

Buku Ajar



HUKUM LAUT

Pengaturannya dalam Hukum Internasional dan
Hukum Nasional Indonesia

Dr. ARYUNI YULIANTININGSIH, S.H., M.H.
Dr. NOER INDRIATI, S.H., M.Hum.
WISMANINGSIH, S.H., M.H.

HUKUM LAUT

**Pengaturannya dalam Hukum Internasional dan
Hukum Nasional Indonesia**

OLEH :

Dr. ARYUNI YULIANTININGSIH, S.H., M.H.

Dr. NOER INDRIATI, S.H., M.Hum

WISMANINGSIH, S.H., M.H.



Penerbit

Universitas Jenderal Soedirman

2022

Buku Ajar

HUKUM LAUT
Pengaturannya dalam Hukum Internasional dan
Hukum Nasional Indonesia

© 2022 Universitas Jenderal Soedirman

Cetakan Kesatu, September 2022
Hak Cipta dilindungi Undang-undang
All Right Reserved

Penulis:

Dr. Aryuni Yuliantiningsih, S.H., M.H.
Dr. Noer Indriati, S.H., M.Hum
Wismaningsih, S.H., M.H.

Editor Isi:

Prof. Dr. Ade Maman Suherman, S.H., M.Sc.

Editor Bahasa:

Octaria Putri Nurharyani, S.S., M.Hum.

Diterbitkan oleh:

UNIVERSITAS JENDERAL SOEDIRMAN
Gd. BPU Percetakan dan Penerbitan (UNSOED Press)
Telp. (0281) 626070
Email: unsoedpresspwt@gmail.com



Anggota

Afiliasi Penerbit Perguruan Tinggi Indonesia

Nomor : 003.082.1.02.2019

ix + 206 hal, 15 x 23 cm

ISBN: 978-623-465-033-4

*Dilarang mengutip dan memperbanyak tanpa izin tertulis dari penerbit,
sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apapun, baik cetak,
photoprint, microfilm dan sebagainya.*

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah Subhanallohu wa Ta'ala yang telah melimpahkan anugerah, rahmat, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan buku ajar Hukum Laut. Buku ajar ini dibuat untuk mendukung proses pembelajaran Hukum laut sehingga mahasiswa dapat lebih memahami dalam pembelajari dan mendalami materi Hukum Laut Internasional maupun hukum laut nasional Indonesia.

Mata kuliah Hukum Laut menjadi mata kuliah wajib Fakultas Hukum Universitas Jenderal Soedirman yang ditawarkan pada semester 5 dengan prasyarat mahasiswa telah menempuh mata kuliah Hukum Internasional. Dalam satu semester akan disampaikan 14 pokok bahasan antara lain membahas mengenai, pengertian, sejarah hukum laut internasional, Zona-zona maritim, Negara kepulauan, masalah perikanan internasional perlindungan dan pencemaran lingkungan laut, penyelesaian sengketa laut, serta Hukum laut nasional di Indonesia. Metode pembelajaran yang digunakan adalah ceramah, diskusi dan case base learning.

Ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada Ketua Lembaga Pengembangan Pendidikan dan Penjaminan Mutu Universitas Jenderal Soedirman dan Tim Pusat pengembangan Pembelajaran LP3M UNSOED atas dukungannya sehingga penulis dapat menyelesaikan buku ini. Terimakasih juga penulis sampaikan kepada reviewer konten Prof. Dr. Ade Maman Suherman, S.H., MSc dan reviewer editor Oktaria Putri Suharyani, S.S., M.Hum, yang telah memberi masukan dan koreksi terhadap penulisan buku ini.

Besar harapan kami, buku ajar Hukum Laut dapat memberi manfaat bagi mahasiswa atau pembaca yang mempunyai minat kepada Hukum Laut. Penulis menyadari berbagai kelemahan dan keterbatasan dalam menyusun buku ini sehingga mengharap kritik dan saran pembaca sebagai masukan untuk menyempurnakan penulisan di masa mendatang.

Purwokerto, September 2022

Tim Penulis

DAFTAR ISI

PRAKATA	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Pengertian Hukum Laut dan Hukum Maritim	2
C. Urgensi Hukum Laut Bagi Indonesia ..	4
D. Rangkuman.....	8
E. Evaluasi	9
BAB II. SEJARAH DAN PERKEMBANGAN HUKUM LAUT	10
A. Jaman Romawi	10
B. Konferensi Kodifikasi Hukum Internasional Den Haag 1930	21
C. Rangkuman.....	24
D. Evaluasi	25
BAB III. SUMBER HUKUM LAUT INTERNASIONAL	26
A. Sumber Hukum Laut Internasional sebelum Lahirnya UNCLOS 1982	26
B. Konferensi PBB III tentang Hukum Laut	30
C. Tinjauan Umum Konvensi Hukum Laut 1982	34
D. Rangkuman.....	37
E. Evaluasi	38
BAB IV. LAUT TERITORIAL DAN ZONA TAMBAHAN	39
4.1. Laut Teritorial	39

A.	Pengertian Laut Teritorial dan Jenis garis pangkal	39
B.	Hak Lintas Damai Bagi Kapal Asing di Laut teritorial	47
C.	Hak Lintas Transit	58
4.2.	ZONA TAMBAHAN	59
A.	Pengertian Zona Tambahan	59
B.	Sejarah Zona Tambahan	62
C.	Kewenangan Negara di Zona Tambahan	65
D.	Implementasi Zona Tambahan di Indonesia	65
E.	Rangkuman	67
F.	Evaluasi	67
BAB V.	NEGARA KEPULAUAN	69
A.	Lahirnya Konsepsi Negara Kepulauan .	69
B.	Garis Pangkal Kepulauan	72
C.	Alur Laut Kepulauan	87
D.	Rangkuman	90
E.	Evaluasi	91
BAB VI.	ZONA EKONOMI EKSKLUSIF	92
A.	Pengertian ZEE	92
B.	Hak dan Kewajiban negara di ZEE	94
C.	Hak Negara Tidak Berpantai	99
D.	Rangkuman	100
E.	Evaluasi	100
BAB VII.	LANDAS KONTINEN	102
A.	Sejarah Lahirnya Konsep Landas Kontinen	102
B.	Pengaturan Landas Kontinen Dalam UNCLOS 1982	105
C.	Pengaturan Landas Kontinen dalam Perundang-Undangan Indonesia	109
D.	Landas Kontinen Ekstensi	111

E. Rangkuman	112
F. Evaluasi	113
BAB VIII. LAUT LEPAS	114
A. Pengertian Laut Lepas.....	114
B. Prinsip dan Kebebasan di Laut Lepas .	115
C. Hak-hak Negara di Laut Lepas	116
D. Perkembangan pengaturan <i>Marine Genetic Resources</i> di Laut Lepas	119
E. Rangkuman	121
F. Evaluasi	122
BAB IX. SEA BED AREA	124
A. Lahirnya Prinsip Common Heritage of Mankind	124
B. Pengertian Sea Bed Area	127
C. International Seabed Authority (Otorita Dasar Laut Internasional)	128
D. Rangkuman	129
E. Evaluasi	129
BAB X. HUKUM PERIKANAN INTERNASIONAL	130
A. Hukum Perikanan	130
B. Illegal Fishing dan Transnational Organized Crime	139
C. Rangkuman	144
D. Evaluasi	145
BAB XI. PERLINDUNGAN DAN PELESTARIAN LINGKUNGAN LAUT	147
A. Latar Belakang.....	147
B. Bantuan Teknis	153
C. Rangkuman	155
D. Evaluasi	155
BAB XII. PENYELESAIAN SENGKETA LAUT	157
A. Penyelesaian Sengketa Laut	157
B. International Tribunal of The Law of the Sea.....	158

C. Mahkamah Internasional	160
D. Arbitrasi	161
E. Rangkuman	163
F. Evaluasi	163
BAB XIII. PENELITIAN ILMIAH KELAUTAN.....	164
A. Pengaturan Ilmiah Kelautan	164
B. Rangkuman	169
C. Evaluasi	170
BAB XIV. KEBIJAKAN KELAUTAN INDONESIA .	171
A. Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia	171
B. Kebijakan Kelautan Indonesia	173
C. Rangkuman	178
D. Evaluasi	178
DAFTAR PUSTAKA.....	180
DAFTAR SINGKATAN	185
GLOSARIUM.....	187
KISI-KISI JAWABAN SOAL	193
Indeks Subjek	204

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Indonesia setelah Deklarasi Djuanda.....	24
Gambar 2. Garis pangkal normal (Normal baseline).....	41
Gambar 3. Garis pangkal lurus (<i>Straight base line</i>)	42
Gambar 4. Garis pangkal kepulauan (Archipelagic base line).....	43
Gambar 5. Zona Maritim menurut UNCLOS	44
Gambar 6. Alur Laut Kepulauan Indonesia	89
Gambar 7. Landas Kontinen Ekstensi Indonesia	112
Gambar 8. Fisheries Crime	143

BAB I.

PENDAHULUAN

Capaian Pembelajaran

Setelah mempelajari materi ini mahasiswa mampu menjelaskan pentingnya laut, pengertian hukum laut dan sejarah hukum laut.

"Kita telah lama memunggungi samudra, laut, selat, dan teluk. Maka, mulai hari ini, kita kembalikan kejayaan nenek moyang sebagai pelaut pemberani, menghadapi badai dan gelombang di atas kapal bernama Republik Indonesia"

(Presiden **Joko Widodo**, 2014)

A. Latar Belakang

Semenjak laut dimanfaatkan sebagai kepentingan jalur pelayaran, perdagangan dan sebagai sumber kehidupan seperti penangkapan ikan, semenjak itulah para ahli hukum mulai mencurahkan perhatiannya pada hukum laut. Menurut sejarah, laut terbukti mempunyai berbagai fungsi antara lain: 1) sumber makanan bagi manusia, 2) jalan raya perdagangan, 3) sarana untuk penaklukan, 4) tempat pertempuan-pertempuran; dan 5) alat pemersatu bangsa. (**Djalal, 1979**)

Bertitik tolak dari uraian tersebut, laut dapat digunakan oleh umat manusia sebagai sumber daya alam, jalur pelayaran, kepentingan pertahanan dan keamanan dan sebagainya. Laut mempunyai arti komersial, dari laut setiap tahun ditangkap 65 juta ton berbagai jenis ikan. Dasar laut juga kaya akan minyak, gas dan sumber mineral lainnya. Dewasa ini

menonjolnya peran hukum laut bukan saja karena 70% atau 140 juta mil persegi dari permukaan bumi terdiri dari laut, bukan saja karena laut merupakan jalan raya yang menghubungkan suatu bangsa dengan bangsa lain, namun terutama karena kekayaan mineral yang terkandung di dasar laut. **(Mauna, 2005)** Laut juga merupakan penyedia sumber daya alam hayati maupun non hayati sehingga tidak mengherankan bahwa sejak abad ke-15 negara-negara berebut hak akses atas wilayah laut guna eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam di laut, sementara itu negara-negara berpantai berebut mengajukan klaim atas wilayah laut di sekelingnya guna melindungi sumber daya laut untuk kepentingan warga negaranya. Keadaan inilah yang mendorong terbentuknya hukum laut internasional. **(Puspitawati, 2019)**. Pentingnya hukum laut dalam hubungan antarbangsa menyebabkan pentingnya hukum laut internasional. Tujuan hukum ini adalah untuk mengatur kegunaan rangkap dari laut yaitu sebagai jalan raya dan sebagai sumber kekayaan alam serta sumber tenaga.

B. Pengertian Hukum Laut dan Hukum Maritim

Laut adalah keseluruhan rangkaian air asin yang menggenangi permukaan bumi. Definisi ini hanya bersifat fisik semata. Laut menurut definisi Hukum adalah keseluruhan air laut yang berhubungan secara bebas di seluruh permukaan bumi. Jadi laut mati dan *great salt lake* yang terdapat di Amerika Serikat dari segi hukum tidak dapat dikatakan laut karena laut-laut tersebut tertutup dan tidak mempunyai hubungan dengan bagian-bagian laut lainnya di dunia. **(Mauna, 2005)**

Secara umum hukum laut dibagi menjadi dua yaitu hukum laut publik internasional dan hukum laut perdata internasional. Hukum laut publik internasional pada hakikatnya mengatur hubungan antarnegara dengan negara dan atau organisasi internasional yang berhubungan dengan laut sebagai warisan bersama umat manusia dan mengatur penetapan batas wilayah laut antarnegara. (**Sunyowati dan Narwati, 2013**).

Hukum laut Internasional adalah aturan-aturan atau kaidah yang mengatur tentang berbagai persoalan yang berhubungan dengan batas-batas wilayah Negara yang berkaitan dengan laut, baik laut yang ada dalam suatu wilayah Negara atau laut yang berada di luar wilayah Negara (Laut Lepas), baik dari pemanfaatan sumber kekayaan lautnya maupun akibat negatif yang ditimbulkan dari pemanfaatan sumber daya kekayaan lautnya. Hukum Laut Perdata Internasional merupakan bagian dari hukum nasional yang mengatur hubungan perdata yang terjadi di laut dan di dalamnya terdapat elemen asing serta menyentuh satu tata hukum dari negara-negara yang berbeda. (**Anwar, 1989**)

Secara akademik, jika membahas tentang laut akan terkait dengan disiplin ilmu yang lain seperti, ilmu lingkungan, geologi, pelayaran, perikanan, dll. Sering kali dalam membahas hukum laut muncul istilah "maritim", sehingga banyak salah persepsi yang menganggap istilah laut dan maritim atau kelautan dan kemaritiman merupakan hal yang sama. Secara terminologi kedua istilah tersebut berbeda. Kelautan merupakan istilah yang berkaitan dengan segala kegiatan yang berkaitan dengan fungsi laut sebagai penyedia sumber daya alam terbesar, sedangkan kemaritiman lebih mengacu pada pelayaran, perdagangan, urusan kepelabuhanan dan segala

macam kegiatan yang berhubungan dengan jasa maritim. (**Puspitawati, 2019**)

Hukum maritim (*Maritim Law*) adalah hukum yang mengatur tentang pelayaran dalam arti transportasi laut dan kegiatan yang terkait dengan pelayaran atau kenavigasian, baik yang termasuk hukum perdata maupun hukum publik. Sesuai dengan kamus hukum Black's Law Dictionary, bahwa maritim law itu adalah *the body of law governing marine commerce and navigation, the transportation of persons ad property and marine affairs in general; the rules governing contract, tort and workers' compensation claims arising out of commerce on or over water. Also termed admiralty law* (**Black's Law Dictionary, 2006**).

C. Urgensi Hukum Laut Bagi Indonesia

Indonesia memiliki wilayah laut 2/3 dari seluruh wilayahnya. Laut memiliki arti penting bagi bangsa Indonesia, yaitu sebagai media pemersatu bangsa, media penghubung, media sumber daya alam, media pertahanan dan keamanan, serta media untuk membangun pengaruh. Oleh karena itu, menjadi suatu kewajiban bagi Indonesia untuk dapat mengelola laut dengan sebaik-baiknya guna mendukung kepentingan nasional dan juga mewujudkan strategi maritim nasional. Indonesia memiliki kedaulatan penuh terhadap wilayah perairan yang terdiri atas perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial. Di samping itu, kedaulatan Indonesia juga mencakup dasar laut dan seisinya, serta ruang udara di atas dari wilayah perairan tersebut, bahkan sampai seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya. Hak

kedaulatan tersebut diikuti oleh kewajiban Pemerintah Indonesia untuk mengelola dengan baik dan berkelanjutan untuk kesejahteraan rakyat Indonesia dan sesuai dengan kepentingan nasional.

Perairan Indonesia yang meliputi laut territorial, perairan pedalaman, perairan kepulauan laut, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen Indonesia, baik permukaan lautnya, daerah perairannya, maupun daerah dasar laut dan tanah di bawahnya memiliki manfaat atau fungsi yang sangat besar. Secara umum fungsi atau manfaat laut ini antara lain: **(Thahar, 2016)**

1. Sebagai sumber kekayaan alam. Kekayaan alam yang terdapat di laut ini, meliputi di daerah perairan dan daerah dasar laut dan tanah di bawahnya. Kekayaan yang terdapat di daerah perairan terdiri atas berbagai macam jenis ikan, dari ikan yang sangat kecil (jenis teri) sampai ikan yang sangat besar (ikan paus dan hiu), dari ikan yang memiliki nilai ekonomi sedang sampai ikan yang memiliki nilai ekonomi tinggi (bluefin tuna dan yellowfin tuna). Sumber kekayaan laut lainnya antara lain rumput laut, mutiara, dan lain-lain. Sumberdaya laut demikian disebut sebagai sumber kekayaan hayati.
2. Sebagai sarana lalu lintas kapal dan transportasi. Berdasarkan fakta historis sejak jaman dahulu hingga masa sekarang, laut dimanfaatkan manusia sebagai sarana lalu lintas kapal-kapal baik untuk pengangkutan manusia maupun barang.
3. Sebagai sarana kepelabuhanan. Suatu hal yang berkaitan dengan pemanfaatan laut sebagai sarana transportasi kapal adalah pelabuhan. Pelabuhan yang berfungsi sebagai sarana untuk

menaikkan/memuat dan menurunkan/membongkar orang atau barang yang diangkut dg kapal. Jadi di sini ada kaitan antara fungsi laut sebagai sarana lalu lintas kapal dan transportasi dengan sarana kepelabuhanan.

4. Sebagai sarana rekreasi. Negara pantai yang wilayah pantainya memiliki panorama yang indah pada umumnya memanfaatkan laut sebagai sarana rekreasi, baik berupa wisata pantai maupun wisata bahari. Banyaknya wisatawan mancanegara yang mengunjungi daerah wisata pantai, dapat menambah devisa negara.
5. Sebagai sarana untuk memasang kabel dan pipa bawah laut. Daerah dasar laut dan tanah di bawahnya baik yang tunduk di bawah yurisdiksi nasional maupun yg berada di luar yurisdiksi, dapat dimanfaatkan oleh negara-negara baik berpantai maupun tidak berpantai untuk memasang kabel dan pipa bawah laut.
6. Sebagai sarana untuk melakukan penelitian ilmiah kelautan. Laut dimanfaatkan oleh para ilmuwan untuk menjadi sarana penelitian ilmiah kelautan yang berguna untuk pengembangan ilmu pengetahuan dengan tujuan damai

Letak Indonesia yang strategis, penting bagi pelayaran internasional karena menghubungkan Benua Asia dan Australia. (**Djalal, 1979**). Secara umum terdapat lima rute penting melewati perairan Indonesia, yaitu:

1. Selat Malaka, merupakan akses dari Laut China Selatan ke Samudra Hindia
2. Selat Karimatan dan Sunda
3. Selat Lombok dan Makasar
4. Selat Ombai dan Wettar

5. Dari Samudra Pasifik yang dekat dengan Laut Sulu melalui Laut Sulawesi, menuju Laut Halmahera, Selat Buru, Laut Banda ke Laut Arafura

Selain mendapat keuntungan karena mempunyai wilayah laut yang luas Indonesia perlu untuk meningkatkan pertahanan dan keamanan di laut karena terdapat ancaman yang bersifat tradisional dan non-tradisional. Aktivitas-aktivitas yang mengancam keamanan maritim meliputi:

1. *Piracy and armed and robbery*, merupakan bentuk kejahatan yang biasanya terjadi di laut yang dapat membahayakan awak kapal sekaligus keamanan jalur navigasi maupun komersil
2. *Terrorist acts*, merupakan salah satu ancaman bagi keamanan maritim karena tidak hanya berdampak pada penyerangan fisik namun juga berdampak pada penyerangan fisik namun juga berdampak pada terganggunya keadaan ekonomi.
3. *Illicit trafficking in arms and weapons of mass distruction*, merupakan ancaman terbesar bagi keamanan maritim jika dilakukan untuk tujuan terorisme.
4. *Illicit trafficking in narcotic drugs and psycotropic substance*, merupakan ancaman keamanan maritim yang paling sering ditemui sejak dulu. Perdagangan obat-obat terlarang biasa dilakukan saat berlayar ataupun setelah berlayar.
5. *Smuggling and trafficking of persons*, baik penyelundupan maupun perdagangan manusia melalui jalur laut keduanya sama-sama mengancam keselamatan sekaligus menyalahi hak asasi manusia.
6. *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*, merupakan ancaman bagi keamanan maritim yang berskala pada keamanan pangan, ekonomi, sosial, politik, maupun lingkungan.

7. *International and unlawful damage to the marine environment*, merupakan aktivitas yang merusak ekosistem laut sehingga dapat mengancam keamanan maritim suatu negara karena dapat berpengaruh pada ekonomi negara pantai. **(Tambunan, 2014)**

Hukum laut mempunyai arti penting bagi Indonesia untuk mengelola laut yang begitu luas serta memastikan rakyatnya dapat memanfaatkan laut semaksimal mungkin. Selain itu untuk menetapkan batas-batas zona maritim, mengatur lintasan kapal-kapal asing yang melalui perairan Indonesia tidak membahayakan bagi keselamatan dan kemandirian Negara Indonesia. Selain itu arti penting hukum laut bagi Indonesia adalah adanya pengakuan internasional bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan. **(Puspitawati, 2019)**

D. Rangkuman

Laut dapat digunakan oleh umat manusia sebagai sumber daya alam, jalur pelayaran, kepentingan pertahanan dan keamanan dan sebagainya. Sejak lama Negara-negara berebut untuk menguasai lautan. Pentingnya laut dalam hubungan antar bangsa menyebabkan pentingnya pula arti hukum laut internasional. Pengertian Hukum laut berbeda dengan hukum maritim. Hukum laut mempunyai arti penting bagi Indonesia karena dalam UNCLOS 1982 mengakui bahwa Indonesia adalah Negara kepulauan yang telah diatur hak dan kewajibannya secara jelas. Selain mendapat keuntungan karena mempunyai wilayah laut yang luas Indonesia perlu untuk meningkatkan pertahanan dan keamanan di laut karena terdapat ancaman yang bersifat tradisional dan non-tradisional.

E. Evaluasi

1. Jelaskan pendapat Saudara mengapa diperlukan hukum laut internasional!
2. Jelaskan perbedaan antara hukum laut dan hukum maritim!
3. Jelaskan arti pentingnya hukum laut bagi Indonesia!

Bahan bacaan

Dikdik Mohammad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2014.

Dhiana Puspitawati, *Hukum Laut Internasional*, Pustaka Kencana, Jakarta, 2019.

Daniel Tambunan, Potensi Ancaman Keamanan Di Perairan Indonesia Yang Berbatasan Dengan Negara Filipina, *Jurnal Politico*, No 10 Vol. 3 tahun 2021.

Hasyim Djalal, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum laut*, Bina Cipta, jakarta, 1979

Adul Munthalib Thahar, *Penegakan Hukum Di Perairan Indonesia* dalam buku *Hukum Laut Internasional Dalam Perkembangan*, Justice Publisher Bandar Lampung, 2015.

Yoyon Mulyana Darusman, *Pengaruh Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 Terhadap Wilayah Laut Indonesia*, *Jurnal Cita Hukum* Vol. 6 Number 2 (2018).

Henry Cambell Black, *Black's Law Dictionary*, West Publishing Co, USA, 1968.

BAB II.

SEJARAH DAN PERKEMBANGAN HUKUM LAUT

Capaian Pembelajaran

Setelah mempelajari materi ini mahasiswa mampu menjelaskan mengenai sejarah dan perkembangan hukum laut.

Hukum laut internasional mengalami perkembangan yang cukup signifikan dan akan selalu berkembang dari waktu ke waktu. Sebelum diadakan Konferensi Hukum Laut I tahun 1958, pemanfaatan laut diatur oleh hukum kebiasaan internasional. Semenjak laut dimanfaatkan sebagai kepentingan jalur pelayaran, perdagangan dan sebagai sumber kehidupan seperti penangkapan ikan, semenjak itulah para ahli hukum mulai mencurahkan perhatiannya pada hukum laut. Sebagai hukum laut yang paling dini pada abad ke-12 telah dikenal beberapa kompilasi peraturan-peraturan hukum yang dikenal di benua Eropa yang mengatur kekuasaan bangsa-bangsa atas laut dan berbagai kegiatan yang berada di laut Eropa. Di laut tengah Lex Rodhia atau hukum laut Rodhia sudah dikenal sejak abad ke-7.

A. Jaman Romawi

Sebelum Imperium Romawi kuno berada dalam masa puncak kejayaannya, Phoenicia dan Rodhes mengaitkan kekuasaan atas laut dengan kepemilikan atas laut. Pemikiran tersebut tidak terlalu besar pengaruhnya kecuali hukum laut Rhodes tentang

perdagangan, akibat berlakunya hukum romawi pada abad pertengahan dimana pada abad itu tidak ada bangsa yang menentang kekuasaan mutlak Romawi di Laut Tengah. Peraturan-peraturan hukum laut Rhodes yang berasal dari abad ke-2 atau ke-3 SM sangat berpengaruh di daerah laut tengah dikarenakan prinsip-prinsip dari Rhodes sangat diterima dengan baik oleh orang-orang Yunani dan Romawi. (**Anwar, 1989**)

Pendapat sarjana di abad pertengahan yang menyatakan bahwa hukum laut yang paling dini pada abad ke-12 telah dikenal beberapa kompilasi peraturan-peraturan hukum yang dikenal di benua Eropa yang mengatur kekuasaan bangsa-bangsa atas laut dan berbagai kegiatan yang berada di laut Eropa. Di laut tengah Lex Rodhia atau hukum laut Rodhia sudah dikenal sejak abad ke tujuh. (**Anwar, 1989**)

Sejarah perkembangan hukum laut diawali dari lahirnya dua konsepsi hukum laut yaitu *res nullius* yang menyatakan bahwa laut tidak ada yang memiliki dan karena itu dapat diambil dan dimiliki oleh masing-masing Negara dan *res communis*, yang menyatakan bahwa laut itu milik bersama masyarakat dunia. Pertumbuhan dan perkembangan kedua doktrin tersebut diawali dengan sejarah panjang mengenai penguasaan laut oleh Imperium Roma. Hal ini menimbulkan suatu keadaan yaitu lautan tengah menjadi lautan yang bebas dari gangguan-gangguan bajak laut, sehingga semua orang dapat menggunakan lautan tengah dengan aman yang sejahtera yang dijamin oleh pihak Imperium Roma. pemikiran hukum bangsa Romawi didasarkan atas doktrin *res communis omnium* (hak bersama seluruh umat manusia), yang memandang penggunaan laut bebas atau terbuka bagi setiap orang. Asas *res*

communis omnius selain untuk kepentingan pelayaran, digunakan pula sebagai dasar untuk kebebasan menangkap ikan. (**Kusumaatmadja, 1978**)

Sejarah hukum laut internasional mencatat munculnya dua konsep penting dalam status laut, yaitu konsep laut bebas dan konsep laut tertutup (yang dikenal sebagai konsep *mare liberum* dan *mare clausum*). Konsepsi-konsepsi yang menandai dimulainya pengaturan lautan ini di kalangan bangsa-bangsa lazim dikaitkan dengan beberapa kondisi yang berlangsung pada abad ke-15. Terutama merujuk kepada upaya negara-negara maritim besar saat itu, yaitu Spanyol dan Portugis, yang mengklaim kepemilikan atas laut dan samudera-samudera dunia melalui Perjanjian Tordesilas pada Tahun 1494. Pembagian dua laut dan samudra di dunia untuk Spanyol dan Portugal dengan menutup laut-laut tertentu bagi pelayaran internasional merupakan era penjajahan kedua kerajaan tersebut di Amerika Selatan. (**Sodik, 2014**)

Reaksi atas perjanjian tentang pembagian lautan di dunia hanya untuk kepentingan kedua negara tersebut berbeda-beda. Beberapa negara yang sepaham dengan praktik Portugal dan Spanyol, cenderung ingin memiliki laut dalam lingkungan terbatas dengan segala sumberdaya yang ada di dalamnya. Sementara negara-negara yang menganut kebijakan berbeda berusaha menentangnya dengan argumentasi yang mendukung kebebasan bangsa-bangsa untuk memanfaatkan laut untuk segala kepentingan dan menentang kepemilikan laut oleh negara tertentu.

Dalam pelaksanaannya, kedua teori tersebut tidak dapat diterapkan secara kaku. Keduanya saling melengkapi, yaitu dalam batas-batas tertentu dapat dimiliki, tetapi dibatasi sampai jarak tertentu ini dapat dilihat dalam praktik yang dianut negara-negara sejak dahulu sampai sekarang. Berikut ini akan ditinjau sekilas mengenai sejarah perkembangan tersebut dari segi praktik dan kebiasaan negara-negara di dunia. **(Sulistiyo, 2016)**

1. Sebelum Zaman Romawi

Praktik Negara-negara sebelum zaman Romawi menunjukkan bahwa Punisia kuno, sebagai sebuah kerajaan sebelum zaman Romawi menganggap laut yang mereka kuasai sebagai milik Negara mereka. Paham ini juga dianut oleh bangsa Persia, Yunani dan Rhodia. Di zaman Rhodia, hukum laut telah mulai berkembang, yang kemudian menjadi dasar bagi Hukum Romawi tentang laut.

2. Zaman Romawi

Setelah perang Punis III, Romawi telah menjadi penguasa tunggal di Laut Tengah. Laut Tengah kemudian dianggap oleh orang-orang Romawi sebagai "danau" mereka. Dalam melaksanakan kekuasaannya di laut tersebut banyak tanda yang menunjukkan bahwa dalam pandangan orang Romawi laut bisa dimiliki. Orang Romawi memandang laut sebagai *public property* yaitu yang dimiliki Kerajaan Romawi.

3. Setelah Zaman Romawi

Setelah zaman Romawi terdapat banyak Negara di sekitar Laut Tengah yang merupakan pecahan dari Kerajaan Romawi. Negara-negara ini menuntut laut yang berdekatan dengan pantai

mereka sebagai wilayah mereka, oleh karena itu masa ini dipandang sebagai awal dari berkembangnya konsep laut wilayah.

Tuntutan atas kepemilikan laut ini dilakukan oleh: (a) Venesia yang menuntut sebagian besar Laut Adriatik. Tuntutan ini diakui oleh **Alexander III** pada tahun 1117. Di kawasan ini Venesia memungut kepada setiap kapal yang melewati kawasan laut Adriatik, (b) Genoa menuntut Laut Liguarian dan sekitarnya, dan (c) Pisa menuntut dan melaksanakan kedaulatannya atas laut Tyrania.

4. Zaman Portugal dan Spanyol

Jatuhnya Constantinopel ke tangan Turki pada tahun 1443, menyebabkan bangsa Portugis mencari jalan laut lain ke timur menuju Indonesia melalui Samudera Hindia. Selain itu, Portugal juga menuntut Laut Atlantik sebelah selatan Maroko sebagai wilayah mereka. Bersamaan dengan ini, Spanyol sudah sampai di Maluku melalui Samudera Pasifik, dan menuntut Samudera ini bersama dengan bagian Barat Samudera Atlantik dan Teluk Mexico sebagai kepunyaan mereka.

Tuntutan kedua Negara ini diakui oleh **Paus Alexander VI**, yang membagi dua lautan di dunia menjadi dua bagian dengan batas garis meridian 100 leagues (lk. 400 mil laut) sebelah Barat Azores. Sebelah barat dari meridian tersebut (Samudera Atlantik Barat, Teluk Mexico dan Samudera Pasifik) menjadi milik Spanyol, dan sebelah Timur (Atlantik sebelah Selatan Maroko, dan Samudera Hindia) menjadi milik Portugal. Pembagian ini kemudian diperkuat dengan perjanjian Tordesillas antara Spanyol dan Portugis (1494) dengan memindahkan garis perbatasannya

menjadi 370 leagues sebelah Barat Pulau Cape Verde di pantai Barat Afrika.

Sementara itu, Swedia dan Denmark menuntut kedaulatan atas Laut Baltik, dan Inggris atas Narrow Seas, dan Samudera Atlantik dari Cape Utara sampai ke Cape Finnistere, atau laut di sekitar kepulauan Inggris (*Mare Anglicanum*). Pada abad ke-17 untuk melaksanakan kedaulatannya atas laut-laut tersebut, Inggris memaksa orang-orang asing untuk mendapat lisensi Inggris untuk melakukan penangkapan ikan di Laut Utara.

5. Belanda

Tuntutan kedaulatan atas Samudera Pasifik, Atlantik, dan Hindia oleh Portugal dan Spanyol serta kedaulatan atas *Mare Anglicanum* oleh Inggris dirasa sangat merugikan Belanda di bidang pelayaran dan perikanan. Di bidang pelayaran Belanda sudah sampai di Indonesia melalui Samudera Hindia pada tahun 1596, dan mendirikan *Verenigde Oost Indische Compagnie* (VOC) pada tahun 1602. Penerobosan melalui Samudera Hindia ini langsung berbenturan dengan kepentingan dan tuntutan Portugal.

Untuk memperkuat dalil penentangannya atas kepemilikan laut, Belanda berusaha mencari dasar-dasar hukum yang menyatakan laut adalah bebas untuk semua bangsa yang dikemukakan oleh **Hugo de Groot** dengan menyusun buku yang berjudul *Mare Liberum*. Buku ini menguraikan teori kebebasan lautan dalam arti bahwa laut bebas bagi setiap orang, dan tak dapat dimiliki oleh siapa pun. Teori **Grotius** mendapat tentangan dari penulis Inggris **John Selden** yang

menyatakan bahwa laut itu tertutup (*mare clausum*). Masa ini disebut dengan Perang Buku atau *the Battle of Book*. Sejarah kemudian membuktikan bahwa *mare clausum* atau *mare liberum* tidak dapat mempertahankan ajaran masing-masing secara kaku. (**Sodik, 2014**)

6. Kompromi

Negara-negara pantai beranggapan bahwa wilayah laut yang dekat dengan wilayah daratannya menjadi bagian dari laut wilayahnya. Hanya saja waktu itu belum ada ketentuan yang membatasi suatu negara menetapkan laut wilayahnya. Selanjutnya muncul Teori **Bartolus** yang membagi laut menjadi dua yaitu:

- a. Bagian laut yang berada di bawah kekuasaan negara pantai
- b. Bagian laut yang bebas dari kekuasaan dan kedaulatan siapa pun

Pada tahun 1703, **Cornelilius van Bynkershoek** seorang penulis Belanda dalam bukunya *De Dominio Maris* dissertation menyatakan bahwa negara pantai berhak atas jalur laut yang dikuasainya dari darat. Penguasaan itu sampai dimana kekuatan senjata manusia menguasainya. Teori ini dikenal dengan teori Tembakan Meriam. Pada tahun 1872 teori tersebut diterjemahkan oleh **Galliani** menjadi 3 mil laut. Batas lebar laut wilayah ini telah diterima oleh banyak negara aturan 3 mil ini sejak semula namun tidak dianut secara seragam. Banyak negara menggunakan ukuran lain seperti Swedia dan Norwegia menggunakan ukuran 4 mil, Spanyol, Italia dan Yunani menggunakan batas 6 mil dan Mexico 9 mil ukuran 3 mil tersebut dirasakan semakin tidak sesuai lagi dengan

perkembangan dan kemajuan teknologi dalam bidang persenjataan dan pelayaran. Tuntutan bagi peninjauan kembali lebar laut wilayah tersebut semakin tinggi. (**Parthiana, 2014**).

Persoalan laut teritorial mulai dibahas dalam Konferensi Den Haag Tahun 1930 tentang Laut Teritorial pada tanggal 13 Maret-13 April 1930 Konferensi ini mengakui:

- a. Kebebasan berlayar di laut bebas;
- b. Kedaulatan negara pantai atas laut wilayahnya;
- c. Hak *innocent passage* diakui.

Konferensi ini gagal menetapkan hal yang paling pokok yang menjadi dasar diadakannya konferensi ini yaitu membakukan lebar laut yang sama. Perkembangan hukum laut setelah Perang Dunia II ditandai dengan proklamasi Presiden **Truman** tahun 1945 tentang Landas Kontinen. Berdasarkan proklamasi Presiden **Truman** Amerika serikat mengklaim penguasaan sumber daya alam yang ada di dasar laut dan tanah di bawahnya. tindakan Amerika Serikat ini diikuti oleh negara-negara lain. (**Churchill and Lowe, 1983**)

Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa dalam sidangnya pada tanggal 21 November 1947 menerima sebuah Resolusi untuk membentuk *International Law Commission* (ILC) yang terdiri atas 15 orang ahli hukum yang memiliki kompetensi yang diakui dalam hukum internasional dan mewakili bentuk-bentuk peradaban utama dan sistem hukum penting di dunia. Salah satu tugas ILC adalah mengkodifikasikan hukum internasional.

