

SKRIPSI
TINJAUAN YURIDIS HUKUM LAUT INTERNASIONAL DALAM KASUS
PENEMUAN *DRONE* BAWAH LAUT
DI PERAIRAN INDONESIA



OLEH :
ARYA DININGRAT PRATAMA PUTRA
040 2018 0157

Diajukan sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana
strata (I) satu dalam bidang Ilmu Hukum

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
MAKASSAR
2023

HALAMAN JUDUL

**TINJAUAN YURIDIS HUKUM LAUT INTERNASIONAL DALAM
KASUSPENEMUAN *DRONE* BAWAH LAUT
DI PERAIRAN INDONESIA**

SKRIPSI

**Skripsi ini diajukan untuk memenuhi salah satu persyaratan guna
memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum pada
Program Studi Ilmu Hukum di Universitas Muslim Indonesia**

**OLEH :
ARYA DININGRAT PRATAMA PUTRA
040 2018 0157**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
2023**

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa Hasil skripsi mahasiswa:

Nama Mahasiswa : Arya Diningrat Pratama Putra

Nomor Stambuk : 040 2018 0157

Program Studi : Ilmu Hukum

Program Khusus : Hukum Internasional

Judul : Tinjauan Yuridis Hukum Laut Internasional
Dalam Kasus penemuan *drone* bawah laut di
perairan Indonesia

Dasar Penetapan : SK NOMOR: 0601/H.05/FH-UMI/XI/2021

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian Skripsi.

Menyetujui,

Pembimbing I



Dr. Satrih Hasyim, S. H., M. H

Pembimbing II



Dr. Muh. Fachri Said, SH.,MH

Mengetahui,
Ketua Bagian Hukum Internasional



Dr. St. Ulfah, SH.,MH

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa:

Nama Mahasiswa : Arya Diningrat Pratama Putra

NIM : 040 2018 0157

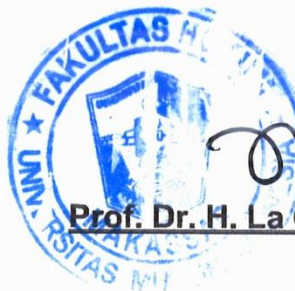
Bagian : Hukum Internasional

Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis Hukum Laut Internasional Dalam Kasus penemuan *drone* bawah laut di perairan indonesia

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Juni 2023

Menyetujui,
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Muslim Indonesia



Prof. Dr. H. La Ode Husen, S.H., M.H

PENGESAHAN SKRIPSI
TINJAUAN YURIDIS HUKUM LAUT INTERNASIONAL DALAM
KASUSPENEMUAN *DRONE* BAWAH LAUT
DI PERAIRAN INDONESIA

Disusun dan diajukan oleh:
Arya Diningrat Pratama Putra
040 2018 0157

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian Skripsi Pada Program
Studi Sarjana Ilmu Hukum Fakultas Hukum
Universitas Muslim Indonesia
Pada Juni 2023
Dan dinyatakan diterima

Makassar, Juni 2023

Panitia Ujian,

Ketua



Dr. Satrih Hasyim, S. H., M. H

Anggota



Dr. Muh. Fachri Said, SH.,MH

a.n Dekan
Wakil Dekan I



Dr. Muhammad Rinaldy Bima, S.H., M.H

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi tersebut dibawah ini :

Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis Hukum Laut Internasional Dalam
Kasus penemuan *drone* bawah laut di perairan
indonesia

Nama Mahasiswa : Arya Diningrat Pratama Putra

No. Stambuk : 040 2018 0157

Program Studi : Ilmu Hukum

Bagian : Hukum Internasional

Dasar Penetapan : 0601/H.05/FH-UMI/XI/2021

Telah dipertahankan dihadapan Majelis Ujian Skripsi dan dinyatakan
LULUS Oleh :

1. Dr. Satrih Hasyim, SH.,MH.
Pembimbing I

(.....)

2. Dr. Muh. Fachri Said, SH.,MH.
Pembimbing II

(.....)

3. Dr. Muhammad Rinaldy Bima, S.H., M.H
Penguji I

(.....)

4. Dr. St. Ulfah, SH.,MH
Penguji II

(.....)



KATA PENGANTAR



Puji dan syukur ke hadirat Allah SWT., karena dengan rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga penyusunan hasil penelitian ini dengan judul “Tinjauan Yuridis Hukum Laut Internasional dalam Kasus Penemuan *Drone* Bawah Laut di Perairan Indonesia” dapat dirampungkan, sesuai dengan waktu, yang, direncanakan., Tak lupa penulis kirimkan salawat dan salam kepada Nabi Muhammad SAW sebagai teladan bagi seluruh umat manusia.

Disadari bahwa hasil penelitian ini kurang sempurna, hal ini disebabkan karena keterbatasan kemampuan yang ada pada penulis. Oleh karena itu, kritik, saran dan koreksi untuk perbaikan dan penyempurnaannya sangat penulis harapkan.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah penulis menyampaikan rasa terima kasih diiringi doa kepada Allah SWT., kepada kedua orang tua Penulis, Ayahanda H. Syarifuddin S.E. M.AP dan Ibunda Hj. kasmianti S.Pd yang telah mendidik, membesarkan dan membimbing serta doa yang tulus. Selanjutnya diucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Basri Modding, S.E., M.SI., selaku Rektor Universitas Muslim Indonesia.
2. Bapak Prof. Dr. H. La Ode Husen, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia.

3. Ibu Dr. St. Ulfa, S.H., M.H., selaku Ketua Bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia
4. Ibu Dr. Satrih Hasyim, S.H., M.H. dan Dr. Fachri Said,, S.H., M.H., selaku Ketua dan Anggota Pembimbing yang memberikan bimbingan dengan penuh keseriusan, kecermatan dan kebijakan dalam memberi petunjuk-petunjuk perihal prinsip penulisan skripsi terhadap penulis.
5. Segenap Civitas Akademika Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia.

Akhir kata penulis harap semoga dengan hadirnya skripsi ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu dan teknologi. Semoga Allah SWT., senantiasa memberkati dan merahmati segala aktivitas keseharian sebagai suatu ibadah disisi-Nya. Aamiin.

Makassar, 8 Mei 2023

Arya Diningrat Pratama Putra

DAFTAR ISI

SAMPUL	x
HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI	iii
PENGESAHAN SKRIPSI	iv
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	ix
ABSTRAK.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian.....	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	10
A. Tinjauan Umum Tentang <i>Drone</i> Bawah Laut.....	10
1. Pengertian <i>Drone</i> Bawah Laut (<i>Underwater Drone</i>)	10
2. Tipe <i>Drone</i>	12
B. Tinjauan Umum Tentang Sejarah Perkembangan Hukum Laut Indonesia	15
C. Tinjauan Umum Tentang Konsep Kedaulatan Negara.....	17
1. Konsep Kedaulatan.....	17
2. Pergeseran Makna Kedaulatan	20
3. Konsep Wilayah Negara.....	24

D. Tinjauan Umum Tentang Penarikan Garis Pangkal Kepulauan Indonesia	26
E. Macam – Macam Hak Lintas Kapal Asing Dalam Perairan Suatu Negara	29
1. Hak Lintas Damai (<i>The Right Of Innocent Passage</i>)	29
2. Hak Lintas Transit (<i>The Right Of Transit Passage</i>)	31
3. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (<i>The Right Of Archipelagic SeaLane Passage</i>)	32
BAB III METODE PENELITIAN	35
A. Tipe Penelitian	35
B. Jenis dan Sumber Data	35
C. Teknik Pengumpulan Data	36
D. Analisis Data	36
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	37
A. Pengaturan Hukum Penemuan <i>Drone</i> Bawah Laut di Perairan Indonesia	37
B. Langkah - Langkah Pemerintah Mengatasi Kasus Penemuan <i>Drone</i> Bawah Laut di Perairan Indonesia	52
BAB V PENUTUP	55
A. Kesimpulan	55
B. Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	59

ABSTRAK

Aryadiningrat Pratama Putra 04020180157 “Tinjauan Yuridis Hukum Laut Internasional dalam Kasus Penemuan *Drone* Bawah Laut di Perairan Indonesia”, Dibawah bimbingan Satrih Hasyim, Sebagai Ketua Komisi Pembimbing dan Muhammad Fachri Said Sebagai Anggota Pembimbing.

Penelitian ini bertujuan untuk mempelajari regulasi penggunaan *drone* bawah laut menurut Konvensi Hukum Laut Internasional dan kebijakan pemerintah Indonesia terkait penemuan *drone* bawah laut di wilayah Selayar, Sulawesi Selatan. Penelitian ini menggunakan pendekatan hukum normatif dengan fokus pada perundang-undangan dan kasus. Bahan hukum primer, sekunder, dan tersier digunakan untuk memperoleh kesimpulan yang relevan dengan permasalahan yang diteliti.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hukum internasional belum memiliki regulasi yang spesifik mengenai penggunaan *drone* bawah laut yang melewati batas negara. Hal ini dapat dianggap sebagai pelanggaran kedaulatan negara jika *drone* tersebut menembus kawasan laut teritorial suatu negara, terutama jika *drone* tersebut digunakan untuk kepentingan militer yang dapat melanggar hak lintas damai yang diatur dalam UNCLOS 1982. Penemuan *drone* bawah laut asing di wilayah Selayar menunjukkan bahwa keamanan laut di Indonesia masih perlu diperkuat, dan strategi yang dapat dijalankan oleh TNI AL adalah dengan membangun kekuatan bawah permukaan laut untuk mengatasi ancaman maritim yang datang dari bawah permukaan laut.

Kasus penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia dan melakukan tinjauan yuridis dari perspektif hukum laut internasional. *Drone* bawah laut dianggap sebagai objek yang dapat diatur oleh hukum laut internasional dan negara pantai memiliki hak yurisdiksi atas perairan teritorialnya, zona ekonomi eksklusif, dan platform benua di sekitar wilayahnya. Namun, untuk objek yang ditemukan di laut lepas, negara harus membuktikan bahwa objek tersebut memiliki kaitan dengan kepentingan nasional atau lingkungan yang diatur oleh hukum laut internasional. Dalam kasus penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia, Indonesia dapat mengklaim hak yurisdiksi atas objek tersebut jika dapat membuktikan bahwa objek tersebut memiliki kaitan dengan kepentingan nasional atau lingkungan yang diatur oleh hukum laut internasional.

Rekomendasi Penelitian, Pemerintah Indonesia perlu mengembangkan regulasi dan kebijakan yang jelas terkait penggunaan dan pengelolaan *drone* bawah laut. Negara Indonesia sebagai negara pantai harus dapat mendorong Langkah-langkah diplomatik dan hukum agar dapat menyelesaikan permasalahan *drone* bawah laut agar penanganan kasus ini dapat segera terwadahi dalam suatu kerangka hukum yang secara khusus mengatur aktifitas UUV secara internasional.

Kata Kunci: *Drone*, Konvensi Hukum Laut, UNCLOS

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pandangan manusia terhadap Hukum Laut bervariasi tergantung pada latar belakang, kepentingan, dan pandangan pribadi masing-masing. Sebagian besar orang mungkin tidak terlalu memikirkan atau menyadari betapa pentingnya hukum laut dalam kehidupan sehari-hari, terutama bagi mereka yang tidak tinggal di daerah pesisir atau tidak terlibat dalam aktivitas laut.

Namun, bagi mereka yang terlibat dalam aktivitas maritim, seperti pelaut, nelayan, perusahaan pelayaran, dan sebagainya, Hukum Laut sangat penting untuk menjaga keamanan dan keberlangsungan hidup mereka. Para ahli lingkungan juga melihat Hukum Laut sebagai alat penting dalam melindungi keanekaragaman hayati laut dan mempromosikan pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan.

