenarnya, yang tidak dapat dimiliki oleh suatu negara manapun.

Jika negara pantai membangun pulau buatan, instalasi dan bangunan lainnya, maka berdasar ketentuan pasal 60 UNCLOS ayat (8) bangunan tersebut tidak mempunyai status pulau, sehingga tidak berhak atau mempunyai laut territorial sendiri, dan kehadirannya

tidak mempengaruhi penetapan batas laut teritorial, zona ekonomi eksklusif atau landas kontinen dan terhadapnya hanya dapat ditentukan zona keselamatan yang tidak melebihi 500 meter di sekeliling bangunan yang diukur dari setiap titik terluarnya.

Dalam hal pantai yang berhadapan atau berdampingan, pasal 74 UNCLOS menentukan, bahwa pe-netapan batas zona ekonomi eksklusif antara negara yang pantainya berhadapan atau berdampingan harus diadakan dengan persetujuan atas dasar hukum internasional, sebagaimana ditetapkan dalam pasal 38 Status Mahkamah Internasional.

Penentuan lebar zona ekonomi eksklusif yang tidak melebihi 200 mil laut pada awalnya merupakan persoalan yang erat kaitannya dengan masalah penetapan lebar laut teritorial yang tidak melebihi atau maksimal 12 mil laut. Hal ini dikarenakan :

- a. pada beberapa negara pantai, yang menganut lebar laut teritorial 200 mil laut, baru dapat menerima penetapan lebar laut teritorial maksimal 12 mil laut dengan adanya rejim zona ekonomi eksklusif yang lebarnya tidak melebihi 200 mil laut;
- b. namun pada sisi lain:
 - (1) bagi negara tidak berpantai dan bagi negara yang secara geografis tidak beruntung baru dapat menerima penetapan ini karena memperoleh kesempatan untuk turut serta memanfaatkan *surplus* dari jumlah tangkapan yang diperbolehkan;
 - (2) mempunyai hak transit ke dan dari laut melalui wilayah negara pantai atau negara transit.
- c. negara-negara maritim dapat menerima keberadaan rejim khusus ini, jika negara pantai tetap menghormati

kebebasan pelayaran dan atau penerbangan melalui zona ini.

Hak-hak, yurisdiksi, dan kewajiban negara pantai dalam zona ekonomi eksklusif sebagaimana ditentukan pada pasal 56 UNCLOS, menjabarkan tentang:

- a. hak berdaulat, untuk tujuan eksplorasi, eksplorasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan alam baik hidup, maupun nonhidup dan kegiatan-kegiatan lainnya dari perairan di atas dan dari dasar laut, serta tanah di bawahnya, yang berdasar ketentuan pasal 73 UNCLOS, negara pantai dalam melaksanakan hak berdaulatnya dan untuk menjamin ditaatinya peraturan perundang-undangan yang ditetapkannya dapat melakukan penegakan sesuai dengan ketentuan konvensi ini;
- b. yurisdiksi, yang berkaitan dengan hak eksklusif negara pantai sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 60 UNCLOS dalam pembuatan, membangun, mengatur operasional dan penggunaan pulau buatan, instalasi, dan bangunan lainnya, serta zona keselamatannya sesuai dengan sifat dan fungsi pulau buatan, instalasi dan bangunan tersebut yang tidak melebihi jarak 500 meter sekeliling bangunan tersebut, diukur dari setiap titik terluar; melakukan penelitian ilmiah kelautan; serta kegiatan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut;
- c. kewajiban menghormati hak pelayaran dan penerbangan internasional; pemasangan kabel dan atau pipa bawah laut; harus menentukan jumlah tangkapan sumber kekayaan hidup yang dapat diperbolehkan dalam zona ekonomi eksklusifnya sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 61 UNCLOS dan selanjutnya melakukan pemakaian sebagaimana ketentuan pasal 62

UNCLOS yang selanjutnya akan dapat memberikan kesempatan negara tidak berpantai untuk turut serta memanfaatkan *surplus* dari jumlah tangkapan ikan yang diperbolehkan, serta kewajiban-kewajiban lainnya sebagaimana ditentukan dalam konvensi ini.

Article 56

Rights, jurisdiction and duties of the coastal State in the exclusive economic zone

1. *In the exclusive economic zone, the coastal State has:*
 - (a) *sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters superjacent to the sea-bed and of the sea-bed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone, such as the production of energy from the water, currents and winds;*
 - (b) *jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:*
 - (i) *the establishment and use of artificial islands, installations and structures;*
 - (ii) *marine scientific research;*
 - (iii) *the protection and preservation of the marine environment;*
 - (c) *other rights and duties provided for in this convention.*
2. *In exercising its rights and performing its duties under this Convention in the*

exclusive economic zone, the coastal State shall have due regard to the rights and duties of other States and shall act in a manner compatible with the provisions of this Convention.

3. *The rights set out in this article with respect to the sea-bed and subsoil shall be exercised in accordance with Part VI.*

Dalam penetapan batasnya untuk zona ini, dikecualikan dari pengertian pulau adalah batu Karang, meskipun memiliki bentuk secara alamiah yang dikelilingi oleh air dan yang ada di atas permukaan air pada air pasang. Namun, jika tidak dapat mendukung kediaman manusia atau kehidupan ekonominya secara tersendiri, UNCLOS menyatakan tidak memiliki zona ekonomi eksklusif, sebagaimana ditentukan dalam ketentuan pasal 121 ayat (3) UNCLOS.

Article 121

Regime of islands

1. *An island is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide.*
2. *Except as provided for in paragraph 3, the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf of an island are determined in accordance with the provisions of this Convention applicable to other land territory.*
3. *Rocks which cannot sustain human habitation or economic life of their own shall have no exclusive economic zone or continental shelf.*