Sejak akhir abad ke-19, muncul berbagai organisasi dan lembaga internasional yang membahas masalah-masalah tersebut. Beberapa organisasi dan lembaga tersebut, yaitu : **(Djalal, 1979)**

1. Institut de Droit International.

Laut teritorial menjadi pembahasan penting di lembaga ini sejak akhir abad ke-19. Sidang-sidang yang telah dilakukan adalah Laussane (1888), Hamburg (1891), Geneva (1892), dan Paris (1894). Sidang terakhir di Paris (1894) menghasilkan resolusi, yaitu:

- a. Lebar laut teritorial untuk suatu keperluan tidak perlu sama dengan lebar untuk keperluan lainnya, misalnya antara keperluan perikanan dan keperluan netralitas.
- b. Ajaran lebar laut teritorial 3 mil (yang mulanya didasarkan kepada perhitungan pertahanan) sudah tidak mencukupi lagi untuk keperluan perikanan (kebutuhan ekonomi dan rakyat pantai).
- c. Kedaulatan negara pantai atas laut wilayah diakui.
- d. Teluk-teluk sejarah, yaitu teluk-teluk yang secara historis telah lama menjadi milik suatu negara, diakui statusnya dan pada teluk yang lebar mulutnya kurang dari 12 mil dapat ditarik garis dasar (*baseline*) di mulutnya. Laut teritorial dapat diukur dari garis dasar tersebut, dan karena itu tidak mutlak lagi diukur dari garis pantai (garis air rendah) seperti pada masa-masa sebelumnya.
- e. Dalam keadaan perang, *neutral zone* masih dapat ditetapkan di luar laut teritorial yang 6 mil itu sampai jarak tembakan meriam yang sesungguhnya di darat.

- f. Hak *hot pursuit*, yaitu hak memburu pelanggar-pelanggar hukum di laut teritorial yang melarikan diri ke laut bebas, dan hak lintas damai di laut wilayah diakui.

Pada 1829 diselenggarakan sidang di Stockholm yang menghasilkan kesepakatan, yaitu:

- a. Lebar laut teritorial adalah 3 mil, sekalipun lebar yang lebih dari itu dapat diterima berdasarkan kebiasaan hukum internasional;
- b. Panjang garis pantai (*baseline*) di mulut teluk dikurangi menjadi 10 mil.
- c. Prinsip *archipelago* diakui adanya, tetapi jarak antar pulau-pulau tidak boleh lebih dari dua kali lebar laut teritorial.

2. International Law Association (ILA)

Sidang-sidang ILA dilakukan di London (1887), Geneva (1892) dan Brussels (1895). Adapun hasil sidang Brussels (1895), yaitu:

1. Prinsip lebar laut teritorial 6 mil diterima;
2. Baseline untuk mulut teluk diterima 6 mil;
3. Hak negara pantai untuk menetapkan sendiri wilayah *neutral zone*, diakui;
4. Selat yang kedua tepinya dipunyai oleh satu negara diakui menjadi milik negara tersebut, dan jika di tengahnya terdapat "kantong laut bebas", maka kantong-kantong tersebut juga dapat diakui sebagai milik negara tersebut; dan
5. Pengakuan hak *hot pursuit* atau pengejaran seketika.

Akan tetapi ILA mengubah pendapatnya tersebut dalam sidang Stockholm (1924), yaitu:

- a. Lebar laut teritorial adalah 3 mil;
- b. Baseline untuk mulut teluk diterima 6 mil; dan
- c. Hak lintas damai di laut teritorial diakui.

3. Japanese Association of International Law
Sidang tahun 1926 menerima lebar laut teritorial 3 mil dan panjangnya garis dasar yang diperkenankan untuk mulut teluk adalah 10 mil. Selain itu, prinsip teluk-teluk sejarah dan lintas damai melalui laut teritorial diterima.
4. American Institute of International Law
Sidang tahun 1927 di Rio de Janeiro (1927) mengakui negara pantai mempunyai kedaulatan atas laut teritorialnya, dasar laut dan tanah di bawahnya, dan udara di atas laut teritorialnya. Selain itu, sidang ini juga mengakui bahwa archipelago adalah merupakan satu kesatuan dan karena itu perlu dilakukan sebagai suatu kesatuan. Namun, sidang ini tidak menetapkan lebar laut teritorial.
5. Harvard Research
Universitas Harvard sejak tahun 1927 mengadakan penelitian mengenai lebar laut teritorial. Penelitian ini dalam rangka menghadapi proyek Konferensi Internasional mengenai Hukum Laut yang direncanakan oleh Lembaga Bangsa-Bangsa tahun 1930. Adapun hasil dokumen tersebut, yaitu:
 1. Prinsip 3 mil laut teritorial diterima dengan pengertian bahwa negaranegara pantai masih dapat melaksanakan kekuasaan mereka di luar batas tersebut, misalnya untuk keperluan perikanan dan lain-lain;
 2. Panjang maksimum garis dasar yang diperkenankan untuk mulut teluk adalah 10 mil; dan
 3. Hak *hot pursuit* di laut bebas dan hak lintas damai di laut teritorial diakui.

B. Konferensi Kodifikasi Hukum Internasional Den Haag 1930

Ketidakjelasan mengenai lebar laut teritorial menjadi perhatian serius awal abad ke-20. Hal ini dikarenakan, negara-negara pantai mulai meninggalkan lebar laut 3 mil, sehingga setiap negara berbeda-beda, ada yang menggunakan 4 mil bahkan 9 mil laut. Tentu saja ini berdampak terhadap ketidakpastian luasnya laut lepas. Ketidakpastian ini terjadi hingga meletusnya Perang Dunia I (1914-1918) hingga berakhirnya Perang Dunia ke-1.

Sementara itu, dalam rangka mewujudkan keamanan dan perdamaian dunia serta untuk mencegah terjadinya perang dunia lagi, maka pada tahun 1919 didirikanlah sebuah organisasi internasional, yaitu Liga Bangsa-Bangsa/LBB (the League of Nations) yang menghasilkan Kovenan Liga Bangsa-Bangsa (Covenant of the League of Nations). Kovenan tersebut mengamanatkan kepada negara-negara anggotanya untuk melakukan pengkodifikasian hukum internasional. Oleh karena itu, LBB memprakarsai penyelenggaraan konferensi internasional di Den Haag pada tanggal 13 Maret – 12 April 1930 untuk mengkodifikasikan hukum internasional. Konferensi internasional ini dihadiri oleh delegasi dari 47 negara.

Adapun bidang-bidang hukum internasional yang dikodifikasikan, yaitu tentang kewarganegaraan (*nationality*), perairan teritorial (*teritorial waters*), tanggung jawab negara terhadap kerugian yang diderita perorangan ataupun harta kekayaan orang asing yang ada di wilayah negara lain. Konferensi Den Haag 1930 ini tidak menghasilkan suatu konvensi, kecuali hanya beberapa rancangan Pasal-Pasal yang

disetujui sementara. Hal ini dikarenakan, pendapat para peserta konferensi berbeda-beda mengenai batas luar laut teritorial, seperti ada yang menginginkan lebar laut teritorial 3 mil (20 negara), ada pula yang menghendaki 6 mil laut (12 negara), serta negara-negara Nordic yang menghendaki laut teritorial selebar 4 mil (**Anwar, 1989**).

Kegagalan Konferensi Kodifikasi Hukum Internasional di Den Haag 1930 mengakibatkan masih tetap berlakunya lebar laut territorial yang tidak seragam. Selain itu ada pula pranata hokum laut baru yang diperkenalkan oleh Negara-negara ataupun para sarjana seperti zona tambahan (*contiguous zone*). Zona tambahan pertama kali diperkenalkan oleh **Oden de Bouen** yang kemudian diikuti oleh beberapa Negara secara sepihak. (**Parthiana, 2014**)

Pada tahun 1935 Norwegia dengan Dekrit Kerajaan (*Royal Decree*) secara sepihak menetapkan laut territorial empat mil laut, namun pengukurannya bukan dengan garis pangkal normal yang sudah dikenal pada saat itu, melainkan dengan garis pangkal lurus dari ujung ke ujung. Inggris memprotes tindakan Norwegia tersebut.

Sementara itu Perserikatan Bangsa-Bangsa yang resmi berdiri pada 24 Oktober 1945 mengamanatkan kepada Majelis Umum supaya melakukan pengembangan progresif hokum internasional dan pengkodifikasiannya. Pada 1947 Majelis Umum membentuk Komisi Hukum Internasional (*International Law Comission/ILC*). ILC mulai bersidang pada 1949. Hasilnya, pada tahun 1955 dapat dirumuskan *proisiona; draft* mengenai berbagai aspek hukum laut. Dalam sidangnya, 30 April sampai 4 Juli 1949, ILC hanya sampai pada suatu pendapat bahwa

hukum laut internasional tidak memperbolehkan pelebaran laut wilayah sampai 12 mil, padahal pada waktu itu praktik negara-negara memperlihatkan penetapan lebar laut wilayah berkisar dari 3 sampai dengan 12 mil. Dari hasil-hasil sidang yang dilaksanakan sejak tahun 1949 tersebut dapat disusun final draft, yang akan menjadi dasar pembahasan pada Konferensi Hukum Laut pertama di Jenewa dari tanggal 24 Februari sampai dengan 27 April 1958.

Sementara itu, tanggal 13 Desember 1957 Indonesia mengeluarkan Deklarasi mengenai Perairan Wilayah Indonesia. Deklarasi ini, yang dikenal dengan Deklarasi Juanda, menetapkan lebar laut wilayah Indonesia 12 mil, diukur dari garis-garis yang menghubungkan titik-terluar yang menghubungkan pulau-pulau terluar Indonesia. Deklarasi Juanda tentang Perairan Wilayah Indonesia 1957 didasarkan pada pertimbangan-pertimbangan:

1. Bahwa bentuk geografi Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau memerlukan pengaturan tersendiri;
2. Bahwa bagi kesatuan wilayah (teritorial) Indonesia semua kepulauan serta laut yang terletak di antaranya harus dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat;
3. Bahwa penetapan laut-laut teritorial yang diwarisi dari pemerintah colonial sebagaimana tercantum dalam *territorial Zee en Maritim Kringen Ordonantie 1939* Pasal 1 ayat (1) tidak sesuai lagi dengan kepentingan keselamatan dan keamanan negara Republik Indonesia;
4. Bahwa setiap negara yang berdaulat berhak dan berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan yang dipandang perlu untuk melindungi kebutuhan dan keselamatan negaranya.

Berikut ini peta wilayah Indonesia setelah adanya Deklarasi Djuanda 1957



Gambar 1. Peta Indonesia setelah Deklarasi Djuanda

C. Rangkuman

Sejarah hukum laut dibagi menjadi masa sebelum Romawi, pada masa Romawi dan Setelah zaman Romawi. Pada masa setelah jaman Romawi negara-negara mulai menuntut laut yang ada di dekat pantainya. Negara-negara Barat memanfaatkan laut untuk memperluas jajahannya. Dua doktrin hukum laut yaitu *mare clausum* yang berpendapat bahwa laut itu tertutup dan *mare liberum* (laut terbuka) tidak dapat dipertahankan. Selanjutnya muncul teori jalan tengah yang berpendapat bawa laut terbagi menjadi dua yaitu laut wilayah dan laut lepas. Hal ini menjadi cikal bakal munculnya konsep laut teritorial. Hukum laut telah mengalami perubahan yang signifikan, sampai dengan terbentuknya UNCLOS 1982 untuk mengatur pengelolaan sumber daya laut dan memperkecil potensi konflik.

D. Evaluasi

1. Bagaimana sejarah munculnya konsep *res nullius* dan *res communis* dalam hukum laut!
2. Jelaskan apa maksud dari *Battle of the Book*!
3. Apa yang saudara ketahui mengenai Tordesilas Treaty!

Bahan bacaan

Budi Sulistiyo, *Legalitas Hukum Kelautan dan Perikanan*, Universitas Terbuka, 2016.

Churchill.R.R., and A.V. Lowe, *The Law of The Sea*, Manchester United Press, 1983.

Chairul Anwar, *Horison Baru Hukum Laut Internasional*, Pustaka Jaya, Jakarta, 1989.

Dikdik Mohammad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2014.

Hasyim Djalal, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum laut*, Bina Cipta, jakarta, 1979.

I Wayan, Parthiana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Nasional*, Yrama Widya, Bandung, 2014.

Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, Binacipta. Jakarta, 1978.

BAB III.

SUMBER HUKUM LAUT INTERNASIONAL

Capaian Pembelajaran

Setelah mempelajari bab ini mahasiswa mampu menjelaskan sumber hukum laut internasional sebelum lahirnya UNCLOS 1982 dan tentang UNCLOS 1982.

A. Sumber Hukum Laut Internasional sebelum Lahirnya UNCLOS 1982

Kebiasaan internasional adalah sumber hukum laut yang penting. Kebiasaan internasional ini lahir dari perbuatan yang sama dan dilakukan secara terus-menerus atas dasar kesamaan kebutuhan di laut. Kebiasaan internasional juga merupakan kebiasaan umum yang diterima sebagai hukum. Perlu diperingatkan bahwa kebiasaan internasional sebagai sumber hukum tidak berdiri sendiri. Kebiasaan internasional sebagai sumber hukum erat sekali hubungannya dengan perjanjian internasional. Hubungan ini merupakan hubungan timbal balik. Perjanjian internasional adalah perjanjian yang diadakan antara anggota masyarakat bangsa-bangsa dan bertujuan untuk mengakibatkan akibat hukum tertentu

Sampai tahun 1958, ketentuan-ketentuan umum mengenai laut terutama didasarkan atas hukum kebiasaan. Sebagaimana kita ketahui, hukum kebiasaan ini lahir atas perbuatan yang sama yang

dilakukan secara terus-menerus atas dasar kesamaan kebutuhan di laut sepanjang zaman, sebelumnya ada beberapa konvensi, tetapi hanya mengatur hal-hal yang khusus seperti konvensi untuk menyelamatkan jiwa manusia di laut, 20 Januari 1914 diperbarui 31 Mei 1923 dan Konvensi Bruxells 10 Mei 1952 mengenai tabrakan-tabrakan kapal di laut. (**Parthiana, 2014**)

Hukum kebiasaan internasional merupakan salah satu sumber hukum yang terdapat dalam Pasal 38 ayat (1) Piagam Mahkamah Internasional. Istilah kebiasaan (*custom*) dan adat istiadat (*usage*) sering digunakan secara bergantian. Namun demikian, kedua istilah tersebut mempunyai perbedaan teknis yang sangat tegas, adat istiadat merupakan tahapan yang mendahului adanya kebiasaan. Dengan kata lain, kebiasaan adalah suatu adat istiadat yang telah memperoleh kekuatan hukum (**Starke, 2014**). Hukum kebiasaan berasal dari praktik negara-negara melalui sikap dan tindakan yang diambil terhadap suatu persoalan.

Bila suatu negara mengambil suatu kebijaksanaan dan kebijaksanaan tersebut diikuti oleh negara-negara lain dan dilakukan berkali-kali serta tanpa adanya protes atau tantangan dari pihak lain, maka secara berangsur-angsur terbentuklah suatu kebiasaan. Dengan kata lain, terbentuknya suatu hukum kebiasaan didasari oleh praktik yang sama, dilakukan secara konstan, tanpa adanya pihak yang menentang serta diikuti oleh banyak negara (**Mauna, 2005**). Hal ini sesuai dengan pernyataan para pakar hukum internasional, bahwa ada unsur yang harus dipenuhi agar kebiasaan internasional dipandang sebagai hukum kebiasaan internasional, yaitu: (**Kusumaatmadja dan Agoes, 2003**)

1. Perilaku itu harus merupakan praktik atau perilaku yang secara umum telah dilakukan atau dipraktikkan oleh negara-negara.
2. Perilaku yang telah dipraktikkan secara umum tersebut, oleh negaranegara atau masyarakat internasional, telah diterima atau ditaati sebagai perilaku yang memiliki nilai sebagai hukum.

Konferensi pertama Hukum Laut dilaksanakan pada tanggal 24 Februari sampai 29 April tahun 1958 di Jenewa. Konvensi Jenewa 1958 Konferensi ini gagal menetapkan lebar laut wilayah yang seragam bagi masyarakat Internasional. Kegagalan ini, disebabkan karena pertentangan kepentingan negara-negara peserta. Dalam konferensi ini Amerika Serikat dengan dukungan negara-negara maritim lainnya menghendaki laut wilayah yang sesempit mungkin, karena itu mereka menghendaki diterimanya batas 3 mil; sebaliknya negara-negara sedang berkembang dan negara non maritim lainnya, menghendaki lebar laut wilayah melebihi 3 mil dan mengusulkan 12 mil. Sekalipun mengalami kegagalan dalam menetapkan lebar laut territorial, namun Indonesia dapat memperkenalkan konsep-konsepnya dalam rangka pembelaan terhadap Deklarasi Juanda 1957.

Konferensi telah menghasilkan 4 konvensi, yaitu:

1. Konvensi tentang Laut Wilayah dan Jalur Tambahan (Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zones).
2. Konvensi tentang Laut Bebas (Convention on the High Seas).
3. Konvensi tentang Perikanan dan Pelestarian Sumberdaya Hayati Laut (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas).

4. Konvensi tentang landas Kontinen (Convention on the Continental Shelf).

Dua tahun setelah konferensi Jenewa 1958, diadakan Konferensi Hukum Laut II di Jenewa, pada 1960. Focus utama konferensi ini adalah menetapkan lebar laut wilayah yang seragam bagi semua negara, yang telah gagal dicapai pada Konferensi Jenewa I 1958. Konferensi ini dihadiri 88 negara termasuk Indonesia. Dalam rangka memperjuangkan keberhasilan tuntutannya selaras dengan ketentuan Deklarasi Juanda 1957, Indonesia mengeluarkan undang-undang yang mengukuhkan tuntutan ini, yaitu Undang-undang No. 4/Prp/1960 tentang Perairan Indonesia, 18 Februari 1960.

Pengundangan perairan wilayah Indonesia menjelang konferensi Jenewa 1960 ini memperlihatkan perubahan sikap Indonesia dibanding dengan keadaan dan suasana sekitar 13 Desember 1957. Jika pada akhir 1957 rencana konferensi Jenewa I 1958 menyebabkan penundaan pengundangan konsep nusantara, maka rencana penyelenggaraan Konferensi Jenewa 1960 justru mendorong Pemerintah mengundang peraturan tentang perairan Indonesia sebelum dilaksanakannya konferensi tersebut.

Konferensi kedua ini pun mengalami kegagalan untuk menentukan laut teritorial. Selain itu, kelemahan lainnya adalah pengaturan yang terlalu kompleks dari Konvensi tentang Perikanan dan Konservasi Sumber-sumber Hayati Laut Lepas (**Anwar, 1989**). Setelah Konferensi Hukum Laut Jenewa 1960, masalah kelautan tidak terkendali dan mengarah kepada ketidakpastian. Bahkan negara-negara dunia mengenakan rezim-rezim baru hukum

laut, yaitu zona eksklusif, zona perikanan, zona ekonomi, dan zona-zona lainnya. Ketidakpastian ini mengarah kepada bermunculannya sengketa-sengketa di wilayah laut. (**Parthiana, 2014**).

Dengan gagalnya Konferensi Hukum Laut II 1960, maka berlakulah keempat konvensi yang dihasilkan oleh Konferensi Hukum Laut I 1958. Selain itu, berlaku pula ketentuan-ketentuan berikut:

1. Konvensi-konvensi internasional yang diprakarsai Inter-Governmental Maritim Consultative Organization (IMCO), khususnya konvensi-konvensi mengenai keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran laut karena minyak atau bahan-bahan berbahaya lainnya yang berasal dari kapal.
2. Konvensi-konvensi internasional lainnya yang mengatur berbagai aspek hukum laut misalnya Konvensi-konvensi Brussel tentang Hukum Laut, Deklarasi Stockholm tentang Lingkungan Hidup, Perjanjian Moskow (1963) yang melarang percobaan senjata nuklir di angkasa luar, di udara dan di bawah permukaan laut, Perjanjian Pelarangan Penempatan Senjata Nuklir di Bawah Laut 1970 dan lain-lain.
3. Berbagai konvensi regional yang menetapkan aturan-aturan spesifik tentang persoalan-persoalan laut yang berlaku secara regional, misalnya Konvensi Pencegahan Dumping.

B. Konferensi PBB III tentang Hukum Laut

Situasi dan kondisi yang penuh ketidakpastian memunculkan pemikiran untuk merumuskan prinsip-prinsip dan kaidah-kaidah hukum laut yang baru. Pada tahun 1967 Duta besar Malta, **Arvid Pardo** menyampaikan pidatonya di depan sidang Majelis

Umum PBB yang menyoroti terjadinya perlombaan secara berlebih-lebihan dalam aktivitas negara-negara di laut dalam mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya alamnya. Beliau menyampaikan gagasan untuk menjadikan dasar laut di luar yurisdiksi nasional sebagai warisan bersama umat manusia (*common heritage of mankind*). Pada tanggal 18 Desember 1967 segera dibentuk Ad hoc Committee untuk mempelajari penggunaan secara damai dasar laut.

Konvensi PBB tentang Hukum laut yang diterima konferensi Hukum Laut III pada tanggal 30 April 1982 pada sidangnya yang ke 11 di New York untuk ditandatangani mulai 10 Desember tahun yang sama di Montego Bay, Jamaika, merupakan karya hukum masyarakat internasional yang terbesar di abad ke- 20. Prof. Lois B. Sohn ahli Hukum Laut Amerika Serikat menamakan konferensi tersebut forum petulangan perdebatan terbesar abad XX. Kurt Waldheim, mantan sekjen PBB menyebutkan sebagai forum perundingan paling penting abad XX, dan yang diumpamakan oleh Tomy Koh, bekas ketua konferensi, sebagai *rendezvous with history*. (**Sunyowati dan Narwati, 2013**)

Konferensi ini merupakan konferensi yang terbesar karena dihadiri lebih 160 negara, dengan sekitar 5000 anggota delegasi dengan bermacam latar belakang yaitu diplomat, ahli hukum, pertambangan, perikanan, perindustrian, kedaulatan, perkapalan, lingkungan alam dan lain-lain. Disebut terpanjang, karena Konferensi itu berlangsung selama sembilan tahun dari Desember 1973 sampai tahun 1982. Terpenting, karena bukan saja dari hasil yang dicapai tetapi berkat adanya kemauan bersama untuk berhasil betapapun banyak dan rumitnya permasalahan yang harus diatasi. (**Mauna, 2005**)

Konvensi hukum laut yang baru ini merupakan hasil dari upaya masyarakat internasional selama 14 tahun, yaitu semenjak didirikannya Ad Hoc Committee bulan Desember 1967. Konvensi laut baru 1982 tersebut juga merupakan kemenangan bagi negara-negara berkembang yang pada umumnya buat pertama kali betul-betul aktif berpartisipasi dalam merumuskan berbagai ketentuan yang mencerminkan kepentingan mereka di bidang hukum laut berbeda dengan konferensi-konferensi tahun 1958 dan 1960. Selain itu, sesuai Pasal 308, konvensi mulai berlaku 12 bulan setelah tanggal didepositkannya piagam ratifikasi atau aksesi yang ke-60. Konvensi tersebut telah mulai berlaku semenjak tanggal 16 November 1994 dan sampai bulan Juli 2004 telah diratifikasi oleh 145 negara. (**Anwar, 1995**)

Menurut **Mochtar Kusumaatmadja**, ada tiga faktor penting yang mendorong diadakannya Konferensi Hukum Laut ketiga, yaitu:

1. Banyaknya negara berkembang yang baru yang sebagian berasal dari kawasan Afrika, Karibia dan Asia Pasifik. Mereka tidak banyak memperkuat kamp negara-negara yang ingin memperbaiki hukum laut yang ada yang sebagian besar masih didasarkan pada konsep tradisonal. Mereka ini bahkan berjalan lebih jauh dan tidak mau menerima hasil Konvensi Jenewa 1958 karena merasa tidak memiliki kepentingan karena ketidakhadiran mereka di dalamnya. Mereka tidak hanya menginginkan hukum laut yang modern tetapi juga suatu hukum internasional baru mengenai laut yang mencerminkan tatanan hukum internasional baru tentang lautan.
2. Pertumbuhan ketergantungan umat manusia pada laut sebagai sumber kemakmuran, sumber-

sumber kekayaan hayati laut berupa mineral termasuk hydrocarbon menjadi semakin bertambah penting sebagaimana sumber daya alam darat yang terus-menerus dihabiskan karena semakin bertambahnya penduduk. Kenyataan bahwa kemampuan melakukan eksploitasi atas kekayaan alam tersebut sangat tergantung pada teknologi dan modal yang berada dalam kepemilikan atau penguasaan negara industry maju menambah kepedulian sebagian negara berkembang baru yang kepentingan mereka hanya dapat dijamin dengan mengadakan suatu tatanan hukum baru terhadap samudera yang lebih adil. Inilah yang melatarbelakangi lahirnya konsep *common heritage of mankind* (warisan bersama umat manusia).

3. Hasrat negara-negara maritim atas jaminan kepentingan mereka atas pelayanan dan akses yang bebas terhadap sumber daya alam dari gangguan-gangguan karena tuntutan yang semakin meningkat oleh negara-negara berkembang terhadap laut yang berdekatan dengan dasar laut.

Konvensi Hukum Laut III 1982 dibuka penandatanganannya pada 10 Desember 1982 di Montego Bay Jamaica. Pada pembukaan penandatanganan ini, KHL III 1982 ditandatangani 117 negara dan dua badan lain (bukan negara). Konvensi akan berlaku 12 bulan setelah penyimpanan instrumen ratifikasi atau aksesi yang ke-60 pada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa (Pasal 308 (1) UNCLOS).

C. Tinjauan Umum Konvensi Hukum Laut 1982

Konvensi Hukum laut 1982 berisi ketentuan-ketentuan yang mengatur pelbagai zona maritim dengan status hukum yang berbeda-beda. Konvensi Hukum Laut PBB 1982, terdiri atas 17 Bagian (*Part*) yang terbagi dalam Seksi-seksi (*Section*) dan Pasal-Pasal (*Articles*). UNCLOS 1982 terdiri dari 320 Pasal dan 9 lampiran yang secara ringkas terdiri dari:

1. Preambule

Preambule atau pembukaan berisi alasan-alasan dibuatnya konvensi hukum laut yang baru serta tujuan-tujuan yang hendak dicapai

2. Batang Tubuh Konvensi

Batang tubuh Konvensi diawali dengan BAB I tentang pendahuluan, II mengatur tentang laut teritorial dan Zona Tambahan, BAB III mengatur Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, BAB IV tentang Archipelagic State, BAB V mengatur Zona Ekonomi Eksklusif, BAB VI Landas kontinen, BAB VII tentang laut Lepas, BAB VIII mengatur rezim pulau, BAB IX Laut tertutup dan setengah tertutup, BAB X Hak Negara Tak Berpantai Untuk Akses ke dan Dari Laut Serta Kebebasan Transit, XI mengatur Kawasan, XII tentang Riset Ilmiah Kelautan, Bab XIV pengembangan alih teknologi kelautan, Penyelesaian sengketa kelautan, Ketentuan umum dan Ketentuan penutup

3. Lampiran

Konvensi disertai dengan 9 lampiran (*Annexes*) yang masing-masing Lampiran terdiri dari beberapa Pasal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Konvensi yaitu :

- Lampiran I : Jenis-Jenis Ikan yang Bermigrasi Jauh (*Highly Migratory Species*)
- Lampiran II : Komisi Tentang Garis Batas-Batas Landas Kontinen
- Lampiran III : Persyaratan Dasar Untuk Prospeksi, Eksplorasi, dan Eksploitasi
- Lampiran IV : Statuta Of The Enterprise
- Lampiran V : Konsiliasi
- Lampiran VI : Statuta Mahkamah Hukum Laut Internasional
- Lampiran VII : Arbitrase
- Lampiran VIII : Arbitrase Khusus
- Lampiran IX : Partisipasi Organisasi Internasional

Konvensi Hukum Laut 1982 mengatur delapan rezim hukum laut yang masing-masing mempunyai status hukum berbeda-beda, yaitu : **(Subagyo, 1993)**

1. Perairan pedalaman (*internal waters*), yaitu laut yang terletak pada sisi darat dari garis pangkal laut teritorial, atau laut yang terletak pada sisi darat dari garis penutup teluk di perairan kepulauan.
2. Perairan kepulauan (*archipelago waters*), yaitu perairan yang terletak pada sisi darat dari garis pangkal lurus kepulauan dan menghubungkan pulau-pulau dari suatu negara kepulauan.
3. Laut teritorial (*territorial sea*), yaitu laut yang terletak pada sisi luar (sisi laut) dari garis pangkal dengan lebar maksimum 12 mil.
4. Zona tambahan (*contiguous zone*), adalah bagian laut lepas yang berbatasan dengan laut teritorial,

yaitu negara memiliki yurisdiksi terbatas untuk bea-cukai, fiskal, imigrasi, dan saniter, yang jaraknya tidak boleh melebihi 24 mil dari garis pangkal.

5. Zona ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*), yaitu bagian laut yang terletak di luar dan berdampingan dengan laut teritorial, yang jaraknya tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal laut teritorial
6. Laut lepas (*high seas*), yaitu bagian laut yang bukan wilayah suatu negara maupun zona ekonomi eksklusif. Laut lepas merupakan daerah tak bertuan (*res nullius*) sehingga sering dikaitkan dengan doktrin *freedom of the seas*, kecuali apabila terdapat aturan-aturan pengecualian dan batasan-batasan yang diterapkan untuk kepentingan negara-negara, laut lepas tidak merupakan wilayah ma
7. Landas kontinen (*continental shelf*), yaitu dasar laut dan tanah di bawahnya (*sea-bed and subsoil*) yang berbatasan dengan daerah dasar laut di bawah laut teritorial, sampai dengan batas maksimum 350 mil dari garis pangkal.
8. Kawasan/Dasar Laut Samudera Dalam Internasional (International Sea Bed Area), yaitu dasar laut dan tanah di bawahnya yang terletak di luar yurisdiksi nasional, yang kekayaan alamnya diperuntukkan bagi warisan umum umat manusia (*common heritage of mankind*).

Terdapat pula sumber hukum laut selain yang tidak diatur dalam UNCLOS 1982, antara lain :

1. Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas (Compliance Agreement) 1993

2. Agreement for the Implementation of the Provision of the 1982 UNCLOS Relating to the Conservation and Management of Straddling Stocks and Highly Migratory Fish Stocks 1995 (UNIA 1995)
3. Code of Conduct Responsible Fisheries (CCRF) 1995 International Plan of Action to Deter, Prevent and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU Fishing) 2001.
4. Agreement on Port State Measures to Prevent Deter, and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing 2009.

Sumber hukum perikanan internasional tersebut di atas ada yang berbentuk *soft law* dan *hard law*. Sumber hukum yang bersifat *hard law* meliputi hukum yang memiliki daya mengikat secara pasti (*legally binding*), sedangkan *soft law* adalah unsur hukum yang tidak memiliki daya mengikat secara pasti. (Hasan, 2020)

D. Rangkuman

Perang Dunia II membuat negara-negara menyadari kondisi wilayah laut negaranya berperan penting dalam pertahanan dan keamanan negara. Setelah melalui perundingan selama 9 tahun sejak tahun 1973 maka lahirlah UNCLOS 1982. Konvensi ini merupakan sumber hukum laut yang komprehensif yang mengatur mengenai kewenangan negara di zona maritim, eksplorasi dan eksploitasi sumber daya hayati maupun non hayati di laut, perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut serta menyediakan mekanisme penyelesaian sengketa. Terdapat juga sumber hukum laut yang lain selain diatur dalam UNCLOS 1982.

E. Evaluasi

1. Mengapa Konferensi Hukum Laut III disebut sebagai konferensi yang terbesar, terpanjang, dan terpenting dalam hukum internasional?
2. Jelaskan faktor-faktor yang mendorong dibentuknya UNCLOS 1982?
3. Jelaskan sumber – sumber hukum laut yang lain di luar UNCLOS 1982!

Bahan bacaan

Boer Mauna, *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, PT. Alumni, Bandung, 2005.

Chairul Anwar, *Horison Baru Hukum Laut Internasional*, Pustaka Jaya, Jakarta, 1989.

J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016.

Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, PT Alumni, Bandung, 2005.

I Wayan, Parthiana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Nasional*, Yrama Widya, Bandung, 2014.

Yulia Hasan, *Hukum Laut Konservasi Daya Ikan di Indonesia*, Kencana, Jakarta 2020.

BAB IV.

LAUT TERITORIAL DAN ZONA TAMBAHAN

Capaian Pembelajaran

Setelah mempelajari bab ini mahasiswa mampu menjelaskan mengenai garis pangkal, hak dan kewajiban Negara di laut teritorial serta hak dan kewenangan negara di Zona Tambahan.

4.1. Laut Teritorial

A. Pengertian Laut Teritorial dan Jenis garis pangkal

BAB II UNCLOS 1982 berisi ketentuan-ketentuan yang mengatur dua zona maritim yang berada di bawah kedaulatan negara pantai yaitu perairan pedalaman dan laut teritorial. Pasal 2 ayat 1 menetapkan bahwa kedaulatan suatu Negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalamannya, meliputi pula suatu jalur laut yang berbatasan dengannya yang dinamakan laut teritorial. Menurut Pasal 3, Setiap Negara mempunyai hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya sampai suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan Konvensi ini garis pulau terluar waktu air laut surut.

Garis pangkal merupakan hal yang sangat penting dalam delimitasi batas maritim karena garis inilah yang menjadi tolak ukur yurisdiksi maritim suatu Negara. Pengertian garis pangkal adalah garis

imajiner yang ditarik pada waktu air laut surut. Perairan yang berada di sisi luar garis pangkal ini yang disebut dengan laut teritorial. (**Parthiana, 2014**)

Berdasarkan cara penarikannya terdapat tiga macam garis pangkal yaitu:

1. Garis pangkal normal (*normal baseline*)

Garis pangkal normal adalah garis pangkal yang diukur dari garis air rendah di sepanjang pantai yang mengikuti bentuk pulau tersebut. Untuk menentukan dan mengukur lebar laut teritorial, ditarik garis tegak lurus dari garis pangkal normal ke arah luar/laut sesuai dengan lebar laut teritorial masing-masing negara. Titik-titik atau garis pada bagian luar itulah yang disebut dengan garis luar atau batas luar (*outer limit*) laut teritorial. Garis luar atau batas luar ini merupakan garis yang selalu sejajar dengan garis pangkal, karena ditarik pada titik-titik yang ada pada garis pangkal secara tegak lurus ke arah luar/laut. Penggunaan garis pangkal normal diatur dalam Pasal 5 UNCLOS

“Kecuali ditentukan lain dalam Konvensi ini, garis pangkal biasa untuk mengukur lebar laut teritorial adalah garis air rendah sepanjang pantai sebagaimana yang ditandai pada peta skala besar yang secara resmi diakui oleh Negara pantai tersebut.”



Gambar 2. Garis pangkal normal (Normal baseline)

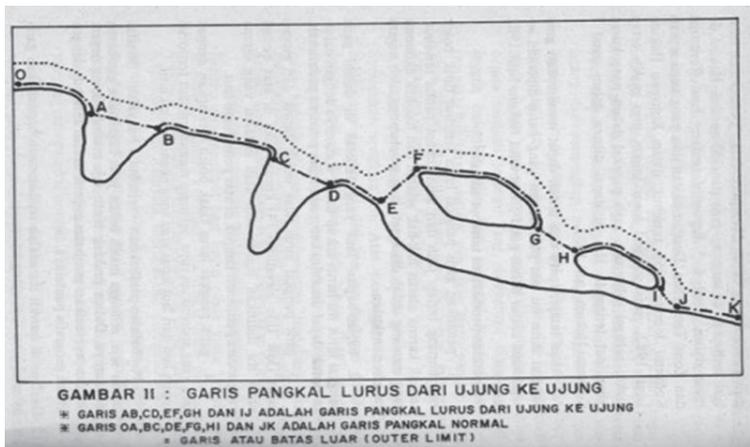
2. Garis pangkal lurus (*Straight base line*)

Garis pangkal lurus merupakan garis pangkal yang ditarik di pantai pada saat air laut surut, dengan menghubungkan titik-titik atau ujung-ujung terluar dari pantai. Oleh sebab itu metode ini disebut juga dengan Garis Pangkal Lurus Ujung ke Ujung (*Straight Base Line Point to Point*). Penarikan Garis Pangkal Lurus dilakukan pada pantai-pantai yang berliku atau jika di depan pantai tersebut terdapat pulau, deretan pulau atau gugusan pulau.