Secara keseluruhan, Hukum Laut dianggap sebagai cabang penting dari hukum internasional yang berperan dalam mengatur aktivitas di laut dan melindungi kepentingan negara-negara dan individu-individu yang terlibat dalam aktivitas laut. Pandangan manusia terhadap Hukum Laut akan terus berkembang seiring dengan perkembangan teknologi, lingkungan, dan kebutuhan masyarakat terhadap sumber daya laut yang berkelanjutan.

Drone dalam terima ini merujuk pada rumpun hukum udara internasional yang banyak diadopsi untuk kepentingan sipil dan militer. Secara umum, pesawat *drone* militer dibagi lagi menjadi dua kategori, internasional yang banyak diadopsi untuk kepentingan sipil dan militer. Secara umum, pesawat *drone* militer dibagi lagi menjadi dua kategori, mereka yang digunakan untuk tujuan pengintaian dan pengawasan serta untuk tujuan intelejen (dalam istilah militer dikenal dengan sebutan *Intelligence, Surveillance, Target Acquisition and Reconnaissance* atau (ISTAR)).¹

Drone sendiri merupakan suatu terobosan di dalam dunia militer yang pada dasarnya mengurangi resiko penggunaan tenaga manusia mengingat *drone* merupakan suatu teknologi tempur yang dikendalikan jarak jauh ataupun dapat dioperasikan dengan terprogram pada *drone* tersebut.

Drone dapat dioperasikan untuk tujuan komersial atau bisa jadi digunakan sebagai mata-mata. Sebelum menentukan langkah hukum yang harus diambil, terlebih dahulu harus ditelusuri siapa pemilik, siapa yang mengoperasikan dan apa tujuannya.²

¹ https://puskkpa.lapan.go.id/files_arsip/Runggu_Potensi_Permasalahan_2016.pdf diakses pada tanggal 8 April 2023 Pukul 09.22 WITA

² Hikmahanto Juwana, Penemuan „*Drone*” Bawah Laut di Perairan Indonesia dari Perspektif Hukum Laut Internasional. <https://jurnal.hukumonline.com/klinik/detail/lt5ff4187080f6d/penemuan-i-drone-ibawah-laut-di-perairan-indonesia-dariperspektif-hukum-laut-internasional> diakses pada tanggal 8 April 2023 Pukul 19.22 WITA

Namun yang patut dipahami adalah upaya perlindungan terhadap kedaulatan Negara tidak dapat dilepaskan dari eksistensi hukum yang mengatur kehidupan manusia, badan hukum maupun Negara. Hubungan antar negara tidak dapat dilepaskan dari adanya suatu kepentingan yang antara satu dan lainnya akan saling bersinggungan di mana pada era global saat ini keberadaan batas fisik seolah tidak ada (*borderless*).

Dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi (iptek), maka fungsi laut telah bertambah lagi dengan ditemukannya bahan-bahan tambang dan galian yang berharga di dasar laut dan usaha-usaha mengambil sumber daya alam.³

Oleh sebabnya, antar negara terjadi kompetisi untuk melindungi wilayah lautannya masing-masing, guna dapat memakmurkan negaranya dari hasil sumber daya laut yang sangat menjanjikan dan untuk melindungi kedaulatan negaranya.

Pada Hukum Internasional yang berlaku dalam bidang kelautan pada saat sekarang ini adalah *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (yang disingkat menjadi *UNCLOS* 1982 atau *UNCLOS* ke-III), yang mana merupakan Perjanjian Internasional yang dirundingkan di Montego Bay, Jamaika pada tanggal 10 Desember 1982. Konvensi ini merupakan perjanjian 119 negara anggota Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) yang melahirkan ketentuan seperti

³ Hasyim Djalal, 1979, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman Penerbit Binacipta, hlm. 1.

konsep Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), asas Negara Kepulauan (*Archipelago State*), menetapkan batas-batas baru bagi Laut Teritorial, Landasan Kontinen Pelayaran, serta perikanan sebagai sumber makanan.⁴

Saat ini, ada beberapa negara yang menggunakan Underwater *Drone*, salah satunya, yakni Amerika Serikat (AS). Dimana diketahui *People's Republic China* (PRC), menangkap sebuah *Drone* yang berwujud kapal selam mini di Laut China Selatan yang sampai pada saat ini masih dalam konflik antar beberapa negara disekitarnya. Peristiwa tersebut terjadi di Laut Cina Selatan sekitar 80 km barat laut dari Subic Bay, Filipina. *People's Republic China* (PRC), menangkap sebuah *Drone* yang berwujud kapal selam mini di Laut China Selatan yang sampai pada saat ini masih dalam konflik antar beberapa negara disekitarnya. Peristiwa tersebut terjadi di Laut Cina Selatan sekitar 80 km barat laut dari Subic Bay, Filipina.

Underwater Drone tersebut diketahui milik Amerika Serikat dari tulisan berbahasa Inggris pada badannya.⁵ Dimana China mengklaim secara sepihak Laut China Selatan, dengan dasar *nine dash line* dan China menganggap UNCLOS 1982 bertentangan dengan hukum

⁴ I Wayan Parthiana, 2014, Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia, Yrama Widya, Bandung, hlm. 317.

⁵ S.M.Barner, Perebutan Wilayah di Laut China Selatan, https://id.wikipedia.org/wiki/Perebutan_wilayah_di_Laut_China_Selatan

dalam negerinya, dan bahkan China menganggap peraturan tersebut sebagai alat hegemoni barat yang dirancang untuk memperlemah pengaruh China sebagai kekuatan dunia yang semakin luas.⁶ Dimana Amerika Serikat, yang melindungi kepentingannya dan kepentingan sekutu-sekutunya di Laut China Selatan, mempertahankan kehadiran militernya di kawasan tersebut. Pejabat Angkatan Laut AS berencana meningkatkan jumlah armada Pasifik yang bertugas di luar negeri hingga sekitar 30 persen pada tahun 2021.⁷

Karena Indonesia yang mempunyai wilayah laut yang cukup luas, membutuhkan pengawasan yang ekstra dari pemerintah. Agar tidak adanya pelanggaran kedaulatan yang dilakukan oleh negara lain.

Surat Al-Furqan Ayat 53

بَرَزَخَا بَيْنَهُمَا وَجَعَلَ أَجَاظَ مِلْحٍ وَهَذَا فُرَاتٌ عَذْبٌ هَذَا الْبَحْرَيْنِ مَرَجَ الَّذِي وَهُوَ
مَحْجُورًا وَحَجْرًا

Artinya: Dan Dialah yang membiarkan dua laut yang mengalir (berdampingan); yang ini tawar lagi segar dan yang lain asin lagi pahit; dan Dia jadikan antara keduanya dinding dan batas yang menghalangi.

Dikarenakan potensi perikanan Indonesia yang sangat besar dan posisi Indonesia yang sangat strategis, yang diapit oleh dua perairan internasional. Dimana dapat memudahkan masuknya kapal-kapal

⁶ Pete Cobus, Laut yang Disengketakan: Konflik dan Diplomasi di Laut, <https://projects.voanews.com/south-china-sea/indonesian/>

⁷ Ronald O'Rourke, Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) Disputes Involving China: Issues for Congress, <https://www.fas.org/sgp/crs/row/R42784.pdf>

asing ke Indonesia. Oleh karenanya, dibutuhkan pengawasan yang terus menerus terhadap wilayah perairan Indonesia, agar tidak banyaknya pelanggaran yang terjadi.

Pengawasan dilakukan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan yang juga bekerjasama dengan Kementerian Pertahanan dan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL), untuk menjaga kedaulatan Indonesia di laut.

Dewasa ini masih banyak terjadi pelanggaran kedaulatan yang dilakukan oleh negara tetangga, karena masih minimnya pengawasan yang dilakukan oleh pihak terkait. Hal ini dikarenakan adanya keterbatasan teknologi untuk mendeteksi kapal-kapal asing, keterbatasan armada di laut dan lainnya. Kemudian, dengan adanya *Drone* di udara (UAV) ataupun *Underwater Drone* (UUV), dapat memudahkan pengawasan pada perairan Indonesia yang sangat luas. Dimana saat ini Indonesia dan beberapa negara Asia Tenggara lainnya telah mengakuisisi *Drone* dari China.⁸

Dalam hal kepemilikan *drone* yang masuk ke wilayah laut teritorial Indonesia sudah diketahui siapa pemiliknya, dan ternyata berasal dari Negara asing, maka Negara tersebut telah melanggar kedaulatan Indonesia yang dilindungi oleh konvensi hukum laut Internasional, yaitu ("UNCLOS") yang telah diratifikasi oleh Undang-

⁸ Prashanth Parameswaran, New Indonesia *Drones* Spotlight. <https://thediplomat.com/2018-02/new-indonesia-drones-spot-light-us-asean-maritime-security-initiative/>

Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS
(Konvensi Perserikatan Bangsa- Bangsa tentang Hukum Laut).

Hak negara lain di laut teritorial hanyalah hak lintas damai, dan tidak boleh digunakan untuk riset apalagi untuk memata-matai sebagaimana disebutkan *Article 17 Right of innocent passage UNCLOS: Subject to this Convention, ships of all States, whether coastal orland-locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea.*

Atas pelanggaran kedaulatan tersebut, pemerintah Indonesia melalui Kementerian Luar Negeri harus mengambil langkah tegas dengan melakukan protes diplomatik terhadap Negara yang bersangkutan, dan jika perlu mengambil langkah membekukan hubungan kerjasama untuk sementara waktu.

Hal ini dimungkinkan berdasarkan Vienna Convention on Diplomatic Relations yang telah diratifikasi oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1982 tentang Pengesahan Konvensi Wina Mengenai Hubungan Diplomatik Beserta Protokol Opsionalnya Mengenai Hal Memperoleh Kewarganegaraan (*Vienna Convention on Diplomatic Relations and Optional Protocol To The Vienna Convention on Diplomatic RelationsConcerning Acquisition of Nationality*, 1961) dan Pengesahan Konvensi Wina Mengenai Hubungan Konsuler Beserta Opsionalnya Mengenai Hal Memperoleh Kewarganeraan (*Vienna Convention on Consular Relations and Optional Protocol To The*

Vienna Convention on Consular Relations Concerning Acquisition of Nationality, 1963. Memang tidak perlu sampai memutus hubungan diplomatik, akan tetapi harus ada tindakan tegas dari pemerintah Indonesia. Karena perkembangan teknologi yang pesat, dan menimbulkan pengaruh terhadap perkembangan sosial masyarakat, sehingga adanya sebuah aturan hukum yang mengaturnya. Agar tercipta suatu ketertiban pada masyarakat. Kemudian, butuh suatu payung hukum nasional yang mengatur mengenai *Underwater Drone* di Indonesia.

Dari beberapa uraian tersebut menjadi dasar pijakan pada berbagai kendala yang menimbulkan berbagai permasalahan dalam bidang kelautan. Termasuk adanya penemuan *drone* engan judul: **“Tinjauan Yuridis Hukum Laut Internasional dalam Kasus Penemuan *Drone* Bawah Laut di Perairan Indonesia”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, permasalahan yang akan dikaji penulis dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengaturan hukum terkait adanya penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia?
2. Bagaimanakah langkah – langkah yang perlu diambil pemerintah guna mengatasi kasus penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah diatas maka yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaturan hukum terkait adanya penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis langkah – langkah yang perlu diambil pemerintah guna mengatasi kasus penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang ingin dicapai oleh penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat mengembangkan pengetahuan ilmiah di bidang hukum pada umumnya dan khususnya mengenai pengaturan hukum laut Internasional dalam kasus penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia.

2. Manfaat Praktis

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai salah satu sumber pustaka dan bahan masukan bagi pembaca yang ingin mengetahui pengaturan penggunaan *drone* bawah laut menurut hukum Internasional serta kebijakan pemerintah Indonesia terkait penemuan *drone* bawah laut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang *Drone* Bawah Laut

1. Pengertian *Drone* Bawah Laut

Robot bawah air atau sering disebut dengan ROV (*Remotely Operated Vehicle*) merupakan salah satu jenis robot bawah air yang tergolong ke dalam tipe robot *mobile* dengan pengaplikasian ditujukan untuk melakukan kegiatan bawah air. Dalam pengoperasiannya ROV dapat dikendalikan oleh operator karena didukung oleh perangkat kendali (*remote control*).