Penggunaan garis pangkal lurus terdapat pembatasan-pembatasan sebagai berikut:

- a. Penarikan garis pangkal lurus (*straight baseline*) tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari arah umum pantai, kecuali karena alasan-alasan hak-hak sejarah (*historis right*) dan hak-hak ekonomi (*economic right*) yang memang sudah dinikmati jauh sebelumnya oleh negara yang bersangkutan;

- b. Bagian-bagian laut yang terletak pada sisi dalam dari Garis Pangkal Lurus harus cukup dekat ikatannya dengan daratan untuk dapat ditundukkan pada rezim perairan pedalaman (*internal water*);
- c. Garis Pangkal Lurus (*straight baseline*) tidak boleh ditarik dari elevasi surut (*low tide elevation*), kecuali jika di atas elevasi surut tersebut didirikan mercusuar atau instalasi yang serupa yang secara permanen selalu tampak di atas permukaan air laut;
- d. Garis Pangkal Lurus (*straight baseline*) tidak boleh diterapkan dengan cara sedemikian rupa sehingga memotong hubungan laut teritorial negara lain dari laut lepas atau ZEE.



Gambar 3. Garis pangkal lurus (*Straight base line*)

3. Garis Pangkal Kepulauan (*Archipelagic Baseline*)
 Garis Pangkal Kepulauan mulai dipergunakan sebagai salah satu cara untuk pengukuran laut teritorial sejak diberlakukan UNCLOS 1982, yang secara tegas tertuang dalam Pasal 46-54 UNCLOS 1982. Garis Pangkal

kepulauan ditarik untuk menghubungkan titik terluar dari pulau terluar dan karangdalam sebuah kepulauan.

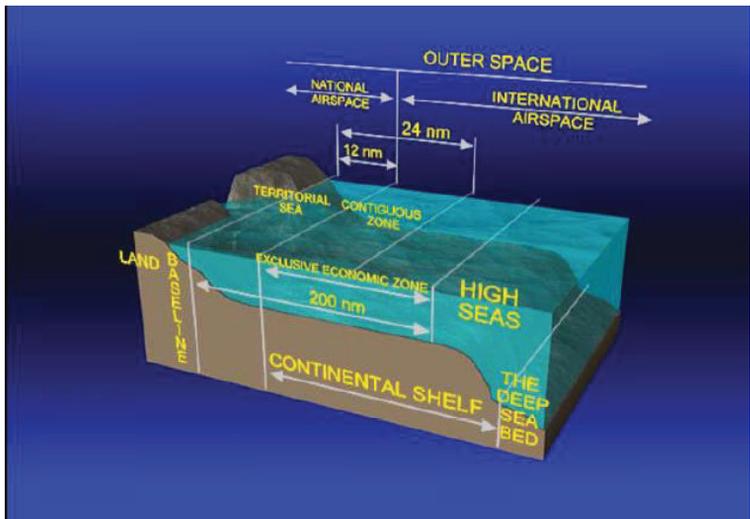
Dalam implementasinya, penggunaan Garis Pangkal Kepulauan menurut Pasal 47 UNCLOS 1982 harus memenuhi 4 (empat) syarat sebagai berikut:

- a. Seluruh daratan utama dari negara yang bersangkutan harus menjadi bagian dari sistem Garis Pangkal Kepulauan;
- b. Perbandingan antara luas perairan dan daratan di dalam sistem garis pangkal harus berkisar antara 1:1 dan 9:1;
- c. Panjang segmen Garis Pangkal Kepulauan tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali hingga 3 persen dari keseluruhan jumlah garis pangkal meliputi suatu negara kepulauan boleh melebihi 100 mil laut hingga panjang maksimum 125 mil laut;
- d. Arah Garis Pangkal Kepulauan yang ditentukan tidak boleh menjauh dari konfigurasi umum kepulauan.



Gambar 4. Garis pangkal kepulauan (Archipelagic base line)

Penerapan masing-masing jenis *baseline* tersebut tergantung pada kondisi geografis tiap negara. *Normal baseline* adalah jenis *baseline* dimana cara penarikan garis mengikuti kontur pantai dengan kondisi wajar. Sedangkan *straight baseline* digunakan oleh negara yang kontur pantainya berbentuk zig-zag (banyak teluk dan tanjung), atau terdapat banyak pulau di sepanjang pantainya. *Archipelagic baseline* hanya boleh digunakan oleh negara yang memenuhi kriteria sebagai negara kepulauan, misalnya Indonesia, Filipina, dan negara kepulauan lainnya. Sebagai Negara Kepulauan, Indonesia berhak menarik garis pangkal kepulauan, yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar yang dimiliki Indonesia.



Gambar 5. Zona Maritim menurut UNCLOS

Negara pantai mempunyai kedaulatan atas laut teritorial, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya, dimana dalam

pelaksanaannya kedaulatan atas laut teritorial ini tunduk pada ketentuan Hukum Internasional. **(Churchill & Lowe, 1983)**

Dalam melaksanakan kedaulatannya, negara pantai mempunyai beberapa wewenang yang diatur dalam Pasal 25 Konvensi 1982 seperti:

- a. Mengambil langkah yang diperlukan dalam laut teritorialnya untuk mencegah lintas yang tidak damai.
- b. Mencegah pelanggaran apapun terhadap persyaratan yang ditentukan bagi masuknya kapal tersebut ke perairan pedalaman atau persinggahan demikian.
- c. Menanggguhkan sementara dalam daerah tertentu laut teritorialnya lintas damai kapal asing apabila penanggihan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan keamanannya, termasuk keperluan Evaluasi senjata. Penanggihan demikian berlaku hanya setelah diumumkan sebagaimana mestinya.

Pasal 15 UNCLOS 1982 mengatur mengenai delimitasi batas maritim laut teritorial antara negara dengan pantai yang bersebrangan (*opposite*) atau berdampingan (*adjacent*). Isi dari Pasal 15 tersebut menyatakan bahwa delimitasi batas maritim utamanya diselesaikan melalui perjanjian antaranegara-negara terkait. Garis pangkal adalah garis darimana batas terluar laut teritorial dan zona maritim lain negara pantai (zona tambahan, zona penangkapan ikan eksklusif, dan zona ekonomi eksklusif (ZEE) diukur.

Suatu negara kepulauan seperti Indonesia, Jepang dan Filipina, laut teritorial meliputi suatu jalur laut perbatasan dengan perairan kepulauannya dinamakan perairan internal termasuk dalam laut teritorial pengertian kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut teritorial serta dasar laut dan tanah di bawahnya dan, kedaulatan atas laut teritorial dilaksanakan menurut ketentuan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang hukum laut (*United Nations Convention on the Law of The Sea*).

Dalam UNCLOS 1982, wilayah perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan negara pantai adalah laut teritorial dan perairan pedalaman. Di sisi bagian dalam garis pangkal laut teritorial adalah perairan pedalaman dan di sisi luar adalah laut teritorial. Pada perairan pedalaman umumnya tidak ada lintas damai bagi kapal asing, kecuali apabila perairan pedalaman itu sebelumnya berstatus sebagai laut lepas atau laut teritorial, disebabkan karena pengguna sistem *straight base lines* dan menggunakan garis-garis dasar dari laut teritorial, sehingga laut tersebut berubah menjadi perairan pedalaman dalam arti laut pedalaman, sedangkan pada laut teritorial ketentuan lintas damai itu dijamin oleh hukum internasional. (**Puspitawati, 2019**)

Membahas mengenai batas laut teritorial di Indonesia, batas laut teritorial ini pernah mengalami perubahan melalui Deklarasi Djuanda pada masa kabinet Perdana Menteri Djuanda pada 13 Desember 1957. Semula batas laut teritorial Indonesia selebar 3 mil dari garis air surut masing-masing pantai pulau di Indonesia menjadi 12 mil yang diukur dari garis yang

menghubungkan titik-titik ujung yang terluar pada pulau-pulau Negara Indonesia. Perdana Menteri Djuanda menganggap perlunya mengubah sistem ketatalautan Indonesia untuk mengubah zona teritorialnya. Deklarasi Djuanda, memberikan informasi kepada negara luar bahwa wilayah laut sekitar yang berada dalam wilayah kepulauan Indonesia menjadi wilayah kesatuan dan kedaulatan NKRI.

B. Hak Lintas Damai Bagi Kapal Asing di Laut teritorial

Masalah hak lintas ini muncul terutama setelah adanya perluasan yurisdiksi negara atas laut dalam bentuk perluasan laut teritorial dari 3 (tiga) mil laut menjadi 12 (dua belas) mil laut. Sebagai akibatnya selat-selat strategis yang tadinya merupakan bagian dari laut bebas, kini menjadi bagian dari laut teritorial suatu negara. Rezim baru ini disampaikan oleh delegasi Inggris pada tahun 1974 sebagai sebuah perumusan jalan tengah atau kompromi antara rezim lintas damai dan proposal kebebasan pelayaran yang diajukan oleh kelompok yang disebut sebagai kelompok negara selat di satu sisi dan Amerika Serikat serta Uni Soviet di sisi lainnya. (**Buntoro, 2014**)

Sejak pembagian laut atas laut lepas dan laut teritorial, maka rezim hukum yang berlaku atas kedua bagian itu berbeda. Pada laut lepas sifatnya terbuka digunakan bagi semua negara, sedangkan pada laut teritorial berada di bawah kedaulatan suatu negara pantai, meskipun harus memperhatikan kepentingan internasional dalam bentuk pelayaran. Agar kedua kepentingan itu dapat berlangsung selaras terciptalah apa yang dikenal dengan dalam Hukum Laut

Internasional dengan *The Right of Innocent Passage* atau hak lintas damai. Pengertian lintas (*passage*) sesuai Pasal 18 adalah: berlayar atau melakukan navigasi secara “terus menerus”, “langsung” serta “secepat mungkin”, baik itu untuk sekedar melewati suatu negara pantai, atau untuk menuju/dari pelabuhan yang ada di negara pantai tersebut. Perilaku berlayar selain di atas dapat diperbolehkan jika kapal dalam situasi darurat atau bahaya atau sedang melakukan pertolongan darurat.

Pasal 19 (ayat 1) menjelaskan tentang apa yang dimaksud “Hak Lintas Damai”, yaitu: 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. Secara rinci Pasal 19 ayat 2 mencantumkan 12 kegiatan yang jika salah satunya dilakukan, maka suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai.

Lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai, apabila 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 evaluasi atau praktik 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 dan perlengkapan militer;
7. bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundangundangan 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.

Terdapat tiga istilah hak Lintas dalam UNCLOS 1982, yaitu Hak Lintas Damai (*Right of innocent passage*), Hak Lintas Transit (*Right of transit passage*), dan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*Right of archipelagic sea lanes passage*). Istilah Hak Lintas Damai digunakan pada rezim Laut Teritorial. Pasal 17 menyatakan: "kapal semua Negara, baik berpantai maupun tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial. Selanjutnya pengertian lintas ditentukan dalam Pasal 18 UNCLOS 1982 sebagai berikut:

Lintas berarti navigasi melalui laut teritorial untuk keperluan:

1. melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau
2. berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan tersebut.

Kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial harus mematuhi semua peraturan perundang-undangan. Kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, apabila melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional bagi kapal-kapal tersebut. Lintas harus dilaksanakan secara 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.

Negara pantai tidak boleh membuat peraturan untuk menghalangi kapal asing dengan hak lintas damai. Hal ini diatur lebih lanjut dalam Pasal 24 ayat (1) UNCLOS;

1. Negara tidak dapat memungut bayaran dari kapal dengan hak lintas damai. Hal ini diatur dalam Pasal 26 UNCLOS;

2. Peraturan yang dibuat oleh negara pantai ini tidak boleh mengandung unsur diskriminasi terhadap kapal negara manapun yang membawa muatan ke, dari atau atas nama negara manapun. Hal ini diatur lebih lanjut dalam Pasal 24 ayat (1) UNCLOS;
3. Negara pantai boleh membuat peraturan terkait pelayaran, pencemaran, perikanan, dan sebagainya sesuai dengan ketentuan yang ada pada Pasal 21 UNCLOS;
4. Semua kapal, baik itu kapal dengan hak lintas damai ataupun bukan, wajib mematuhi hukum yang berlaku di laut teritorial dari negara pantai yang bersangkutan.

Kewenangan negara pantai terkait dengan hak lintas damai, dapat dibagi menjadi 3, yaitu:

1. Negara pantai dapat membuat peraturan terkait dengan hak lintas damai yang melewati laut teritorialnya berdasarkan UNCLOS ataupun peraturan internasional lainnya.

Hal ini seperti yang sudah diatur dalam Pasal 21 ayat (1) yang dalam Pasal tersebut disebutkan dengan jelas bahwa negara pantai memiliki kewenangan untuk membuat peraturan yang terkait dengan keselamatan, dan lalu lintas pelayaran maritim; perlindungan alat-alat navigasi atau pelayaran; perlindungan kabel dan pipa laut; perlindungan kekayaan hayati laut; pencegahan pelanggaran terhadap peraturan negara pantai terkait dengan perikanan; pelestarian lingkungan negara pantai; penelitian ilmiah yang berkaitan dengan kelautan; dan pencegarah pelanggaran dari peraturan negara pantai terkait dengan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter negara pantai. Sehubungan dengan kewenangan negara pantai

untuk membuat peraturan terkait dengan hak lintas damai untuk kapal yang melintasi laut teritorialnya, negara wajib mempublikasikan peraturan tersebut sehingga semua negara dapat mengetahuinya. Hal ini diatur lebih lanjut di dalam Pasal 22 ayat (3) UNCLOS yang berbunyi sebagai berikut:

The coastal State shall give due publicity to all such laws and regulations.

2. Negara pantai berhak untuk mengatur kapal asing dengan hak lintas damai yang melewati laut teritorialnya. Hal dilakukan dengan tujuan keselamatan pelayaran, dengan cara meminta kapal asing untuk mempergunakan alur pelayaran dan skema lalu lintas pelayaran yang telah ditentukan oleh negara pantai. Hal ini diatur dalam Pasal 22 ayat (1) UNCLOS yang berbunyi sebagai berikut:

"The coastal State may, where necessary having regard to the safety of navigation, require foreign ships exercising the right of innocent passage through its territorial sea to use such sea lanes and traffic separation schemes as it may designate or prescribe for the regulation of the passage of ships."

Dalam ayat (4) Pasal yang sama diatur bahwa negara pantai harus mencantumkan secara jelas terkait dengan alur pelayaran dan skema lalu lintas pelayaran dan mempublikasikannya. Sehingga kapal-kapal asing yang akan melintasi laut teritorial negara pantai tersebut dapat

mengetahui dan melakukan pelayaran sesuai dengan jalur yang sudah ditentukan oleh negara pantai yang bersangkutan. Bunyi dari Pasal 22 ayat (4) adalah sebagai berikut:

The coastal State shall clearly indicate such sea lanes and traffic separation schemes on charts to which due publicity shall be given.

3. Negara pantai berhak untuk melakukan tindakan di laut teritorialnya untuk mencegah hak lintas yang tidak damai. Hal ini diatur lebih lanjut di dalam Pasal 25 ayat (1) UNCLOS yang berbunyi sebagai berikut:

The coastal State may take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent.

- a. Kewajiban Negara Pantai

Selain memiliki hak-hak yang sudah dijelaskan sebelumnya terkait dengan laut teritorial, negara-negara pantai juga memiliki kewajiban. Kewajiban-kewajiban tersebut diantaranya adalah:

- 1) Negara pantai wajib mempublikasikan secara jelas tentang bahaya-bahaya yang terkait dengan navigasi. Hal ini juga seperti yang diatur dalam Pasal 24 ayat (2) UNCLOS yang berbunyi sebagai berikut:

The coastal State shall give appropriate publicity to any danger to navigation, of which it has knowledge, within its territorial sea.

- 2) Negara pantai wajib menyediakan kebutuhan dasar terkait dengan pelayaran seperti misalnya mercusuar dan juga fasilitas penyelamatan bagi kapal yang membutuhkan pertolongan;
- 3) Negara pantai tidak boleh menghalangi kapal asing dengan hak lintas damai. Pengaturan mengenai larangan bagi negara pantai untuk menghalangi kapal asing dengan hak lintas damai yang melintasi laut teritorialnya diatur dalam Pasal 24 ayat (1) UNCLOS yang berbunyi sebagai berikut:

The coastal State shall not hamper the innocent passage of foreign ships through the territorial sea except in accordance with this Convention. In particular, in the application of this Convention or of any laws or regulations adopted in conformity with this Convention, the coastal State shall not:

- 1. impose requirements on foreign ships which have the practical effect of denying or impairing the right of innocent passage;*
- 2. discriminate in form or in fact against the ships of any State or against ships carrying cargoes to, from or on behalf of any State."*

Dari rumusan Pasal tersebut, maka dapat diketahui bahwa UNCLOS mengatur lebih lanjut tentang larangan negara pantai untuk memberikan persyaratan atas kapal asing yang melintasi wilayah teritorialnya, yang akan berdampak pada penolakan atau pengurangan hak lintas damai yang dimiliki oleh kapal yang bersangkutan. Dalam UNCLOS juga diatur mengenai larangan negara pantai untuk mengadakan diskriminasi terhadap kapal negara asing manapun atau terhadap kapal yang mengangkut muatan ke, dari atau atas nama negara manapun.

- 4) Negara pantai tidak boleh memungut biaya dari kapal asing yang melewati laut teritorialnya. Kapal asing yang melintasi laut teritorial dari suatu negara pantai tidak boleh dipungut biaya karena telah melewati laut teritorialnya. Hal ini sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Pasal 26 ayat (1) UNCLOS yang berbunyi sebagai berikut:

No charge may be levied upon foreign ships by reason only of their passage through the territorial sea.

Pasal 26 ayat (2) UNCLOS mengatur lebih lanjut mengenai pengecualian terhadap larangan negara pantai untuk memungut biaya dari kapal asing.

Pengecualian ini adalah jika kapal asing yang melintasi wilayah negara pantai yang bersangkutan meminta pelayanan tertentu dari negara pantai, maka negara pantai berhak untuk memungut biaya dari kapal asing yang bersangkutan, namun pemungutan biaya tersebut harus dilakukan tanpa diskriminasi. Hal ini sesuai dengan pengaturan yang terdapat dalam Pasal 26 ayat (2) UNCLOS yang berbunyi sebagai berikut:

Charges may be levied upon a foreign ship passing through the territorial sea as payment only for specific services rendered to the ship. These charges shall be levied without discrimination.

Suatu lintas disebut lintas damai sesuai dengan Pasal 19 UNCLOS 1982 adalah sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Bentuk-bentuk lintas yang merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara Pantai terdiri dari:

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 evaluasi atau praktik 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 dan perlengkapan 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.

Pasal 20 UNCLOS 1982 mengatur bahwa di laut teritorial, kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya diharuskan melakukan navigasi di atas permukaan air dan menunjukkan benderanya. Mengenai pengaturan bagi kapal dagang dan kapal komersial diatur dalam Pasal 27 ayat 1 bahwa yurisdiksi kriminal negara pantai tidak dapat dilaksanakan di atas kapal asing yang sedang melintasi laut teritorial untuk menangkap siapapun atau untuk mengadakan penyidikan yang bertalian dengan kejahatan apapun yang dilakukan di atas

kapal selama lintas demikian, kecuali dalam hal yang berikut :

1. apabila akibat kejahatan itu dirasakan di negara pantai;
2. apabila kejahatan itu termasuk jenis yang mengganggu kedamaian negara tersebut atau ketertiban laut wilayah;
3. apabila telah diminta bantuan penguasa setempat oleh nakhoda kapal oleh wakil diplomatik atau pejabat konsuler Negara bendera; atau
4. apabila tindakan demikian diperlukan untuk menumpas perdagangan gelap narkotika atau bahan *psychotropis*.

C. Hak Lintas Transit

Terdapat beberapa perkembangan dalam pengaturan lintas damai di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dan juga di perairan kepulauan atau lintas alur kepulauan. Istilah "Hak Lintas Transit" digunakan pada Part III tentang Rezim Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, yaitu selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau suatu zona ekonomi eksklusif lainnya.

Hak lintas transit bagi kapal asing dapat dilakukan di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (*strait used for international navigation*). Bab III UNCLOS 1982 menyebutkan penggunaan selat untuk pelayaran internasional, tetapi tidak memberikan kriteria khusus bagaimana untuk menentukan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Konvensi hanya mendefinisikan hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara serta negara yang berbatasan dengan selat. Pasal 38 UNCLOS 1982

memberikan definisi lintas transit yang pelintasannya terdiri dari tiga elemen yaitu, (a) lintas transit adalah penggunaan kebebasan pelayaran dan penerbangan; (b) pelintasannya harus hanya untuk tujuan transit tanpa berhenti, langsung dan cepat; (c) pelaksanaannya harus sesuai dengan aturan UNCLOS 1982 yang membahas tentang selat yang digunakan untuk pelayaran. (**Agoes,1991**)

Indonesia belum mempunyai peraturan perundang-undangan khusus yang mengatur tentang lintas transit di perairan Indonesia atau selat yang digunakan untuk pelayaran internasional di wilayah Indonesia. Pasal 20 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 menyatakan bahwa "semua kapal dan pesawat udara asing bebas berlayar atau terbang hanya semata-mata untuk tujuan transit tanpa pemberhentian, langsung dan secepat mungkin melalui laut teritorial Indonesia di selat antara satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif Indonesia dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif Indonesia".

4.2. ZONA TAMBAHAN

A. Pengertian Zona Tambahan

Klaim atas zona tambahan pertama kali dikemukakan di India. Delegasi India mengajukan proposal mengklaim zona tambahan selebar 18 mil setelah laut territorial atau 30 mil laut dari garis pangkal. Terdapat berbagai macam definisi dari zona tambahan (*contiguous zone*) yang diberikan. Zona Tambahan (*contiguous zone*) secara tradisional adalah bagian dari laut lepas, tetapi negara dapat melakukan fungsi-fungsi tertentu di dalam zona tersebut. **Brierly** berpendapat, *contiguous zone*, yaitu zona dari laut

lepas yang bersambung dengan laut teritorial. *Contiguous Zone* berfungsi sebagai *intermediary* antara laut wilayah dan laut bebas, yang digunakan untuk menjamin dihormati dan ditaatinya aturan-aturan negara pantai di dalam laut wilayahnya.

Dengan demikian, zona tambahan merupakan 'tambahan' dari laut teritorial akan tetapi pada zona tambahan kewenangan negara pantai hanya terbatas pada penegakan hukum yang berkaitan dengan bea-cukai, fiskal, sanitari, dan imigrasi. Hal ini tidak mengherankan, karena pada cikal bakal diperkenalkannya konsep zona tambahan adalah kekawatiran negara pantai atas kegiatan penyelundupan yang dilakukan oleh kapal asing di dekat laut teritorial. Zona tambahan ini juga mengakomodasi *hot pursuit* atau pengejaran seketika yang dilakukan oleh aparat penegak hukum terhadap kapal asing yang melakukan tindakan yang dilarang di laut teritorial. Tentu saja pengejaran tidak dapat langsung berhenti ketika sudah melampaui batas laut teritorial. Pengejaran demikian dapat diteruskan selebar 24 mil laut dari garis pangkal atau 12 mil laut dari garis batas terluar laut teritorial. (**Puspitawati, 2019**)

Pengertian zona tambahan secara umum adalah air membentang dari tepi luar laut teritorial hingga 24 mil laut dari *baseline*, di mana negara bisa menggunakan kontrol terbatas untuk tujuan mencegah atau menghukum "pelanggaran bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter hukum dan peraturan dalam wilayah atau teritorial laut". Lebarnya 12 mil laut, tetapi bisa lebih (jika sebuah negara telah memilih untuk klaim teritorial laut kurang dari 12 mil laut), atau kurang, jika tidak akan tumpang tindih zona tambahan negara lain. Namun, tidak seperti laut

territorial, tidak ada aturan untuk menyelesaikan konflik tersebut, dan negara-negara yang bersangkutan harus menegosiasikan kompromi mereka sendiri.

Pasal 24 ayat (1) Konvensi Jenewa 1958 tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan memuat definisi zona tambahan sebagai: suatu "zona laut lepas" yang merupakan kelanjutan dari laut teritorialnya (*a zone of the high seas contiguous to its territorial sea*) 7 Lebar zona tambahan tersebut ditetapkan dalam ayat (2)-nya tidak boleh melebihi 12 mil laut dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur (*may not extend beyond twelve miles from the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured*).

Lebar zona tambahan tersebut ditetapkan dalam ayat (2)-nya tidak boleh melebihi 12 mil laut dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur (*may not extend beyond twelve miles from the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured*). Lebih jauh menurut ketentuan Pasal 24 ayat (3) bagi negara-negara yang letaknya saling berhadapan atau berdampingan, dapat menetapkan garis batasnya melalui:

1. persetujuan
2. apabila tidak ada persetujuan negara-negara tersebut tidak dapat menetapkan batas zona tambahannya melebihi garis tengah yang titiktitiknya sama jaraknya dari titik-titik terdekat pada garis-garis pangkal dari lebar laut teritorial masing-masing negara diukur.

Mengingat pada waktu itu lebar laut teritorial negara-negara masih berkisar antara 3 sampai 12 mil laut, maka zona tambahan hanya mempunyai arti bagi

negara-negara yang lebar laut teritorialnya kurang dari 12 mil laut. Kesepakatan yang dicapai kemudian dalam Konvensi Hukum Laut 1982 adalah menetapkan bahwa zona tambahan berada di luar laut territorial dengan batas terluar 24 mil laut diukur dari garis pangkal.

Pengertian zona tambahan di atas mengandung 3 unsur pokok, yaitu:

1. unsur letak serta batas maksimalnya;
2. unsur lingkup kewenangan (yurisdiksi); dan
3. hak dan kewajiban dari Negara-negara.

Dari uraian di atas, dapat dikemukakan beberapa hal untuk memperjelas posisi zona tambahan:

1. letak atau awal darimana zona tambahan itu diukur adalah dari garis pangkal menuju ke arah laut.
2. lebar zona tambahan tidak boleh melebihi 24 mil laut diukur dari garis pangkal.
3. oleh karena lebar maksimum laut territorial sudah ditetapkan 12 mil laut diukur dari garis pangkal, maka secara praktis lebar zona tambahan akan bergantung pada lebar laut territorial yang dianut oleh masing-masing negara, ke arah laut sampai batas maksimum 24 mil-laut.
4. di zona tambahan negara pantai hanya memiliki kewenangan pengawasan yang terbatas .

B. Sejarah Zona Tambahan

Pengaturan Zona Tambahan sebagai rezim khusus dalam hukum internasional muncul pertama kali pada The Hague Conference 1930. Baik dalam *preparatory work* maupun pada saat konferensi, konsep ini cenderung ditujukan bagi negara untuk melakukan langkah penegakan hukum dari pada

sekedar bersifat pengaturan (*legislative jurisdiction*). Konsep yurisdiksi zona tambahan yang disebut sebagai yurisdiksi khusus ini selanjutnya dapat disebut sebagai zona spesial atau yang biasa disebut Zona Transisi antara laut bebas dengan laut teritorial suatu negara. Zona ini berfungsi untuk mengurangi kontras antara laut teritorial yang rezim hukumnya tunduk seluruhnya pada kedaulatan negara pantai, dengan rezim hukum laut bebas dimana berlaku rezim *freedom of the seas*.

Pasal 24 (1) UNCLOS III menyatakan bahwa suatu zona dalam laut lepas yang bersambungan dengan laut teritorial negara pantai tersebut dapat melaksanakan pengawasannya yang dibutuhkan untuk:

1. Mencegah pelanggaran-pelanggaran perundang-undangannya yang berkenaan dengan masalah bea cukai (*customs*), perpajakan (fiskal), keimigrasian (*imigration*), dan kesehatan atau saniter.
2. Menghukum pelanggaran-pelanggaran atas peraturan-peraturan perundang-undangannya tersebut. Dalam ayat 2 ditegaskan tentang lebar maksimum dari zona tambahan tidak boleh melampaui dari 12 mil laut diukur dari garis pangkal. Hal ini berarti bahwa zona tambahan itu hanya mempunyai arti bagi negara-negara yang mempunyai lebar laut teritorial kurang dari 12 mil laut (menurut konvensi Hukum Laut Jenewa 1958), dan sudah tidak berlaku lagi setelah adanya ketentuan baru dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Menurut Pasal 33 ayat 2 Konvensi Hukum Laut 1982, zona tambahan itu tidak boleh melebihi 24 mil laut, dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial itu diukur.

Konsepsi Zona Tambahan yang dikaitkan dengan laut lepas masih termuat dalam Konvensi Tentang Laut Teritorial 1958. Dalam Pasal 24 pada Konvensi tersebut menunjuk kepada pengawasan dari negara pantai terhadap zona dari laut lepas yang bersambung dengan laut teritorial. Keberadaan zona ini didasarkan pada kebutuhan khusus negara-negara untuk meluaskan kekuasaannya melewati batas laut teritorial, disebabkan tidak cukup luasnya laut teritorial untuk melakukan pencegahan penyelundupan dari dan di laut di satu sisi, dan wewenang penuh atau kedaulatan negara pantai di sisi lain. Kedua faktor inilah yang menimbulkan adanya jalur atau zona tambahan.

Berikut ini beberapa hal guna memperjelas tentang letak zona tambahan

1. Tempat atau garis dari mana lebar jalur tambahan itu harus diukur, tempat atau garis itu adalah garis pangkal.
2. Lebar zona tambahan itu tidak boleh melebihi 24 mil laut, diukur dari garis pangkal.
3. Secara praktis lebar zona tambahan itu adalah 12 mil (24-12) mil laut, itu diukur dari garis atau batas luar laut territorial, dengan kata lain zona tambahan selalu terletak di luar dan berbatasan dengan laut teritorial.
4. Pada zona tambahan, negara pantai hanya memiliki yurisdiksi yang terbatas seperti yang ditegaskan dalam Pasal 33 ayat 1 Konvensi Hukum Laut 1982. Hal ini tentu saja berbeda dengan laut teritorial, negara pantai di laut teritorial memiliki kedaulatan sepenuhnya dan hanya dibatasi oleh hak lintas damai.

C. Kewenangan Negara di Zona Tambahan

Dalam Pasal 24 Konvensi Jenewa 1958 tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan disebutkan bahwa di zona tambahan, negara pantai dapat melaksanakan pengawasan yang dibutuhkan untuk:

1. mencegah pelanggaran peraturan (*regulations*) tentang bea-cukai, fiskal, imigrasi, atau saniter dalam wilayah atau di laut teritorialnya;
2. menghukum pelanggaran peraturan (*regulations*) tersebut di atas yang dilakukan di dalam wilayah atau di laut teritorialnya. Ketentuan serupa juga dapat ditemukan dalam Pasal 33 UNCLOS 1982, dengan rumusan yang sedikit berbeda, Negara pantai dapat melaksanakan pengawasan yang dibutuhkan untuk : (a) mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan (*laws and regulations*) bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter di dalam wilayah atau laut teritorialnya; (b) menghukum pelanggaran peraturan perundang-undangan (*laws and regulations*) tersebut di atas yang dilakukan di dalam wilayah atau laut teritorialnya. Kedua ketentuan tersebut berisi pengaturan yang serupa. Perbedaan yang tampak hanya adanya perubahan dari istilah *regulations* sebagaimana tercantum dalam Konvensi Jenewa 1958 tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan menjadi *laws and regulations* dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Hal ini dilakukan sebagai upaya penyerasian dengan ketentuan-ketentuan lainnya dalam Konvensi tersebut.

D. Implementasi Zona Tambahan di Indonesia

Zona Tambahan Indonesia adalah perairan yang berdampingan dengan Laut Teritorial. Keberadaan zona ini didasarkan pada kebutuhan khusus negara-negara untuk meluaskan

kekuasaannya melewati batas laut teritorial. Hal ini dilakukan sebagai upaya untuk memperluas wilayah guna pencegahan penyelundupan dari dan di laut. Hal ini menjadi wewenang penuh yang bersumber dari kedaulatan Negara.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara menyebutkan dalam Pasal 1 angka 3, bahwa Wilayah Yurisdiksi Indonesia adalah wilayah di luar wilayah negara yang terdiri atas zona ekonomi eksklusif, landas kontinen, dan zona tambahan dimana negara tersebut memiliki hak-hak berdaulat dan kewenangan tertentu lainnya sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan dan hukum internasional. Dalam Undang-undang Wilayah Negara tersebut menyatakan dengan jelas adanya zona tambahan sebagai bagian zona maritim yang diakui secara nasional. Pelanggaran peraturan berkaitan dengan bea cukai, fiskal, imigrasi dan sanitasi di wilayah negara pantai yang bersangkutan.

Konvensi Hukum Laut 1982 mengandung ketentuan tambahan tentang zona tambahan khususnya dalam Pasal 303 ayat 2 yang menetapkan kewajiban negara pantai untuk melindungi benda-benda purbakala dan bersejarah yang ditemukan di laut. Untuk melaksanakan kewajibannya tersebut, dan untuk mengendalikan peredarannya, dalam menerapkan kewenangannya berdasarkan Pasal 33, Negara pantai dapat menganggap pengambilan benda-benda demikian dari dasar laut zona tambahannya, sebagai suatu pelanggaran di dalam wilayah atau di laut teritorialnya terhadap peraturan perundang-undangannya. (**Agoes, 2008**)

E. Rangkuman

Laut Teritorial merupakan perairan yang dihitung dari garis pangkal selebar 12 mil dengan penarikan garis yang berbeda-beda. Kapal asing mempunyai hak lintas damai untuk melintasi laut teritorial. Di sisi lain setiap Negara pantai memiliki hak dan kewajiban yang telah diatur UNCLOS 1982.

Zona Tambahan merupakan perairan yang membentang selebar 24 mil laut dan negara pantai memiliki yurisdiksi di dalamnya, khususnya berkaitan dengan kepabean, imigrasi, kesehatan, maupun perpajakan. Lahirnya zona tambahan tidak terlepas dari keterbatasan yang dialami negara pantai dalam menegakkan yurisdiksinya di laut teritorial yang terbatas.

F. Evaluasi

1. Untuk menetapkan lebar laut teritorial diukur dari garis pangkal. Jelaskan macam-macam garis pangkal untuk menetapkan laut teritorial!
2. Kapal asing mempunyai hak untuk melakukan lintas damai di laut teritorial. Bagaimana kategori hak lintas yang tidak damai menurut UNCLOS?
3. Jelaskan yurisdiksi kriminal negara pantai di atas kapal asing yang melintas laut teritorial!
4. Jelaskan kewenangan negara di Zona Tambahan!

Bahan bacaan

Churchil and Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester University Press, 1983.

Dhiana Pupitawati, *Hukum Laut Internasional*, Pustaka Kencana, Jakarta, 2019.

Etty R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Abardin, Bandung, 1991

Etty R. Agoes, *Laporan Tim Naskah Akademik Tentang Zona Tambahan Indonesia*, BPHN, Jakarta, 2008.

Kresno Buntoro, *Lintas Navigasi di Nusantara, Indonesia*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014.

BAB V.

NEGARA KEPULAUAN

Capaian Pembelajaran

Setelah mempelajari materi ini mahasiswa akan mampu untuk menjelaskan tentang prinsip negara kepulauan, garis pangkal kepulauan, alur kepulauan dan perjuangan Indonesia di bidang hukum laut.

A. Lahirnya Konsepsi Negara Kepulauan

Tentang negara kepulauan (*archipelagic States*) sebagai suatu konsepsi hukum, sama sekali belum dikenal pada dasawarsa lima puluhan dan dasa warsa sebelumnya. Pada masa itu terpengaruh dari Putusan Mahkamah Internasional dalam *Anglo-Norwegian Fisheries Case* pada tahun 1951, negara-negara yang terdiri dari pulau-pulau mengadopsi garis pangkal lurus dari ujung ke ujung dalam pengukuran lebar laut teritorialnya. Akan tetapi negara-negara tersebut belum menyatakan dirinya sebagai Negara kepulauan. (Parthiana, 2014)

Perjuangan Indonesia untuk memperoleh pengakuan sebagai negara kepulauan merupakan sebuah perjalanan panjang yang sangat melelahkan. Hal ini dikarenakan, usaha-usaha untuk memasukkan rezim kepulauan selama diadakan Konferensi Kodifikasi Hukum Internasional Den Haag 1930 dan Konferensi Hukum Laut Internasional Jenewa 1958 dan 1960 selalu mengalami kegagalan. Di samping tidak adanya kesepakatan mengenai pengertian negara kepulauan, kegagalan tersebut dipengaruhi

oleh berbagai kepentingan antarnegara, khususnya negara-negara maritim besar yang ingin terus menancapkan hegemoninya di wilayah laut.

Dalam sejarah hukum laut Indonesia sudah dijelaskan dalam Deklarasi Djuanda 1957, pernyataan Wilayah Perairan Indonesia: "Segala perairan di sekitar, diantaranya dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan negara RI dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah daratan RI dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada RI". Indonesia sebagai negara yang merupakan negara anggota dari Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982 telah meratifikasi konvensi tersebut melalui Undang-Undang No.17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982. (**Djalal, 1979**).

Pembahasan mengenai lahirnya konsepsi negara kepulauan terkait dengan perairan Indonesia, pada masa lampau perairan Indonesia. Istilah Negara kepulauan (*archipelagic state*) telah dikenal sebelum Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982), namun konsepsi Negara kepulauan sebagai kaidah hukum laut internasional mendapatkan pengakuan dari masyarakat internasional sejak lahirnya UNCLOS 1982.

Kedaulatan teritorial dalam suatu negara bukan hanya sebatas wilayah daratan namun perairan, terlebih Indonesia sebagai Negara kepulauan yang memiliki 17.508 pulau baik yang kecil hingga yang besar. Perairan laut Indonesia berdasarkan Konvensi Hukum Laut Internasional tahun 1982 terbagi menjadi tiga wilayah, yaitu: Laut Teritorial, Zona Ekonomi Eksklusif, dan Landas Kontinen. Ketiga batas laut tersebut memiliki lebar yang berbeda-beda. Untuk landas kontinen negara Indonesia berhak atas segala

kekayaan alam yang terdapat di laut sampai dengan kedalaman 200 meter. Batas laut teritorial sejauh 12 mil dari garis dasar lurus dan perbatasan zona ekonomi eksklusif (ZEE) sejauh 200 mil dari garis dasar laut. (**Purwaka, 2014**)

Kata '*archipelago*' dan '*archipelagic*' berasal dari kata Italia '*archipelagos*'. Akar katanya adalah '*archi*' berarti terpenting, terutama, dan pelagos berarti laut atau wilayah lautan. Jadi, archipelagic dapat diartikan sebagai lautan terpenting. Rezim Negara kepulauan diatur dalam Pasal 46-48 UNCLOS. Pengertian negara kepulauan adalah :

Pasal 46 butir (a) "Negara kepulauan" berarti suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain;

Pasal 46 butir (b) "kepulauan" berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratny 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.

Merujuk Pasal 46 UNCLOS 1982, tidak semua negara yang wilayahnya terdiri dari kumpulan pulau dianggap sebagai negara kepulauan. Dari sejumlah 24 negara yang diteliti hanya 19 negara yang telah menyatakan diri sebagai Negara kepulauan. Dari peraturan yang dipublikasikan dalam situs jaringan UN-DOALOS ada 9 negara yang telah menetapkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan Negara kepulauan termasuk Indonesia. (**Agoes, 2004**).

B. Garis Pangkal Kepulauan

Sebagai Negara kepulauan, negara berhak menerapkan ketentuan Pasal 47 ayat 1 yang menyatakan bahwa negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan. Suatu negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar kepulauan itu, dengan ketentuan bahwa di dalam garis pangkal termasuk pulau-pulau utama dan suatu daerah, perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan, termasuk atol, adalah antara satu berbanding satu dan sembilan berbanding satu.

Pasal 47 ayat 2 mengatur bahwa panjang garis pangkal tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali bahwa hingga 3% dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga pada suatu kepanjangan maksimum 125 mil laut.

Penarikan garis pangkal kepulauan (*archipelagic baseline*) tidak bisa dilakukan oleh semua negara yang mengatasnamakan dirinya sebagai negara kepulauan. Hal ini dikarenakan ada beberapa syarat yang harus dipenuhi bila ingin melakukan penarikan garis pangkal lurus kepulauan, yaitu satu kesatuan geografis, ekonomi, politik, dan historis. Persyaratan objektif yang harus dipenuhi oleh negara kepulauan dalam melakukan penarikan garis pangkal lurus kepulauan (Pasal 47), yaitu:

1. Rasio (perbandingan) antara luas wilayah perairan dengan daratan, yaitu suatu negara kepulauan minimal harus memiliki luas perairan yang sama bear atau makasimal hanya sembilan kali dengan luas daratannya;

2. Panjang maksimum setiap segmen garis pangkal, yaitu panjang setiap garis lurus yang menghubungkan dua titik pangkal ditetapkan tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali bila tiga persen dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, maka dapat digunakan batas maksimum 125 mil laut;
3. Penarikan garis pangkal demikian tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari konfigurasi umum kepulauan tersebut;
4. Garis pangkal demikian tidak boleh ditarik ke dan dari elevasi surut, kecuali apabila di atasnya telah dibangun mercusuar atau instalasi serupa yang secara permanen berada di atas permukaan laut atau apabila elevasi surut tersebut terletak seluruhnya atau sebagian pada suatu jarak yang tidak melebihi lebar laut teritorial dari pulau terdekat;
5. Sistem garis pangkal demikian, tidak boleh diterapkan oleh suatu negara kepulauan dengan cara yang demikian rupa sehingga memotong laut teritorial negara lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif;
6. Apabila suatu bagian perairan kepulauan suatu negara kepulauan, terletak diantara dua bagian suatu negara tetangga yang langsung berdampingan, hak-hak yang ada dan kepentingan-kepentingan sah lainnya yang dilaksanakan secara tradisional oleh negara tersebut terakhir diperairan mereka, serta segala hak yang ditetapkan dalam perjanjian antara negara-negara tersebut akan tetap berlaku dan harus dicermati;
7. Untuk maksud menghitung perbandingan perairan dengan daratan, daerah daratan dapat mencakup

didalamnya perairan yang terletak didalam tebaran karang pulau-pulau dan Atol, termasuk bagian *plateau oceanic* yang bertebing curam yang tertutup atau hampir tertutup oleh serangkaian pulau batu gamping dan karang kering diatas permukaan laut yang terletak di sekeliling *plateau* tersebut;

8. Garis pangkal yang ditarik sesuai dengan ketentuan Pasal ini, harus dicantumkan pada peta dengan skala atau skala-skala yang memadai untuk menegaskan posisinya, dapat dibuat daftar koordinat geografis titiki-titik yang secara jelas memerinci datum geodetic;
9. Negara kepulauan harus mengumumkan sebagaimana mestinya peta atau daftar koordinat geografis demikian dan harus mendepositkan satu salinan setiap peta atau daftar demikian ke Sekjen PBB.

Penarikan garis pangkal kepulauan Indonesia diatur dalam Undang-undang Nomor 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 Peraturan Pemerintah No.38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia . Pasal 5 Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 mengatur sebagai berikut :

1. Garis pangkal Kepulauan Indonesia ditarik dengan menggunakan garis pangkal lurus kepulauan.
2. Dalam hal garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak dapat digunakan, maka digunakan garis pangkal biasa atau garis pangkal lurus.

3. Garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air rendah pulau-pulau dan karang- karang kering terluar dari kepulauan Indonesia.
4. Panjang garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) tidak boleh melebihi 100 (seratus) mil laut, kecuali bahwa 3% (tiga per seratus) dari jumlah keseluruhan garis-garis pangkal yang mengelilingi Kepulauan Indonesia dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga suatu kepanjangan maksimum 125 (seratus dua puluh lima) mil laut.
5. Garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) tidak boleh ditarik dari dan ke elevasi surut, kecuali apabila di atasnya telah dibangun mercusuar atau instalasi serupa yang secara permanen berada di atas permukaan laut atau apabila elevasi surut tersebut terletak seluruhnya atau sebagian pada suatu jarak yang tidak melebihi lebar laut teritorial dari pulau yang terdekat.
6. Garis pangkal biasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) adalah garis air rendah sepanjang pantai.

Syarat suatu negara dapat dikatakan sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) menurut UNCLOS 1982 adalah:

1. Memiliki jumlah pulau dengan diameter >1 km sebanyak >500 pulau
2. Pembangunan lebih mengarah kepada kawasan pesisir dan laut
3. Luas laut banding luas darat tidak kurang dari 1:1 dan tidak lebih dari 9:1
4. Masyarakatnya lebih mengandalkan mata pencaharian di bidang kelautan

5. Sumber daya alam lautnya dapat terus lestari untuk masa depan

Menurut Konvensi Hukum Laut 1982, Indonesia adalah negara Kepulauan (*archipelagic state*), karena memenuhi syarat-syarat seperti yang ditetapkan dalam Konvensi Hukum laut, antara lain luas laut banding luas darat tidak kurang dari 1:1 dan tidak lebih dari 9 : 1. Kemudian jarak antarpulau yang dapat dihubungkan dengan garis pangkal untuk menyatukan wilayah negara tidak boleh lebih dari 100 mil, dengan pengecualian boleh sampai 125 mil, paling banyak 3% dari jumlah garis pangkal yang menghubungkan titik-titik terluar kepulauan.

Perkembangan konsep kewilayahan Indonesia selanjutnya diperjuangkan pada Konferensi Hukum Laut sejak tahun 1973-1982 yang pada akhirnya menghasilkan United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)/Konvensi hukum laut PBB 1982. Dalam Konvensi hukum laut ini suatu negara (pantai ataupun kepulauan) dapat menarik laut teritorialnya sejauh 12 mil laut sebagai bagian dari wilayah kedaulatannya. Akan tetapi dalam pelaksanaan kedaulatan tersebut harus didasarkan pada ketentuan UNCLOS 1982 dan Hukum Internasional lainnya (Pasal 2 ayat 3, 49, dan 94 UNCLOS 1982). Hal ini menunjukkan bahwa kedaulatan di laut tidak mutlak sepenuhnya akan tetapi dibatasi dengan ketentuan hukum internasional.

Pengertian "negara" secara umum, pada awalnya terdapat dalam Konvensi Montevideo Tahun 1933 mengenai hak dan kewajiban negara, yang menyebutkan beberapa unsur suatu negara sebagai subjek hukum internasional (*characteristic of State as a person of International Law/legal personality of a*

state): a) *permanent population*; b) a *defined territory*; c) a *Government*; dan d) a *capacity to enter into relations with other States*. Pengertian mengenai negara sangatlah luas tergantung dari sudut mana pengertian tersebut akan ditinjau, akan tetapi dari keempat unsur yang disebut oleh UNCLOS 1982 tersebut di atas, yang banyak terkait dengan pelaksanaannya adalah unsur ke-dua, yaitu a *defined territory*, karena *defined territory* ini memerlukan kejelasan dan kepastian hukum. Dalam Pasal 2 (1) UNCLOS 1982 terlihat bahwa setiap negara memiliki *land territory* dan *internal waters*. UNCLOS 1982 telah menjawab sebagian unsur ke-dua, khususnya tentang bagaimana suatu negara menetapkan *defined territory* di laut, yang berbatasan dengan laut territorial. Penetapan *defined territory* serta status hukumnya yang terkait dengan udara di atasnya, selain terdapat dalam Pasal 1 dan 2 Konvensi Chicago tentang Civil Aviation tahun 1944, juga diatur kembali tatanannya dalam UNCLOS 1982 ini.

Pasal 2 ayat (1) UNCLOS 1982 mengatur *the sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea*. Selanjutnya, Pasal 2 (2) *This sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to Its bed and subsoil*. Pengertian *sovereignty* yang ada dalam UNCLOS 1982 meliputi daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut territorial. Pemahaman kedaulatan ini sepertinya sama, akan tetapi jika dikaji lebih mendalam semestinya tipe kedaulatan antara di darat dengan di laut berbeda. Pengertian kedaulatan yang banyak dipahami adalah kedaulatan atas *land territory and internal waters*,

akan tetapi dengan melihat hak dan kewajiban negara pantai dengan para pengguna laut sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982, maka pemahaman kedaulatan antara perairan kepulauan dan laut teritorial sangat berbeda. Kedaulatan negara yang mutlak seperti kedaulatan atas *land territory and internal waters (included airspace above it)*, dalam hukum internasional biasanya disebut sebagai Kawasan dengan *complete and exclusive sovereignty*.

Di dalam wilayah negara yang disebut sebagai *land territory and internal waters* tidak ada hak dan kewajiban internasional seperti yang disebut dalam UNCLOS 1982 untuk kawasan perairan kepulauan dan laut teritorial. Dapat dikatakan bahwa hak-hak dan kewajiban negara di laut, khususnya yang berkaitan dengan kewilayahan negara, tumbuh secara stabil sejak Konferensi Kodifikasi hukum laut di Den Haag tahun 1930, dimana International Law Commission mencatat bahwa prosedur teknis mengenai penetapan laut teritorial oleh banyak negara memiliki kesamaan pandangan. Kesamaan pandangan mengenai prosedur teknis penetapan laut teritorial masing-masing negara tersebut, kemudian telah banyak dipakai oleh Mahkamah Internasional dalam menyelesaikan sengketa “wilayah perikanan” antara Inggris dan Norwegia. Mahkamah telah membuat Putusan bersejarah yang kemudian dikodifikasikan dalam Konvensi Jenewa tahun 1958 mengenai *territorial sea and contiguous zone*.

Produk hukum mengenai laut teritorial merupakan produk hukum yang paling tua dalam masyarakat bangsa-bangsa, meskipun kodifikasinya baru dilakukan secara formal dalam Konvensi Jenewa tahun 1958. Dalam laut teritorial ini terdapat sejumlah hak dan kewajiban negara pantai maupun anggota

masyarakat bangsa-bangsa. Sebagaimana terlihat pada formulasi Pasal 2 ayat (3) UNCLOS 1982 yang menyatakan: *The sovereignty over the territorial sea is exercised subject to this Convention and to other rules of international law.* Kebutuhan negara-negara di dunia untuk menetapkan batas laut teritorialnya telah terpenuhi, serta memberikan keadilan yang universal. Akan tetapi bagi negara-negara seperti Indonesia, Philippina serta beberapa negara kepulauan lainnya, ketentuan Konvensi Geneva 1958 tersebut tidaklah memuaskan, karena apabila diterapkan untuk negara kepulauan akan menimbulkan celah-celah wilayah perairan yang statusnya menjadi semacam laut bebas yang pemanfaatannya bagi dunia pelayaran akan membahayakan integritas nasional. Perubahan perjalanan hukum kewilayahan pada UNCLOS 1982 hanya terlihat pada lahirnya ketentuan hukum tentang *Archipelagic State*. Tidak ada kaidah hukum mengenai *Island State* ataupun *Continental State* dalam UNCLOS 1982. Tidak ada pengaturan khusus berupa hak dan kewajiban kepada island atau *continental states*.

Istilah *Island State* dan *Continental State* hanya merupakan istilah teknis yang muncul dalam pembahasan disidang-sidang komisi, antara lain dalam rangka membuat konstruksi hukum mengenai *Archipelagic State*. Munculnya beberapa istilah legal maupun teknis mengenai negara dalam UNCLOS 1982, disebabkan kebutuhan untuk mengisi beberapa masalah dalam pengaturan, agar ada kepastian hukum dan tidak terjadi tumpang tindih kepentingan. Timbulnya berbagai istilah tersebut terutama disebabkan karena:

1. Adanya azas bahwa laut merupakan *common heritage of mankind*, sehingga perlu adanya keadilan universal dalam pembagian dan

pemanfaatan sumber daya alam lautnya secara adil dan merata bagi semua negara didunia tanpa kecuali, tanpa melihat apakah negara itu memiliki laut ataupun tidak. Istilah yang kemudian relevan untuk memenuhi hal ini misalnya, *landlocked state*, yaitu negara yang dikelilingi oleh daratan negara lain, sehingga negara itu tidak berpantai, misalnya Afganistan, atau Laos dan istilah *geographically disadvantage state*, yaitu negara yang secara geografis tidak menguntungkan, seperti Singapura.

2. Adanya azas bahwa setiap negara memiliki kedaulatan atas laut teritorialnya yang bersangkutan dengan daratannya. Kedaulatan yang dimiliki oleh setiap negara tersebut harus juga memenuhi keadilan yang universal bagi semua negara yang berpantai (*coastal state*), misalnya negara yang bentuk geografisnya berbeda dengan bentuk pada umumnya, seperti bentuk negara kepulauan. Untuk kepastian hukum diperlukan konsep hukum baru yaitu *Archipelagic State* sebagai perluasan hukum dari ketentuan yang sudah ada. Konvensi Geneva 1958, belum dikenal *Archipelagic State*, sehingga negara-negara yang bentuk geografisnya seperti Indonesia atau Philippina, dirugikan dalam penetapan laut teritorialnya. Kini hal tersebut sudah dapat diatasi dengan adanya pelembagaan hukum Negara Kepulauan dalam UNCLOS 1982, khususnya Bab IV.

Demi keadilan yang universal, masyarakat internasional wajib untuk memberikan suatu pengaturan yang bersifat umum bagi semua negara berpantai seperti halnya yang terdapat dalam Konvensi Geneva 1958, dan memberikan

aturan-aturan khusus bagi negara-negara berpantai yang secara geografis menyimpang dari ketentuan umum tersebut. Ketentuan tentang tata-cara penetapan laut teritorial pada Negara Kepulauan, merupakan perluasan hukum dari hukum umum yang berlaku. Hanya negara yang mempunyai unsur geografis yang berbeda yang mendapatkan perlakuan khusus ini. Jumlah negara Kepulauan yang menikmati aturan khusus di dunia hanyalah $\pm 6\%$ dari jumlah negara-negara yang menikmati ketentuan umum. Peraturan khusus bagi negara Kepulauan yang boleh menyimpang dari aturan umum, pada dasarnya hanya berkaitan dengan penerapan penetapan laut teritorial yang disebabkan oleh adanya perbedaan geografis yang tidak terdapat pada negara-negara pada umumnya. Indonesia telah menetapkan pulau-pulau terluar dan penarikan garis pangkal kepulauan (*archipelagic straight baseline*) dalam Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002 yang kemudian diperbaharui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2008. Peraturan Pemerintah ini telah didepositkan kepada Sekretaris Jenderal PBB.

3. Perkembangan politik nasional sepertinya berkembang pula pada tuntutan wilayah daerah. Beberapa usulan menyebutkan bahwa wilayah daerah (provinsi dan kabupaten/kota) menuntut untuk mempunyai wilayah laut. Dalam undang-undang otonomi daerah, Indonesia telah memberikan wewenang kepada daerah provinsi dan kabupaten/kota untuk mengelola laut sejauh 12 mil dan 4 mil masing-masing dari garis pantai pulau-pulainya, akan tetapi dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang

Pemerintahan Daerah, kewenangan Kabupaten/kota di wilayah laut seluas 4 mil dicabut, sehingga yang mempunyai wilayah laut hanya provinsi. Ketentuan ini jauh melebihi ketentuan dalam suatu negara bahkan sebuah negara federal, seperti Amerika Serikat dan Australia yang hanya memberikan wewenang tersebut sepanjang 3 mil dari pantai.

Pada awalnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 (Pasal 18 ayat 4) dinyatakan bahwa 12 mil atau sepertiganya (4 mil) diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan atau ke perairan kepulauan, dan dalam ayat 5 nya dinyatakan bahwa apabila antara 2 provinsi jaraknya kurang dari 24 mil maka kewenangan untuk mengelola sumber daya di wilayah laut dibagi sama jarak, dan untuk kabupaten/kota memperoleh sepertiga dari kewenangan provinsi dimaksud. Sedangkan dalam Pasal 27 Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, disebutkan kewenangan Daerah provinsi untuk mengelola sumber daya alam di laut paling jauh 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan. Apabila wilayah laut antar dua Daerah provinsi kurang dari 24 (dua puluh empat) mil, kewenangan untuk mengelola sumber daya alam di laut dibagi sama jarak atau diukur sesuai dengan prinsip garis tengah dari wilayah antara dua daerah provinsi tersebut. Selanjutnya pada Pasal 1 angka 19 disebutkan bahwa daerah provinsi yang berciri Kepulauan adalah daerah provinsi yang memiliki karakteristik secara geografis dengan wilayah lautan lebih luas dari daratan yang di dalamnya terdapat pulau-pulau yang membentuk gugusan pulau sehingga menjadi satu kesatuan

geografis dan sosial budaya. Persoalan penentuan wilayah laut provinsi tentu saja tidak mudah, karena akan muncul berbagai persoalan terkait penarikan garis pangkal, penentuan batas antara provinsi walaupun sudah ada prinsip *median line* (garis tengah), penentuan karang ataupun gugusan geografis yang bisa digunakan untuk penentuan titik dasar, sejauhmana pengelolaan sumber daya alam yang ada di dalam wilayah laut provinsi tentu juga akan menimbulkan persoalan tersendiri.

Persoalan-persoalan yang disebutkan tersebut merupakan persoalan-persoalan yang muncul ketika Indonesia melakukan negosiasi batas wilayah negara. Aspek yang tidak kalah pentingnya adalah aspek hukum batas provinsi apakah harus ditentukan dengan undang-undang sebagaimana batas darat, sedangkan apabila mengacu pada ketentuan Pasal 27 tersebut batas antara dua provinsi harus disepakati dan selanjutnya mestinya dituangkan dalam undang-undang. Pasal 47 ayat 1 Konvensi hukum laut PBB 1982 hanya mengakui hak negara nusantara (*Archipelagic State*) untuk menarik garis-garis pangkal lurus nusantara (*Archipelagic Straight Baselines*) yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar Negara nusantara Indonesia sesuai dengan Deklarasi Juanda 13 Desember 1957, dengan ketentuan-ketentuan tertentu.

Indonesia adalah satu gugus kepulauan, dan karena itu diperkenankan menarik garis pangkal lurus nusantara yang mengelilingi seluruh nusantara Indonesia. Tidak ada ketentuan yang membolehkan provinsi, apalagi kabupaten dan kota yang memperkenankan mereka menarik garis pangkal lurus nusantara sebagai suatu konsep hukum. Memang ada usaha dari beberapa negara untuk memperlakukan

prinsip-prinsip kesatuan nusantara tersebut terhadap gugus-gugus pulau dari sesuatu negara (*Archipelago of a State*), seperti usul-usul India terhadap kepulauan Andaman dan Nicobar, keinginan Yunani terhadap kepulauannya di laut Aegea, dan keinginan negara Bagian Hawaii untuk diberi kewenangan yang sama. Semua usul ini ditolak dalam konferensi hukum laut PBB sehingga tidak dimuat dalam UNCLOS 1982. Pasal 47 UNCLOS 1982 hanya berlaku untuk negara Nusantara/Negara Kepulauan (*Archipelagic State*), bukan gugus pulau yang dimiliki suatu negara (*Archipelago of a State*).

Memang ada gugusan pulau sebagai konsep geografis di dalam Pasal 46 (b). Justru berdasarkan konsep *Archipelago* itulah dimunculkan konsep *Archipelagic State*. Oleh karena itu jika suatu negara kepulauan terdiri dari lebih dari satu gugus pulau yang jaraknya sangat jauh dari gugus pulau lainnya atau pulau-pulainya di luar gugus pulau terletak sangat jauh (lebih dari 100 mil), maka negara tersebut dapat dinyatakan sebagai Negara Nusantara yang terdiri dari satu atau lebih gugus pulau atau pulau lainnya seperti dinyatakan dalam Pasal 46 (a). Contohnya adalah Fiji yang terdiri dari dua archipelago, namun perairan yang terletak antara dua archipelago tersebut adalah laut bebas.

Indonesia tidak bersedia dianggap mempunyai lebih dari satu gugus pulau karena dengan demikian akan mengakui adanya laut bebas di antara pulau-pulau Indonesia. Itulah hakikat dari Deklarasi Juanda 1957 yang kemudian setelah perjuangan yang sangat berat dan panjang diakui dalam UNCLOS 1982 sebagai satuan *archipelago*/gugus pulau dari Sabang (sesungguhnya dari Pulau Rondo) sampai ke Merauke. Di samping itu, UNCLOS 1982 dalam Pasal 49

mengakui kedaulatan Negara Nusantara atas perairan Nusantara/Perairan Kepulauan, yang mencakup juga ruang udara di atasnya serta dasar laut dan tanah di bawahnya dan seluruh kekayaan alamnya, sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982.

Pada tahun 2014 muncul ide terkait dengan pembentukan Daerah/Provinsi Kepulauan atau Daerah Provinsi yang Berciri Kepulauan dalam UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. Konsep tersebut tidak sesuai dengan konsep pembentukan negara kepulauan. karena sangat berpotensi untuk memecah dan menghilangkan konsep Negara Kesatuan yang ber-Wawasan Nusantara. Selanjutnya terkait dengan status ruang laut yang ada tentu saja akan memberikan implikasi pada para pengguna laut yang kebanyakan adalah masyarakat internasional.

Ide untuk membentuk provinsi kepulauan bagi provinsi yang memiliki banyak pulau yang sementara ini berkembang mengutip beberapa peraturan perundang-undangan yang merujuk pada ketentuan UNCLOS 1982 seperti Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, yang memang dibuat sebagai pelaksanaan ketentuan UNCLOS 1982. Misalnya, penarikan garis pangkal lurus kepulauan dengan panjang tertentu dengan kemungkinan 3 % dari jumlah garis pangkal lurus-nya ditetapkan bisa lebih panjang lagi, dan bahwa lebar laut Daerah Provinsi yang 12 mil diukur dari garis pangkal gugusan pulau Daerah Provinsi kepulauan tersebut. Apabila konsep penentuan daerah kepulauan ini diterapkan, maka perairan Nusantara/perairan Kepulauan Indonesia habis dibagi-bagi oleh Daerah Provinsi Kepulauan. Apabila provinsi kepulauan dapat melakukan hal ini, tentunya provinsi lainnya juga akan dapat menuntut hal yang sama karena seluruh

Indonesia adalah Satu Kepulauan yaitu Satu Gugus Kepulauan Nusantara. Ide yang diwujudkan dalam draft ketentuan ini seolah-olah berarti bahwa daerah provinsi/wilayah lain akan menyamakan kedudukannya dengan Negara Kesatuan Republik Indonesia/NKRI yang Berwawasan Nusantara sebagai Negara Kepulauan. Sikap ini sangat berbahaya bagi kelanjutan NKRI dan Negara Kepulauan yang bercirikan Nusantara. (**Laetemia, 2011**).

Pada awal konsep Negara Nusantara/Negara Kepulauan sebagaimana ditetapkan dalam UNCLOS 1982, diakui adanya hak-hak negara lain melalui perairan nusantara/perairan kepulauan seperti hak lintas laut nusantara untuk pelayaran dan penerbangan internasional melalui alur-alur laut nusantara, hak negara lain memelihara kabel-kabel bawah laut, hak perikanan tradisional negara-negara tetangga tertentu sesuai dengan pengaturan tersendiri, hak-hak lainnya, seperti hak atas Zona Tambahan, Landas Kontinen dan Zone Ekonomi Eksklusif (ZEE) di luar perairan kepulauan. Dapat dipertanyakan apakah dengan mengklaim perairan daerah kepulauan, bagaimana kedudukan hak-hak negara lain tersebut atas perairan daerah kepulauan, dan apakah daerah juga akan menuntut hak-hak tertentu lainnya atas Zona Tambahan, ZEE dan Landas Kontinen diluar perairan daerah kepulauannya. Dapat diprediksikan bahwa dengan permintaan tersebut dapat mengancam Negara Kesatuan Republik Indonesia yang bercirikan Nusantara, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 25 A Undang-Undang Dasar 1945.

Proklamasi kemerdekaan 17 Agustus 1945, merupakan pernyataan kehendak untuk merdeka juga merupakan pernyataan tegaknya eksistensi Indonesia

sebagai suatu negara berdasar fakta alamiah dan dikuatkan oleh kenyataan sejarah yang mempunyai tata gambaran wilayah sebagai satu gugusan kepulauan atau satu kawasan Nusantara. Faktor wilayah merupakan salah satu sendi eksistensi yang esensial bagi negara, walaupun dalam naskah Undang-Undang Dasar 1945 itu sendiri tidak tertuang secara terperinci masalah wilayah negara, namun hal ini mendapat penegasan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yang menyatakan "mengantarkan rakyat Indonesia ke depan pintu gerbang kemerdekaan negara Indonesia yang merdeka, bersatu, berdaulat" dan "yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia".

C. Alur Laut Kepulauan

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan konsensus yang ditetapkan pada Peraturan Pemerintah No 37 tahun 2002, dengan membagi wilayah Indonesia untuk dilewati oleh 3 jalur ALKI dengan adanya keputusan IMO pada sidang Marine Safety Comitte ke-69. Jalur ALKI menjadi sebuah representasi dari luasnya wilayah perairan yurisdiksi nasional yang berkaitan erat dengan status Indonesia sebagai sebuah negara maritime. ALKI sendiri merupakan suatu wilayah terbuka yang membagi Indonesia dalam empat kompartemen strategis.

Pasca penetapan status Indonesia sebagai negara kepulauan, kewajiban pemerintah Indonesia terhadap status tersebut telah diatur dalam Pasal 46-53 UNCLOS 1982. Indonesia dapat menentukan alur laut untuk lintas kapal dan pesawat udara bagi negara

asing yang akan melewati secara terus-menerus dan langsung, serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan territorial yang berdampingan dengannya.

Berkaitan dengan pengaturan wilayah perairan Indonesia telah diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Peraturan Pemerintah tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan (**Sodik, 2014**). Tiga jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) beserta cabang-cabangnya di perairan Indonesia, yaitu:

1. ALKI I : rute untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintas Laut Natuna, Selatan Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda ke Samudra Hindia atau sebaliknya.
2. ALKI cabang IA : rute untuk pelayaran dari Selatan Singapura melintasi Laut Natuna, Selatan Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda ke Samudra Hindia atau sebaliknya, atau melintasi Laut Natuna ke Laut Cina Selatan atau sebaliknya.
3. ALKI II : rute untuk pelayaran dari Sulawesi melintasi Selat Makasar, Laut Flores dan Selat Lombok ke Samudra Hindia atau sebaliknya.
4. ALKI III A : rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu sebelah Barat Pulau Sawu ke Samudra Hindia atau sebaliknya.
5. ALKI cabang IIIB : rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram
6. ALKI cabang IIIC : rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut

- Seram, Laut Banda, ke Laut Arafuru atau sebaliknya.
7. ALKI cabang IIID : rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram dan Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu sebelah Timur Pulau Sawu ke Samudra Hindia atau sebaliknya.
 8. ALKI cabang IIIE : rute untuk pelayaran dari Sulawesi melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Laut Ombai, dan Laut Sawu sebelah barat Pulau Sawu atau Laut Sawu sebelah Timur Pulau Sawu ke Samudra Hindia atau sebaliknya, atau melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Leti dan Laut Timor ke Samudra Hindia atau sebaliknya, atau Laut Seram dan Laut Banda ke Laut Arafura atau sebaliknya.



Gambar 6. Alur Laut Kepulauan Indonesia

Sidang Pleno MSC-69 pada 11-20 Mei 1998 oleh IMO secara resmi telah menerima tiga ALKI yang diusulkan oleh Indonesia. Dengan adanya peresmian ALKI oleh IMO maka perlu pula bentuk implementasi secara riil oleh Pemerintah Indonesia untuk membentuk peraturan ketika kapal dan pesawat udara asing melakukan lintas di Alur Laut Kepulauan

Indonesia. Beberapa pengaturan yang dibentuk oleh Pemerintah Indonesia terkait hal ini, antara lain :

1. UU No. 6 Tahun 1996 dan PP No. 36 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia. Ketentuan Pasal 11 Ayat (1) UU ini memuat ketentuan hak lintas damai di laut teritorial Indonesia dengan memberi hak kepada kapal semua negara baik negara pantai maupun negara tak berpantai menikmati hak lintas damai ini sesuai dengan Pasal 17 *jo* Pasal 53 UNCLOS 1982 yang memberikan hak kepada kapal semua negara baik negara yang berpantai maupun negara tak berpantai untuk menikmati hak lintas damai di laut teritorial. (**Sodik, 2014**)
2. Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan.

D. Rangkuman

Konsep Negara kepulauan yang diperjuangkan oleh Indonesia telah diakui dalam UNCLOS 1982 dan diatur dalam Pasal 46-48. Indonesia telah menerapkan ketentuan dalam UNCLOS tentang penarikan garis pangkal kepulauan dan pengaturan hak lintas di alur laut kepulauan. Terdapat tiga cabang Alur Laut Kepulauan Indonesia yang dapat dilintasi oleh kapal asing.

E. Evaluasi

1. Jelaskan konsepsi Negara kepulauan menurut UNCLOS!
2. Bagaimana implementasi aturan negara kepulauan oleh Indonesia!
3. Apa yang dimaksud dengan ALKI!

Bahan bacaan

Dikdik Mohammad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2014.

Etty R. Agoes, *Praktik Negara-Negara Atas Konsepsi Negara Kepulauan*, Jurnal Hukum Internasional, Volume 1 No.3, 2004.

Indien Winarwati, *Konsep Negara Kepulauan*, Setara Press, Malang, 2016.

Johanes Laetemia, *Pengaturan Hukum Daerah Kepulauan Mimbar Hukum*. Vol. 23 Nomor 3. 2011.

Kresno Buntoro, *Lintas Navigasi di Nusantara*, Indonesia, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014

Tommy Hendra Purwaka, *Tinjauan hukum laut terhadap wilayah negara kesatuan Republik Indonesia*, Fakultas Hukum UGM, 2014.

BAB VI.

ZONA EKONOMI EKSKLUSIF

Capaian pembelajaran

Setelah mempelajari materi ini mahasiswa akan mampu menjelaskan tentang Zona Ekonom Eksklusif, Hak dan Kewajiban Negara di ZEE, penegakan hukum di ZEE maupun Hak bagi Negara tidak berpantai.

A. Pengertian ZEE

Dalam sejarahnya, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) pertama kali diusulkan oleh negara Kenya dalam *Asian-African Legal Constitutive Committee* tahun 1971 dan *Sea Bed Committee* PBB tahun 1972. Kemudian usulan negara Kenya tersebut mendapatkan banyak dukungan dari negara negara Asia dan Afrika bahkan negara Amerika Latin juga mulai membangun sebuah konsep serupa atas laut patrimonial. Selanjutnya kedua konsep tersebut dibahas secara mendalam ketika UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) dimulai. (Churchill and Lowe, 1983)

Zona ekonomi eksklusif (ZEE) adalah salah satu fitur paling revolusioner dari UNCLOS 1982 dan memberi dampak yang signifikan pada pengelolaan dan konservasi sumber daya laut. Rezim ZEE menertibkan klaim-klaim sepihak (unilateral) atas perairan oleh negara-negara di masa sebelumnya, dengan memberi hak kepada Negara pantai untuk eksplorasi dan eksploitasi, pengelolaan dan konservasi sumber daya alam hayati dan non hayati dari dasar

laut dan tanah di bawahnya serta air di atasnya dan kegiatan-kegiatan lainnya untuk eksplorasi dan eksploitasi ekonomis zona tersebut, seperti pembangkitan energi dari air, arus laut dan angin.

Sebelum lahirnya ZEE, hukum laut internasional hanya mengakui laut teritorial dan laut bebas. Rezim ZEE mengubah secara revolusioner pengaturan atas laut di atas. ZEE adalah warisan yang paling berharga dari UNCLOS 1982. Daerah penangkapan ikan yang paling menguntungkan sebagian besar berada di perairan pesisir hingga batas ZEE 200 mil. Sekitar 87 persen cadangan hidrokarbon dunia (yang diketahui dan diperkirakan) berada di ZEE.

ZEE diatur pada Bab V dari UNCLOS 1982. Terdiri atas 21 Pasal, dari Pasal 55 hingga Pasal 75. Pasal 55 UNCLOS 1982 mendefinisikan ZEE sebagai perairan (laut) yang terletak di luar dan berbatasan dengan laut teritorial, tunduk pada rezim hukum khusus (*special legal regime*) yang ditetapkan dalam Bab V ini berdasarkan hak-hak dan yurisdiksi negara pantai, hak-hak, serta kebebasan-kebebasan negara lain.

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) adalah zona yang luasnya 200 mil dari garis dasar pantai, yang mana dalam zona tersebut sebuah negara pantai mempunyai hak atas kekayaan alam di dalamnya, dan berhak menggunakan kebijakannya, kebebasan bernavigasi, terbang di atasnya, ataupun melakukan penanaman kabel dan pipa. Konsep dari ZEE muncul dari kebutuhan yang mendesak. Sementara akar sejarah lahirnya ZEE berdasarkan pada kebutuhan yang berkembang semenjak tahun 1945 untuk memperluas batas yurisdiksi negara pantai

atas lautnya, sumbernya mengacu pada persiapan untuk UNCLOS III. (**Sodik, 2016**).