ROV yang kosong merupakan kapal selam mini dengan pengikat kabel inti yang membawa daya listrik, data sensor, dan perintah kontrol. Pilot atau operator bekerja dari tempat yang jauh tetapi mempertahankan kendali *vehicle* (ROV itu sendiri). ROV digunakan terutama dalam operasi minyak dan gas lepas pantai untuk berbagai pemeriksaan dan tugas manipulasi, serta telah banyak menggantikan para penyelam di berbagai pekerjaan industri. ROV juga banyak digunakan untuk peletakkan kabel bawah laut, dan pengembangan lepas pantai serta bergerak ke perairan yang lebih dalam, ROV akan semakin dibutuhkan. Sistem ROV terdiri atas *vehicle* (atau sering disebut ROV itu sendiri), yang terhubung oleh permukaan air (bisa di kapal, rig atau barge).

⁹ Neza Zakaria dan Sasmini, *Legalitas Penggunaan Drone Yang Melintasi Batas Negara Berdasarkan Hukum Internasional*, Jurnal Belli Ac Pacis Volume 1 Nomor 1 (2015), hlm 32.

Dilihat juga dari sistem kendali, sistem peluncuran dan sistem suplai tenaga listrik maupun hidrolik. Melalui kabel umbilical, tenaga listrik dan hidrolik, juga perintah- perintah, atau sinyal-sinyal kontrol, disampaikan dari ruang kontrol ke ROV, secara dua arah. ROV dilengkapi dengan peralatan atau sensor tertentu seperti kamera video, transponder, kompas, odometer, bathy (data kedalaman) dan lain-lain tergantung dari keperluan dan tujuan surveinya.

Kebanyakan ROV dilengkapi dengan kamera video dan lampu. Kemampuannya bisa ditingkatkan dengan menambahkan sonar, magnetometer, kamera foto, manipulator atau lengan robotik, pengambil sampel air, dan alat pengukur kejernihan air, penetrasi cahaya, serta temperatur. Kabel-kabel ROV dilapisidengan tabung penuh minyak agar terhindar dari korosi air laut. Alat pendorong dipasang di tiga lokasi agar menghasilkan kontrol penuh terhadap alat itu. Adapun kamera, lampu, dan lengan manipulator berada di bagian depan atau belakang. Posisi ROV dan data navigasi lainnya, dalam sistem koordinat tertentu akan didapat dan melalui perangkat lunak navigasi tertentu, akan dikirimkan secara real time ke ruang kontrol ROV.

Sistem ROV disamping menggunakan teknologi mutakhir, juga didukung oleh sumber daya manusia yang profesional di bidangnya.

Dukungan peralatan suku cadang dan training bagi para operatornya selalu dilakukan secara periodik. menggunakan gelombang suara (*Acoustic Underwater Positioning*). Salah satu metode ini adalah *Ultra Short BaseLine* (USBL), yang akan mengukur jarak, kedalaman, dan azimuth ROV terhadap transduser USBL yang dipasang di kapal.¹⁰

Dengan demikian *drone* merupakan sebuah pesawat yang dioperasikan oleh awak yang berada di tanah yang dilengkapi dengan berbagai teknologi baik sensor, kamera hingga rudal yang sangat menguntungkan pengguna untuk menyelesaikan sebuah misi. Dalam prakteknya pun terdapat berbagai jenis *drone* yang disesuaikan dengan tujuan penggunaannya, mulai dari keperluan strategis hingga keperluan terlibat langsung dalam operasi militer. Pesatnya perkembangan *drone* memicu pertanyaan terhadap isu hukum. Sebab *drone* telah menerapkan sebuah teknologi baru yaitu sistem pesawat tanpa awak atau bahkan digerakkan oleh seperangkat komputer yang telah diprogram. Kemudian timbul pertanyaan apakah *drone* dapat digunakan dan memenuhi standar-standar hukum Internasional.

2. Tipe Drone

Terdapat beberapa *drone* yang dipaparkan oleh David Blomantara lain :

¹⁰ Erlies Septiana Nurbani, *Perkembangan Teknologi Senjata Dan Prinsip Proporsionalitas*, Jurnal IUS, Vol V, Nomor 1, April 2017

a. Golden Hawk UAVs

Golden Hawk UAVs merupakan *drone* yang memiliki bentuk cukup besar dibandingkan dengan *drone* lainnya. Biasanya diterbangkan pada ketinggian tinggi digunakan untuk pengawasan dan keamanan.¹¹ Digunakan untuk keperluan strategis yaitu pengumpulan intelijen untuk mendukung pasukan yang sedang dalam operasi militer. Dan memiliki kemampuan pengawasan yang lebih baik dan memungkinkan penargetan senjata yang lebih tepat.

b. Predator and Variants

Drone jenis *predator*, *warrior alpha*, *sky warrior* dan *reaper* kurang lebih memiliki bentuk tubuh yang hampir serupa dengan panjang kurang lebih 27-35 inchi dan bentang sayap 50-65 inchi. *Drone* jenis ini sering digunakan untuk terlibat langsung dalam operasional militer. Seperti *predator drone* yang digunakan oleh Amerika untuk menyerang Iraq dan Afghanistan. *Drone* tipe *predator* ini dapat membawa empat buah rudal *Hellfire* yang sangat mematikan.

¹¹ Arman Surya Nicolas Marbun, Agus Pramono, Kabul Supriyadhie, *Analisis Yuridis Penggunaan Pesawat Tanpa Awak Sebagai Alat Utama Persenjataan Ditinjau Dari Hukum Internasional* (Studi Kasus Penggunaan *Drone* Oleh Amerika Serikat di Pakistan), *Diponegoro Law Journal* Volume, 5, Nomor 4, Tahun 2016, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro. hlm. 34.

c. Short Range System

Drone pada jenis ini pada dasarnya memiliki tugas operasional yang mirip pada jenis *predator*, namun memiliki spesifikasi yang *lebih* rendah jika dibandingkan dengan *predator*. *Drone* jenis ini dipersenjatai dengan amunisi *Viper* dipandu oleh laser yang mengakibatkan kerusakan sedang, sehingga dapat digunakan dalam situasi yang cukup ketat dimana rudal *Hellfire* atau serangan udara lainnya dapat menimbulkan kerusakan yang tidak diinginkan.

d. Small UAVs

Drone jenis ini memiliki bentuk tubuh kecil dan pada umumnya bisa diterbangkan cukup dengan manusia atau *hand launched*.

e. Micro UAVs

Micro UAVs atau terkadang juga disebut sebagai *mini UAVs* merupakan jenis *drone* yang berbentuk sangat kecil bahkan hanya berbobot setengah kilogram. Namun *drone* jenis ini masih memiliki banyak kekurangan seperti kualitas gambar yang dihasilkan masih buruk dan tidak tersedianya infra merah sehingga *drone* jenis ini masih didalam perkembangan.

B. Tinjauan Umum Tentang Sejarah Perkembangan Hukum Laut Indonesia

Indonesia adalah salah satu negara kepulauan terluas di dunia, sebagai negara dengan kepulauan dan garis pantai terpanjang di dunia, ini menjadi salah satu keuntungan bagi negara Indonesia, sektor maritim dan laut Indonesia sangat strategis baik dari faktor pariwisata, perdagangan, dan juga menjadi jalur lintas nasional maupun internasional. Konsep negara kepulauan Indonesia ini sendiri didapatkan pada tahun 1957 melalui Deklarasi Juanda.¹² Pada saat itu, Djuanda Kartawidjaja, adalah deklarasi yang menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah NKRI. Di masa lampau, perairan Indonesia diatur oleh *Teritoriaal Zee En Marietieme Kringen Ordonnantie* Tahun 1939, tercantum dalam *staatsblad* 1939 No. 442 dan yang mulai berlaku tanggal 25 September 1939. Mengenai laut wilayah, pasal 1 Ordonansi tersebut antara lain menyatakan bahwa:

“Lebar laut Indonesia adalah 3 mil laut, diukur dari garis air redah dari pulau-pulau termasuk dalam daerah Indonesia”.

¹² Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Penerbit P.T Alumni, Jakarta, 2005. hlm. 378.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2014 tentang Perindustrian Kelautan dan Perikanan mengatur berbagai aspek terkait dengan pengembangan industri kelautan dan perikanan di Indonesia.

Beberapa poin penting yang diatur dalam undang-undang ini adalah sebagai berikut: Pengelolaan Sumber Daya Laut: Undang-undang ini memberikan landasan hukum untuk pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan. Hal ini termasuk pengaturan mengenai penangkapan ikan, budidaya perikanan, dan perlindungan ekosistem laut. Pemanfaatan Lahan Basah: Undang-undang ini juga mengatur tentang pemanfaatan lahan basah yang terkait dengan industri kelautan dan perikanan, seperti tambak, pemeliharaan ikan, dan pengembangan pesisir. Tujuan utamanya adalah untuk memastikan pemanfaatan yang berkelanjutan dan menjaga keseimbangan ekosistem. Pengembangan Ekonomi Maritim: Undang-undang ini mendorong pengembangan sektor ekonomi maritim di Indonesia. Hal ini mencakup berbagai bidang seperti industri galangan kapal, industri pengolahan hasil perikanan, pariwisata bahari, dan jasa maritim. Tujuan utamanya adalah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja di sektor kelautan dan perikanan.

Selain itu, undang-undang ini juga mengatur tentang pengawasan, sanksi, dan peran pemerintah dalam mengatur dan mengendalikan industri kelautan dan perikanan. Hal ini bertujuan untuk mendorong kepatuhan terhadap peraturan dan menjaga keberlanjutan

sumber daya laut. Perlu diperhatikan bahwa undang-undang ini mungkin telah mengalami perubahan atau revisi setelah knowledge cutoff saya pada September 2021. Untuk memperoleh informasi terkini, disarankan untuk merujuk pada sumber resmi seperti Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia atau mengonsultasikan dengan ahli hukum yang berkompeten dalam masalah ini.

C. Tinjauan Umum Tentang Konsep Kedaulatan Negara

1. Konsep Kedaulatan

Kedaulatan adalah hak eksklusif untuk menguasai suatu wilayah pemerintahan, masyarakat, atau diri sendiri. Konsep kedaulatan berkaitan dengan pemerintahan yang memiliki kendali penuh urusan dalam negerinya dalam suatu wilayah atau batas teritorial geografisnya, dan dalam konteks tertentu, terkait dengan berbagai organisasi atau lembaga yang memiliki yurisdiksi hukum sendiri. Menurut sejarah, asal kata kedaulatan yang dalam bahasa Inggris dikenal dengan istilah *sovereignty* berasal dari kata Latin *superanus* berarti yang teratas. Negara dikatakan berdaulat atau *sovereign* karena kedaulatan merupakan suatu sifat atau ciri hakiki negara. Bila dikatakan bahwa negara itu berdaulat, dimaksudkan bahwa negara itu mempunyai kekuasaan tertinggi.¹³

¹³ Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Internasional Humaniter dalam Pelaksanaan dan Penerapannya di Indonesia*, Bina Cipta, Bandung, 1980. hlm. 13.

Sesuai konsep hukum internasional, kedaulatan memiliki 3 aspek utama yaitu;

1. Aspek ekstern kedaulatan adalah hak bagi setiap negara untuk secara bebas menentukan hubungannya dengan berbagai negara atau kelompok-kelompok lain tanpa kekangan, tekanan atau pengawasan.¹⁴
2. Aspek intern kedaulatan ialah hak atau wewenang eksklusif suatu negara untuk menentukan bentuk lembaga- lembaganya, cara kerja lembaga-lembaga tersebut dan hak untuk membuat undang-undang yang diinginkannya serta tindakan-tindakan untuk mematuhi.
3. Aspek territorial kedaulatan berarti kekuasaan penuh dan eksklusif yang dimiliki oleh negara atas individu- individuan benda-benda yang terdapat di wilayah tersebut.