Secara umum Zona Ekonomi Eksklusif dapat didefinisikan yaitu "Bagian perairan (laut) yang terletak di luar dari dan berbatasan dengan laut teritorial selebar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur". Lebar Zona Ekonomi Eksklusif bagi setiap negara pantai adalah 200 mil sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 57 UNCLOS 1982 yang berbunyi *the exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baseline from which the breadth of territorial sea is measured* (Zona Ekonomi Eksklusif tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal dari lebar laut teritorial yang diukur).

Berdasarkan undang-undang Republik Indonesia Nomor 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia menyebutkan bahwa : "Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah di bawahnya dan air di atasnya dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia".

B. Hak dan Kewajiban negara di ZEE

Hak dan kewajiban negara lain di zona ekonomi eksklusif diatur oleh Pasal 58 Konvensi Hukum Laut 1982, yaitu sebagai berikut:

1. Di zona ekonomi eksklusif, semua negara, baik negara berpantai atau tidak berpantai, menikmati, dengan tunduk pada ketentuan yang relevan konvensi ini, kebebasan-kebebasan pelayaran dan

penerbangan, serta kebebasan meletakkan kabel dan pipa bawah laut yang disebutkan dalam Pasal 87 dan penggunaan laut yang berkaitan dengan pengoperasian kapal, pesawat udara, dan kabel serta pipa di bawah laut, dan sejalan dengan ketentuan-ketentuan lain konvensi ini.

2. Pasal 88 sampai Pasal 115 dan ketentuan hukum internasional lain yang berlaku diterapkan bagi zona ekonomi eksklusif sepanjang tidak bertentangan dengan bab ini.
3. Dalam melaksanakan hak-hak memenuhi kewajiban berdasarkan konvensi ini di ZEE, negara-negara harus memperhatikan sebagaimana mestinya hak-hak dan kewajiban negara pantai dan harus mentaati peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh negara pantai sesuai dengan ketentuan konvensi ini dan peraturan hukum internasional sepanjang ketentuan tersebut tidak bertentangan dengan ketentuan bab ini.

Negara pantai dapat menegakkan peraturan perundang-undangannya sebagaimana dicantumkan dalam Pasal 73 yaitu:

1. Negara pantai dapat, dalam melaksanakan hak berdaulatnya untuk melakukan eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan hayati di zona ekonomi eksklusif mengambil tindakan demikian, termasuk menaiki kapal, memeriksa, menangkap dan melakukan proses peradilan, sebagaimana diperlukan untuk menjamin ditaatinya peraturan perundang-undangan yang ditetapkannya sesuai dengan ketentuan konvensi ini.
2. Kapal-kapal yang ditangkap dan awaknya kapalnya harus segera dibebaskan setelah

diberikan suatu uang jaminan yang layak atau bentuk jaminan lainnya

3. Hukuman negara pantai yang dijatuhkan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan di zona ekonomi eksklusif tidak boleh mencakup pengurangan, jika tidak ada perjanjian sebaliknya antara negara-negara yang bersangkutan, atau setiap bentuk hukuman badan lainnya
4. Dalam hal penangkapan atau penahanan kapal asing negara pantai harus segera memberitahukan kepada negara bendera, melalui saluran yang tepat, mengenai tindakan yang diambil dan mengenai setiap hukuman yang kemudian dijatuhkan.

Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia diatur dalam Bab III Pasal 4 UU No. 5 Tahun 1983 yang menyebutkan bahwa :

1. Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Negara Republik Indonesia mempunyai dan melaksanakan:
Hak berdaulat untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi, pengelolaan dan konservasi sumber daya alam hayati dan non hayati dari dasar laut dan tanah di bawahnya serta air di atasnya dan kegiatan-kegiatan lainnya untuk eksplorasi dan eksploitasi ekonomis zona tersebut, seperti pembangkitan tenaga dari air, arus dan angin.
2. Yurisdiksi yang berhubungan dengan :
 - a. Pembuatan dan penggunaan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunan lainnya;
 - b. Penelitian ilmiah mengenai kelautan;
 - c. Perlindungan dan pelestarian lingkungan laut;

Hak-hak lain dan kewajiban-kewajiban lainnya berdasarkan Konvensi Hukum Laut yang berlaku di antaranya :

1. Sepanjang yang bertalian dengan dasar laut dan tanah di bawahnya, hak berdaulat, hak-hak lain, yurisdiksi dan kewajiban-kewajiban Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan menurut peraturan perundang-undangan Landas Kontinen Indonesia, persetujuan-persetujuan antara Republik Indonesia dengan negara-negara tetangga dan ketentuan-ketentuan hukum internasional yang berlaku.
2. Di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, kebebasan pelayaran dan penerbangan internasional serta kebebasan pemasangan kabel dan pipa bawah laut diakui sesuai dengan prinsip-prinsip hukum laut internasional yang berlaku.

Di Zona Ekonomi Eksklusif, setiap negara pantai seperti Indonesia ini mempunyai hak berdaulat untuk tujuan eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan mengelola sumber daya alam baik hayati maupun nonhayati di perairannya, dasar hukum laut dan tanah di bawahnya serta untuk keperluan ekonomi di zona tersebut seperti produksi energi dari air, arus, dan angin.

Hak berdaulat Indonesia yang dimaksud oleh undang-undang ini tidak sama atau tidak dapat disamakan dengan kedaulatan penuh yang dimiliki dan dilaksanakan oleh Indonesia atas laut wilayah, perairan Nusantara dan perairan pedalaman Indonesia. Berdasarkan hal tersebut di atas maka sanksi-sanksi yang diancam di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia berbeda dengan sanksi-sanksi yang

diancam di perairan yang berada dibawah kedaulatan Republik Indonesia tersebut.

Dalam melaksanakan hak berdaulat dan yurisdiksinya di zona ekonomi eksklusif itu, Indonesia harus memperhatikan hak dan kewajiban Negara lain. Hal yang tidak kalah pentingnya adalah kewajiban menetapkan batas-batas zona ekonomi eksklusif Indonesia dengan negara tetangga berdasarkan perjanjian, pembuatan peta dan koordinat geografis serta menyampaikan salinannya ke Sekretaris Jenderal PBB.

Penegakan di ZEE diatur dalam Pasal 73 UNCLOS 1982 yang menjelaskan sebagai berikut :

1. Negara pantai dapat, dalam melaksanakan hak berdaulatnya untuk melakukan eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan hayati di zona ekonomi eksklusif mengambil tindakan demikian, termasuk menaiki kapal, memeriksa, menangkap dan melakukan proses peradilan, sebagaimana diperlukan untuk menjamin ditaatinya peraturan perundang-undangan yang ditetapkannya sesuai dengan ketentuan Konvensi ini.
2. Kapal-kapal yang ditangkap dan awak kapalnya harus segera dibebaskan setelah diberikan suatu uang jaminan yang layak atau bentuk jaminan lainnya.
3. Hukuman Negara pantai yang dijatuhkan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan di zona ekonomi eksklusif tidak boleh mencakup pengurangan, jika tidak ada perjanjian sebaliknya antara negara-negara yang bersangkutan, atau setiap bentuk hukuman badan lainnya.

4. Dalam hal penangkapan atau penahanan kapal asing negara pantai harus segera memberitahukan kepada Negara bendera, melalui saluran yang tepat, mengenai tindakan yang diambil dan mengenai setiap hukuman yang kemudian dijatuhkan.

C. Hak Negara Tidak Berpantai

Negara tidak berpantai mempunyai hak untuk berperan serta atas dasar keadilan, dalam eksploitasi bagian yang pantas dari kelebihan sumber kekayaan hayati Zona Ekonomi Eksklusif negara-negara pantai dalam sub-region atau region yang sama, dengan memperhatikan keadaan ekonomi dan geografi yang relevan semua negara yang berpentingan dan sesuai dengan ketentuan Pasal 69 Konvensi dan Pasal 61 dan 62.

Negara tidak berpantai, berdasarkan ketentuan Pasal ini, berhak untuk berperan serta dalam eksploitasi sumber kekayaan hayati hanya dalam Zona Ekonomi Eksklusif negara pantai yang maju dalam sub-region atau region yang sama dengan memperhatikan sejauh mana negara pantai, dalam memberikan kesempatan kepada negara lain untuk memanfaatkan sumber kekayaan hayati di Zona Ekonomi Eksklusifnya, telah memperhatikan kebutuhan untuk memperkecil akibat yang merugikan bagi masyarakat nelayan dan dislokasi ekonomi di negara yang warganegaranya telah bisa menangkap ikan dalam zona tersebut. Ketentuan di atas tidak mengurangi arti pengaturan yang disepakati di sub-region atau region dimana negara pantai dapat memberikan kepada negara-negara tidak berpantai dalam sub-region dan region yang sama hak-haknya

atau yang didahulukan untuk eksploitasi sumber kekayaan hayati di Zona Ekonomi Eksklusif. (Subagyo, 2013).

D. Rangkuman

Zona Ekonomi Eksklusif memiliki luas 200 mil laut yang diukur dari garis pangkal dimana laut territorial dihitung. Pada zona ini, negara pantai memiliki hak berdaulat atas segala sumber daya alam yang terkandung di dalamnya, namun demikian tetap memberikan kesempatan bagi negara tidak berpantai untuk turut serta mengelola zona tersebut selama diberikan kesempatan oleh negara pantai dengan pengaturan yang spesifik. Penegakan hukum di ZEE diatur dalam Pasal 73 UNCLOS 1982 yang pada intinya melarang adanya hukuman pengurangan dan hanya boleh menjatuhkan hukuman denda.

E. Evaluasi

1. Jelaskan hak dan kewajiban Negara pantai di Zona Ekonomi Eksklusif dan kaitkan dengan hak berdaulat yang dimilikinya!
2. Mengapa Negara tidak berpantai dapat berperan serta dalam eksploitasi Zona Ekonomi Eksklusif suatu Negara pantai?
3. Bagaimana penegakan hukum negara pantai jika ada pelanggaran di ZEE?

Bahan Bacaan

R.R. Churchill and Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester University Press.1983.

Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1993

Dhiana Puspitawati, *Hukum Laut Internasional*, Pustaka Kencana, Jakarta, 2019.

Dikdik Mohammad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2014

BAB VII.

LANDAS KONTINEN

A. Sejarah Lahirnya Konsep Landas Kontinen

Latar belakang lahirnya pengaturan tentang landas kontinen ditandai dengan tindakan sepihak Amerika Serikat memperluas jurisdiksinya atau laut lepas yang berbatasan dengan pantai Amerika Serikat yang dinyatakan dalam Proklamasi **Truman** pada tanggal 28 September 1945 tentang *Continental Shelf* yang menyatakan sebagai berikut : ".....*The Government of the United States regards the natural resources of the subsoil and seabed of the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coasts of the United States are appertaining to the United States, subject to its jurisdiction and control*". Tindakan Amerika Serikat ini bertujuan untuk mencadangkan kekayaan alam dasar laut dan tanah di bawahnya yang berbatasan dengan pantai Amerika Serikat. (**Parthiana, 2005**).

Amerika Serikat yakin bahwa *continental shelf* seluas 760.000 mil persegi yang dalamnya tidak lebih 100 fathom (kedalaman 200 meter) di bawah permukaan laut yang berbatasan dengan pantai Amerika Serikat mengandung cadangan-cadangan minyak bumi dan mineral lainnya, dan disertai dengan teknik pengorbanan lepas pantai telah mencapai tingkat untuk memungkinkan eksplorasi dan eksploitasi sumber kekayaan alam tersebut. Klaim Amerika ini kemudian diikuti oleh negara-negara lain seperti Argentina, Inggris, Chile dll. (**Sodik, 2014**)

Menjelang Konperensi Hukum Laut PBB I Tahun 1958 di Jenewa konsepsi *continental shelf* ini telah

menjadi konsepsi hukum laut internasional karena itu negara-negara peserta Konferensi tidak banyak menemui kesukaran dalam merumuskan ketentuan-ketentuan hukum yang mengatur hak-hak dan kekuasaan serta kewajiban Negara pantai atas *continental shelf* yang kemudian ketentuan hukum ini dituangkan dalam Konvensi Hukum Laut 1958 tentang Landas Kontinen (Convention on Continental Shelf).

Pasal 1 konvensi menyatakan sebagai berikut:

For the purpose of these articles, the terms continental shelf is used as referring: (a) to the seabed and subsoil of the submarine areas adjacent to the coast but outside the area of the territorial sea, to a depth of 200 metres or, beyond that limit to where the depth of the superjacent waters admits of the exploitation of the natural resources of the said areas; (b) to the seabed and subsoil of similar submarine areas adjacent to the coast islands

Ketentuan Pasal 1 tersebut menunjukkan definisi atau batasan mengenai pengertian landas kontinen merupakan suatu definisi hukum (*legal definition*), yang berbeda dengan batasan pengertian "dataran kontinen" dalam arti geologis semata-mata. Ada tiga hal yang memperkuat tafsiran ini:

1. Secara tegas dinyatakan bahwa "*For the purpose of these articles, the terms continental shelf is used as referring: (a) to the seabed and subsoil of the submarine areas adjacent to the coast but outside the area of the territorial sea...*" Pembatasan yang diadakan dengan tambahan kata-kata *but outside the area of the territorial sea*.

2. Selain ukuran kedalaman 200 meter definisi ini juga menetapkan "*..... or beyond that limit to where the depth of the superjacent waters admits of the exploitation of the natural resources of the said areas*". Perluasan dengan ditambahkan ketentuan ini menimbulkan persoalan-persoalan baru. Dengan perumusannya itu timbul pertanyaan apakah adanya *continental shelf* hingga kedalaman 200 meter merupakan *conditio sine qua non* bagi ketentuan yang didasarkan *exploitability*.

Adanya kata-kata *beyond that limit*, menimbulkan keraguan apakah ketentuan yang didasarkan atas *exploitability* itu dapat dianggap sebagai ketentuan alternatif yang dapat menggantikan ketentuan yang didasarkan atas kriteria 200 meter isobath seandainya tidak ada dataran kontinen dalam arti geologis.

3. Ketentuan dalam butir (b) yang memperluas pengertian landas kontinen hingga mencakup: *seabed and subsoil of similar submarine areas adjacent to the coast islands*. Pasal 2 mengatur hak negara pantai atas landas kontinen, yang menyatakan:
 - a. *The coastal State exercises over the continental shelf sovereign right for the purpose of exploring it and exploiting its natural resources.*
 - b. *The right referred to in paragraph 1 of this article are exclusive in the sense that if the coastal State does not explore the continental shelf or exploit its natural resources, no one may undertake these activities, or make a claim to the continental shelf, without the express consent of the coastal State.*

- c. *The rights of the coastal State over the continental shelf do not depend on occupation, effective or notional, or on any express proclamation.*
- d. *The natural resources referred to in these articles consist of the mineral and other non-living resources of the seabed and subsoil together with living organisms belonging to sedentary species, that is to say, organisms which, at the harvestable stage, either are immobile on or under the seabed or are unable to move except in constant physical contact with the seabed or the subsoil.*

B. Pengaturan Landas Kontinen Dalam UNCLOS 1982

1. Pengertian Landas Kontinen

Pasal 76 ayat (1). UNCLOS memberikan batasan Landas Kontinen sebagai berikut: "Landas kontinen suatu Negara pantai meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratannya hingga pinggir luar tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil laut dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur, dalam hal pinggir luar tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut". Jika dibandingkan dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1958, perumusan yang terdapat dalam Pasal 76 Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut di atas memberikan batasan-batasan yang lebih jelas dengan memberikan kepastian batas terluar landas kontinen. Demikian juga pengertian landas kontinen selain mencakup pengertian yuridis juga

mencakup pengertian geologis yang merupakan penyempurnaan dari pengertian landas kontinen itu sendiri.

Penentuan batas landas kontinen dapat dibagi menjadi tiga kondisi, yaitu :

- a. Penentuan batas landas kontinen kurang dari 200 mil laut. Batas terluar dari landas kontinen adalah sejauh 200 mil laut atau berhimpit dengan batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Konsep ini dikenal dengan *Co-extensive Principle*.
- b. Penentuan batas landas kontinen lebih dari 200 mil laut. Batas terluar landas kontinen mengacu pada empat ketentuan penentuan pinggiran luar tepian kontinen.
- c. Penentuan batas landas kontinen yang berbatasan dengan negara pantai lainnya. Batas terluar landas kontinen mengacu pada perjanjian antara negara yang berkepentingan. Hal ini terjadi jika jarak antar negara kurang dari 400 mil laut. Untuk menentukan batas landas kontinen sesuai dengan UNCLOS 1982, maka diperlukan pemahaman lebih lanjut mengenai garis pangkal, kaki lereng kontinen, pinggiran luar tepian kontinen, dan punggung (*ridges*). Dalam UNCLOS 1982 tercantum batas terluar dari landas kontinen tidak boleh melebihi garis kedalaman 2500 m ditambah jarak 100 mil laut, atau melebihi garis 350 mil laut dari garis pangkal darimana laut teritorial diukur.

2. Hak-hak dan Kewajiban Negara Pantai Atas Landas Kontinen

Hak-hak dan Kewajiban Negara Pantai atas Landas Kontinen diatur dalam Pasal 77 UNCLOS. Adapun beberapa hak yuridiksi dan kewajiban Negara pantai pada landas kontinen adalah sebagai berikut :

- a. Hak berdaulat untuk mengeksplorasi Landas Kontinen dan mengeksploitasi sumber daya alam;
- b. Hak untuk memasang kabel-kabel dan pipapipa saluran
- c. Hak yang berhubungan dengan pencemaran atau polusi;
- d. Hak untuk membangun pulau buatan, instalasi-instalasi, dan struktur-struktur pada atau diatas landas kontinen;
- e. Hak untuk memberikan wenang melakukan pengoboran pada Landas Kontinen;
- f. Hak untuk mendapatkan zona keselamatan (*safety zone*); dan
- g. Yuridiksi eksklusif Negara pantai.

Ada kemungkinan bahwa di landas kontinen ditemukan benda-benda peninggalan yang memiliki nilai sejarah dan budaya yang tinggi. Apakah benda-benda peninggalan purbakala tersebut termasuk dalam sumber daya alam seperti yang dimaksud dalam UNCLOS? Negara manakah yang memiliki yurisdiksi atas benda-benda peninggalan tersebut? Terhadap persoalan pertama dapat dijawab bahwa peninggalan purbakala yang ditemukan di landas kontinen atau di kawasan laut yang lain tidak tergolong sebagai sumber daya alam, sehingga tidak tunduk pada ketentuan hukum landas kontinen. (**Parthiana, 2005**)

3. Kewajiban Negara Pantai di Landas Kontinen

Selain mempunyai hak, Negara pantai juga memiliki kewajiban berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982, antara lain:

- a. Kewajiban untuk menghormati hak Negara lain di landas kontinen sebagaimana diatur dalam Konvensi, misalnya hak Negara lain untuk memasang kabel dan pipa;
- b. Kewajiban untuk menghormati kegiatan eksplorasi dan eksploitasi negara lain di landas kontinen yang dilakukan berdasarkan persetujuan Negara pantai;
- c. Negara pantai wajib membayar sejumlah pembayaran atau sumbangan kepada International Sea bed authority atas eksploitasi yang dilakukan di LKE (Pasal 82 UNCLOS).

4. Penetapan Garis Batas Landas Kontinen Antara Dua Negara yang Berhadapan maupun Berdampingan.

Penetapan garis batas landas kontinen diatur dalam Pasal 83 ayat 1

- a. Penetapan garis batas landas kontinen antara Negara yang pantainya berhadapan atau berdampingan harus dilakukan dengan persetujuan atas dasar hukum internasional, sebagaimana tercantum dalam Pasal 38 Statuta Mahkamah Internasional untuk mencapai suatu penyelesaian yang adil.
- b. Apabila tidak dapat dicapai persetujuan dalam jangka waktu yang pantas, Negara yang bersangkutan harus menggunakan prosedur yang ditentukan dalam Bagian XV.
- c. Sambil menunggu persetujuan sebagaimana ditentukan dalam ayat 1, Negara-negara yang

- bersangkutan, dengan semangat saling pengertian dan kerjasama, harus membuat segala usaha untuk mengadakan pengaturan sementara yang bersifat praktis dan, selama masa peralihan ini, tidak membahayakan atau mengganggu pencapaian persetujuan yang tuntas. Pengaturan demikian tidak boleh merugikan penetapan garis batas yang tuntas.
- d. Dalam hal ada suatu persetujuan yang berlaku antara Negara-negara yang bersangkutan, masalah yang bertalian dengan penetapan garis batas landas kontinen harus ditetapkan sesuai dengan ketentuan persetujuan itu.

C. Pengaturan Landas Kontinen dalam Perundang-Undangan Indonesia

Penentuan batas terluar dari landas kontinen yang dinyatakan dalam UNCLOS 1982 adalah sebagai berikut:

1. Didasarkan pada titik tetap terluar dimana ketebalan batu endapan (*sedimentary rock*) paling sedikit sebesar 1 % dari jarak terdekat antara titik tersebut dengan kaki lereng kontinen.
2. Jarak 60 mil laut dari kaki lereng kontinen.
3. Batas terluar dari landas kontinen tidak boleh melebihi 350 mil laut dari garis pangkal dimana batas teritorial diukur.
4. Batas terluar dari Landas Kontinen tidak melebihi 100 mil laut dari garis kedalaman 2500 m. Secara geofisik dasar laut yang berbatasan dengan pantainya umumnya terdiri dari 3 bagian yang terpisah, yaitu *continental shelf*, *continental slope* dan *continental rise*, yang secara keseluruhan disebut *continental margin* atau tepian kontinen. Sedangkan *continental shelf* bukan merupakan

keseluruhan dari *continental margin*, sehingga penggunaan istilah *continental shelf* sudah tidak relevan lagi dan dapat menimbulkan kekaburan atau ketidakjelasan pengertian dari *continental shelf*, karena sudah mencapai batas terluar *continental margin* atau dapat juga melampaui batas itu.

Sampai bulan Agustus 2022, Pemerintah Indonesia masih memberlakukan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen. Definisi Landas Kontinen Undang-undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia adalah dasar laut dan tanah di bawahnya diluar perairan wilayah Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 sampai kedalaman 200 meter atau lebih, dimana masih mungkin diselenggarakan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam. Definisi tersebut mengacu pada ketentuan dalam Konvensi Jenewa 1958. Pasal 1 Konvensi menyebutkan : *For the purpose of these articles, the term "continental shelf" is used as referring (a) to the seabed and subsoil of the submarine areas adjacent to the coast but outside the area of the territorial sea, to a depth of 200 metres or, beyond that limit, to where the depth of the superjacent waters admits of the exploitation of the natural resources of the said areas; (b) to the seabed and subsoil of similar submarine areas adjacent to the coasts of islands.*

Ketentuan ini sudah tidak sesuai dengan UNCLOS 1982 dan upaya Indonesia untuk memperluas Landas Kontinen Ekstensi.

D. Landas Kontinen Ekstensi

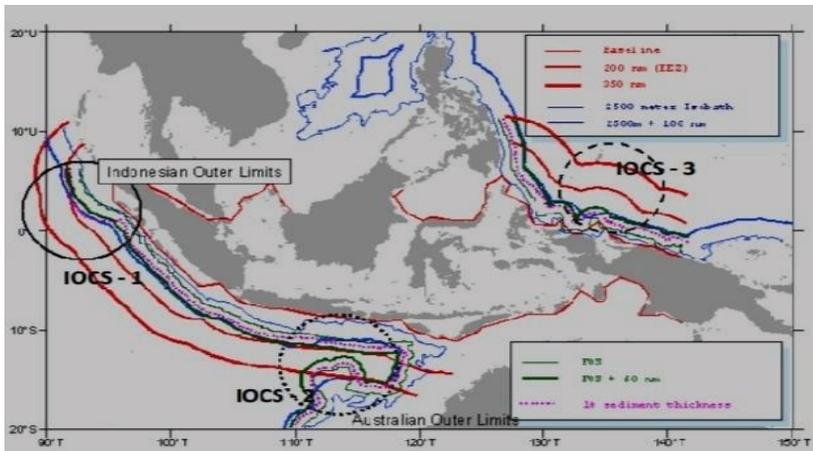
Landas Kontinen Ekstensi (LKE) adalah perluasan dari Landas Kontinen, dimana garis batas terluarnya berjarak lebih dari 200 mil. Penetapan garis batas terluar LKE tersebut menggunakan kriteria ketebalan sedimen dasar laut sebagai bukti adanya keterkaitan alamiah dengan daratan (natural prolongation). Penetapan batas terluar Landas Kontinen sangat penting, karena berdasarkan ketentuan Pasal 76, sebuah Negara Pantai berhak atas Landas Kontinen melebihi 200 mil laut (M) yang diukur dari garis pangkalnya. Hal ini dikenal juga dengan istilah Landas Kontinen Ekstensi (LKE). Adapun prosedur pengajuan Landas Kontinen ekstensi diatur dalam Pasal 76 ayat 8 dan 9 UNCLOS 1982.32 Berdasarkan UNCLOS 1982 penentuan batas Landas Kontinen Ekstensi dapat dilakukan dengan memperhatikan empat kriteria yang diatur dalam Pasal 76.

Dua kriteria pertama adalah yang membolehkan (*formulae*), sedangkan dua kriteria terakhir adalah yang membatasi (*constraint*). Tujuan ditetapkannya prosedur pengajuan Landas Kontinen Ekstensi adalah untuk mencegah agar klaim Negara pantai atas Landas Kontinen, tidak melebihi batas jarak yang diperkenankan oleh Hukum Internasional.

Indonesia mempunyai hak eksplorasi dan eksploitasi kekayaan sumber daya alam di landas kontinen sebagaimana yang diatur dalam Pasal 77 UNCLOS 1987, tetapi di samping itu Indonesia mempunyai kewajiban untuk menetapkan batas terluar landas kontinen sejauh 350 mil dan menyampaikan kepada Komisi Landas Kontinen yang selanjutnya diatur oleh Lampiran Annex II. Penetapan

batas landas kontinen terluar tersebut memuat informasi yang relevan seperti data geodetic dan peta-peta lainnya. Indonesia juga harus melakukan negosiasi penetapan batas-batas landas kontinen dengan negara tetangga.

Pemerintah Indonesia telah mengajukan submisi parsial Landas Kontinen di luar 200 mil laut ke Komisi Batas-Batas Landas Kontinen PBB pada tanggal 16 Juni 2008. dan disetujui PBB pada tahun 2011. Submisi LKE yang kedua pada tahun 2019, yaitu di utara Papua dan sampai tahun 2022 belum ada keputusan dari PBB. (**Krisadtyo, 2015**)



Gambar 7. Landas Kontinen Ekstensi Indonesia

Sumber : kementerian coordinator maritim dan investasi

E. Rangkuman

Landas kontinen adalah dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratannya hingga pinggiran luar tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil laut dari

garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur, dalam hal pinggirannya luar tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut. Wilayah Negara mempunyai hak berdaulat di landas kontinen. Landas kontinen dapat diperluas sampai 150 mil laut yang disebut dengan landas kontinen ekstensi. Negara pantai dapat melakukan klaim atas batas terluar landas kontinennya dengan mengajukannya kepada Komisi Batas Landas Kontinen melalui Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB).

F. Evaluasi

1. Jelaskan hak dan kewajiban Negara pantai di landas kontinen!
2. Apa yang dimaksud dengan Landas Kontinen Ekstensi (LKE) ?
Jelaskan keuntungan suatu negara yang memiliki LKE
3. Bagaimana alternative penyelesaian sengketa wilayah landas kontinen ?

Bahan Bacaan

- I Wayan Parthiana, *Landas Kontinen Dalam Hukum Internasional*, mandar Maju, Bandung, 2005.
- I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Nasional*, Yrama Widya, Bandung, 2014.
- Dikdik Mohammad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2014.
- Nikki Krisadtyo, *Extended Continental Shelf Regime In International Law: Its Application In Indonesia*. Indonesian Journal of International Law, Vol 3, 2015.

BAB VIII.

LAUT LEPAS

Capaian Pembelajaran

Setelah mempelajari bab ini, mahasiswa akan mampu untuk menjelaskan tentang pengertian Laut lepas, prinsip di laut lepas, hak serta kewajiban negara di Laut lepas serta perkembangan tentang peraturan *Biodiversity Beyond National Jurisdiction*

A. Pengertian Laut Lepas

Laut lepas (*high seas*) memiliki beberapa definisi tersendiri apabila ditinjau dari beberapa sumber. Pengaturan laut lepas terdapat dalam Konvensi-Konvensi Jenewa yang merupakan hasil dari Konferensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) I tanggal 24 Februari-27 April 1958. Pasal 1 Konvensi Jenewa 1958 tersebut memberikan pengertian laut lepas yaitu "Laut lepas adalah semua bagian laut yang tidak termasuk laut teritorial atau perairan pedalaman suatu negara."

Pengertian laut lepas diperbaharui dengan Konvensi Hukum Laut 1982, dimana setelah lahirnya Konvensi tersebut Konvensi Jenewa 1958 sudah tidak berlaku lagi. Konvensi Hukum Laut 1982 dalam Pasal 86 menyatakan pengertian laut lepas yaitu "laut lepas merupakan semua bagian laut yang tidak termasuk zona ekonomi eksklusif, laut teritorial atau perairan pedalaman suatu negara dan perairan kepulauan dalam negara kepulauan." Jadi sesuai dengan definisi

ini, laut lepas terletak jauh dari pantai yaitu bagian luar dari zona ekonomi eksklusif (ZEE).

Dibandingkan dengan keadaan pada waktu sebelum dihasilkannya Konvensi Hukum Laut 1982, luas perairan laut lepas kini berkurang karena Konvensi telah mengakui batas terluar laut territorial menjadi 12 mil. Demikian juga dengan kebebasan-kebebasan di laut lepas sebagaimana diatur dalam Konvensi Jenewa tentang laut lepas 1958, juga telah dikurangi lahirnya konsep-konsep baru. (Mauna, 2005)

B. Prinsip dan Kebebasan di Laut Lepas

Prinsip kebebasan di laut lepas sendiri berdasarkan Pasal 87 Konvensi Hukum Laut 1982 berarti laut lepas dapat digunakan oleh negara manapun. Semua negara mempunyai kebebasan di laut lepas (*freedom of the high seas*), yaitu sebagai berikut:

1. Kebebasan pelayaran (*freedom of navigation*);
2. Kebebasan penerbangan (*freedom of overflight*);
3. Kebebasan memasang kabel dan pipa bawah laut (*freedom to lay submarine cables and pipelines*);
4. Kebebasan membangun instalasi lainnya (*freedom to construct other installations permitted under international law*);
5. Kebebasan penangkapan ikan (*freedom of fishing*); dan
6. Kebebasan riset ilmiah kelautan (*freedom of scientific research*).

Kebebasan di laut lepas tersebut harus memperhatikan kepentingan negara lain dalam melaksanakan kebebasan yang sama karena pelaksanaan kebebasan tersebut harus dilaksanakan

untuk tujuan-tujuan damai (*peaceful purposes*) dan negara tidak boleh menundukkan laut lepas di bawah kedaulatannya sebagaimana yang ditegaskan oleh Pasal 88-89 Konvensi Hukum Laut 1982. Adapun teori mengenai natur yuridik (sifat hukum) laut lepas terdiri atas:

1. *Res Nullius*, yang menyatakan bahwa laut lepas adalah bebas karena tidak ada yang memilikinya. Namun teori ini dapat menimbulkan persepsi bahwa suatu negara dapat memiliki laut lepas atau setidaknya berbuatan semauanya disana seolah-olah laut lepas itu merupakan miliknya.
2. *Res Communis*, yang menyatakan bahwa laut adalah milik bersama, karena itu negara-negara bebas menggunakannya. Jika laut milik bersama maka itu berarti laut lepas itu berada di bawah kedaulatan bersama negara-negara, ini berarti negara-negara tersebut dapat menggunakan semauanya kebebasan-kebebasan di laut sehingga mengganggu negara-negara lain.

Jadi, laut lepas itu tidak dapat dimiliki oleh siapapun tetapi dapat digunakan bersama untuk kepentingan anggota-anggota masyarakat internasional. Teori ini dikatakan sebagai solusi terbaik karena dapat menjamin penggunaan kebebasan-kebebasan di laut bagi semua negara besar atau kecil.

C. Hak-hak Negara di Laut Lepas

Laut lepas tidak berlaku kedaulatan negara manapun. Seperti yang telah diungkapkan, laut lepas merupakan laut yang terbuka dan bebas bagi semua negara. Dalam memanfaatkan laut lepas, ada batasan-batasan kebebasan yang dilakukan oleh

negara tertentu di laut lepas. Hak-hak negara di Laut Lepas bisa dijabarkan sebagai berikut:

1. Hak dan Kewajiban Negara di laut lepas tertuang dalam Pasal 87 UNCLOS 1982, berlaku hukum *freedoms of high seas*. Laut lepas terbuka untuk semua Negara. Kebebasan laut lepas dilaksanakan dalam kondisi yang ditetapkan oleh UNCLOS dan oleh aturan hukum internasional lainnya. *Freedoms of high seas* terdiri dari:
 - a. Kebebasan navigasi.
 - b. Kebebasan penerbangan.
 - c. Kebebasan untuk meletakkan kabel dan pipa bawah laut, sesuai dengan bagian VI.
 - d. Kebebasan untuk membangun pulau buatan dan instalasi lain yang diizinkan oleh hukum internasional pada bagian VI.
 - e. Kebebasan menangkap ikan.
Hal ini juga terdapat pada Pasal 116 yang juga mengatur tentang kebebasan penangkapan ikan di Laut Lepas.
 - f. Kebebasan melakukan penelitian ilmiah.
Hak untuk melakukan pelayaran di Laut Lepas dengan syarat mengibarkan bendera kebangsaannya (Pasal 90)
2. Kebebasan memasang pipa-pipa dan kabel-kabel di bawah laut (Pasal 112)
3. Hak untuk melakukan *hot pursuit* (pengejaran seketika) terhadap kapal yang diduga telah melakukan pelanggaran hukum di wilayahnya. *Hot Pursuit* dilakukan oleh kapal perang (*warship*) yang harus dilakukan secara terus menerus tanpa henti dan harus dihentikan apabila kapal yang dikejar memasuki Laut Teritorial negara lain. Upaya hukum yang dapat dilakukan adalah melalui ekstradisi. Uraian mengenai hak dan kewajiban negara di laut bebas tersebut di atas

menunjukkan bahwa masalah penegakan hukum menjangkau pula di wilayah laut di luar kepulauan, hak-hak berdaulat dan yurisdiksi Negara. (Pasal 111).

Kewajiban negara yang harus menetapkan persyaratan untuk memberikan izin, dan dilaksanakan meliputi:

1. Kewajiban mempertahankan perdamaian di laut lepas (Pasal 88)
2. Setiap negara registrasi, dan untuk mengibarkan bendera kebangsaannya. Setiap negara akan mengabarkan kapal yang sudah diberi izin mengibarkan bendera kebangsaannya (Pasal 91). Negara harus melakukan pengawasan bagi kapal-kapal yang mengibarkan bendera kebangsaannya, meliputi:
 - a. Pengawasan di bidang teknis (*safety of ship*)
 - b. Pengawasan di bidang administrasi (*ship's registration*)
 - c. Pengawasan di bidang sosial (*standard of training, certification and watchkeeping*)
3. Setiap Negara wajib mensyaratkan penguasaan kapal bagi yang mengibarkan benderanya, sejauh yang bisa dilakukan tanpa bahaya serius bagi kapal, awak atau penumpangnya (Pasal 98)
 - a. Untuk memberikan bantuan kepada siapa pun yang ditemukan di laut dalam bahaya tersesat
 - b. Untuk melakukan penyelamatan bagi orang yang berada dalam keadaan bahaya di Laut Lepas secepatnya
 - c. Jika terjadi tabrakan, segera memberikan bantuan ke kapal lain, awaknya, penumpangnya dan jika mungkin untuk memberitahu kapal lainnya nama kapal itu sendiri, pelabuhan registrasi dan *port* terdekat.

4. Setiap negara pantai wajib mempromosikan pembentukan, operasi, dan pemeliharaan layanan pencarian dan penyelamatan yang memadai serta efektif, berkenaan dengan keselamatan di atas laut dan di mana keadaan mengharuskan, melalui pengaturan regional bersama dengan negara tetangga.
5. Kewajiban memberantas *international crimes*, antara lain:
 - a. Perdagangan budak (*slavery*) (Pasal 99)
 - b. Kejahatan perompakan di laut (*piracy*) (Pasal 100)
 - c. Kejahatan narkoba dan sejenisnya (Pasal 108)
 - d. Kewajiban mencegah dan menanggulangi pencemaran laut (*marine pollution*) (Pasal 194)
6. Kewajiban memberikan pertolongan di laut (*search and rescue*)
7. Kewajiban memberantas siaran gelap (*unauthorized broadcasting*) (Pasal 109)
8. Kewajiban mengibarkan bendera di laut lepas (Pasal 91)

D. Perkembangan pengaturan *Marine Genetic Resources* di Laut Lepas

Sumber daya genetik laut atau *marine genetic resources* (MGR) berpotensi dikelola dan dikembangkan di berbagai industri seperti kesehatan, kecantikan dan rekayasa genetik lainnya, namun UNCLOS 1982 belum mengatur mengenai pengelolaan keanekaragaman hayati di luar yurisdiksi nasional. Pada saat UNCLOS dirancang, yang dianggap sebagai sumber daya hanya terbatas pada mineral. Penggunaan istilah sumber daya (*resources*) yang ada

di Kawasan Dasar Laut, atau yang dikenal dengan istilah *the Area*, diatur khusus di dalam Pasal 133 UNCLOS. Pasal tersebut menyebutkan *resources* adalah semua jenis sumber daya yang berbentuk solid, cair dan gas yang ada di bawah dasar laut, termasuk di dalamnya *polymetallic nodules* dan selanjutnya lahir pemikiran bahwa bila pengelolaan sumber daya genetik di laut bebas tidak diatur, maka yang akan terjadi adalah pengelolaan yang tidak berkelanjutan, pengelolaan yang merusak lingkungan, dan pengelolaan yang tidak berkeadilan. (**Rachel Tiller et.al, 2018**).

Berdasarkan Resolusi Majelis Umum PBB UNGA Res. 69/292, babak baru perundingan mengenai sumber keanekaragaman hayati di luar yurisdiksi nasional telah dimulai sejak tahun 2012 dengan membentuk Intergovernmental Conference (IGC) on International Legally Binding Instrument under UNCLOS on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction (IGC BBNJ).

Salah satu yang menjadi isu hukum adalah masalah status *marine genetic resources* (MGR) di luar yurisdiksi nasional apakah masuk dalam rezim *freedom of the high sea* atau *common heritage of mankind* (warisan bersama umat manusia. Selain itu juga muncul masalah mengenai *sharing benefit*. (**Broggiato, 2018**).

Indonesia memiliki kepentingan terhadap regulasi BBNJ. Hal ini didasarkan pada fakta bahwa secara geografis Indonesia berbatasan langsung dengan laut bebas, dan juga fakta bahwa perairan Indonesia juga memiliki MGR yang sangat kaya. Indonesia berbatasan dengan laut lepas di sebelah

barat Sumatra, selatan Jawa dan utara Papua. Di wilayah tersebut, landas kontinen yang signifikan akan berada dalam yurisdiksi nasional Indonesia sedangkan kolom air berada di bawah rezim laut lepas. Indonesia memiliki pengalaman ini dalam konteks yang berbeda dengan salah satu negara tetangga yaitu Australia. Namun, tumpang tindih landas kontinen Indonesia dengan kolom air di BBNJ akan menjadi pengalaman pertama yang dihadapi negara. Permasalahan ini harus diatasi karena menyisakan pertanyaan terkait status hukum keanekaragaman hayati dan sumber daya genetik di wilayah terkait dengan dua rezim yang berbeda.

Harus ada kejelasan dalam situasi khusus ini dimana keanekaragaman hayati atau sumber daya genetik di kolom air dapat memiliki siklus hidup mulai dari lapisan tanah bawah dan dasar laut atau sebaliknya, serta keanekaragaman hayati atau sumber daya genetik yang memiliki kehidupan yang tidak terputus dan baik. hubungan biologis yang menghubungkan antara dasar laut dan kolom air di daerah-daerah di mana terdapat tumpang tindih antara landas kontinen ekstensi dan BBNJ. Solusi yang mungkin adalah menetapkan kolom air di atas dasar laut di luar 200 mil laut yang telah direkomendasikan oleh Komisi Batas Landas Kontinen ke negara-negara pantai yang bersangkutan. (**Oegroseno, 2020**)

E. Rangkuman

Laut lepas adalah perairan yang berada di luar dari laut territorial serta zona ekonomi eksklusif yang padanya tidak dapat dimiliki siapapun dan menjadi milik bersama. Yurisdiksi yang berlaku di laut lepas adalah yurisdiksi Negara bendera kapal. Setiap Negara

pada laut lepas memiliki hak untuk secara bebas memanfaatkannya demi kepentingan bersama, tetapi di satu sisi juga setiap Negara harus melaksanakan kewajiban yang telah diatur dalam UNCLOS 1982 antara lain bekerjasama untuk memberantas kejahatan piracy, budak belian, siaran radio gelap. Terdapat perkembangan peraturan baru yang mengatur mengenai biodiversity di luar yurisdiksi nasional.

F. Evaluasi

1. Jelaskan yang dimaksud dengan *freedom of the high seas*
2. Apakah suatu negara dimungkinkan untuk melakukan pengejaran di laut lepas? jelaskan!
3. Baca jurnal yang berjudul *Biodiversity Beyond National Jurisdiction: Current Debate and Indonesia's Interest* yang tersedia di <https://media.neliti.com/media/publications/62779-EN-biodiversity-beyond-national-jurisdiction.pdf> Jelaskan isu hukum mengenai BBNJ yang ada dalam artikel tersebut

Bahan bacaan

Arif Havas Oegroseno, (2021). *Managing High Sea as Sui Generis* dalam buku Myron H. Nordquist and Ronald Roong, *Marine biodiversity of areas beyond national jurisdiction*, Brill Nijhoff, Leiden.

Boer Mauna, *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, PT. Alumni, 2005.

Broggiato. A (2018). *Mare Geneticum : Balancing Governance of Marine Genetic Resources in International Waters*, *Journal Marine and Coastal Law*, Vol.33 No 1

Dikdik Mohammad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2014.

R. Tiller dkk, *The once and future treaty: Towards a new regime for biodiversity in areas beyond national jurisdiction*, Marine Policy, 2018.

BAB IX.

SEA BED AREA

Capaian Pembelajaran

Setelah mempelajari bab ini, mahasiswa akan mampu untuk menjelaskan tentang sejarah, pengertian *sea bed area*, prinsip *common heritage of mankind*, hak serta kewajiban negara di *sea bed* serta peran *International Sea bed Authority (ISA)*.

A. Lahirnya Prinsip Common Heritage of Mankind

Konsep *sea bed area* timbul karena adanya kecenderungan terhadap eksplorasi dan eksploitasi yang berlebih-lebihan dari sumber daya alam yang terdapat di dasar laut dan tanah di bawahnya. Dengan kemampuan teknologi yang dimiliki oleh negara-negara maju, mereka dapat melakukan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam di dasar laut dalam. Keadaan ini diperkirakan sangat merugikan negara-negara lain yang tidak mempunyai kemampuan atau tidak memiliki teknologi sebagaimana yang dimiliki oleh negara maju diantaranya adalah bagi negara-negara sedang berkembang.

Melihat keadaan ini, maka dalam sidang Majelis Umum PBB yang diadakan Tanggal 17 Agustus 1967, Duta Besar **Arvid Pardo** sebagai wakil tetap Malta di PBB, mengajukan usul kepada Majelis untuk membuat aturan mengenai eksplorasi dan eksploitasi di dasar laut dalam. Sebagai alasan dan pertimbangannya, **Arvid Pardo** mengemukakan sebagai berikut:

1. Mempertimbangkan pesatnya perkembangan teknologi, ia melihat adanya kemungkinan bahwa Dasar Laut di luar Landas Kontinen dapat menjadi sasaran tuntutan nasional negara-negara. Apabila hal tersebut sampai terjadi, maka Dasar Laut dan Dasar Samudera dalam yang mungkin dicapai oleh kemampuan manusia, akan segera diubah menjadi ajang perlombaan militer dengan penempatan persenjataan tertentu. Lebih dari itu negara-negara maju yang telah memiliki Kemampuan teknologi mutakhir, akan segera mengeksploitasikan sumber-sumber alamnya yang melimpah guna menambah keuntungan mereka yang sudah besar.
2. Oleh sebab itu, ia menganggap telah tiba waktunya untuk secepat-cepatnya mengeluarkan suatu deklarasi yang menyatakan bahwa Dasar Laut Samudera dalam itu adalah "warisan bersama umat manusia" (*common heritage of mankind*). (Sodik, 2015).

Selanjutnya dalam sidang tersebut Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa **U Thant** kemudian mengusulkan untuk membentuk *Declaration and treaty concerning the reservation exclusively for peaceful purposes of the seabed and the ocean floor, underlying the seas beyond the limits of present national jurisdiction, and the use of their resources in the interest of mankind*. Berdasarkan usul Malta tersebut, maka pada bulan Desember 1968 Majelis Umum membentuk panitia *Committee on the Peaceful Uses of the Seabed and Ocean Floor Beyond the Limits of National Jurisdiction* yang disingkat dengan U.N Seabed Committee guna merumuskan rekomendasi-rekomendasi persoalan tersebut.

Rezim hukum *seabed* adalah salah satu rezim baru yang diterima dalam Bab XI UNCLOS. Rezim ini dimaksudkan untuk menerjemahkan penerapan Asas *Pacta Tertiis Nec Nocent Nec Prosunt* berkaitan dengan Status Hukum Daerah Dasar Laut Samudera Dalam (*Sea Bed*) dan konsep *common heritage of mankind* (selanjutnya disingkat CHM) ke dalam bentuk institusional. Konsep CHM itu telah diterima secara umum melalui Resolusi MU PBB 2749 Tahun 1970 tentang *Declaration of Principles Governing the Seabed and the Ocean Floor, and the Subsoil Thereof, beyond the limits of National Jurisdiction* yang mengatur antara lain mengakui prinsip-prinsip sebagai berikut:

1. Bahwa dasar laut dan tanah di bawahnya serta segala kekayaan alamnya yang berada di luar batas yurisdiksi nasional adalah warisan seluruh umat manusia *common heritage of mankind*;
2. Bahwa daerah dasar laut ini dan tanah di bawahnya tidak boleh dimiliki, tidak boleh dituntut sebagai wilayah kedaulatan, atau dibebani hak-hak kedaulatan oleh negara manapun;
3. Bahwa semua kegiatan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di daerah dasar laut tersebut dan tanah di bawahnya akan diatur oleh suatu ketentuan internasional yang akan diadakan;
4. Bahwa daerah dasar laut tersebut hanya akan dipergunakan untuk keperluan damai;
5. Bahwa perlu diambil tindakan-tindakan yang bijaksana untuk memelihara dan melindungi kelestarian lingkungan laut, kemantapan ekologi, flora, fauna, dan lain-lain.

B. Pengertian Sea Bed Area

Sea bed atau yang biasa disebut sebagai 'area' merupakan dasar laut dimana tersimpan sumber daya non hayati. Pengertian Sea bed Area atau "Kawasan" terdapat dalam Pasal 1 angka 1 Konvensi Hukum Laut 1982 yaitu *Area means the seabed and ocean floor and subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction*. Maksud dari Pasal 1 angka 1 Konvensi Hukum Laut 1982 adalah kawasan berarti dasar laut dan dasar samudera serta tanah di bawahnya yang berada di luar batas-batas yurisdiksi nasional. (Pasal 136)

UNCLOS menyatakan bahwa kawasan dasar laut internasional dan kekayaan alam yang terkandung di dasar laut dan tanah di bawahnya merupakan warisan bersama umat manusia. Hal ini mempunyai konsekuensinya

1. Tidak satupun negara dapat menuntut kedaulatan atau hak berdaulat di kawasan dasar laut internasional;
2. Tidak satupun negara boleh melaksanakan kepemilikan atas salah satu bagian atau sub bagian di kawasan tersebut;
3. Semua kegiatan di kawasan dasar laut internasional dilaksanakan untuk kepentingan umat manusia secara keseluruhan.

Status hukum *sea bed area* diatur dalam *Article 137* yang berjudul *Legal status of the Area and its resources* menyatakan:

No State shall claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the Area or its resources, nor shall any State or natural or juridical person appropriate any part thereof. No such claim or exercise of sovereignty or

sovereign rights nor such appropriation shall be recognized.

C. International Seabed Authority (Otorita Dasar Laut Internasional)

Pengelolaan dasar laut internasional dilakukan oleh sebuah Badan Otorita internasional. Semua negara secara *ipso facto* adalah anggota. Badan ini berkedudukan di Jamaika. Struktur badan otorita terdiri atas : Badan utama, satu majelis, satu Dewan dan Sekretariat. Pengaturan keuangan otorita meliputi sumber dana yang didapat dari : Iuran anggota, dana-dana yg diperoleh dari kegiatan di kawasan, dari perusahaan, pinjaman serta sumbangan sukarela.

Konvensi Hukum Laut 1982 meminta setiap negara untuk melakukan upaya-upaya guna mencegah (*prevent*), mengurangi (*reduce*), dan mengendalikan (*control*) pencemaran lingkungan laut dari setiap sumber pencemaran, seperti pencemaran dari pembuangan limbah berbahaya dan beracun yang berasal dari sumber daratan (*land-based sources*), *dumping* dari kapal, dari instalasi eksplorasi dan eksploitasi. Dalam berbagai upaya pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan tersebut setiap Negara harus melakukan kerja sama baik kerja sama regional maupun global sebagaimana yang diatur oleh Pasal 197-201 Konvensi Hukum Laut 1982.

Sampai saat ini *International Seabed Authority* (ISA) telah menyelidiki tiga jenis sumber daya mineral yang terkandung di area dasar laut internasional, yaitu:

1. *Polymetallic nodules*, mengandung banyak konsentrasi mangan, nikel, tembaga, dan kobalt.

2. *Polymetallic sulfides*, ditemukan di daerah aktivitas vulkanik bawah laut dan penyebaran dasar laut, biasanya pada kedalaman 1.000 hingga 4.000 meter. Endapan sering terletak di dekat batas lempeng tektonik. Ventilasi hidrotermal melepaskan larutan super panas, kaya mineral.
3. *Cobalt crusts*, sering ditemukan di sisi dan puncak gunung bawah laut. Deposito terkaya ditemukan pada kedalaman 800 hingga 2.500 meter sebagai lapisan gunung bawah laut di Pasifik barat.

D. Rangkuman

Sea Bed Area memiliki kemiripan dengan laut lepas dimana wilayah ini tidak dapat dimiliki siapapun dan menjadi milik bersama. Status hukum sea bed adalah *common heritage of mankind*. Implementasi *common heritage of the mankind* dengan dibentuknya sebuah badan otorita internasional guna memudahkan pengaturannya.

E. Evaluasi

1. Jelaskan konsepsi *common heritage of mankind* dikaitkan dengan *sea bed area*!
2. Mengapa pada *sea bed area* dibentuk suatu badan otorita internasional? jelaskan!
3. Jelaskan Peran dari International Sea Bed Authority!

BAB X. HUKUM PERIKANAN INTERNASIONAL

Capaian Pembelajaran

Setelah mempelajari materi ini mahasiswa mampu untuk menjelaskan sumber Hukum perikanan internasional permasalahan *illegal, unreported and unregulated fishing* dan kaitan IUU fishing dengan *transnational organized crime*.

A. Hukum Perikanan

Sumber daya ikan merupakan sumber daya yang dapat diperbarui (*renewable*), namun jika tidak dikelola dengan baik dan benar sumber daya itu akan mengalami kepunahan. Perikanan mempunyai arti penting sebagai salah satu sumber pangan dunia. Food and Agriculture Organization/FAO dalam laporannya yang berjudul *The State of World and Aqua Culture* (selanjutnya disingkat SOFIA) tahun 2016, mendorong negara-negara untuk berpartisipasi dalam pengelolaan perikanan dunia secara berkelanjutan agar mampu menopang pemenuhan kebutuhan pangan jutaan warga dunia. (FAO, 2016)

Konvensi internasional yang pertama kali mengatur secara spesifik mengenai perikanan dan konservasi laut adalah the Geneva Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources on the High Seas 1958.

"...All States have the right for their nationals to engage in fishing on the high seas, subject (a) to their treaty obligations, (b) to the interest and rights of coastal States as provided for this Convention, and (c) to the provisions contained in the following articles concerning conservation of the living resources of the high seas."

Terkait dengan penurunan persediaan ikan, hingga saat ini telah dikeluarkan instrumen hukum internasional baik yang bersifat *hard law* (mengikat secara hukum) maupun *soft law* (tidak mengikat secara hukum) dalam rangka mewujudkan perikanan yang bertanggung jawab dan berkelanjutan. Instrumen hukum internasional yang telah dikeluarkan antara lain;

1. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982).

Untuk menjawab masalah-masalah yang dihadapi terkait kurang memadainya aturan UNCLOS 1982 dalam kerangka pengelolaan perikanan secara berkelanjutan, maka terdapat dua cara yang diambil oleh masyarakat internasional. Pertama, mengadopsi instrumen yang mengikat secara hukum (*adoption of legally binding instrument*) dan kedua, memberlakukan instrumen yang tidak mengikat secara hukum yang berfungsi sebagai pedoman dalam mengimplementasikan UNCLOS 1982.

2. Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas (Compliance Agreement) 1993.

Perjanjian ini ditujukan kepada negara bendera (*flag states*) yang dilatarbelakangi oleh

penurunan stok sumberdaya perikanan di laut lepas dan banyaknya kapal perikanan *flag of convenience* (FOC) yang beroperasi di laut lepas untuk melemahkan efektifitas konservasi dan pengelolaan perikanan di laut lepas. Perjanjian ini merupakan instrumen hukum internasional yang bersifat mengikat (*legally binding instrument*) yang mencoba mengatasi masalah *reflagging* dan FOC terkait dengan kapal-kapal ikan yang melakukan *IUU fishing*.

Setiap pihak akan menjamin kapal penangkap ikan yang ditentukan mengibarkan benderanya akan menyediakan informasi tentang operasinya ketika diperlukan agar pihak tersebut memenuhi kewajibannya di bawah perjanjian ini, termasuk informasi khusus terkait dengan area operasi penangkapan ikannya, tangkapan dan pendaratannya.

3. Agreement for the Implementation of the Provision of the 1982 UNCLOS Relating to the Conservation and Management of Straddling Stocks and Highly Migratory Fish Stocks 1995 (UNIA 1995)

The United Nations Fish Stocks Agreement merupakan perjanjian internasional di bidang perikanan yang sangat inovatif dan komprehensif dalam menyediakan perlindungan terhadap upaya konservasi dan pengelolaan ikan yang beruaya terbatas (*straddling fish*) dan ikan yang beruaya jauh (*highly migratory fish*). Tujuan perjanjian ini adalah untuk memastikan konservasi jangka panjang dan pemanfaatan yang berkelanjutan terhadap dua jenis ikan tersebut melalui implementasi UNCLOS 1982 secara efektif.

Perjanjian ini dilatarbelakangi oleh penurunan stok ikan beruaya terbatas (*straddling*

migratory fish stock) dan stok ikan beruaya jauh (*highly migratory fish stocks*) di laut lepas dan zona ekonomi eksklusif negara pantai. Perjanjian ini bertujuan untuk mempromosikan implementasi yang efektif terhadap ketentuan dalam UNCLOS 1982 yang berkaitan dengan *Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks* yang berada di wilayah ZEE dari dua atau lebih negara pantai atau berada di laut bebas dan sekitarnya dan untuk mencegah konflik antara negara pantai.

4. Code of Conduct Responsible Fisheries (CCRF) 1995

Sejarah CCRF dimulai dari diskusi tentang status dan prospek perikanan dunia pada pertemuan *Committee on Fisheries* (COFI) pada pertemuan FAO yang diselenggarakan pada bulan Maret 1991. Dalam diskusi tersebut muncul rekomendasi penting agar FAO membangun sebuah konsep perikanan bertanggung jawab (*responsible fisheries*). CCRF ini dilatarbelakangi oleh pemanfaatan sumberdaya perikanan yang berlebihan (*over fishing*) dan kehancuran ekosistem di laut lepas dan perairan yurisdiksi negara pantai akibat kegiatan-kegiatan perikanan yang tidak bertanggung jawab. Kegiatan ini mengancam kelestarian sumber daya perikanan yang berkelanjutan (*sustainable*). (**Chomariyah, 2014**).

CCRF merupakan instrumen hukum internasional yang bersifat sukarela (*voluntary instrument*), meskipun tidak mengikat beberapa ketentuan dalam CCRF didasarkan pada aturan hukum internasional yang bersifat mengikat dengan perangkat hukum yang bersifat wajib,

seperti UNCLOS 1982 dan *Compliance Agreement* 1993.

Tujuan CCRF adalah untuk membantu negara-negara dan kelompok negara, membangun atau meningkatkan perikanan dan budidaya perairan mereka, untuk mencapai tujuan akhir mereka yaitu terwujudnya manfaat yang lestari dalam hal pangan, tenaga kerja perdagangan, ekonomi bagi manusia seluruh dunia serta menyediakan prinsip dan standar yang dapat diterapkan dalam konservasi dan manajemen perikanan. CCRF ini menjelaskan bagaimana perikanan harus diatur secara bertanggungjawab, dan bagaimana, perikanan beroperasi sesuai dengan peraturan nasional masing-masing negara.

5. International Plan of Action to Deter, Prevent and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU Fishing) 2001

FAO mengeluarkan beberapa panduan mengenai konsep manajemen berkelanjutan sebagai pelaksanaan dari CCRF. Salah satunya adalah *International Plan of Action to Deter, Prevent and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU Fishing)* yang disetujui pada sidang COFI ke - 24 tanggal 2 Maret 2002.

IPOA - IUU mengatur mengenai *Illegal, unreported, and unregulated fishing* di laut lepas atau perairan yurisdiksi negara pantai. Pengertian *IUU fishing* diatur dalam butir 3 IPOA IUU sebagai berikut:

a. *Illegal fishing refers to activities:*

Conducted by national or foreign vessels in waters under the jurisdiction of a state,

without the permission of that state, or in contravention of its laws and regulations;

1) conducted by vessels flying the flag of states that are parties to a relevant regional fisheries management organization but operate in contravention of the conservation and management measures adopted by that organization and by which the states are bound, or relevant provisions of the applicable international law; or

2) in violation of national laws or international obligations, including those undertaken by cooperating states to a relevant regional fisheries management organization.

b. Unreported fishing refers to fishing activities:

1) which have not been reported, or have been misreported, to the relevant national authority, in contravention of national laws and regulations; or

2) undertaken in the area of competence of a relevant regional fisheries management organization which have not been reported or have been misreported, in contravention of the reporting procedures of that organization.

c. Unregulated fishing refers to fishing activities:

1) in the area of application of a relevant regional fisheries management organization that are conducted by vessels without nationality, or by those flyin the flag of a state not party to that organization, or by a fishing entity, in a manner that is not consistent with or contravenes the conservation and

- management measures of that organization; or*
- 2) *in areas or for fish stocks in relation to which there are no applicable conservation or management measures and where such fishing activities are conducted in a manner inconsistent with state responsibilities for the conservation of living marine resources under international law.*

IPOA-IUU *fishing* merupakan instrumen hukum internasional yang bersifat sukarela (*voluntary instrument*) dan mengatur tanggung jawab (*responsible*) berbagai negara dalam pemberantasan *IUU fishing*. Negara-negara anggota FAO diharapkan melaksanakan IPOA-IUU dalam kebijakan nasionalnya melalui *National Plan of Action*. IPOA-IUU mencantumkan langkah-langkah yang harus dilaksanakan yaitu:

- a. Pembagian tanggung jawab antara semua negara, negara bendera kapal dan negara Pantai;
- b. Langkah-langkah yang telah disepakati dalam persetujuan internasional tentang perdagangan dan;
- c. Tanggung jawab organisasi pengelolaan perikanan regional.

Beberapa ketentuan yang penting dalam IPOA-IUU antara lain terdapat dalam Paragraf 10 menyatakan semua negara harus memberi efek penuh terhadap norma hukum internasional yang terkait, khususnya yang ditunjukkan dalam UNCLOS 1982, untuk mencegah, menghalangi dan menghapus *IUU fishing*.

Mengacu pada batasan *IUU fishing* secara internasional dapat disimpulkan bahwa menurut kawasan penangkapan ikan (*fishing ground*), perikanan IUU dapat terjadi di perairan-perairan berikut:

- a. Perairan di bawah yurisdiksi negara tertentu, baik perairan ZEE, perairan teritorial, perairan kepulauan atau perairan pedalaman.
 - b. Perairan yang dikelola secara bersama oleh negara-negara dalam suatu kawasan melalui RFMO.
 - c. Perairan internasional atau laut lepas yang tidak dikelola oleh suatu negara atau suatu RFMO.
6. Model Scheme on Port State Measures to Combat IUU Fishing (FAO Model Scheme) 2005

FAO *Model Scheme on Port State Measures* 2005 ditujukan kepada negara pelabuhan dan dilatarbelakangi dengan banyaknya pendaratan (*landing*) tangkapan ikan hasil kegiatan *IUU fishing* di pelabuhan yang memberi kemudahan (*port of convenience*) di beberapa negara pelabuhan. FAO melihat negara pelabuhan mempunyai potensi yang besar untuk memberantas *IUU fishing* secara efektif dan efisien, karena kapal perikanan akan mendaratkan tangkapan ikan hasil kegiatan *IUU fishing* di pelabuhan negara pelabuhan.

FAO *Model Scheme on Port State Measures* 2005 merupakan instrumen hukum internasional yang bersifat sukarela (*voluntary instrument*) yang memuat standar minimum untuk sejumlah aktifitas dan persyaratan bagi kapal asing yang memasuki pelabuhan, seperti :

- a. Informasi yang perlu diberikan pada saat memasuki pelabuhan;
- b. Pedoman dan prosedur inspeksi/pemeriksaan atas kapal pada saat berada di pelabuhan;
- c. Tindakan yang dapat diambil ketika inspektur menemukan bukti yang cukup bahwa kapal perikanan asing telah melakukan atau membantu melakukan kegiatan *IUU fishing*;
- d. Program peEvaluasi untuk inspektur dari negara pelabuhan dan
- e. Sistem informasi mengenai pemeriksaan oleh negara pelabuhan.
- f. *Agreement on Port State Measures to Prevent Deter, and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing 2009*

Latar belakang *Agreement on Port State Measures to Prevent Deter, and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing* (PSMA) ini antara lain disebabkan karena masih berlanjutnya praktik *IUU fishing* yang berdampak buruk pada stok ikan, ekosistem laut, dan mata pencarian nelayan yang sah, dan meningkatnya kebutuhan untuk ketahanan pangan (*food security*) untuk masyarakat global. Berdasarkan latar belakang tersebut maka FAO mengembangkan FAO *Model Scheme on Port State Measures 2005* menjadi FAO *Agreement on Port State Measures 2009* yang bersifat mengikat (*legally binding instrument*) dengan mengacu pada FAO *IPOA-IUU Fishing 2001* dan FAO *Model Scheme on Port State Measures 2005*.

B. Illegal Fishing dan Transnational Organized Crime

Dewasa ini praktik *IUU fishing* telah berubah cara beroperasinya bila dibandingkan dengan cara beroperasi pada sekitar tahun 1990-an. Beberapa NGO seperti *Green Peace*, *World Wild Fund* (WWF) dan *Environmental Fustice Foundation* (EJF) menyebut *IUU fishing* sebagai *pirate fishing*. (**Green peace, 2011**)

Berdasarkan berbagai laporan telah diungkapkan, terdapat fakta-fakta bahwa pelaku *IUU fishing* juga melakukan kejahatan lain dan TOC di berbagai wilayah dunia, antara lain di Afrika, Asia, dan Eropa. Pada tahun 2011, UNODC membuat laporan mengenai keterkaitan TOC dalam industri perikanan. Masalah keterkaitan *IUU fishing* dan kejahatan terorganisir pertama kali muncul pada pertemuan the *United Nations Openended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea* (UNICPOLOS) dan *the UN Convention Against Transnational Organised Crime in 2008*.

Konsep Transnational Organised Crime (TOC) mengacu pada *The United Nations Convention against Transnational Organized Crime* (UNTOC). Pada tanggal 15 November 2000, Majelis Umum PBB telah mengadopsi UNTOC yang dikenal dengan Konvensi Palermo dengan Resolusi Nomor 55/25 untuk mengembangkan strategi mengatasi kejahatan terorganisir. Konvensi mulai berlaku pada tanggal 29 September 2003. (Standing, 2010) Konvensi ini dilengkapi dengan tiga protokol, yaitu *Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children 2003*. (Protokol Untuk Mencegah, Menekan dan Menghukum Perdagangan

Manusia Khususnya Perempuan dan Anak-anak); *Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air 2004*, (Protokol menentang Penyelundupan Migran melalui Darat, laut dan Udara); *Protocol against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, their Parts and Components and Ammunition 2005* (Protokol Menentang produksi dan Perdagangan Senjata Api, Suku cadang dan Komponen dan Amunisi). (**Sefriani, 2016**)

Pasal 3 ayat 2 UNTOC, mengatur karakteristik kejahatan transnasional yang meliputi;

1. Kejahatan tersebut dilakukan di lebih dari satu negara,
2. Persiapan, perencanaan, pengarahannya dan pengawasan dilakukan di negara lain,
3. Melibatkan *organized criminal group* dimana kejahatan dilakukan di lebih satu negara,
4. Berdampak serius pada negara.

UNODC telah mengidentifikasi tipe-tipe kejahatan yang terjadi di setiap tahap dalam nilai rantai perikanan. Terdapat enam tahap, dimana masing-masing tahap terdiri dari pelaku yang berbeda, kewenangan pemerintah yang berbeda dan tempat terjadinya di negara yang berbeda. Rantai nilai perikanan terdiri dari beberapa tahap yang meliputi: (**UNODC, 2011**).

1. Persiapan.

Pada tahap persiapan, perusahaan perikanan mencari izin untuk menangkap ikan di wilayah perairan tertentu untuk menentukan kuota dan jenis ikan yang ditangkap. Selain itu perusahaan perikanan juga mendaftarkan kapal yang bertujuan untuk memperoleh pendaftaran bendera dan mempekerjakan kapten dan kru.

2. Penangkapan ikan

Tahap ini dimulai ketika kapal mulai beroperasi dan menangkap ikan di laut yang dilakukan di beberapa wilayah yang berbeda. Masing-masing tangkapan akan dilaporkan pada pejabat yang berwenang. Setelah tangkapan dimasukkan di kapal, hasil tangkapan akan dibawa ke pelabuhan negara atau dialihkan ke kapal lain.

3. Pemrosesan (*Processing*)

Pemrosesan hasil tangkapan dapat dilakukan di laut, di pelabuhan atau tempat lain termasuk di negara lain. Tahap ini dibagi menjadi dua yaitu pertama, pembersihan dan pemfiletan ikan, kedua tahap pengolahan produk perikanan. Pengawas perikanan akan memeriksa jumlah dan spesies ikan yang ditangkap.

4. Pendaratan (*Landing*)

Ketika mendaratkan ikan di pelabuhan, nilai dan tipe tangkapan harus dilaporkan. Spesifikasi pelabuhan untuk pendaratan harus sesuai dengan ijin perikanan.

5. Pengangkutan (*Transporting*)

Pengangkutan dilakukan di antara tempat dimana ikan ditangkap, diproses, didaratkan dan dijual.

6. Penjualan (*sale*)

Penjualan dilakukan setelah tahap pendaratan. Namun begitu, tahap penjualan dapat selesai ketika kapal masih berada di laut. Pada tahap ini dilakukan penghitungan. Pengawasan yang dilakukan oleh badan yang berwenang dilakukan untuk menjamin perhitungan yang akurat.

Praktik *IUU fishing* dan kejahatan lainnya memunculkan konsep *fisheries crime*. *Fisheries crime* merupakan konsep baru yang pertama kali dipakai secara resmi oleh INTERPOL pada tahun 2013 ketika

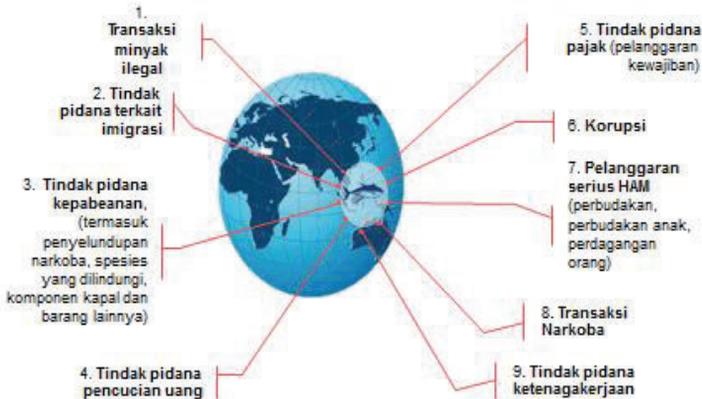
meluncurkan *Project Scale an INTERPOL initiative to detect, supress and combat fisheries crime.* (**Interpol, 2013**) INTERPOL menggunakan terminologi *fisheries crime* untuk menggambarkan kejahatan di seluruh sektor perikanan dari penangkapan, dan proses sampai penggunaan istilah tersebut untuk mendiskripsikan *fisheries crime* sebagai keseluruhan di dalam sektor perikanan dari dimulainya proses pengambilan ikan hingga proses penyediaan dan distribusi ikan hingga sampai kepada konsumen. Terdapat definisi lain yang menyebutkan, *fisheries crime refers to a wide range of offences along the value and supply chain of the fisheries sector, on land and at sea. It includes document fraud, tax evasion, corruption, money laundering, human trafficking and illegal fishing.* (**Witboi, 2015**)

Indonesia mengenal adanya tindak pidana terkait perikanan (*fisheries crime*) dan *fisheries related crime* sejak tahun 2015. dapat digambarkan sebagai berikut ini. *Fisheries crime* artinya tindak pidana perikanan yang melanggar Undang-Undang Perikanan. Tipologi tindak pidana perikanan (*fisheries crime*) di Indonesia adalah sebagai berikut: (**Santosa, 2015**)

1. Menggunakan awak kapal dan kapten asing;
2. Tidak mendaratkan ikan di pelabuhan penangkapan ikan;
3. Perdagangan manusia dan kerja paksa;
4. Menggunakan bahan bakar illegal;
5. Menangkap ikan di luar wilayah penangkapan ikan;
6. Menonaktifkan sistem pemantauan kapal (VMS);
7. Menggunakan alat penangkap ikan yang dilarang;
8. Mengangkut barang ke dan dari wilayah Indonesia tanpa melalui bea cukai, pemindahkapalan di laut;

9. Tidak memiliki/bermitra dengan unit pengolahan ikan;
10. Pemalsuan catatan buku harian kapal penangkap ikan

TINDAK PIDANA LAIN TERKAIT PERIKANAN (FISHERIES CRIME)



Gambar 8. Fisheries Crime

Sumber: Satgas Illegal Fishing 115

Selain pelanggaran terhadap perundang-undangan perikanan, terdapat kejahatan terkait perikanan (*fisheries related crime*) meliputi:

1. Korupsi;
2. Pencucian uang;
3. Pelanggaran pajak;
4. Kejahatan terkait bea cukai;
5. Kejahatan terkait imigrasi;
6. Perdagangan gelap obat-obatan; dan
7. Pelanggaran hak-hak asasi manusia (perdagangan manusia, kerja paksa dan tenaga kerja anak-anak)

Selain *fisheries crime* terdapat terminologi lain yang menunjukkan adanya kejahatan di bidang perikanan yaitu *crime in fishery sector*. Terdapat istilah yang terkait dengan *crime in fishery sector* yaitu *crimes associated with fishery sector*. Pengertiannya adalah sebagai berikut:

Crimes associated with the fisheries sector are crimes that have no direct connection with fishing operations but take place on fishing vessels, or during a fishing operation and using the fishing operation as a cover, opportunity or means to commit such crimes. Examples of these include: drug trafficking, human trafficking, arms trafficking, piracy etc.

Ditinjau dari substansinya, *fisheries crime* dan *crime in fisheries sector* hampir sama yaitu menunjukkan adanya kejahatan-kejahatan lain dalam rantai nilai bisnis perikanan. Perbedaan antara konsep *fisheries crime* dengan *crime in fishery sector* antara lain, *fisheries crime* dianggap sebagai kejahatan yang baru sedangkan *crime in fishery* tidak bermaksud untuk menggabungkan kejahatan-kejahatan tersebut dengan *IUU fishing*, namun menyadari bahwa kejahatan tersebut merupakan kejahatan yang telah ada aturan hukumnya dalam hukum internasional maupun hukum nasional, seperti *human trafficking*, *people smuggling*, korupsi, dan pencucian uang. Hal yang baru adalah bahwa kejahatan tersebut terjadi di sektor perikanan. (**Yuliantiningsih, dkk, 2018**).