Dengan demikian kedaulatan memiliki pengertian positif dan negatif yaitu :

1. Pengertian Negatif

- a) Kedaulatan dapat berarti bahwa negara tidak tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum internasional yang mempunyai status yang lebih tinggi.¹⁵

¹⁴ Nkabo Mugerwa, *Boer Mauna*, 2011. hlm. 24

¹⁵ *Ibid*, hlm. 25

- b) Kedaulatan berarti bahwa negara tidak tunduk pada kekuasaan apapun dan dari manapun datangnya tanpa persetujuan negara yang bersangkutan.

2. Pengertian Positif

- a) Kedaulatan memberikan kepada titulernya yaitu negara pimpinan tertinggi atas warga negaranya. Ini yang dinamakan wewenang penuh dari suatu negara.
- b) Kedaulatan memberikan wewenang kepada negara untuk mengeksploitasi sumber-sumber alam wilayah nasional bagi kesejahteraan umum masyarakat banyak. Ini yang disebut kedaulatan permanen atas sumber-sumber kekayaan alam.

Kedaulatan negara dengan yurisdiksi negara tentu memiliki hubungan yang sangat erat. Berdasarkan kedaulatannya itu, maka dapat diturunkan hak, kekuasaan ataupun kewenangan negara untuk mengatur masalah intern maupun eksternnya. Dengan kata lain, dari kedaulatannya itulah diturunkan atau lahir yurisdiksi negara.¹⁶ Yurisdiksi sendiri adalah kekuasaan negara di bawah hukum internasional untuk mengatur dan memberi putusan pada orang, properti dan keadaan serta mencerminkan prinsip – prinsip

¹⁶ I Wayan Parthiana, *Pengantar Hukum Internasional*, Mandar Maju, Bandung, 1990. hlm. 295.

kedaulatan negara, prinsip kesetaraan dan non intervensi dalam urusan domestik.¹⁷

Kedaulatan merupakan kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh sebuah negara untuk mengatur mengenai pemerintahan, penduduknya maupun wilayah dari negara itu sendiri. Kedaulatan di sini berlaku absolut pada wilayah negara tersebut dan berakhir setelah dimulainya kedaulatan negara lain, atau berada di luar wilayah teritorial negara tersebut. Dari hal tersebut dapat terlihat antara kedaulatan dengan wilayah negara memiliki hubungan yang sangat erat. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, kedaulatan suatu negara hanya memiliki kekuatan di dalam wilayahnya saja. Hal tersebut juga menandakan negara lain tidak dapat memaksakan kedaulatannya di wilayah yang bukan merupakan wilayah teritorialnya, terlebih wilayah tersebut milik negara lain yang memiliki kedaulatan tersendiri.

2. Pergeseran Makna Kedaulatan

Sebagaimana yang telah dijabarkan, kedaulatan negara berarti sebuah kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh sebuah negara dan hal tersebut bersifat absolut, tidak bisa diganggu keberadaannya. Namun seiring dengan berkembangnya zaman, muncul pergeseran pemahaman dari pemahaman yang konservatif

¹⁷ Malcolm N. Shaw, *International Law 6th Edition*, Cambridge University Press, Cambridge, 2013. hlm. 637

atau biasa disebut dengan absolut tidak dapat diganggu oleh negara lain menuju pemahaman yang lebih realistis yaitu kedaulatan yang lebih terbuka untuk campur tangan negara lain terutama dalam keadaan-keadaan tertentu. Sigit Riyanto mengatakan pada dua dekade terakhir abad keduapuluh dan memasuki abad ke duapuluh satu pemahaman tentang kedaulatan sebagai konsep yang absolut harus dipertimbangkan kembali.

Kegagalan otoritas nasional dalam mengelola dinamika politik dan memberikan perlindungan terhadap hak asasi manusia warganya sebagaimana yang terjadi di wilayah-wilayah Myanmar, Angola, Afghanistan, Somalia dan bekas Yugoslavia, merupakan fakta yang tak terbantahkan bahwa negara tidak dapat menutup diri dari bantuan kemanusiaan dari masyarakat internasional dengandalih atau atas nama kedaulatan. Kedaulatan negara tidak dapat dijadikan perisai untuk mencegah bantuan eksternal kepada warga di negara tersebut yang memerlukan bantuan dan perlindungan internasional.

Sehingga, menurut Sigit Riyanto kedaulatan pada saat ini telah berkembang menjadi suatu konsep yang terbuka yang berarti campur tangan daripihak luar sudah dimungkinkan dalam konsep kedaulatan saatini, bukan lagi suatu konsep yang sempit

atau tertutup.¹⁸ Pergeseran pemahaman kedaulatan semakin terlihat jelas setelah peristiwa 9/11. Presiden Bush dalam pidatonya menyerukan akan mengejar negara yang memberikan bantuan atau perlindungan bagi pelaku teroris. Pidato ini yang menandai serangan Amerika pada Taliban pada bulan desember 2001.

Ditambah pendapat Richard Haas, direktur perencanaan kebijakan di departemen luar negeri AS yang mengatakan jika terdapat negara yang mendukung terorisme maka hal tersebut mengurangi beberapa kedaulatannya. Negara lain, termasuk Amerika mendapatkan hak untuk campur tangan jika hal tersebut terjadi karena dapat menimbulkan hak preventif atau hak pertahanan diri (*self defense*). Penggunaan hak pertahanan diri (*self defense*) biasanya digunakan pada negara-negara lemah yang masih belum efektif dalam melakukan pengawasan terhadap teritorialnya dan seringkali memberikan tempat perlindungan terhadap teroris dan kelompok-kelompok lainnya. Namun ketidakmampuan pemerintah untuk melakukan pengawasan bukan alasan satu-satunya, terkadang terdapat juga keengganan pemerintah untuk melakukan pencegahan terhadap aktivitas terorisme di wilayahnya.

¹⁸ Sigit Riyanto, *Kedaulatan Negara Dalam Kerangka Hukum Internasional Kontemporer*, Yustisia Vol.1 No. 3 September - Desember 2012, hlm. 11

Namun, ada yang perlu diperhatikan dalam penerapan alasan *self defense* seperti yang dicantumkan dalam butir 9 *Basic Principles on the Use of Force and Firearms by Law Enforcement Officials* yang diadopsi oleh *Eight United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders, Havana, Cuba, 27 August to 7 September 1990* yang intinya menyatakan seorang penegak hukum tidak dapat melakukan penyerangan terhadap orang lain kecuali dalam hal membela diri atau orang lain terhadap suatu ancaman, atau mencegah dilakukannya sebuah kejahatan yang melibatkan ancaman yang serius. Dalam hal apapun, penggunaan senjata mematikan hanya dapat digunakan jika memang dalam keadaan yang mendesak dan bertujuan untuk perlindungan.¹⁹ Dalam hal ini, dijelaskan bahwa penggunaan *self defense* harus dalam keadaan dimana seseorang atau suatu negara hanya dapat melakukan tindakan perlindungan dengan cara mematikan jika terdapat ancaman nyata yang akan membahayakan pihak yang akan menerapkan tindakan *self defense* tersebut.

Fakta timbulnya pergeseran pemahaman kedaulatan semakin terlihat jika kita melihat pada kasus intervensi pasukan *North Atlantic Treaty Organization* (NATO) pada konflik yang terjadi

¹⁹ <http://www.ohchr.org/EN/ProfessionalInterest/Pages/UseOfForceAndFirearms.aspx>

di Libya tahun 2011.²⁰ Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam intervensi NATO pada konflik di Libya ini terdiri atas tiga dasar. Pertama, bencana kemanusiaan yang diakui secara Internasional yang berlangsung dimana mantan Presiden Libya Muammar Gaddafi melakukan serangan yang brutal terhadap demonstran Libya. Kedua, Liga Arab mengeluarkan seruan untuk meminta masyarakat internasional untuk campur tangan guna melindungi rakyat Libya. Ketiga, terdapat Resolusi Dewan Keamanan PBB 1973 yang memberikan otoritas kepada negara anggota untuk bertindak secara pribadi atau melalui organisasi regional untuk melakukan semua langkah yang diperlukan untuk melindungi warga sipil yang terancam.

3. Konsep Wilayah Negara

Konsep dasar dari ruang berlakunya kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi negara dibatasi oleh wilayah negara itu, sehingga negara memiliki kekuasaan tertinggi di dalam batas wilayahnya. Menurut Pakar Perbatasan Guo, Perbatasan adalah garis khayalan yang memisahkan dua atau lebih wilayah politik atau yuridiksi seperti negara, negara bagian atau wilayah subnasional. Dibeberapa wilayah Indonesia. Perbatasan ditandai dengan tapal batas berupa tugu atau batu yang berukuran besar atau kecil. Oleh karena itu wilayah perbatasan sebenarnya tidak hanya terbatas

²⁰ http://www.bbc.co.uk/indonesia/dunia/2011/10/111020_nato_gaddafi.shtml

pada dua atau lebih negara yang berbeda, namun dapat pula ditemui dalam suatu negara, seperti kota atau desa yang berada di bawah dua yurisdiksi yang berbeda, intinya, wilayah perbatasan merupakan area (baik kota atau wilayah) yang membatasi antara dua kepentingan yurisdiksi yang berbeda.²¹

Dengan demikian, wilayah negara menjadi konsep yang paling mendasar dalam hukum internasional untuk menunjukkan adanya kekuasaan tertinggi dan eksklusif negara dalam batas-batas wilayahnya.²² Wilayah negara dibagi menjadi 3 bagian yaitu darat, laut dan udara. Diantaranya sebagai berikut :

a. Wilayah daratan

Daratan suatu negara terdiri dari darat (bagian wilayah yang kering) serta perairan daratan yang terdiri dari sungai dan danau. Daratan suatu negara dapat merupakan daratan awal suatu negara atau wilayah tambahan negara tersebut. Luas daratan awal dapat terjadi atau ditentukan oleh tindakan atau pernyataan sepihak suatu negara ketika memproklamkan kemerdekaannya, oleh perjanjian internasional, suatu kebiasaan internasional ataupun akan ditentukan oleh perkembangan setelah negara itu terbentuk. Mengenai batas wilayah daratan suatu negara

²¹J.G. Strake. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta. Penerbit PT. Sinar Grafika. 2007 hlm 58.

²² Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Internasional Humaniter dalam Pelaksanaan dan Penerapannya di Indonesia*, Bina Cipta, Bandung, 1980. hlm. 161-162

ditentukan dengan perjanjian antar negara yang wilayahnya berbatasan.²³

b. Wilayah Lautan

Konvensi Hukum Laut 1982 berisi ketentuan-ketentuan yang mengatur berbagai zona maritim dengan status hukum yang berbeda-beda. Secara garis besarnya, Konvensi membagi zona maritim yang berada dalam kedaulatan penuh adalah perairan pedalaman (*internal waters*), perairan kepulauan (*archipelagic waters*) (bagi negara kepulauan), dan laut teritorial (*teritorial sea*). Zona maritim yang berada di bawah wewenang dan hak khusus negara pantai adalah jalur tambahan (*contiguous zone*), zona ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*), dan landas kontinen (*continental shelf*). Untuk wilayah laut yang mana membutuhkan perizinan khusus terutama dalam operasi militer meliputi tiga cakupan wilayah laut, yaitu:

D. Tinjauan Umum Tentang Garis Pangkal Kepulauan

Penarikan garis pangkal kepulauan Indonesia diatur dalam undang-undang No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2002 Tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia dan Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2008 Tentang Perubahan Atas Pemerintah

²³ Sigit Riyanto, *Kedaulatan Negara Dalam Kerangka Hukum Internasional Kontemporer*, Yustisia Vol.1 No. 3 September - Desember 2012. Ha.205

No. 38 Tahun 2002 Tentang Daftar Kordinat Geografis Titik-titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia.

Garis pangkal diatur lebih lanjut oleh Pasal 3 Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2002 Tentang Daftar Kordinat Geografis Titik-titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia. Pasal 2 Ayat 1 Peraturan Pemerintah No 38 Tahun 2002 menyatakan bahwa Pemerintah menarik garis pangkal kepulauan untuk menetapkan lebar laut territorial. Dalam Ayat 2 ditetapkan bahwa penarikan garis pangkal kepulauan tersebut dilakukan dengan menggunakan:

1. Garis pangkal lurus kepulauan.
2. Garis pangkal biasa.
3. Garis pangkal lurus.
4. Garis penutup teluk.
5. Garis penutup muara sungai, terusan dan kuala.
6. Garis penutup pada pelabuhan

Dari berbagai cara penarikan garis pangkal kepulauan diatas dapat dikemukakan di sini bahwa:

Pertama, Ketentuan mengenai garis pangkal lurus kepulauan terdapat dalam Pasal 3 Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2002. Dalam Pasal 3 Ayat 1 dikemukakan bahwa garis pangkal lurus kepulauan merupakan garis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar laut territorial, diantara pulau-pulau terluar, dan karang kering terluar kepulauan Indonesia. Garis pangkal lurus kepulauan tersebut,

menurut Ayat 2 merupakan garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air rendah pada titik terluar pulau terluar, karang kering terluar yang lainnya yang berdampingan.²⁴ Dalam Ayat 6 ditegaskan bahwa perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tersebut di atas adalah perairan kepulauan dan perairan yang terletak pada sisi luar garis pangkal lurus kepulauan adalah laut territorial.

Kedua, Pasal 4 Ayat 1 Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2002 Tentang penarikan garis pangkal biasa menyatakan bahwa garis pangkal biasa digunakan untuk mengukur lebar laut territorial dalam hal bentuk geografis pantai suatu pulau terluar menunjukkan bentuk yang normal pengecualian terhadap ketentuan ini diatur dalam Pasal 5,6,7, dan 8, menurut Ayat 2, garis pangkal biasa tersebut adalah garis rendah sepanjang pantai yang ditetapkan berdasarkan Hidrografis yang berlaku.

Ketiga, Pasal 5 peraturan Pemerintah No, 38 Tahun 2002 mengatur cara penarikan garis pangkal lurus, Pasal 5 Ayat 1 Menetapkan bahwa garis pangkal lurus digunakan untuk mengukur lebar laut territorial pada pantai di mana terdapat lekukan pantai yang tajam. Garis pangkal lurus tersebut, menurut Ayat 2 adalah garis lurus yang ditarik antara titik-titik terluar pada garis air rendah yang menonjol dan bersebrangan di mulut lekukan pantai tersebut.

²⁴ Didik Mohamad Sodik. 2011. *Hukum Laut Internasional dan Pengaturanya di Indonesia*. Bandung. Penerbit PT. Refika Aditama. hlm. 51-60

Sementara itu cara-cara lain dalam penarikan garis pangkal kepulauan juga terdapat dalam pasal 6 yang mengatur garis penutup teluk, pasal 7 tentang garis penutup muara sungai, terusan, dankuala, dan Pasal 8 yang menetapkan garis penutup pelabuhan.

E. Macam – Macam Hak Lintas Kapal Asing Dalam Perairan Suatu Negara

UNCLOS 1982 telah membuat sebuah peraturan yang mengatur hak lintas kapal asing di dalam perairan suatu Negara. Dalam peraturan ini setidaknya dibuat 3 (tiga) jenis hak lintas, yaitu hak lintas damai, hak lintas transit, hak lintas alur laut kepulauan.

1. Hak Lintas Damai (*The Right Of Innocent Passage*)

Zaman dahulu laut dipandang sebagai entitas yang tidak dimiliki oleh Negara manapun (*res nullius*), dan oleh karena itu setiap negara bebas memanfaatkannya untuk apapun, seperti berlayar atau mencari sumber daya alam, barulah ketika status hukum laut dipersoalkan, akhirnya melahirkan pranata hukum laut, yakni laut territorial dan laut lepas. Laut territorial merupakan kedaulatan dari suatu Negara sehingga membatasi kebebasan berlayar dan eksplorasi sumber daya alam bagi kapal asing. sedangkan laut lepas adalah bukan kedaulatan suatu negara masih diakui adanya kebebasan sehingga kapal asing masih bebas berlayar (*freedom of navigation*). Namun hal ini lah yang menjadi masalah, sebab ketiadaan kebebasan berlayar pada suatu laut territorial terutama untuk tujuan perdagangan dan lalu lintas orang,

mengakibatkan mengalami kendala yang pada akhirnya merugikan negara-negara itu sendiri. Dan untuk mengatasi masalah itu ditempuhlah jalan tengah, yakni laut teritorial tetap merupakan kedaulatan dan wilayah negara pantai, tetapi bagi kapal-kapal asing diberikan hak untuk tetap bisa berlayar, hak inilah yang kemudian disebut sebagai hak lintas damai. Hak ini kemudian diakui, dihormati dan diterima lalu dipraktekan secara luas serta dirasakan sebagai kaidah hukum di semua Negara, dengan kata lain hak lintas damai sudah menjadi kebiasaan hukum internasional dalam bidang hukum laut. Pengaturan Hak Lintas Damai pada UNCLOS 1982 dapat dilihat dalam bagian 3 (Pasal 17-26) yang terbagi kedalam tiga sub bagian, yakni peraturan yang berlaku bagi semua kapal, peraturan yang berlaku bagi kapal dagang dan pemerintah untuk tujuan komersial dan peraturan berlaku bagi kapal perang dan kapal pemerintah lainnya untuk tujuan non komersial. Selanjutnya pasal 19 UNCLOS 1982 memberikan pengertian mengenai hak lintas damai. Lintas adalah damai selagi tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan bagi Negara pantai. Mengenai hak lintas damai sendiri Indonesia telah mengundangkan Undang-undang nomor 6 tahun 1962 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah nomor 36 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam melaksanakan hak lintas damai di perairan Indonesia.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Komponen lintas damai hanya ada 2 (dua), Pertama adalah kapal yang melintas laut (Perairan Kepulauan atau Laut Teritorial) tanpa melintasi perairan pedalaman atau menghubungi pelabuhan atau fasilitas pelabuhan diluar perairan pedalaman. Kedua kapal yang melanjutkan ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di pelabuhan tersebut atau fasilitas pelabuhan.³⁸ Selama dalam pelayaran kapal asing itu harus terus menerus, langsung, serta dalam tempo yang secepat mungkin, meskipun demikian, berhenti atau membuang jangkar dapat dibenarkan sepanjang ada alasan yang lazim berlaku dalam dunia pelayaran.

2. Hak Lintas Transit (*The Right Of Transit Passage*)

Masalah Hak Lintas Transit ini muncul setelah adanya perluasan yuridiksi negara atas laut dalam bentuk perluasan laut teritorial dari 3 (tiga) mill laut menjadi 12 (dua belas) mill laut, sebagai akibatnya selat-selat strategis yang tadinya merupakan bagian dari laut bebas, kini menjadi bagian teritorial dari suatu negara. Rezim baru ini disampaikan oleh delegasi Inggris pada tahun 1974 sebagai perumusan jalan tengah atau kompromi antara rezim lintas damai dan proposal kebebasan pelayaran yang diajukan oleh kelompok yang disebut sebagai Negara kelompok selat di satu sisi dan Amerika Serikat serta Uni Soviet di sisi lainnya. Istilah transit terletak diantara kebebasan pelayaran. Hak lintas Transit bagi kapal asing dapat dilakukan diselat

yang digunakan untuk pelayaran internasional (Strait Used For International Navigation). Bab III UNCLOS 1982 menyebutkan penggunaan selat bagi pelayaran internasional, tetapi tidak memberikan kriteria khusus untuk menentukan selat yang digunakan sebagai pelayaran internasional, konvensi hanya menjelaskan tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara serta negara yang berbatasan dengan selat. Pasal 38 UNCLOS 1982 memberikan definisi lintas transit yang pelintasan terdiri dari tiga jenis yaitu:

- a. Lintas transit adalah penggunaan kebebasan pelayaran dan penerbangan;
- b. Pelintasannya hanya harus untuk tujuan transit tanpa berhenti, langsung dan cepat;
- c. Pelaksananya harus sesuai dengan aturan UNCLOS 1982 yang membahas tentang selat sebagai pelayaran internasional.

Lintas transit adalah hak untuk semua kapal dan pesawat untuk melewati selat yang digunakan sebagai pelayaran internasional. Tidak ada batasan dan jenis kapal atau pesawat serta kebangsaan kapal dan pesawat, mereka memiliki kebebasan pelintasan yang sama.

3. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*The Right Of Archipelagic Sea Lane Passage*)

Hak lintas alur kepulauan di definisikan pasal 53 ayat 3 UNCLOS 1982 sebagai berikut:

“Hak pelayaran dan penerbangan secara normal yang hanya dapat digunakan untuk transit yang terus menerus, langsung dan tidak terhalang dari satu bagian laut bebas atau ZEE dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya”.²⁵

Berdasarkan ketentuan tersebut, alur laut kepulauan seperti bentuk hak lintas lainnya (lintas damai dan lintas transit) merupakan hak dari kapal dan pesawat asing untuk melintas dengan cara normal (normal mode) secara terus menerus dan tidak terhalang dari satu bagian laut bebas atau ZEE dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya. Apabila Negara kepulauan tidak menetapkan alur laut kepulauan, maka hak alur laut kepulauan dapat dinikmati oleh kapal dan pesawat asing di rute yang digunakan sebagai alur pelayaran internasional. Indonesia telah menetapkan lintas alur laut kepulauan, penetapan ini telah diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan Indonesia antara lain Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Rute Yang Telah Ditetapkan, Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian dan Petunjuk Pelaksanaan Panglima TNI tentang Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia. Alur laut

²⁵ Pasal 53 Ayat 3 UNCLOS 1982 tentang Hak Lintas Alur Laut Kepulauan.

kepulauan Indonesia terdiri dari 3 (tiga) alur Utara- Selatan yang disebut dengan: Alur Laut Kepulauan Indonesia I , Alur Laut Kepulauan Indonesia II, Alur Laut Kepulauan Indonesia III. Alur laut kepulauan Indonesia I mempunyai dua cabang yaitu I dan IA yang menghubungkan dari/ke laut china selatan dan selat singapura dan ke samudra hindia melalui selat sunda dan selat karimata.

Alur laut Indonesia II ditujukan untuk memfasilitasi pelayaran/penerbangan dari laut Sulawesi, perairan Filipina dan samudra pasifik dari/ke samudra hindia dengan melewati selat makasar dan selat Lombok.

Alur laut kepulauan Indonesia III mempunyai beberapa cabang sebagai alur pelayaran/penerbangan dari laut timur dan laut arafuru ke samudra pasifik melalui laut sawu, laut banda, laut seram dan laut Maluku.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Tipe penelitian ini merupakan penelitian yang tergolong normatif, yakni penelitian yang lebih berorientasi pada kajian fenomena dimana semua yang diperoleh berdasarkan penelitian terhadap bahan hukum berupa perundang-undangan atau buku-buku dan dokumen yang ada hubungannya dengan topik penelitian ini.

B. Jenis Dan Sumber Data

Penelitian ini mencari bahan hukum dalam bentuk Fakta- fakta diperoleh dengan mengumpulkan data-data yang diperoleh dari dua sumber yaitu :

1. Bahan Primer

Bahan hukum yang diperoleh dari bahan hukum yang mengikat, yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan buku-buku berupa informasi yang berkaitan dengan permasalahan.