C. Rangkuman

Sumber daya perikanan sebagai sumber daya yang dapat dibarukan menghadapi ancaman penurunan akibat penangkapan ikan yang berlebihan.

Oleh karena itu, FAO sebagai organisasi pangan internasional bersama dengan Negara-negara anggota maupun organisasi internasional membuat sejumlah pengaturan untuk mengendalikan penangkapan ikan yang lebih berkelanjutan. IUU Fishing menjadi masalah global dan saat ini sering terkait dengan kejahatan transnasional seperti korupsi, pencucian uang, perdagangan manusia dan perbudakan.

D. Evaluasi

1. Sebutkan pengaturan hukum perikanan internasional yang berbentuk *hard law* dan *soft law*?
2. Jelaskan yang dimaksud dengan IUU Fishing!
3. Kejahatan apa saja yang terkait IUU fishing?

Bahan bacaan

Andre Standing, *Transnational Organized Crime and the Palermo Convention: A Reality Check*, International Peace Institute, New York, 2010.

Aryuni Yuliantiningsih, et.al. *From Illegal, Unreported and Unregulated Fishing to Transnational Organised Crime in Fishery From an Indonesian Perspective*, ASEAN International Law, 2021.

Aryuni Yuliantiningsih, et.al. *From Illegal, Unreported and Unregulated Fishing to Transnational Organised Crime in Fishery From an Indonesian Perspective*, ASEAN International Law, 2021.

Chomariyah, *Hukum Pengelolaan dan Konservasi Ikan*, Setara Press, Malang, 2014.

- Eve D Cooning dan Emma witboi, *Towards a new 'fisheries crime' paradigm: South Africa as an illustrative example*, Marine Policy, Vol.60, 2015.
- Mas Achmad Santosa, *Alam pun Butuh Hukum dan Keadilan*, Prima Pusaka Jakarta, 2015.
- Interpol, tersedia <https://www.interpol.int/News-and-Events/News/2013/INTERPOL-launches-Project-Scale-to-combat-fisheries-crime>.
- UNODC, *Transnational Organized Crime in The Fishing Industry*, United Nations, Vienna, 2011
- Sefriani, *Hukum Internasional : Suatu Pengantar*, PT Rajawali Press, Jakarta, 2016.

BAB XI.

PERLINDUNGAN DAN PELESTARIAN LINGKUNGAN LAUT

Capaian pembelajaran

Setelah mempelajari bab ini, mahasiswa dapat menjelaskan mengenai prinsip-prinsip perlindungan lingkungan laut, sebab-sebab pencemaran laut dan pengaturannya.

A. Latar Belakang

Masalah pencemaran laut yang disebabkan berbagai sumber telah menjadi perhatian masyarakat internasional sejak lama. Pembahasan terhadap pencemaran laut dapat ditinjau dari beberapa disiplin ilmu, termasuk hukum internasional. Pada tahun 1967 terjadi kecelakaan kapal tanker Torrey Canyon berbendera Liberia di perairan dekat laut territorial Inggris. Akibat kandasnya kapal tanker tersebut mengakibatkan rusaknya lingkungan laut sepanjang perairan Inggris dan Perancis. Upaya yang dilakukan Inggris adalah meledakkan kapal agar pencemaran tidak meluas. Kasus Torrey Canyon membawa kesadaran masyarakat internasional untuk senantiasa menjaga lingkungan lautnya dari segala macam bentuk pencemaran. (**Sunyowati dan Narwati, 2013**)

Pada tahun 1948, Konferensi PBB membentuk suatu badan yang terfokus dalam bidang kemaritiman yang bernama International Maritim Organization

(IMO). Dalam perkembangannya, IMO sudah menghasilkan beberapa konvensi yang khusus mengatur polusi dan kompensasi terhadap pencemaran laut oleh minyak yang berasap dari kapal seperti: Maritim Pollution 1978 (MARPOL), International Convention on Civil Liability for Oil Damage 1969 (CLC 1969), dan International Convention on the Establishment of an International Fund For Compensation for Oil Pollution Damage 1971 (Fund Convention 1971)

Terdapat prinsip-prinsip perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Prinsip-Prinsip perlindungan dan pelestarian lingkungan Laut adalah:

- a. *Sovereignty Over Natural Resources and the Responbility not to Cause Damage to the Environment of other States or to Areas Beyond National Jurisdiction.*

Pengakuan kedaulatan terhadap kekayaan alam pertama kali tertuang dalam Resolusi Majelis Umum PBB No. 1803 Tahun 1962 tentang Kedaulatan Permanen terhadap Kekayaan Alam. Prinsip 21 Deklarasi Stockholm menyatakan bahwa negaranegara berdasarkan Piagam PBB dan prinsip-prinsip hukum internasional, berdaulat untuk mengeksploitasi kekayaan alamnya dan bertanggungjawab untuk menjamin bahwa aktivitas dalam yurisdiksi atau kontrolnya tidak menyebabkan kerusakan lingkungan terhadap negara lain atau terhadap area di luar yurisdiksi nasional suatu negara.

- b. Prinsip *preventive action*

Prinsip *preventive* atau pencegahan terdapat dalam Prinsip ke 21 Deklarasi Stockholm dan Prinsip ke-2 United Nations Conference on Environment and Development (UNCED). Prinsip

ini memiliki dua perspektif. Pertama, prinsip ini mewajibkan untuk meminimalisir kerusakan lingkungan sebagai tujuan utama. Kedua, negara berkewajiban untuk mencegah kerusakan lingkungan dalam dan melalui yurisdiksinya, termasuk regulasi, administratif dan tindakan lainnya. (**Gede Mangku Sudika, 2020**)

c. Prinsip Kerjasama (*cooperation*)

Prinsip kerjasama ini bersumber dari prinsip umum *good neighbourliness* yang dapat ditemukan dalam hukum kebiasaan internasional maupun dalam Pasal 74 Piagam PBB. Selain itu Prinsip kerjasama terdapat dalam Prinsip ke-24 Deklarasi Stockholm dan Prinsip Ke-27 Deklarasi Rio yang menyatakan bahwa negara-negara harus bekerjasama dalam prinsip *good faith* dan semangat *partnership* sebagai upaya perlindungan lingkungan.

d. *Sustainable Development*

Prinsip pembangunan berkelanjutan menekankan bahwa pembangunan yang dilaksanakan sekarang tidak boleh mengurangi hak-hak generasi mendatang. Dengan kata lain, pembangunan yang dilaksanakan harus memperhatikan kemampuan lingkungan dalam pemenuhan kebutuhan generasi yang akan datang

e. *Precautionary Principle*

Prinsip kehati-hatian menekankan bagaimana melakukan pencegahan agar tidak terjadi penurunan kualitas lingkungan hidup akibat pencemaran.

f. *Polluter Pays Principle*

Polluter pays principle merupakan instrumen ekonomi yang dimaksudkan sebagai

mekanisme pembiayaan lingkungan melalui pengenaan pajak, retribusi, pungutan-pungutan terhadap hasil limbah dengan harapan adanya keberlangsungan kegiatan ekonomi, perlindungan masyarakat dan lingkungan.

g. *Principle of Common but Differentiated Responsibility*

Prinsip ini dikembangkan dari prinsip kesetaraan dalam hukum internasional dan pengakuan perlakuan khusus bagi negara berkembang. Pasal 7 Deklarasi Rio dinyatakan bahwa Negara-negara mempunyai kewajiban yang sama untuk bekerjasama dalam mengkonservasi, melindungi dan memulihkan ekosistem bumi dengan tetap memperhatikan kontribusi yang berbeda bagi negara maju dan negara berkembang.

Instrumen hukum utama dalam konteks perlindungan lingkungan laut ialah UNCLOS 1982. Pengertian pencemaran yaitu: "Dimasukkannya bahan atau energi oleh manusia secara langsung atau tidak langsung ke dalam lingkungan laut yang membawa akibat buruk sedemikian rupa seperti kerusakan pada kekayaan hati dan kehidupan di laut, bahaya bagi kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan di laut termasuk penangkapan ikan dan kehidupan di laut, bahaya bagi kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan di laut termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut yang sah lainnya, penurunan kualitas kegunaan air laut dan mengurangi kenyamanan.

UNCLOS 1982 telah mengombinasikan batasan-batasan terhadap pencemaran laut lebih luas serta menyebutkan sumber pencemaran dari segala aspek,

seperti dari *land based activites* (aktivitas darat), *seabed activities* (aktivitas lepas pantai), *activites in the area* (aktivitas di dasar samudera), *dumping* (pembuangan limbah), *vessels* (kapal), maupun dari udara (atmosfer). UNCLOS 1982 mengatur perlindungan lingkungan laut dan pelestarian lingkungan laut dalam BAB XII yang terdiri dari Pasal 192 – Pasal 237.

Klasifikasi pencemaran laut menurut UNCLOS 1982, sebagaimana terdapat dalam Bagian 5 mengenai Peraturan-Peraturan Internasional dan Perundang-Undangan Nasional Untuk Mencegah dan Mengurangi dan Mengendalikan Pencemaran Lingkungan Laut (International Rules and National Legislation to Prevent, Reduce, and Control Pollution of the Marine Environment) yaitu:

1. Pencemaran laut yang berasal dari sumber daratan (Pasal 207);
2. Pencemaran laut yang berasal dari kegiatan dasar laut yang tunduk pada;
3. Yurisdiksi nasional (Pasal 208);
4. Pencemaran laut yang berasal dari kegiatan-kegiatan di kawasan (Pasal 209);
5. Pencemaran laut karena *dumping* (Pasal 210);
6. Pencemaran laut yang berasal dari kendaraan air (Pasal 211) dan Pencemaran laut yang berasal dari atau melalui udara (Pasal 212)

Ketentuan-ketentuan mengenai perlindungan lingkungan laut terdapat dalam Bab XII UNCLOS 1982, yang mengatur mengenai perlindungan, pelestarian lingkungan laut, pencegahan, pengurangan, dan penguasaan pencemaran laut. Konvensi ini mewajibkan setiap negara untuk mencegah (*prevent*), mengurangi (*reduce*), dan mengendalikan (*control*) pencemaran lingkungan laut

yang terjadi di wilayahnya. Pasal 192 UNCLOS menegaskan bahwa setiap negara mempunyai kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan lautnya. Kewajiban ini kemudian disusul dengan pemberian hak kepada negara atas pengelolaan sumber daya alamnya di laut.

Pasal 197-201 UNCLOS 1982 memberikan kewajiban kepada setiap negara untuk melakukan kerjasama baik regional maupun global dalam upaya melindungi dan melestarikan lingkungan laut. Sebagaimana ditegaskan dalam Pasal tersebut kerja sama dapat berupa pemberitahuan ada pencemaran lingkungan laut, penanggulangan bersama bahaya atas terjadinya pencemaran laut, pembentukan penanggulangan darurat, kajian, program-program riset, pertukaran informasi dan data serta membuat kriteria ilmiah untuk mengatur prosedur dan praktik bagi pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan laut. (**Sodik, 2014**)

Pasal 194 menyatakan bahwa negara-negara harus mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut dari sumber apapun. Dalam mengambil tindakan-tindakan pencegahan, pengurangan dan mengendalikan pencemaran tersebut.

Pasal 196 Konvensi memberikan kewajiban kepada setiap negara untuk mengambil segala tindakan guna mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut yang diakibatkan oleh penggunaan teknologi di bawah yurisdiksi atau pengawasannya. Hal tersebut dapat dilakukan misalnya dengan cara mengatur, menilai, dan menganalisa berdasarkan metode ilmiah

mengenai resiko atau akibat pencemaran lingkungan laut (Pasal 204).

Kerja sama regional dan global tersebut dapat berupa kerja sama dalam pemberitahuan adanya pencemaran laut, penanggulangan bersama bahaya atas terjadinya pencemaran laut, pembentukan penanggulangan darurat (*contingency plans against pollution*), kajian, riset, pertukaran informasi dan data serta membuat kriteria ilmiah (*scientific criteria*) untuk mengatur prosedur dan praktik bagi pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan laut sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 198-201 UNCLOS 1982.

B. Bantuan Teknis

UNCLOS 1982 menentukan bahwa negara-negara maju memiliki kewajiban untuk memberikan bantuan secara teknis kepada negara berkembang dalam rangka perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Bantuan teknis tersebut dapat berupa peEvaluasi tenaga teknis dan ilmiah, partisipasi dalam program-program internasional, bantuan peralatan, peEvaluasi pembuatan peralatan-peralatan yang diperlukan, dan pengembangan riset, *monitoring*, pendidikan, dan program-program lainnya (Pasal 202).

Konvensi Internasional mengenai Pertanggung-jawaban Perdata Terhadap Pencemaran Minyak di Laut (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage). CLC 1969 merupakan konvensi yang mengatur tentang ganti rugi pencemaran laut oleh minyak karena kecelakaan kapal tanker. Konvensi ini berlaku untuk pencemaran lingkungan laut di laut territorial Negara peserta. Dalam hal

pertanggungjawaban ganti rugi pencemaran lingkungan laut maka prinsip yang dipakai adalah prinsip tanggung jawab mutlak.

London Dumping Convention merupakan Konvensi Internasional untuk mencegah terjadinya Pembuangan (*dumping*), yang dimaksud adalah pembuangan limbah yang berbahaya baik itu dari kapal laut, pesawat udara ataupun pabrik industri. Para Negara konvensi berkewajiban untuk memperhatikan tindakan *dumping* tersebut. *Dumping* dapat menyebabkan pencemaran laut yang mengakibatkan ancaman kesehatan bagi manusia, merusak ekosistem dan mengganggu kenyamanan lintasan di laut.

Sumber hukum lain terdapat dalam The International Convention on Oil Pollution Preparedness Response And Cooperation 1990. Perjanjian ini adalah sebuah konvensi kerjasama internasional menanggulangi pencemaran laut dikarenakan tumpahan minyak dan bahan beracun yang berbahaya. Marpol 73/78 adalah konvensi internasional untuk pencegahan pencemaran dari kapal, Protocol 1973 sebagaimana diubah oleh protocol 1978. Marpol 73/78 dirancang dengan tujuan untuk meminimalkan pencemaran laut, dan melestarikan lingkungan laut melalui penghapusan pencemaran lengkap oleh minyak dan zat berbahaya lainnya dan meminimalkan pembuangan zat-zat tersebut tanpa disengaja.

Konvensi Hukum Laut PBB mewajibkan setiap negara untuk membuat aturan perundang-undangan mengenai pencegahan dan pengendalian pencemaran terhadap lingkungan laut dari segala sumber, seperti pencemaran yang berasal dari sumber daratan, dari

kegiatan-kegiatan yang tunduk pada yurisdiksi nasional, pencemaran yang berasal dari kegiatan-kegiatan di Kawasan, pencemaran yang dikarenakan oleh dumping, pencemaran yang berasal dari kendaraan air, dan juga pencemaran yang berasal dari atau melalui udara. Ketentuan ini dimuat dalam Pasal 207 – 212.

C. Rangkuman

Lingkungan laut dengan segala sumber daya yang terkandung di dalamnya wajib dipelihara oleh setiap Negara menurut UNCLOS. Dengan kewajiban tersebut, maka dibentuklah sejumlah pengaturan teknis lainnya yang bersifat internasional yang dimaksudkan guna mencegah, mengurangi, maupun mengendalikan pencemaran pada lingkungan laut.

D. Evaluasi

1. Jelaskan kasus Torrey Canyon yang mendorong masyarakat internasional membentuk perjanjian untuk melindungi laut!
2. Sebutkan sumber-sumber pencemaran di laut!
3. Jelaskan yang dimaksud dengan prinsip *precautionary principle*!

Bahan Bacaan

Gede Mangku Sudika, *Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Menurut Hukum Internasional*, Tanjungpura Law Journal, Vol. 4, Issue 2, July 2020.

Dina Sunyowati dan Enny Narwati, *Buku Ajar Hukum Laut*, Universitas Airlangga Press, Surabaya, 2013.

Dikdik Mohammad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2014.

Daud Silalahi, *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Implikasinya Secara Regional*, Pustaka, Sinar Harapan, Jakarta, 1992.

BAB XII.

PENYELESAIAN SENGKETA LAUT

Capaian Pembelajaran Umum

Setelah mengikuti kuliah ini mahasiswa dapat menganalisis kasus penyelesaian sengketa hukum laut internasional melalui Mahkamah Internasional, Mahkamah Hukum Laut Internasional dan Arbitrase Internasional.

A. Penyelesaian Sengketa Laut

Menurut mekanisme Konvensi, negara-negara pihak diberi kebebasan yang luas untuk memilih prosedur yang diinginkan sepanjang itu disepakati bersama. Prosedur dimaksud termasuk prosedur yang disediakan oleh Pasal 33 paragraf 1 Piagam PBB, mekanisme regional atau bilateral, atau melalui perjanjian bilateral. Jika pada tahap ini masih tidak disepakati maka para pihak diwajibkan menjalankan prosedur sesuai dengan lampiran VI Konvensi yaitu melalui Konsiliasi. Konsiliasi ini diatur di dalam Annex V (*Section 1*) dari Konvensi. (**Sunyowati, 2013**)

Bab XV khususnya Pasal 287 UNCLOS 1982 menyediakan empat forum yang dapat dipilih untuk penyelesaian sengketa yaitu:

1. Mahkamah Internasional Hukum Laut (International Tribunal for the Law of the Sea-ITLOS);
2. Mahkamah Internasional (International Court of Justice-ICJ);
3. Mahkamah Arbitrase (Arbitral Tribunal), dan

4. Mahkamah Arbitrase Khusus (Special Arbitral Tribunal).

Komisi Konsiliasi (*the Conciliation Commission*) terdiri dari lima anggota, dua dipilih oleh masing-masing pihak, sebaiknya dari nama-nama yang ada dalam daftar, dan yang kelima dipilih dari daftar oleh keempat anggota dan akan menjadi Ketua Komisi (*Chairman*). Dalam hal penunjukan ini tidak dapat terlaksana, Sekretaris Jenderal PBB akan menunjuknya dari daftar, setelah mengadakan konsultasi dengan pihak-pihak yang bersangkutan.

B. International Tribunal of The Law of the Sea

1. Komposisi Hakim

The International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) adalah sebuah badan hukum independen yang dibentuk oleh UNCLOS 1982 untuk mengadili sengketa yang timbul dari penafsiran dan penerapan Konvensi tersebut. Tribunal ini dibentuk pada tanggal 1 Agustus 1996 dan berkedudukan di Hamburg, Jerman. Tujuannya untuk menyelesaikan sengketa-sengketa berhubungan dengan interpretasi dan pelaksanaan konvensi. Tribunal terdiri dari 21 hakim independen, yang dipilih dari antara orang-orang memiliki reputasi tinggi, integritas, dan mempunyai kompetensi yang diakui di bidang hukum laut. Sesuai dengan ketentuan yang ada dalam Statuta, Tribunal terdiri dari 3 kamar (*chambers*) sebagai berikut: *Chamber of Summary Procedure*, *Chamber for Fisheries Disputes*, *Chamber for Marine Environment Disputes* dan *Chamber for Maritim Delimitation Disputes*.

Sebelum dibentuknya ITLOS, Mahkamah Internasional (ICJ) adalah sarana peradilan yang dipilih negara-negara dalam penyelesaian sengketa, termasuk dibidang kelautan, dengan cara litigasi. ICJ dalam memutus perkara, termasuk dalam bidang hukum laut, tidak hanya menggunakan ketentuan UNCLOS, akan tetapi juga menggunakan ketentuan Hukum Internasional yang berkaitan dengan sengketa.

Statuta dari Mahkamah Internasional Hukum Laut terdapat di dalam Annex VI UNCLOS 1982 dengan ketentuan-ketentuan tentang organisasi, kompetensi dan prosedur serta termasuk Kamar Perselisihan Dasar Laut (*Sea-Bed Disputes Chamber*). Mahkamah berkedudukan di Hamburg, Republik Federasi Jerman dan terdiri dari 21 anggota independen (*independent member*) yang dipilih dari orang-orang yang bereputasi atas kejujuran dan integritasnya dan memiliki kempampuan dalam hukum laut.

2. Yurisdiksi ITLOS

ITLOS memiliki yurisdiksi yang tidak terbatas atas setiap sengketa mengenai penerapan konvensi serta semua permasalahan yang berhubungan dengan pelaksanaan dalam ketentuan UNCLOS 1982. Mengenai kompetensi Mahkamah, ditentukan bahwa Mahkamah terbuka untuk Negara-negara anggota konvensi dan badanbadan lainnya yang bukan Negara. Yuridiksi Mahkamah meliputi semua perselisihan dan permohonan-permohonan yang diajukan kepadanya menurut ketentuan-ketentuan konvensi beserta semua hal yang ditetapkan didalam persetujuan lainnya yang memberikan yuridiksi kepada Mahkamah. Persetujuan pihak-

pihak bersangkutan berkaitan dengan perselisihan tentang interpretasi atau penerapan dari perjanjian-perjanjian internasional tentang masalah-masalah hukum laut dapat diajukan kepada Mahkamah.

Tahapan dalam Pengajuan Sidang ITLOS

Tahap awal dalam pengajuan sengketa ke hadapan Mahkamah Hukum Laut Internasional, adalah :

- a. Kedua negara yang bersengketa sepakat untuk mengajukan masalah tersebut ke hadapan Mahkamah Hukum Laut.
- b. Mengajukan nota atau persetujuan tertulis kepada Mahkamah Hukum Laut.

Keputusan dari sidang ITLOS bersifat mengikat negara-negara yang terlibat dalam sengketa ini dengan cara mengambil sistem suara terbanyak dari anggota mahkamah yang hadir dengan ketentuan bahwa ketua mahkamah dapat memberikan suara penentu dalam hal terdapat suara sama banyak.

C. Mahkamah Internasional

International Court of Justice (ICJ) atau yang lebih dikenal dengan Pengadilan Dunia (*world court*) merupakan badan peradilan utama Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang memiliki tempat kedudukan di Den Haag didirikan tahun 1945 berdasarkan Piagam PBB. Organ peradilan utama PBB ini mulai bekerja tahun 1946 sebagai *successor* dari *Permanent Court of International Justice*. Yurisdiksi yang dimiliki Mahkamah Internasional yang diatur dalam Piagam PBB, antara lain:

1. Untuk memutus sengketa (*contentious case*) sesuai dengan hukum internasional permasalahan-permasalahan hukum yang diajukan oleh negara-negara;
2. Memberikan *advisory opinions* dalam hal permasalahan-permasalahan yang berkenaan hukum yang diajukan oleh negara atau pihak lain (e.g. individu, negara bagian, *Non-Governmental Organizations/NGOs*, organ-organ PBB) melalui rekomendasi dari Dewan Keamanan dan diputus dalam Majelis Umum PBB.

D. Arbitrasi

Arbitrase dan Prosedur Arbitrase Khusus (*Arbitration or Special Arbitration Procedure*) diatur dalam annex VII dan annex VIII dari konvensi. Dalam hal penyelesaian sengketa melalui arbitrase, maka para pihak yang bersengketa mengajukan 5 (lima) arbiter, dengan kualifikasi berpengalaman didalam masalah kelautan, kompeten dan memiliki integritas, yang terdiri dari 1 (satu) anggota dari masing-masing negara yang bersengketa dan 3 (tiga) anggota dari warga negara pihak ketiga (kecuali ditentukan lain oleh para pihak). Para arbiter inilah yang kemudian bertugas untuk membantu para pihak dalam memutuskan perselisihan yang terjadi. Sedangkan sengketa adalah masalah perikanan, maka harus dibentuk Arbitrase khusus, karena berdasarkan ketentuan annex VIII konvensi hukum laut 1982 ini, maka bidang perikanan merupakan bidang yang harus diselesaikan melalui prosedur khusus selain 3 (tiga) bidang lainnya yaitu Perlindungan dan Pemeliharaan lingkungan laut, Riset ilmiah laut dan navigasi termasuk polusi dari kapal dan dari *dumping*.

Sejak 1994, arbitrase telah menjadi sarana paling populer untuk menyelesaikan perselisihan maritim. Di bawah Lampiran VII Konvensi Hukum Laut, pengadilan terdiri dari 5 arbiter, masing-masing pihak yang bersengketa menunjuk seorang arbiter dan mereka bersama-sama menunjuk tiga lainnya. Dalam hal itu diperlukan, Presiden ITLOS berfungsi sebagai otoritas penunjukan. Majelis arbitrase memutuskan prosedurnya sendiri yang memberikan banyak fleksibilitas. Beberapa contoh Arbitrase LOSC Annex VII meliputi: Australia dan Selandia Baru v. Jepang ("Arbitrasi Tuna Bluefin Selatan"), Irlandia v. UK ("Arbitrasi Tumbuhan Mox"), Malaysia v. Singapura ("Arbitrase Reklamasi Tanah").

Arbitrase diatur oleh Annex VII dan VIII dari UNCLOS 1982, Arbitrase menurut Annex VII dimulai dengan pengiriman nota tertulis oleh satu pihak kepada pihak lainnya dengan menyebutkan klaim serta dasar-dasar hukum dari klaim tersebut. Setiap negara mengajukan empat arbiter, dengan kualifikasi berpengalaman di dalam masalah kelautan, kompeten dan memiliki integritas.

Arbitrase untuk setiap kasus mempunyai lima orang anggota, masing-masing pihak bersengketa memilih satu orang anggota dan ketiga anggota lainnya adalah warga negara dari negara ketiga (kecuali kalau ditentukan lain oleh pihak-pihak bersangkutan) dipilih dengan persetujuan pihak-pihak.

Pihak-pihak bersengketa akan menunjuk Ketua Arbitrase dari tiga orang anggota tersebut. Dalam hal tidak tercapai permufakatan Ketua atau Anggota Senior Mahkamah Hukum Laut akan melakukan penunjukan.

E. Rangkuman

Sengketa kelautan antarnegara menjadi permasalahan yang perlu diselesaikan. UNCLOS 1982 telah mengatur cara-cara untuk menyelesaikan sengketa yang dilakukan baik itu secara litigasi maupun non litigasi. Cara litigasi dapat diselesaikan melalui ITLOS, Arbitrase dan Mahkamah Internasional.

F. Evaluasi

1. Jelaskan yang dimaksud dengan pencemaran laut!
2. Bagaimana cara-cara penyelesaian sengketa laut internasional!
3. Analisis salah satu kasus hukum laut internasional yang diselesaikan di Mahkamah Internasional, ITLOS atau badan Arbitrase!

BAB XIII.

PENELITIAN ILMIAH KELAUTAN

Capaian Pembelajaran

Setelah mempelajari bab ini mahasiswa dapat menjelaskan pengaturan tentang penelitian ilmiah kelautan dan sanksi jika terjadi pelanggaran.

A. Pengaturan Ilmiah Kelautan

Suatu kegiatan penelitian ilmiah khususnya di bidang kelautan dapat memberikan manfaat yang menguntungkan bagi umat manusia, seperti halnya penelitian terhadap gelombang arus, dasar laut dan cuaca di laut yang dapat memberikan data dan informasi mengenai pelayaran yang lebih aman. (**Sodik, 2016**) *Marine Scientific Research* atau yang lebih dikenal dengan istilah penelitian ilmiah kelautan dapat diartikan sebagai suatu penyelidikan ilmiah khususnya di kawasan lingkungan laut yang dilaksanakan dengan suatu cara tertentu demi meningkatkan pengetahuan ilmiah di bidang kelautan yang berguna bagi umat manusia.

Pada prinsipnya, penelitian ilmiah kelautan dapat dibedakan antara penelitian ilmiah dasar (*basic research*) atau penelitian murni (*pure research*), dengan penelitian ilmiah terapan (*applied research*). Penelitian ilmiah dasar mengacu pada penelitian ilmiah yang dilakukan dengan sengaja untuk meningkatkan pengetahuan manusia mengenai alam atau lautan, tanpa memperhatikan masalah

penerapannya. Sedangkan penelitian terapan mengacu pada penelitian ilmiah yang dilakukan terutama untuk maksud-maksud tertentu secara praktis. (**Dirjen perhubungan laut, 1984**)

Terdapat empat jenis penelitian ilmiah kelautan, diantaranya :

1. *Physical Oceanography* yaitu studi yang membahas tentang ombak, pasang surut, arus maupun perubahan suhu;
2. *Chemical Oceanography* merupakan penelitian terkait kompleksitas kimiawi di kawasan laut;
3. *Marine Biology* yaitu suatu penyelidikan mengenai makhluk hidup yang tumbuh dan berkembang di laut.
4. *Marine Geology* ialah suatu studi yang berfokus pada topografi dan sedimen dasar samudra beserta kandungan yang terkandung di dalamnya.

Pengaturan penelitian ilmiah bidang kelautan diatur secara tegas di dalam BAB VIII UNCLOS Tahun 1982. Dimulai dari Pasal 238-264. Pasal 238 mengatur bahwa: "semua negara, tanpa memandang letak geografisnya dan organisasi-organisasi internasional yang kompeten, berhak mengadakan riset ilmiah kelautan dengan memperhatikan hak dan kewajiban Negara-negara lain sebagaimana ditentukan dalam Konvensi ini."

Pasal 239 Negara-negara dan organisasi-organisasi internasional yang kompeten harus menggalakkan dan memudahkan pengembangan dan penyelenggaraan riset ilmiah kelautan sesuai dengan Konvensi ini.

Pasal 240 mengatur asas umum bagi penyelenggaraan riset ilmiah kelautan. Dalam penyelenggaraan riset ilmiah kelautan harus berlaku asas-asas berikut :

1. Riset ilmiah kelautan harus dilaksanakan semata-mata untuk tujuan damai;
2. Riset ilmiah kelautan harus dilakukan dengan metode ilmiah yang tepat dan dengan cara yang sesuai dengan Konvensi ini;
3. Riset ilmiah kelautan tidak dibenarkan mengganggu secara tidak sah penggunaan laut lainnya yang sah sesuai dengan Konvensi ini dan penggunaan laut di maksud harus dihormati;
4. Riset ilmiah kelautan harus diselenggarakan sesuai dengan segala peraturan relevan yang diterima sesuai konvensi ini termasuk ketentuan-ketentuan mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.

Setiap tindakan yang dilakukan oleh suatu negara semata-mata harus dimaksudkan dengan tujuan damai. Hal tersebut merupakan sebuah prinsip yang harus di pegang teguh oleh setiap oknum yang ingin melakukan kegiatan penelitian ilmiah kelautan. Pada aturan konvensi, tepatnya pada Pasal 240 telah tersirat beberapa prinsip yang menjadi tonggak dasar dalam pelaksanaan penelitian ilmiah kelautan. Diantaranya yaitu penelitian ilmiah kelautan wajib dijalankan dengan maksud tujuan damai, wajib dilakukan dengan mengacu pada standar yang telah ditetapkan pada aturan konvensi, serta harus menghormati pemanfaatan sumber daya laut lainnya yang sah dari segi aturan konvensi dan juga penelitian tersebut tentunya harus berdasarkan pada peraturan yang tertera baik di dalam konvensi maupun peraturan lainnya yang berhubungan dengan lingkungan laut. (**Sodik, 2016**)

Ketentuan tentang kerjasama ini telah diatur pada Pasal 242 yang menekankan pada sebuah konsep kerjasama yang berdasarkan prinsip

penghormatan terhadap kedaulatan dan atas dasar manfaat bersama. Pada Pasal 243 menegaskan bahwa kerjasama tersebut dapat berupa perjanjian bilateral maupun multilateral. Kemudian lebih lanjut pada Pasal 244 menentukan bahwa informasi yang ada terkait usulan penelitian ilmiah kelautan itu harus dipublikasikan dan disebarluaskan seperti tujuan dari diadakannya dan pengetahuan yang hendak diperoleh melalui penelitian tersebut. Aspek penting lainnya yang tercantum di dalam UNCLOS 1982 yaitu mengenai instalasi atau peralatan yang dapat digunakan dalam penelitian tersebut. Berkaitan dengan status hukumnya, pada Pasal 259 menjelaskan bahwa instalasi atau peralatan yang digunakan dalam penelitian ilmiah kelautan tidak dapat dikatakan sebagai pulau dan tidak memiliki laut teritorialnya sendiri. Menyangkut perihal keberadaan instalasi tersebut, secara tegas pada Pasal 261 menyatakan bahwa tidak diperkenankan sampai mengganggu aktifitas yang ada terhadap rute pelayaran internasional mengingat bahwa bilamana merujuk pada Pasal 260 tersirat diperbolehkannya menetapkan zona aman di sekitar keberadaan instalasi/peralatan tersebut dengan jarak maksimum 500 meter. (**Sodik, 2016**).

UNCLOS 1982, mengatur sanksi jika terjadi sebuah pelanggaran yang dilakukan oleh para pelaku kegiatan penelitian ilmiah kelautan. Pasal 263 mengatur bahwa setiap negara/organisasi internasional agar menjamin bahwa riset yang dilakukannya sesuai dengan aturan konvensi dan jika ternyata bertentangan, maka memiliki tanggung jawab untuk berkewajiban membayar ganti rugi akibat dari kegiatan penelitiannya tersebut yang menyebabkan pencemaran lingkungan laut.

Pengaturan penelitian ilmiah kelautan di Indonesia tidak diatur secara khusus dalam satu Undang-Undang, namun terdapat landasan hukum yang terkait pada beberapa peraturan perundang-undangan antara lain :

1. Undang-Undang RI No. 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia tepatnya pada Pasal 1 Huruf d hanya mengatur mengenai pengertian dari penelitian ilmiah kelautan yang disebut dengan istilah penyelidikan ilmiah khususnya di landasan kontinen. Lebih lanjut pada Pasal 5 dijelaskan bahwa aturan penyelenggaraan penyelidikan tersebut diatur pada peraturan pemerintah.
2. Pada Undang-Undang RI No. 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif sedikit tidaknya membahas lebih luas perihal izin dari diadakannya kegiatan tersebut, tepatnya pada Pasal 7 menegaskan bahwa penelitian ilmiah kelautan khususnya di zona ekonomi eksklusif hanya dapat dilakukan atas seizin dari pemerintah republik Indonesia dan berdasarkan persyaratan yang ada.
3. Undang-Undang RI No. 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil mengatur pula mengenai penelitian ilmiah khususnya di kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil yang merupakan sebagai kekayaan sumber daya alam yang dikuasai oleh negara. Merujuk pada Pasal 42, secara inti menjelaskan bahwa pemerintah memiliki wewenang dalam melakukan penelitian ilmiah agar dapat menghasilkan pengetahuan dan teknologi yang lebih efisien, serta ramah lingkungan bagi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dan tidak mengesampingkan tradisi budaya.

Merujuk pada peraturan Pemerintah RI Nomor 41 Tahun 2006 Tentang Perizinan Melakukan Kegiatan Penelitian dan Pengembangan Bagi Perguruan Tinggi Asing, Lembaga Penelitian dan Pengembangan Asing, Badan Usaha Asing, dan Orang Asing hanya mengatur terkait ketentuan sanksi bagi orang/ badan asing yang melanggar aturan dalam menjalankan risetnya yang berupa teguran lisan maupun tertulis serta pemberhentian sementara atau izin dari kegiatan penelitiannya dapat dicabut selamanya.

Undang-Undang RI No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan juga mengatur mengenai kegiatan penelitian ilmiah kelautan. Pasal 37 secara ringkas menyatakan bahwa pemerintah memiliki tugas dalam mengembangkan sistem penelitian untuk pembangunan kelautan dan memberikan bantuan baik berupa pendanaan maupun pengadaan berkenaan dengan penelitian tersebut. Hal ini dapat dilakukan dengan menjalin kerjasama antarnegara.

B. Rangkuman

Pengaturan penelitian ilmiah bidang kelautan diatur dalam BAB VIII UNCLOS Tahun 1982. Dimulai dari Pasal 238-264 bahwa setiap negara/organisasi internasional agar menjamin bahwa riset yang dilakukannya sesuai dengan aturan konvensi dan jika ternyata bertentangan, maka memiliki tanggung jawab untuk berkewajiban membayar ganti rugi akibat dari kegiatan penelitiannya tersebut yang menyebabkan pencemaran lingkungan laut.

C. Evaluasi

1. Jelaskan kegunaan penelitian ilmiah kelautan !
2. Bagaimana jika terjadi pelanggaran dalam melakukan penelitian ilmiah !
3. Berikan contoh penelitian ilmiah kelautan !

Bahan Bacaan

Churchil, R.R., dan Lowe, A.V. (1983). *The Law of the Sea*, Manchester University Press.

Dikdik Mohammad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2014.

Ida Bagus Oka Putranata, *Analisis Yuridis Pengaturan Penelitian Ilmiah Bidang Kelautan Di Indonesia Ditinjau Dari Segi Unclos Tahun 1982*, Jurnal Kerta Negara, VOL. 06, NO. 03, MEI 2018.