2. Bahan Sekunder

Bahan hukum yang diperoleh dengan mempelajari bahan-bahan pustaka yang berupa peraturan perundang-undangan, literatur- literatur (kepustakaan), hasil karya dari kalangan hukum yang berhubungan dengan permasalahan penelitian.

C. Teknik Pengumpulan Data

Guna memperoleh bahan hukum yang obyektif penulis mengumpulkan bahan hukum penelitian dengan cara metode penelitian studi pustaka. Metode ini dilakukan untuk pengumpulan bahan hukum dan informasi yang relevan dengan masalah yang sedang diteliti. Informasi dan bahan hukum diperoleh dari peraturan-peraturan, ketetapan-ketetapan, jurnal, dan sumber tertulis baik tercetak maupun elektronik. Studi pustaka dilakukan dengan cara membaca, menelaah, mencatat, membuat ulasan bahah-bahan pustaka yang berkaitan dengan penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia yang sedang diteliti.

D. Analisis Data

Analisis bahan hukum mempunyai kedudukan yang sangat penting, dilihat dari tujuan penelitian. Mengenai analisis bahan hukum, peneliti menggunakan metode pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual yang mensistemasi permasalahan dengan penguraian permasalahan, membahas, menelaah dan menjabarkan berbagai peraturan perundang-undangan, buku dan jurnal yang bersangkutan paut dengan pokok permasalahan yang sedang diteliti serta sumber-sumber yang dipandang relevan terhadap permasalahan yang dapat ditarik dengan simpulan, semuanya akan dituangkan kedalam penelitian ini.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum Penemuan *Drone* Bawah Laut di Perairan

Indonesia

Pengaturan hukum terkait penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia akan tergantung pada beberapa faktor, seperti jenis *drone* yang ditemukan, apakah *drone* tersebut milik negara atau swasta, serta tujuan dan aktivitas apa yang dilakukan dengan *drone* tersebut. Jika *drone* tersebut adalah milik negara dan digunakan untuk kepentingan militer atau penjagaan keamanan perairan Indonesia, maka pengaturan hukumnya akan didasarkan pada Hukum Internasional dan Hukum Nasional yang mengatur keamanan nasional dan pertahanan negara.

Penemuan *drone* militer yang masuk wilayah perairan Indonesia tanpa izin atau tanpa dilaporkan kepada otoritas negara, dapat dianggap sebagai pelanggaran hukum internasional dan dapat menimbulkan sanksi dari negara Indonesia.

Namun, jika *drone* tersebut milik swasta dan digunakan untuk kepentingan komersial, maka pengaturan hukumnya akan tergantung pada regulasi dan peraturan hukum yang mengatur aktivitas penggunaan *drone* di perairan Indonesia. Di Indonesia, penggunaan *drone* diatur oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun

2021 tentang Pengendalian Penggunaan Sistem Udara Tak Berawak.

Hukum terkait penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia akan tergantung pada beberapa faktor, seperti kepemilikan dan tujuan penggunaan *drone*, serta apakah penggunaan *drone* tersebut melanggar hukum atau tidak. Berikut adalah beberapa hukum yang terkait dengan penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia:

1. Hukum Maritim: Penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia terkait dengan hukum maritim, yang meliputi peraturan-peraturan hukum yang mengatur aktivitas di laut, seperti navigasi, pengangkutan, perdagangan, keamanan, dan lingkungan laut. Di Indonesia, hukum maritim diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.
2. Hukum Penerbangan: Jika *drone* tersebut digunakan untuk kegiatan penerbangan, maka pengaturan hukumnya akan tergantung pada peraturan hukum yang mengatur kegiatan penerbangan, seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2021 tentang Pengendalian Penggunaan Sistem Udara Tak Berawak.

3. Hukum Penelitian dan Pengambilan Data: Jika *drone* digunakan untuk kegiatan penelitian dan pengambilan data di perairan Indonesia, maka pengaturan hukumnya akan tergantung pada peraturan hukum yang mengatur kegiatan penelitian dan pengambilan data di perairan Indonesia, seperti Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 12 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pemberian Izin Kegiatan Penelitian dan Pengambilan Data di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara.
4. Hukum Kepabeanan: Jika *drone* tersebut digunakan untuk mengangkut barang yang melibatkan kegiatan kepabeanan, maka pengaturan hukumnya akan tergantung pada peraturan hukum yang mengatur kegiatan kepabeanan, seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan dan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 63/PMK.04/2021 tentang Tata Cara Pengenaan Bea Masuk atas Barang Kiriman.

Penggunaan *drone* bawah laut atau ROV (Remotely Operated Underwater Vehicle) juga tercakup dalam regulasi hukum maritim. Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam penggunaan *drone* bawah laut di antaranya:

1. Izin Penggunaan: Penggunaan *drone* bawah laut harus memiliki izin dari pihak berwenang. Di Indonesia, izin

tersebut diberikan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan melalui Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut.

2. Pengamatan dan Penelitian: Penggunaan *drone* bawah laut sebaiknya digunakan untuk kegiatan pengamatan dan penelitian yang bermanfaat bagi masyarakat dan lingkungan laut. Kegiatan tersebut sebaiknya dilakukan dengan memperhatikan konservasi dan keberlanjutan sumber daya laut.
3. Keamanan: Penggunaan *drone* bawah laut harus memperhatikan faktor keamanan, terutama jika digunakan di sekitar kapal atau infrastruktur laut yang sensitif. Pengguna juga harus memperhatikan faktor cuaca dan kondisi laut saat akan menggunakan *drone* bawah laut.
4. Perlindungan Lingkungan: Penggunaan *drone* bawah laut sebaiknya memperhatikan aspek lingkungan, termasuk penghindaran terhadap daerah lindung atau habitat terumbu karang.
5. Tanggung Jawab: Pengguna *drone* bawah laut harus bertanggung jawab atas kerusakan atau dampak negatif yang ditimbulkan dari penggunaannya.

Jika penggunaan *drone* bawah laut melanggar hukum atau peraturan yang berlaku, maka pengguna dapat dikenai sanksi, seperti denda atau tindakan hukum lebih lanjut. Oleh karena itu,

penting bagi pemilik *drone* bawah laut dan pengguna *drone* bawah laut untuk memahami regulasi dan peraturan hukum yang berlakudan mematuhi ketentuan-ketentuan tersebut.

Dengan melihat konstelasi geografis tersebut tentu saja akan menimbulkan ancaman, gangguan, hambatan dan t a n t a n g a n bagi tetap tegaknya kedaulatan wilayah negara kesatuan republik Indonesia, karena dengan potensi wilayah dan sumber daya alam yang melimpah tersebut telah menjadikan negara Indonesia sebagai objek kepentingan dari negara asing baik secara langsung maupun tidak langsung.

Fakta bahwa ada kepentingan dari pihak asing di wilayah perairan Indonesia bisa di lihat dari tiga penemuan seaglider atau Unmanned Underwater Vehicles (UUV) di perairan Indonesia, yaitu Pada akhir tahun 2020 ada UUV ditemukan oleh nelayan di kepulauan Selayar, dan masih di tahun yang sama, nelayan menemukan benda serupa di perairan Masalembu, Sumenep, Madura, dan pada tahun 2019 juga ditemukan di Pulau Tenggel, Kepulauan Riau.²⁶ Oleh karena itu perlu regulasi hukum yang tegas dan jelas untuk mengantisipasi adanya invasi ilegal dari luar.

Pembentukan regulasi hukum laut Indonesia sendiri pada mulanya diatur oleh *Teritoriaal Zee En Marietieme Kringen*

²⁶ "Seaglider tiga kali ditemukan di perairan Indonesia dalam dua tahun terakhir "bukti intrusi kedaulatan dan ketiadaan alat deteksi" diakses pada 22 Maaret 2021. <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia55559222#>.

Ordonnantie Tahun 1939, tercantum dalam staatsblad 1939 No. 442 dan yang mulai berlaku tanggal 25 September 1939. Mengenai laut wilayah, pasal 1 Ordonansi tersebut antara lain menyatakan bahwa :

“Lebar laut Indonesia adalah 3 mil laut, diukur dari garis air rendah dari pulau-pulau yang termasuk dalam daerah Indonesia.”²⁷

Ketentuan yang dilahirkan di zaman penjajahan ini masih tetap kita pakai sampai tahun 1957. Bila cara pengukuran yang lama tetap dipakai yaitu lebar laut wilayah yang di ukur dari garis pangkal air rendah maka sebagian besar dari pulau-pulau kita akan mempunyai laut wilayahnya sendiri-sendiri dan sebagai akibatnya di antara laut-laut wilayah tersebut terdapat pula bagian-bagian laut lepas. Walaupun diantara ribuan pulau-pulau tersebut masih banyak terdapat pulau-pulau yang jaraknya satu sama lain kurang dari 6 mil, jadi hanya akan merupakan kelompok pulau-pulau atau pulau-pulau yang mempunyai laut wilayahnya sendiri-sendiri karena jaraknya satu sama lain lebih dari 6 mil dan demikian mempunyai kantong-kantong laut lepas.²⁸

Dari segi keamanan, bentuk laut yang demikian akan menimbulkan banyak kesulitan dalam melakukan pengawasan.

²⁷ Boer Mauna. 2005. Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global. Jakarta. Penerbit P.T Alumni. Hal. 378

²⁸ Ibid. Hal. 378-379

Kita dapat bayangkan betapa berat dan rumitnya tugas kapal-kapal perang atau kapal-kapal pengawas pantai untuk menjaga perairan kita terhadap usaha-usaha penyelundupan, kegiatan-kegiatan subversive asing dan usaha-usaha pelanggaran hukum lainnya, karena banyak dan berbelit-belitnya susunan kepulauan yang harus diawasi. Untuk mengamankan kepentingan-kepentingan pokok Indonesia, baik dari segi ekonomi, pelayaran, politik maupun dari segi hankamnas pemerintah merasa perlu merombak ketentuan-ketentuan lama dan mengumumkan ketentuan-ketentuan baru di bidang perairan nasional. Ketentuan-ketentuan baru ini pada mulanya dikeluarkan dalam bentuk pengumuman pemerintah tanggal 13 Desember 1957, yang kemudian dikenal dengan nama Deklarasi Djuanda yang isinya sebagai berikut :

Zona kontiguitas adalah area yang meluas di luar laut teritorial suatu negara, mencapai jarak maksimal 24 mil laut (sekitar 44 kilometer) dari garis pantai negara tersebut. Konsep zona kontiguitas diakui oleh Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (*UNCLOS*) sebagai bagian dari kerangka hukum laut internasional. Dalam zona kontiguitas, negara yang memiliki garis pantai memiliki hak-hak tertentu yang berkaitan dengan penegakan hukum dan keamanan. Berikut adalah beberapa hal yang terkait dengan zona kontiguitas:

Penegakan Hukum: Negara yang memiliki zona kontiguitas memiliki hak untuk melaksanakan penegakan hukum di area ini. Mereka dapat mengambil tindakan untuk mencegah, menyelidiki, dan menindak kegiatan yang melanggar hukum, seperti perdagangan ilegal, penyelundupan narkoba, pencurian sumber daya alam, atau pencurian intelektual. Negara dapat menggunakan kapal patroli, pesawat udara, atau alat lainnya untuk melakukan tugas penegakan hukum di zona kontiguitas.

Pencegahan Penyelundupan: Zona kontiguitas juga memberikan negara otoritas untuk mencegah penyelundupan, baik itu penyelundupan manusia, senjata, narkoba, atau barang terlarang lainnya. Negara dapat melakukan patroli, pengawasan, dan pengendalian untuk mengantisipasi dan menghentikan upaya penyelundupan di zona tersebut. Pengejaran Kegiatan yang Melanggar Hukum: Jika kegiatan yang melanggar hukum dimulai di dalam laut teritorial suatu negara dan meluas ke zona kontiguitas, negara yang bersangkutan memiliki hak untuk mengejar dan melaksanakan tindakan penegakan hukum di dalam zona tersebut. Hal ini memungkinkan negara untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menangani ancaman atau pelanggaran yang dimulai di dalam laut teritorial dan berlanjut ke zona kontiguitas. Penting untuk dicatat bahwa hak-hak negara dalam zona kontiguitas tidak sebesar dalam laut teritorial.

UNCLOS memberikan kerangka kerja hukum yang jelas untuk pengaturan zona kontiguitas dan memberikan negara kebebasan untuk mengatur dan melaksanakan kegiatan di dalam zona tersebut, tetapi juga menetapkan batasan dan kewajiban yang perlu dipatuhi. Peraturan hukum maritim yang lebih spesifik dan perjanjian bilateral atau multilateral antara negara-negara tetangga dapat memberikan rincian lebih lanjut tentang penerapan zona kontiguitas dalam konteks regional. Oleh karena itu, penting untuk merujuk pada peraturan hukum nasional dan perjanjian yang relevan untuk memahami konsepsi hukum laut territorial dan zona kontiguitas yang berlaku di wilayah tertentu.

Pada BAB II, Bagian 3 sub Bagian A pasal 18 tentang LINTAS DAMAI (*INNOCENT PASSAGE*) DI LAUT TERITORIAL ditegaskan

- 1) Lintas berarti navigasi melalui laut territorial untuk keperluan:
 - a) melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau
 - b) berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan tersebut.
- 2) Lintas harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin, Namun demikian, lintas mencakup berhenti dan buang jangkar,

tetapi hanya 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 bahaya atau kesulitan.²⁹

Peraturan tersebut berlaku untuk semua jenis kapal yang melintas (Termasuk UUV). Dari peraturan tersebut dapat disimpulkan bahwa setiap kapal yang melintas diwajibkan untuk melintas secepat mungkin dan tidak melakukan manuver lain selain manuver untuk melintasi area lintas damai. Apabila terindikasi adanya manuver dengan tujuan lain maka dapat disimpulkan bahwa kapal tersebut telah melanggar ketentuan Lintas damai.

Selain itu pada pasal 19 tentang PENGERTIAN LINTAS DAMAI dijabarkan :

1. Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya.
2. Lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai, apabila

²⁹ Ibid. BAB II pasal 18

kapal tersebut di laut teritorial melakukan salah satu kegiatan sebagai berikut :

1. setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa- Bangsa;
2. setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;
3. setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan Negara pantai;
4. setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan Negara pantai;
5. peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;
6. peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan danperlengkapan militer;
7. bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara Pantai;

8. setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan Konvensi ini;
9. setiap kegiatan perikanan
10. kegiatan riset atau survey;
11. setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya Negara pantai;
12. setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.³⁰

Dari pasal di atas dapat ditentukan setiap jenis kegiatan yang termasuk dalam kategori kegiatan yang dapat diintervensi langsung oleh negara yang areanya dilintasi atau dilalui oleh benda asing yang terindikasi atau berpotensi untuk melakukan salah satu atau beberapa hal yang telah dicantumkan di atas. Penggunaan UUV yang tidak mempunyai izin dan tidak jelas tujuannya merupakan salah satu contoh tindakan yang dapat ditindak berdasarkan bunyi pasal 19 di atas.

Dalam pasal 20 tentang KAPAL SELAM DAN KENDARAAN BAWAH AIR LAINNYA. Ditegaskan “Di laut teritorial, kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya diharuskan melakukan navigasi di atas permukaan air dan menunjukkan benderanya”.³¹

³⁰ Ibid. pasal 19

³¹ Ibid. Pasal 20

Sesuai dengan bunyi pasal 20, setiap kendaraan bawah laut yang melintas dihasurkan untuk bernavigasi di atas permukaan, segala navigasi yang melanggar ketentuan tersebut dapat dinyatakan melanggar aturan lintas damai dan dapat dilakukan tindakan dari negara yang bersangkutan sesuai dengan ketentuan local yang berlaku. Pasal 21 tentang HUKUM DAN PERATURAN DARI NEGARA PANTAI YANG BERKAITAN DENGAN LINTAS DAMAI

1. Negara pantai dapat membuat peraturan perundang-undangan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya yang bertalian dengan lintas damai melalui laut teritorial, mengenai semua atau setiap hal berikut :
 - a. keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas maritim;
 - b. perlindungan alat-alat pembantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas atau instalasi lainnya;
 - c. perlindungan kabel dan pipa laut;
 - d. konservasi kekayaan hayati laut;
 - e. pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan Negara pantai;
 - f. pelestarian lingkungan negara pantai dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya;
 - g. penelitian ilmiah kelautan dan survey hidrografi;

h. pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara Pantai.

Peraturan perundang-undangan demikian tidak berlaku bagi desain, konstruksi, pengawakan atau peralatan kapal asing, kecuali apabila peraturan perundang-undangan tersebut melaksanakan peraturan atau standar internasional yang diterima secara umum. Negara pantai harus mengumumkan semua peraturan perundang-undangan tersebut sebagaimana mestinya.

Kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial harus mematuhi semua peraturan perundang-undangan demikian dan semua peraturan internasional bertalian dengan pencegahan tubrukan di laut yang diterima secara umum.³²

Dari bunyi pasal di atas, negara kelautan diperbolehkan untuk membuat peraturan laut territorial atas dasar beberapa point yang tertera, semua point yang disebutkan masuk ke dalam kategori yang dapat dilakukan oleh UUV, dimana diketahui bahwa UUV sendiri beroperasi tanpa awak dan dapat diprogram dari jauh sehingga tidak dapat dilakukan komunikasi timbal balik saat dilakukan pengamatan. Hal ini membuat penyelidikan atas kendaraan UUV asing sangat sulit karena intensi dan tujuan dari diluncurkannya kendaraan tanpa awak ini tidak dapat di

³² Ibid. pasal 21

identifikasi secara langsung dan sangat sulit untuk mengumpulkan bukti.

Pasal 25 tentang HAK PERLINDUNGAN NEGARA PANTAI

1. Negara pantai dapat mengambil langkah yang diperlukan dalam laut teritorialnya untuk mencegah lintas yang tidak damai.
2. Dalam hal kapal menuju perairan pedalaman atau singgah di suatu fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman, Negara pantai juga mempunyai hak untuk mengambil langkah yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran apapun terhadap persyaratan yang ditentukan bagi masuknya kapal tersebut ke perairan pedalaman atau persinggahan demikian.
3. Negara pantai, tanpa diskriminasi formil atau diskriminasi nyata di antara kapal asing, dapat menangguhkan sementara dalam daerah tertentu laut teritorialnya lintas damai kapal asing apabila penangguhan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan keamanannya, termasuk keperluan latihan senjata. Penangguhan demikian berlaku hanya setelah diumumkan sebagaimana mestinya.³³

Dari pasal di atas dapat ditafsirkan bahwa apabila suatu kendaraan melintas tidak sesuai dengan ketentuan lintas damai maka negara pantai yang areanya dilalui dapat mengambil

³³ Ibid. Pasal 25

Langkah yang diperlukan sebagai upaya pencegahan apabila di indikasi dapat berpotensi membahayakan dan tidak adanya izin untuk melintas sebelumnya.

Pada BAB III, Bagian 2 pasal 40 tentang KEGIATAN RISET DAN SURVEY

“Sewaktu melakukan lalu lintas transit, kapal asing termasuk kapal riset ilmiah kelautan dan kapal survey hidrografi tidak dapat melakukan riset atau survey apapun tanpa ijin sebelumnya dari Negara yang berbatasan dengan selat itu”.³⁴

Atas dasar pasal 40 di atas, negara territorial mempunyai kekuatan penuh untuk memberhentikan segala lalu lintas asing yang tidak mempunyai izin lintas damai.

B. Langkah – Langkah Pemerintah Mengatasi Kasus Penemuan Drone Bawah Laut di Perairan Indonesia

Di dalam penegakan hukum negara pantai dalam hal ini adalah Indonesia masih memiliki kendala sarana prasarana dalam hal dapat mengetahui siapa operator dari UUV tersebut, menentukan aktor dalam pelanggaran wilayah tersebut sangat sulit dilakukan karena secara teknis UUV yang ditemukan tersebut tidak terhubung langsung dengan pelaku atau operator, karena tidak mungkin hukum di tegakkan kepada benda sebagai pelaku pelanggaran. Sehingga perlu langkah-

³⁴Ibid. BAB III Bagian 2 pasal 40

langkah strategis dalam menangani permasalahan UUV tersebut. Penegakan hukum dalam permasalahan pelanggaran wilayah yang dilakukan dengan menggunakan UUV adalah fenomena baru yang ditemukan di wilayah perairan Indonesia sehingga dibutuhkan cara dan strategi penanganan yang lebih komprehensif dihadapkan dengan kompleksitas permasalahan yang ditimbulkan oleh penggunaan UUV tersebut.³⁵

Ada Beberapa langkah yang diambil oleh pemerintah Indonesia dalam mengatasi kasus penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia antara lain:

- a. Investigasi: Pemerintah melakukan investigasi terhadap penemuan *drone* bawah laut tersebut. Hal ini dilakukan untuk mengetahui siapa yang bertanggung jawab dan apakah terdapat pelanggaran hukum atau tidak.
- b. Peningkatan Pengawasan: Pemerintah meningkatkan pengawasan di perairan Indonesia untuk mencegah penggunaan *drone* bawah laut secara ilegal dan menghindari penggunaan *drone* bawah laut yang merugikan kepentingan nasional.
- c. Perketat Aturan: Pemerintah juga memperketat aturan terkait penggunaan *drone* bawah laut. Hal ini dilakukan untuk menghindari penggunaan *drone* bawah laut yang tidak sesuai dengan peraturan dan merugikan lingkungan.

³⁵ Rohman nur, dkk. 2021. Analisis Tinjauan Hukum Penggunaan *Unmanned Underwater vehicles* di Perairan Indonesia. Jmpis. Hal 981-982

- d. Kerjasama Internasional: Pemerintah melakukan kerjasama internasional dengan negara lain dalam upaya pencegahan penggunaan *drone* bawah laut yang merugikan kepentingan nasional.
- e. Peningkatan Kesadaran: Pemerintah melakukan upaya peningkatan kesadaran terhadap pentingnya pengawasan dan pengendalian penggunaan *drone* bawah laut. Hal ini dilakukan dengan melakukan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat mengenai penggunaan *drone* bawah laut yang sesuai dengan aturan dan tidak merugikan kepentingan nasional.
- f. Dalam hal pelanggaran terkait penggunaan *drone* bawah laut, pemerintah dapat memberikan sanksi kepada pelaku, baik berupa denda, pencabutan izin, atau tindakan hukum lebih lanjut sesuai dengan hukum yang berlaku di Indonesia.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis terkait “Tinjauan Yuridis Hukum Laut Internasional dalam Kasus Penemuan *Drone* Bawah Laut di Perairan Indonesia”, Dalam hal ini, maka penulis memberikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Dalam hukum internasional, pengaturan khusus mengenai penggunaan *drone* yang dalam hal ini khususnya underwater *drone* yang melintasi batas negara belum ada pengaturannya secara khusus begitu pula dalam hukum nasional. Pelanggaran kedaulatan suatu Negara khususnya jika melewati kawasan laut territorial suatu Negara mengingatk keberadaan hak lintas damai yang melekat di kawasan tersebut sebagai tujuan damai. Maka jika *drone* tersebut berfungsi sebagai kebutuhan militer baik penyerangan maupun mata-mata maka jelas hal tersebut melanggar hak lintas damai sebagaimana telah diatur di dalam UNCLOS 1982. Beberapa Peraturan terkait UUV yaitu : United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. Yang diratifikasi oleh Indonesia menjadi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan atas UNCLOS 1982, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi

Eksklusif Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan, Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 1971 tentang Pemberian Izin Berlayar bagi Segala Kegiatan Kendaraan Asing dalam Wilayah Perairan Indonesia. Dari semua peraturan perundang-undangan tersebut belum ditemukan secara spesifik hal yang mengatur tentang penggunaan UUV sehingga diperlukan suatu terobosan pembentukan peraturan perundangan untuk mengantisipasi UUV yang memasuki wilayah perairan Indonesia.

2. Langkah yang diambil oleh pemerintah Indonesia dalam mengatasi kasus penemuan *drone* bawah laut di perairan Indonesia antara lain:
 - a. Investigasi: Pemerintah melakukan investigasi terhadap penemuan *drone* bawah laut tersebut. Hal ini dilakukan untuk mengetahui siapayang bertanggung jawab dan apakah terdapat pelanggaran hukum atau tidak.
 - b. Peningkatan Pengawasan: Pemerintah meningkatkan pengawasan di perairan Indonesia untuk mencegah penggunaan *drone* bawah laut secara ilegal dan menghindari penggunaan *drone* bawah laut yang merugikan kepentingan

nasional.

- c. Perketat Aturan: Pemerintah juga memperketat aturan terkait penggunaan *drone* bawah laut. Hal ini dilakukan untuk menghindari penggunaan *drone* bawah laut yang tidak sesuai dengan peraturandan merugikan lingkungan.
- d. Kerjasama Internasional: Pemerintah melakukan kerjasama internasional dengan negara lain dalam upaya pencegahan penggunaan *drone* bawah laut yang merugikan kepentingan nasional.
- e. Peningkatan Kesadaran: Pemerintah melakukan upaya peningkatan kesadaran terhadap pentingnya pengawasan dan pengendalian penggunaan *drone* bawah laut. Hal ini dilakukan dengan melakukan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat mengenai penggunaan *drone* bawah laut yang sesuai dengan aturan dan tidak merugikan kepentingan nasional.

B. Saran

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya dan kesimpulan, maka penulis mengemukakan saran sebagai berikut :

1. Pemerintah Indonesia perlu mengembangkan regulasi dan kebijakan yang jelas terkait penggunaan dan pengelolaan *drone* bawah laut. Hal ini termasuk penetapan batasan dan persyaratan penggunaan, izin operasional, pemantauan, dan sanksi yang tegas bagi pelanggaran yang terkait dengan *drone* bawah laut.
2. Negara Indonesia sebagai negara pantai harus dapat mendorong Langkah-langkah diplomatik dan hukum agar dapat menyelesaikan

masalah tersebut agar penanganan terhadap UUV dapat segera terwadahi dalam suatu kerangka hukum yang secara khusus mengatur aktifitas UUV secara internasional. Langkah hukum dan atau pembentukan peraturan perundangan agar dibentuk Pokja yang melibatkan seluruh stakeholder yang ada baik dari pemerintah dan akademisi agar segera dapat merumuskan peraturan yang dapat digunakan dalam mendukung penegakan hukum sesuai kewenangan negara Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Agung Soerjono Soekanto, 1986, Pengantar Penelitian Hukum. Jakarta: UI Press Pengantar. Jakarta: 1986 Rajawali Yudha Bhakti Ardhiwisastra.
- Ambarwati, Denny Ramdhany, Rina Rusman, 2012 Hukum Humaniter Internasional Dalam Studi Hubungan Internasional, Cetakan Ketiga: Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Atip Latipulhayat, 2021, Hukum Internasional: Sumber-Sumber Hukum, Sinar Grafika, Jakarta,.
- Boer Mauna, Hukum Internasional: 2003, Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global. Bandung: PT. Alumni.
- Boer Mauna, 2005, *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Penerbit P.T Alumni, Jakarta, 2005.
- Hasyim Djalal, 1979, Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakima, Bina cipta.
- I Wayan Parthiana, 2014, Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia, Yrama Widya, Bandung.
- I Wayan Parthiana, *Pengantar Hukum Internasional*, Mandar Maju, Bandung, 1990.
- Iskandar, 2006 Hukum Internasional Kontemporer, Refika Adhitama, Bandung.
- Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Internasional Humaniter dalam Pelaksanaan dan Penerapannya di Indonesia*, Bina Cipta, Bandung, 1980.
- Mochtar Kusumaatmadja 1990, Pengantar Hukum Internasional. Bandung: Bina Cipta, 2005. Wahid, Djoerban, Organisasi dan Manajemen: Perilaku Struktur & Proses. Jakarta: Gunung Agung;
- Mochtar Kusumaatmadja, . Pengantar Hukum Internasional. Bandung: Putra Abadi, 1976.

T.May Rudi, *Hukum Internasional*, Penerbit Refika Aditama, Bandung, 2009.

B. Perundang-Undangan dan Peraturan

Kementerian Dalam Negeri Republik Indonesia. 1992. Peraturan Menteri Dalam Negeri No. Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Hubungan dan Kerjasama Luar Negeri. Jakarta: Sekretariat Negara.

Pasal 2 UNCLOS 1982: Pasal ini menjelaskan tentang batas-batas laut dan pengakuan terhadap hak-hak negara di wilayah laut, seperti hak navigasi, pengeboran sumber daya alam, dan pengelolaan lingkungan laut.

Pasal 19: Hak untuk penjagaan laut teritorial Pasal ini memberikan hak kepada negara untuk mempertahankan keamanan laut teritorialnya dan mencegah pelanggaran atas peraturan dan hukum yang berlaku di wilayah laut tersebut.

Pasal 33 UNCLOS 1982: Pasal ini menjelaskan tentang hak negara untuk mengatur dan mengelola sumber daya alam di zona ekonomi eksklusif (ZEE), yaitu wilayah laut yang berjarak 200 mil laut dari garis pangkal pantai.

Pasal 56 UNCLOS 1982: Pasal ini menjelaskan tentang hak negara untuk memanfaatkan sumber daya hayati dan nonhayati di perairan lepas.

Pasal 56: Hak eksklusif di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Pasal ini memberikan hak kepada negara untuk mengelola dan memanfaatkan sumber daya alam yang terdapat di ZEE, termasuk untuk tujuan penjagaan keamanan dan pencegahan tindakan kejahatan di wilayah laut yang termasuk dalam ZEE.

Pasal 58: Hak penjagaan laut pada landas kontinen Pasal ini memberikan hak kepada negara untuk melaksanakan penjagaan keamanan dan pencegahan tindakan kejahatan di wilayah laut yang termasuk dalam landas kontinen negara tersebut.

Pasal 92 UNCLOS 1982: Pasal ini menjelaskan tentang kebebasan navigasi di laut terbuka, yang menjamin hak kapal-kapal dari berbagai negara untuk melintasi perairan internasional tanpa

diskriminasi.

Pasal 58: Hak penjagaan laut pada landas kontinen Pasal ini memberikan hak kepada negara untuk melaksanakan penjagaan keamanan dan pencegahan tindakan kejahatan di wilayah laut yang termasuk dalam landas kontinen negara tersebut.

Pasal 87: Kebebasan laut lepas

Meskipun kebebasan laut lepas memberikan kebebasan bagi kapal-kapal asing untuk berlayar di laut lepas, namun pasal ini juga menekankan bahwa kebebasan tersebut tidak boleh merugikan keamanan negara dan harus memperhatikan lingkungan laut.

Pasal 110: Tindakan penegakan hukum di laut Pasal ini memberikan hak kepada negara untuk melaksanakan tindakan penegakan hukum di laut teritorial, ZEE, dan landas kontinen untuk mencegah pelanggaran hukum, termasuk tindakan kejahatan seperti pencurian, perompakan, dan penyelundupan narkoba.

Pasal 111: Tanggung jawab negara atas kapal yang berbendera nasional, Pasal ini menekankan tanggung jawab negara atas kapal yang berbendera nasionalnya, termasuk dalam hal melakukan tindakan kejahatan di laut. Negara harus melaksanakan penjagaan dan tindakan penegakan hukum yang diperlukan untuk mencegah tindakan kejahatan tersebut.

Putusan MARI Nomor 4 K/Sip/1958, tanggal 13 Desember 1958

C. Artikel Jurnal

Arman Surya Nicolas Marbun, Agus Pramono, Kabul Supriyadhie (2016), *Analisis Yuridis Penggunaan Pesawat Tanpa Awak Sebagai Alat Utama Persenjataan Ditinjau Dari Hukum Internasional* (Studi Kasus Penggunaan *Drone* Oleh Amerika Serikat di Pakistan), *Diponegoro Law Journal* Volume, 5, Nomor 4, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.

Erlies Septiana Nurbani, (2017) *Perkembangan Teknologi Senjata Dan Prinsip Proporsionalitas*, *Jurnal IUS*, Vol V, Nomor 1.

- Erlies Septiana Nurbani, Perkembangan Teknologi Senjata Dan Prinsip Proporsionalitas, Jurnal IUS, Vol V, Nomor 1, April 2017.
- Heiko Borchert, Tim Kraemer, and Daniel Mahon, "Waiting for Disruption? Undersea Autonomy and the Challenging Nature of Naval Innovation" RSIS Working Paper, 2017.
- Hikmahanto Juwana. Hukum Internasional Sebagai Instrumen Politik: Beberapa Pengalaman Indonesia Sebagai Studi Kasus. Arena Hukum, Vol. 5, No. 2. 2012
- Jeremia Humolong Prasetya Nainggolan, Military Application of Unmanned Underwater Vehicle: In Quest of A new Legal Regime?, Indonesian Journal of International Law, Vol. 16 No.1, 2018.
- Jurnal Ilmu Hukum. Volume 7, Nomor 2. 2016 Riyanto,
- Neza Zakaria dan Sasmini, (2015) *Legalitas Penggunaan Drone Yang Melintasi Batas Negara Berdasarkan Hukum Internasional*, Jurnal Belli Ac Pacis Volume 1 Nomor 1.
- Putra, Akbar Kurnia. Hak Lintas Damai (Right Of Innocent Passage) Berdasarkan United Nation Convention On The Law Of The Sea 1982.
- Sigit Riyanto, *Kedaulatan Negara Dalam Kerangka Hukum Internasional Kontemporer*, Yustisia Vol.1 No. 3 September - Desember 2012.
- Sigit. Kedaulatan Negara Dalam Kerangka Hukum Internasional Kontemporer. Yustisia, Vol .1 No. 3. 2012.
- Thantowi, Jawahir dan P Marbun, Arman Surya Nicolas, Agus Pramono & Kabul Supriyadhie. Analisis Yuridis Penggunaan Pesawat Tanpa Awak Sebagai Alat Utama Persenjataan Ditinjau Dari Hukum Internasional (Studi Kasus Penggunaan *Drone* Oleh Amerika Serikat di Pakistan). Diponegoro Law Journal. Volume, 5, Nomor 4. 2016.
- Zakaria, Neza dan Sasmini. Legalitas Penggunaan *Drone* Yang Melintasi Batas Negara Berdasarkan Hukum Internasional. Jurnal Belli Ac Pacis. Volume 1, Nomor 1. 2015.

D. Internet

Temuan "*Drone*" di Laut Indonesia dan Terancamnya Keamanan Nasional

Artikel ini telah tayang di [Kompas.com](https://kompas.com) dengan judul "Temuan "*Drone*" di Laut Indonesia dan Terancamnya Keamanan Nasional",

: <https://nasional.kompas.com/read/2021/01/04/11500251/temuan-drone-di-laut-indonesia-dan-terancamnya-keamanan-nasional>. Diakses pada 8 Maret 2023, Pukul 15.00 WITA.

Penemuan *Drone* Jadi Bukti Perairan Indonesia Tempat Adu Kekuatan Militer AS-China

Artikel ini telah diterbitkan di halaman SINDOnews.com pada Minggu, 03 Januari 2021 - 09:24 WIB oleh Sucipto dengan judul "Penemuan *Drone* Jadi Bukti Perairan Indonesia Tempat Adu Kekuatan Militer AS-China".

<https://nasional.sindonews.com/read/288388/14/penemuan-drone-jadi-bukti-perairan-indonesia-tempat-adu-kekuatan-militer-as-china-1609639308>