BAB XIV.

KEBIJAKAN KELAUTAN INDONESIA

Capaian Pembelajaran

Setelah mempelajari materi ini mahasiswa mampu untuk menjelaskan mengenai visi Indonesia sebagai poros maritim dunia dan kebijakan kelautan Indonesia.

A. Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Pada masa pemerintahan Preseiden Joko Widodo dimulai tahun 2014, muncul gagasan Poros Maritim Dunia. Kebijakan ini merupakan kebijakan yang menekankan Indonesia pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek dalam masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, periode 2015 – 2019. Gagasan Poros Maritim Dunia ini juga menjadi suatu pendekatan strategi kemaritiman dengan dasar bahwa Indonesia adalah negara yang secara geografis disebut sebagai negara dengan *cross position* di antara dua benua dan dua samudera. Gagasan tersebut dituangkan dalam Kebijakan Kelautan Indonesia. Poros Maritim Dunia adalah visi Indonesia untuk menjadi negara maritim yang maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan, serta bagi dunia internasional sesuai dengan kepentingan nasional. (**Kusumawardhani dan Afriansyah, 2019**).

Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia disampaikan secara resmi oleh Presiden **Joko Widodo** pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur ke –

9 di Myanmar pada 13 November 2014. Presiden menekankan 5 (lima) pilar utama dalam Poros Maritim Dunia, yaitu : (Rijal,

1. Budaya maritim
2. Ekonomi maritim
3. Konektivitas maritim
4. Diplomasi maritim
5. Keamanan maritim

Berdasarkan lima pilar tersebut maka yang dimaksud dengan Poros Maritim Dunia adalah menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, pemberdayaan seluruh potensi maritim demi kemakmuran bangsa, pemerataan ekonomi Indonesia melalui tol laut, dan melaksanakan diplomasi maritim dalam politik luar negeri Indonesia.

Poros maritim Dunia (PMD) dapat dipahami dalam tiga makna, *pertama*, PMD dapat dilihat sebagai sebuah cita-cita mengenai Indonesia yang ingin dibangun. Pada konteks ini, gagasan PMD merupakan sebuah seruan besar untuk kembali ke jati diri bangsa Indonesia atau identitas nasional sebagai sebuah negara kepulauan, yang diharapkan akan mewujudkan dalam bentuk Indonesia sebagai kekuatan maritim yang bersatu (*unity*), sejahtera (*prosperity*), dan berwibawa (*dignity*). *Kedua*, PMD juga dapat dipahami sebagai sebuah doktrin, yang memberi arahan mengenai tujuan bersama (*a sense of common purpose*). *Ketiga*, visi PMD Presiden Jokowi tentunya tidak berhenti pada level abstraksi dan konseptualisasi. (**Lembong, 2015**)

Pengertian Poros Maritim Dunia terdapat dalam Pasal 1 (2) Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 yang menjelaskan bahwa Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.

Visi Poros Maritim Dunia ini juga perlu memperhatikan secara komprehensif dalam konstelasi hubungan antarnegara di Asia serta berbagai inisiatif yang ada di kawasan seperti *ASEAN Community*, *One Belt One Road* (OBOR) , *Act East* dari India dari Amerika. Dalam kaitan ini, visi Poros Maritim Dunia dapat saja dan *Re-Balance* melakukan sinergi dengan berbagai inisiatif tersebut sesuai dengan kepentingan nasional dalam rangka memberikan sumbangan dan kontribusi positif bagi perdamaian.

B. Kebijakan Kelautan Indonesia

Kebijakan Kelautan Indonesia telah mengalami pergeseran paradigma. Dalam rentang waktu pasca Proklamasi kemerdekaan sampai tahun 2014, secara garis besar telah terjadi tiga kali pergeseran paradigma kebijakan kelautan di Indonesia, *Pertama* dalam kurun waktu dari tahun 1957- 1998 (*Ocean Space Paradigm*), *Kedua* kurun waktu 1998 -2014 (*Ocean Development Paradigm*) dan *ketiga*, dalam kurun waktu 2014 sampai saat ini(*Ocean Policy Paradigm*). **(Ade Maman Suherman dkk, 2020)**

Tujuan Kebijakan Kelautan Indonesia berkaitan dengan visi kelautan Indonesia adalah mewujudkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia, yaitu menjadi sebuah negara maritim yang maju, berdaulat,

mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Kebijakan Kelautan Indonesia disusun dengan mengacu pada Visi Pembangunan Indonesia yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Kebijakan Kelautan Indonesia adalah pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya. Melalui program dan kegiatan kementerian/lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia adalah dokumen yang memuat uraian pedoman umum kebijakan kelautan.

Kebijakan Kelautan Indonesia terdiri dari tujuh pilar kebijakan yang terbagi ke dalam 76 Strategi Kebijakan Utama dan dibagi pada lampiran Rencana Aksi ke dalam 388 program kegiatan nasional. Adapun program-program tersebut berasal dari 34 kementerian/lembaga yang berpartisipasi pada rencana aksi jilid pertama. Jika pada jilid pertama, Kebijakan Kelautan Indonesia berfokus pada peletakan fondasi poros maritim dunia dengan didominasi banyaknya kegiatan pembangunan infrastruktur konektivitas.

Kebijakan Kelautan Indonesia terdiri atas tujuh pilar sebagai berikut:

1. Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia

Kebijakan ini bertujuan untuk mendorong pemanfaatan dan penguasaan sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan serta mengembangkan SDM di bidang kelautan yang profesional, beretika, berdedikasi, dan mampu mengedepankan kepentingan nasional dalam mendukung pembangunan kelautan secara optimal dan terpadu.

2. Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum, dan Keselamatan di Laut

Kebijakan pertahanan, keamanan, penegak hukum, dan keselamatan di laut bertujuan untuk menegakkan kedaulatan dan hukum, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman, tantangan, dan hambatan, dan gangguan di wilayah tersebut.

3. Tata Kelola dan Kelembagaan Kelautan

Kebijakan ini dibuat untuk menciptakan sistem tata kelola kelautan nasional yang komprehensif, terintegrasi, efektif, dan efisien. Program-program dalam pelaksanaannya meliputi: 1) Penataan sistem hukum nasional di bidang kelautan; 2) Implementasi hukum internasional di bidang kelautan sesuai dengan kepentingan nasional; dan 3) Pembangunan sistem tata kelola kelautan nasional yang baik, transparan dan bertanggung jawab.

4. Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Peningkatan Kesejahteraan

Kebijakan ekonomi kelautan bertujuan untuk menjadikan kelautan sebagai basis pembangunan ekonomi. Kebijakan infrastruktur dilakukan pemerintah dalam rangka membangun dan mengembangkan infrastruktur kelautan dan kemaritiman untuk peningkatan konektivitas dan pembangunan dengan pendekatan Indosentris. Kebijakan peningkatan kesejahteraan memiliki tujuan dalam mewujudkan pembangunan kelautan yang bermanfaat bagi kesejahteraan masyarakat terutama masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil.

5. Pengelolaan Ruang Laut dan Perlindungan Lingkungan Laut

Kebijakan pengelolaan laut dibuat untuk melindungi sumber daya dan lingkungan berdasarkan pada sumber daya dukung lingkungan kearifan lokal, memanfaatkan potensi sumber daya di wilayah laut yang berskala nasional dan internasional. Sedangkan kebijakan perlindungan lingkungan laut dibuat untuk melestarikan sumber daya kelautan dan mencegah terjadinya kerusakan pada ekosistem di laut.

6. Budaya Bahari

Budaya bahari bertujuan guna memberi pemahaman yang menyeluruh terhadap wawasan bahari di seluruh lapisan masyarakat untuk mengoptimalkan pembangunan kelautan nasional yang berkesinambungan dan lestari.

7. Diplomasi Maritim.

Diplomasi maritim merupakan pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional.

Pelaksanaan program dan kegiatan Kebijakan Kelautan Indonesia dilaporkan secara berkala kepada Presiden disampaikan oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman setelah berkoordinasi dengan Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, serta Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan," bunyi Bab VI poin (3) dokumen tersebut. Dalam dokumen ini juga disebutkan, Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia merupakan penjabaran dari 7 (tujuh) pilar Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia yang didetailkan dalam beberapa program prioritas.

Rencana aksi dimaksud disusun untuk menyinergikan program dan kegiatan kementerian/Iembaga dalam melaksanakan pembangunan kelautan, yang dirinci dalam strategi, kegiatan, sasaran, target/output, jangka waktu, penanggung jawab, instansi terkait, dan sumber pendanaan," bunyi Bab VI poin (5) dokumen tersebut. Untuk Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia 2016-2019, menurut dokumen tersebut, terdiri atas 5 (lima) kluster program prioritas, yaitu: (1) Batas Maritim, Ruang Laut, dan Diplomasi Maritim; (2) Industri Maritim dan Konektivitas Laut; (3) Industri Sumber Daya Alam dan Jasa Kelautan Serta Pengelolaan Lingkungan

Laut; (4) Pertahanan dan Keamanan Laut; dan (5) Budaya Bahari.

Kebijakan terkait pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan disebut *ocean plan/ocean policy*. *Ocean plan* adalah prinsip-prinsip, standar-standar, serta aturan bagaimana laut dikelola secara lintas sektor. *Ocean plan* disebut juga payung kebijakan kelautan yang mencoba mensinergikan berbagai kegiatan sosial-ekonomi di laut, serta mengatasi berbagai isu geopolitik dan keamanan di laut.

C. Rangkuman

Visi Indonesia sebagai poros maritim telah dijabarkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. tidak terlepas dari visi kelautan yang berusaha untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Padanya terdapat sejumlah prinsip maupun doktrin yang melandasi pengaturan pada tataran yang lebih teknis. Di samping itu, Poros Maritim Dunia yang dimaksud dalam kebijakan ini adalah pengembalian jati diri, doktrin, serta teraktualisasi sedemikian rupa dalam pengaturan teknis,

D. Evaluasi

1. Jelaskan mengenai *ocean plan* yang dikaitkan dengan visi kelautan Indonesia?
2. Apa saja pilar poros maritim dunia?
3. Jelaskan bagaimana kebijakan kelautan Indonesia!

Bahan bacaan

- Ade Maman suherman, dkk, *Indonesian Ocean Policy : Paradigm Shift in Strengthening Ocean Governance*, Journal of East Asia and International Law, Vol 13 No.3, 2020.
- Indriati Kusumawardhani dan Arie Afriansyah, *Kebijakan Kelautan Indonesia dan Diplomasi Maritim*, Jurnal Kerta Patrika, Vol. 41, 2019
- Benhard Limbong, *Poros Maritim*. Margaretha Pustaka Gentha, Jakarta, 2015.
- Najamuddin Khairul Rijal, *Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*, Jurnal Global & Strategis, Vol.13 No.1 2019.

DAFTAR PUSTAKA

- Agoes, Ety R. 1991. *Konvensi Hukum Laut 1982, Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: Abardin.
- Anwar, Chairul. 1989. *Horison Baru Hukum Laut Internasional*. Jakarta: Pustaka Jaya.
- Buntoro, Kresno. 2014. *Lintas Navigasi di Nusantara*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Chomariyah, 2014. *Hukum Pengelolaan dan Konservasi Ikan*, Malang: Setara Press.
- Churchil, R.R., dan Lowe, A.V. 1983. *The Law of the Sea*. Manchester University Press.
- Cribb, Robert., dan Ford, Michelle. 2009. *Indonesia's Beyond the Water Edge*.
- Djalal, Hasyim. 1978. *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*. Jakarta: Binacipta.
- Hasan, Yulia. 2020. *Hukum Laut Konservasi Daya Ikan di Indonesia*. Jakarta: Kencana.
- Kantun, Wayan. 2018. *Pengelolaan Perikanan Tuna*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Kusumaatmadja, Muchtar. 1978 *Hukum Laut Internasional*, Jakarta: Binacipta.
- Limbong, Benhard. 2015. *Poros Maritim*. Jakarta: Margaretha Pustaka Gentha.
- Mauna, Boer. 2005. *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: PT. Alumni.
- Nikijuluw, Victor PH. 2008. *Dimensi Sosial Ekonomi Perikanan Ilegal*. Jakata: PT Pustaka Cidesindo.

- Oegroseno, Arif havas. 2021 *Managing High Sea as Sui Generis* dalam buku Myron H. Nordquist and Ronald Roong, *Marine biodiversity of areas beyond national jurisdiction*, Brill Nijhoff, Leiden.
- Parthiana, 2014. *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Nasional*, Bandung : Yrama Widya.
- Parthiana, I Wayan, 2015. *Landas Kontinen Dalam Hukum Laut Internasional*, Bandung: Mandar Maju.
- Parthiana, I Wayan. 2014. *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Nasional*. Bandung: Yrama Widya.
- Purwaka, Tommy Hendra. 2014. *Tinjauan hukum laut terhadap wilayah negara kesatuan Republik Indonesia*. Fakultas Hukum UGM.
- Puspitawati, Dhiana. 2019. *Hukum Laut Internasional*. Jakarta: Pustaka Kencana.
- Rothwell, Donald, dkk. 2016. *The Oxford Handbook of The Law of The Sea*. United Kingdom: Oxford University Press.
- Santosa, Mas Ahmad. 2016. *Alampun butuh Hukum dan Keadilan*. Jakarta: Prima Pusaka.
- Sefriani. 2016. *Hukum Internasional : Suatu Pengantar*, Jakarta: PT Rajawali Press.
- Silalahi, Daud. 1992. *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Implikasinya Secara Regional*, Jakarta: Sinar Harapan.
- Sodik, Dikdik Mohammad. 2014. *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama.
- Standing, Andre. 2010. *Transnational Organized Crime and the Palermo Convention: A Reality Check*, New York: International Peace Institute. 2010.

- Subagyo, Joko. 1993. *Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sulistiyo, Budi. 2016. *Legalitas Hukum Kelautan dan Perikanan*. Universitas Terbuka.
- Thahar, Abdul Munthalib, 2015. *Penegakan Hukum Di Perairan Indonesia* dalam buku *Hukum Laut Internasional Dalam Perkembangan*, Bandar Lampung:Justice Publisher.
- Winarwati, Indien. 2016. *Konsep Negara Kepulauan*. Malang: Setara Press.

Jurnal dan Dokumen lainnya

- Agoes, Ety R. 2008. Laporan Tim Naskah Akademik Tentang Zona Tambahan , BPHN.
- Agoes, Ety R. 2004. "Praktik Negara-Negara Atas Konsepsi Negara Kepulauan", *Jurnal Hukum Internasional*, Volume 1 No.3.
- Broggiato. A. 2018. "*Mare Geneticum : Balancing Governance of Marine Genetic Resources in International Waters*", *Journal Marine and Coastal Law*, Vol.33 No 1.
- Direktorat Jendral Perhubungan Laut. 1984. *Penelitian Ilmiah kelautan di Zona Ekonomi Eksklusif*. Jakarta: Departemen Perhubungan Republik Indonesia.
- Fredrich, Jurgen. "*International Environmental "Soft Law" The Function and Limit on Non Binding Instrument in International Environmental Governance and Law*. Springer. London.
- Henry Cambell Black, *Black's Law Dictionary*, West Publishing Co, USA, 1968.

- Kusumawardhani, Indriati dan Afriansyah, Arie. 2019. "Kebijakan Kelautan Indonesia dan Diplomasi Maritim", *Jurnal Kerta Patrika*, Vol. 41.
- Krisadtyo, Nikki 2015. "Extended Continental Shelf Regime In International Law: Its Application In Indonesia." *Indonesian Journal of International Law*, Vol 3
- Laetemia, Johanes. 2011. "Pengaturan Hukum Daerah Kepulauan". *Mimbar Hukum*. Vol. 23 Nomor 3.
- Liddick, Don. 2014. "The Dimension of Transnational crime Problem: The Case of IUU fishing". *Jurnal Trends in Organized Crime*, Volume 17, Issue 14.
- Mangku, Dewa Gede Sudika. 2020. "Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Menurut Hukum Internasional". *Tanjungpura Law Journal*. Vol. 4. Issue 2.
- Putranata, Ida Bagus Oka. "Analisis Yuridis Pengaturan Penelitian Ilmiah Bidang Kelautan Di Indonesia Ditinjau Dari Segi Unclos Tahun 1982", *Jurnal Kerta Negara*, VOL. 06, NO. 03, MEI 2018
- Rijal, Najamuddin Khairul. 2019. "Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia", *Jurnal Global & Strategis*, Vol.13 No.1.
- Suherman, Ade Maman dkk. 2020. "Indonesian Ocean Policy : Paradigm Shift in Strengthening Ocean Governance", *Journal of East Asia and International Law*, Vol 13 No.3.
- Tambunan, Daniel. "Potensi Ancaman Keamanan Di Perairan Indonesia Yang Berbatasan Dengan Negara Filipina", *Jurnal Politico*, No 10 Vol. 3 2021

- Tiller, R. dkk. 2018. "The once and future treaty: Towards a new regime for biodiversity in areas beyond national jurisdiction", *Marine Policy* 99.
- UNODC. 2011. *Transnational Organized Crime in The Fishing Industry*, Vienna: United Nations.
- Yoyon Mulyana Darusman, *Pengaruh Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 Terhadap Wilayah Laut Indonesia*, *Jurnal Cita Hukum* Vol. 6 Number 2 (2018).
- Yuliantiningsih, Aryuni dkk. 2018. "From illegal, unreported and unregulated fishing to transnational organised crime in fishery from an Indonesian perspective", *Journal of East Asia and International Law*, 11 No.2.

DAFTAR SINGKATAN

ALKI	Alur Laut Kepulauan Indonesia
CCRF	Code of Conduct Responsible Fisheries
CHM	Common Heritage of Mankind
COFI	Committee on Fisheries
EJF	Environmental Justice Foundation
FAO	Food and Agriculture Organization
FOC	Flag Of Convenience
ICJ	International Court of Justice
ICLCOD	International Convention on Civil Liability for Oil Damage
IGC	Intergovernmental Conference
IGC BBNJ	International Legally Binding Instrument under UNCLOS Conservation and Sustainable Use of Marine Biological of Areas Beyond National Jurisdiction
ILC	International Law Commission
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	International Maritime Organization
IPOA	International Plan of Action
ISA	International Seabed Authority
IUU Fishing	Illegal Unreported and Unregulated Fishing
KHL	Konvensi Hukum Laut
MARPOL	Marine Pollution
MGR	Marine Genetic Resources
NKRI	Negara Kesatuan Republik Indonesia

OBOR	One Belt One Road
PBB	Perserikatan Bangsa-Bangsa
PMD	Poros Maritim Dunia
PSMA	Port State Measure Agreement
SOFIA	The State Of World and Aqua Culture
TOC	Transnational Organised Crime
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNICPOLOS	United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea
UNODC	United Nations on Drug and Crime
UNTOC	United Nations Convention Against Transnational Organized Crime
VOC	Verenigde Oost Indische Compagnie
WWF	World Wildlife Fund
ZEE	Zona Ekonomi Eksklusif

GLOSARIUM

Archipelago yaitu: kepulauan atau kumpulan pulau

Asas Pacta Tertiis Nec Nocent Nec Prosunt yaitu: asas dalam hukum perjanjian internasional yang artinya perjanjian tidak membebaskan hak dan kewajiban bagi pihak ketiga.

Common heritage of mankind yaitu warisan bersama umat manusia.

Freedom of the high sea yaitu : kebebasan di laut lepas

Garis pangkal : garis imajiner yang ditarik pada waktu air laut surut. Perairan yang berada di sisi luar garis pangkal ini yang disebut dengan laut teritorial.

Garis pangkal yaitu : garis imajiner yang ditarik pada waktu air laut surut. Perairan yang berada di sisi luar garis pangkal ini yang disebut dengan laut teritorial.

good faith yaitu: prinsip itikad baik

Hak berdaulat (*sovereign right*) yaitu : hak suatu negara untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya alam yang berada di Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen

Hak berdaulat yaitu hak suatu negara untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya alam

Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*Right of archipelagic sea lanes passage*) yaitu: hak pelayaran dan penerbangan dengan cara 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.

Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*Right of archipelagic sea lanes passage*).

Hak lintas damai (*Innocent passage*) yaitu: hak kapal asing untuk melintasi di laut territorial secara cepat dan terus menerus. Lintas yaitu damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai.

Hak Lintas Transit (*Right of transit passage*) yaitu : hak bagi semua kapal dan pesawat untuk melewati selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.

Hot pursuit yaitu: kewenangan yang dimiliki oleh Negara pantai terhadap pelanggaran yang dilakukan kapal asing di dalam wilayah laut Negara pantai.

Hukum laut internasional yaitu aturan-aturan atau kaidah yang mengatur tentang berbagai persoalan yang berhubungan dengan batas-batas wilayah Negara yang berkaitan dengan laut, baik laut yang ada dalam suatu wilayah Negara atau laut yang berada di luar wilayah Negara baik dari pemanfaatan sumber kekayaan lautnya maupun akibat negatif yang ditimbulkan dari pemanfaatan sumber daya kekayaan lautnya.

Hukum maritim (*Maritim Law*) yaitu hukum yang mengatur tentang pelayaran dalam arti transportasi laut dan kegiatan yang terkait dengan pelayaran atau kenavigasian, baik yang termasuk hukum perdata maupun hukum publik.

International Sea-Bed Authority yaitu sebuah badan antar-pemerintahan yang berbasis di Kingston, Jamaika, yang didirikan untuk mengorganisir, meregulasi dan mengendalikan seluruh kegiatan terkait mineral di wilayah dasar laut internasional di luar batas yurisdiksi nasional.

Kawasan (*Area*) yaitu : dasar laut dan dasar samudera serta tanah di bawahnya di luar batas-batas yurisdiksi nasional.

Kepulauan yaitu suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnyanya 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.

Landas kontinen suatu Negara pantai meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratannya hingga pinggiran luar tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil laut dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur, dalam hal pinggiran luar tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut

Laut yaitu keseluruhan air laut yang berhubungan secara bebas di seluruh permukaan bumi.

Laut lepas yaitu : laut lepas merupakan semua bagian laut yang tidak termasuk zona ekonomi eksklusif, laut teritorial atau perairan pedalaman suatu negara dan perairan kepulauan dalam negara kepulauan.

Laut Teritorial yaitu wilayah perairan yang terletak di sisi luar garis pangkal dengan lebar maksimal 12 mil.

Mare clausum yaitu laut tertutup

Mare liberum yaitu laut terbuka bagi semua negara

Marine Scientific Research atau yang lebih dikenal dengan istilah penelitian ilmiah kelautan dapat diartikan sebagai suatu penyelidikan ilmiah khususnya di kawasan lingkungan laut yang dilaksanakan dengan suatu cara tertentu demi meningkatkan pengetahuan ilmiah di bidang kelautan yang berguna bagi umat manusia.

Negara kepulauan berarti suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.

Ocean plan yaitu: payung kebijakan kelautan yang mencoba mensinergikan berbagai kegiatan sosial-ekonomi di laut, serta mengatasi berbagai isu geopolitik dan keamanan di laut.

One Belt One Road yaitu : proyek pembangunan ekonomi yang berfokus pada peningkatan konektivitas dan kerja sama diantara berbagai negara yang tersebar di benua Asia, Afrika, dan Eropa.

Pencemaran lingkungan laut (*pollution of the marine environment*) berarti dimasukkannya oleh manusia, secara langsung atau tidak langsung, bahan atau energi ke dalam lingkungan laut, termasuk kuala, yang mengakibatkan atau mungkin membawa akibat buruk sedemikian rupa seperti kerusakan pada kekayaan hayati laut dan

kehidupan di laut, bahaya bagi kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan-kegiatan di laut termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut yang sah lainnya, penurunan kualitas kegunaan air laut dan pengurangan kenyamanan. secara langsung atau tidak langsung, bahan atau energi ke dalam lingkungan laut, termasuk kuala, yang mengakibatkan atau mungkin membawa akibat buruk sedemikian rupa seperti kerusakan pada kekayaan hayati laut dan kehidupan di laut, bahaya bagi kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan-kegiatan di laut termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut yang sah lainnya, penurunan kualitas kegunaan air laut dan pengurangan kenyamanan.

Polluter pays principle yaitu : instrumen ekonomi yang dimaksudkan sebagai mekanisme pembiayaan lingkungan melalui pengenaan pajak, retribusi, pungutan-pungutan terhadap hasil limbah dengan harapan adanya keberlangsungan kegiatan ekonomi, perlindungan masyarakat dan lingkungan

Poros Maritim Dunia yaitu : visi Indonesia untuk menjadi negara maritim yang maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan, serta bagi dunia internasional sesuai dengan kepentingan nasional.

Precautionary Principle yaitu : prinsip kehati-hatian yang menekankan bagaimana melakukan pencegahan agar tidak terjadi penurunan kualitas lingkungan hidup akibat pencemaran.

Res communis yaitu wilayah yang merupakan milik bersama masyarakat dunia.

Res nullius yaitu suatu wilayah yang tidak ada pemiliknya dan suatu saat dapat dimiliki .

Sea bed Area berarti dasar laut dan dasar samudera serta tanah di bawahnya yang berada di luar batas-batas yurisdiksi nasional.

Sustainable development yaitu pembangunan yang dilaksanakan harus memperhatikan kemampuan lingkungan dalam pemenuhan kebutuhan generasi yang akan datang yang menyatakan bahwa laut lepas yaitu bebas karena tidak ada yang memilikinya

Zona Ekonomi Eksklusif yaitu Bagian perairan (laut) yang terletak di luar dari dan berbatasan dengan laut teritorial selebar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur

KISI-KISI JAWABAN SOAL

1. Jelaskan pendapat Saudara mengapa diperlukan hukum laut internasional !

Jawab

Hukum laut internasional diperlukan untuk mengatur hak dan kewajiban negara dalam zona-zona maritime yang telah diatur serta mengatur cara penyelesaian sengketa hukum laut antarnegara

2. Jelaskan perbedaan antara hukum laut dan hukum maritim!

Jawab

Hukum laut mengatur hubungan antarnegara dengan negara dan atau organisasi internasional yang mengatur penetapan batas wilayah laut antarnegara, sedangkan hukum maritim mengatur tentang pelayaran dalam arti transportasi laut dan kegiatan yang terkait dengan pelayaran atau kenavigasian, baik yang termasuk hukum perdata maupun hukum publik

3. Jelaskan arti pentingnya hukum laut bagi Indonesia!

Jawab

Pelajari Bab I mengenai urgensi hukum laut bagi Indonesia

4. Bagaimana sejarah munculnya konsep *res nullius* dan *res communis* dalam hukum laut !

Jawab

Membaca sejarah masa imperium Romawi

5. Jelaskan apa maksud dengan *Battle of the Books* !

Jawab

Battle of the Books adalah perang buku yang berisi pertentangan pendapat antara Grotius dan John Shelden.

6. Jelaskan akibat adanya Tordesilas Treaty !

Jawab

Tordesilas Treaty ditandatangani antara Spanyol dan Portugal yang membagi laut di dunia menjadi dua bagian.

7. Mengapa Konferensi Hukum Laut III disebut sebagai konferensi yang terbesar, terpanjang, dan terpenting dalam hukum internasional?

Jawab

Disebut sebagai konferensi yang terbesar, terpanjang, dan terpenting karena dihadiri lebih 160 negara, dengan sekitar 5000 anggota delegasi, berlangsung selama sembilan tahun dan menghasilkan aturan hukum laut yang komprehensif.

8. Jelaskan faktor-faktor yang mendorong dibentuknya UNCLOS 1982!

Jawab

Faktor-faktor yang mendorong lahirnya UNCLOS adalah bertambahnya ketergantungan umat manusia pada laut sebagai sumber kemakmuran, sumber-sumber kekayaan hayati laut, b. Negara-negara menginginkan jaminan kepentingan mereka atas pelayanan dan akses yang bebas terhadap sumber daya alam dari gangguan-gangguan

9. Jelaskan sumber –sumber hukum laut yang lain di luar UNCLOS 1982 !

Jawab

Sumber-sumber hukum laut internasional selain UNCLOS 1982 melihat pada sumber hukum perikanan internasional yang bersifat *hard law* dan *soft law*.

10. Untuk menetapkan lebar laut teritorial diukur dari garis pangkal. Jelaskan macam-macam garis pangkal untuk menetapkan laut teritorial!

Jawab

Garis pangkal terdiri dari tiga yaitu garis pangkal normal, garis pangkal lurus dan garis pangkal kepulauan.

11. Untuk menetapkan lebar laut teritorial diukur dari garis pangkal. Jelaskan macam-macam garis pangkal untuk menetapkan laut teritorial!

Jawab

Garis pangkal terdiri dari tiga macam, yaitu garis pangkal normal, garis pangkal lurus dan garis pangkal kepulauan.

12. Jelaskan yurisdiksi kriminal negara pantai di atas kapal asing yang melintas laut teritorial !

Jawab

Pengaturan yurisdiksi kriminal Negara pantai di atas kapal asing yang sedang melintas di laut teritorial diatur dalam Pasal 27 (1) UNCLOS 1982.

13. Jelaskan pendapat Saudara mengapa diperlukan Zona Tambahan !

Jawab

Zona tambahan untuk mencegah terjadinya pelanggaran di laut terkait bidang kesehatan, imigrasi, bea cukai dan perpajakan.

14. Bagaimana konsep negara kepulauan dalam UNCLOS !

Jawab

Suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.

15. Bagaimana implementasi aturan negara kepulauan oleh Indonesia!

Jawab

Pemerintah mengeluarkan UU Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Peraturan Pemerintah tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan.

16. Apa yang dimaksud dengan ALKI !

Jawab

ALKI adalah Alur Laut Kepulauan Indonesia. Negara Indonesia sebagai negara kepulauan telah mengatur hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara ketika melintasi ALKI. ALKI terdiri dari tiga cabang yang telah didaftarkan ke IMO.

17. Jelaskan hak dan kewajiban Negara pantai di Zona Ekonomi Eksklusif dan kaitkan dengan hak berdaulat yang dimilikinya!

Jawab

Hak dan kewajiban Negara pantai diatur dalam Pasal 58 UNCLOS 1982.

18. Mengapa Negara tidak berpantai dapat berperan serta dalam eksploitasi Zona Ekonomi Eksklusif suatu negara pantai ?

Jawab

Berdasarkan keadilan, negara tidak berpantai dapat mengeksploitasi sumber daya alam di ZEE jika ada persetujuan dari Negara pantai.

19. Jelaskan perjuangan Indonesia di bidang hukum laut internasional !

Jawab

Diawali dari Deklarasi Djuanda 1957 yang menyatakan bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan sampai diakuinya konsep negara kepulauan dalam UNCLOS 1982.

20. Jelaskan hak dan kewajiban Negara pantai di landas kontinen !

Jawab

Negara pantai menjalankan hak berdaulat di landas kontinen untuk tujuan mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber kekayaan alamnya. Hak tersebut bersifat eksklusif.

21. Apa yang dimaksud dengan Landas Kontinen Ekstensi (LKE) ? Jelaskan keuntungan suatu negara yang memiliki LKE

Jawab

Landas Kontinen Ekstensi adalah landas kontinen di luar 200 mil laut. Indonesia telah memiliki LKE di sebelah barat pulau Sumatra. Keuntungannya adalah agar dapat mengelola sumber daya alam di luar landas kontinen

22. Bagaimana alternative penyelesaian sengketa wilayah landas kontinen ?

Jawab

Alternatif penyelesaian sengketa batas wilayah landas kontinen dapat membentuk joint development agreement

23. Bagaimana pendapat Grotius tentang konsepsi laut lepas ! Apakah pendapatnya diakui dalam hukum laut

Jawab

Laut adalah terbuka bagi seluruh umat manusia. Konsep ini diakui dalam UNCLOS yang dimuat dalam Pasal 87 tentang hak kebebasan di laut lepas.

24. Jelaskan yang dimaksud dengan *hot pursuit* !

Jawab

Hot pursuit adalah hak Negara pantai untuk melakukan pengejaran seketika terhadap kapal asing yang melakukan pelanggaran di wilayahnya dengan syarat pengejaran harus sesegera mungkin

25. Baca jurnal yang berjudul *Biodiversity Beyond National Jurisdiction: Current Debate and Indonesia's Interest* yang tersedia di <https://media.neliti.com/media/publications/62779-EN-biodiversity-beyond-national-jurisdictionio.pdf> Jelaskan isu hukum mengenai BBNJ yang ada dalam artikel tersebut !

Jawab

Isu hukum terkait dengan status hukum apakah *marine genetic resources* di bawah rezim freedom of the high sea atau common heritage of mankind.

26. Jelaskan konsepsi *common heritage of mankind* dikaitkan dengan *sea bed area* !

Jawab

Bahwa dasar laut dan tanah di bawahnya serta segala kekayaan alamnya yang berada di luar batas yurisdiksi nasional merupakan warisan bersama umat manusia.

27. Mengapa untuk mengelola *sea bed area* dibentuk badan otorita internasional ? jelaskan !

Jawab

Untuk menerapkan prinsip *common heritage of mankind* maka dibutuhkan pengelolaan yang efektif dan tidak berpihak Agar sumber kekayaan alam di *sea bed area* tidak dieksploitasi oleh Negara-negara yang punya teknologi tinggi.

28. Jelaskan peran dari International Sea Bed Authority (ISA)!

Jawab

ISA berperan mengambil langkah-langkah untuk mempromosikan dan menganjurkan adanya transfer of technology untuk negara-negara berkembang seperti teknologi dan pengetahuan ilmiah sehingga seluruh negara dapat menikmati manfaatnya Transfer of technology.

29. Jelaskan pengaturan hukum perikanan internasional yang berbentuk *hard law* dan *soft law*?

Jawab

Pengaturan hukum perikanan internasional yang berbentuk *hard law* dalam bentuk Konvensi sedangkan pengaturan perikanan yang berbentuk *soft law* dituangkan dalam deklarasi, *plan of action* dan *code of conduct*

30. Jelaskan yang dimaksud dengan IUU Fishing !

Jawab

IUU fishing adalah illegal, unreported and unregulated fishing yang pengertiannya terdapat dalam IPOA IUU fishing 2000.

31. Kejahatan apa saja yang terkait IUU fishing?

Jawab

Kejahatan yang terkait dalam IUU fishing antara lain, korupsi, pencucian uang, penyelundupan, perdagangan manusia, pelanggaran hak asasi manusia dll.

32. Jelaskan kasus Torrey Canyon yang mendorong masyarakat internasional membentuk perjanjian untuk melindungi laut

Jawab

Pada tahun 1967, Supertanker Torrey Canyon kandas menabrak karang yang terletak di antara daratan Lands End dan Kepulauan Scilly. Hal ini menyebabkan tumpahan minyak. Muatan minyaknya mengalami kebocoran sehingga mengotori laut. Untuk menghindari agar pencemaran tidak meluas, negara Inggris meledakkan kapal tersebut. Pada tahun 1969 dibentuk Convention on Civil Liability 1969 yang didorong atas terjadinya kasus tersebut.

33. Sebutkan sumber-sumber pencemaran di laut !

Jawab

Sumber-sumber pencemaran laut berasal dari land based activities (aktivitas darat), seabed activities (aktivitas lepas pantai), activities in the area (aktivitas di dasar samudera). dumping (pembuangan limbah), vessels (kapal), maupun dari udara (atmosfer).

34. Sebutkan sumber-sumber pencemaran di laut !

Jawab

Sumber-sumber pencemaran laut berasal dari land based activities (aktivitas darat), seabed activities (aktivitas lepas pantai), activities in the area (aktivitas di dasar samudera). dumping (pembuangan limbah), vessels (kapal), maupun dari udara (atmosfer).

35. Jelaskan yang dimaksud dengan prinsip *precautionary principle*

Jawab

Prinsip *precautionary principle* adalah Prinsip kehati-hatian yang menekankan bagaimana melakukan pencegahan agar tidak terjadi penurunan kualitas lingkungan hidup akibat pencemaran.

36. Jelaskan cara-cara penyelesaian sengketa laut internasional !

Jawab

Cara penyelesaian sengketa laut internasional dapat dilakukan melalui Konsultasi, Arbitrase, mahkamah internasional dan Mahkamah Hukum Laut Internasional

37. Analisis salah satu kasus hukum laut internasional yang diselesaikan di Mahkamah Internasional, ITLOS atau badan Arbitrase

Jawab

Cari dalam jurnal atau website <https://www.itlos.org/en/>

38. Jelaskan prinsip penelitian ilmiah kelautan !

Jawab

Prinsip penelitian ilmiah dilakukan untuk tujuan damai

39. Bagaimana jika terjadi pelanggaran dalam melakukan penelitian ilmiah !

Jawab

Jika terjadi pelanggaran diatur dalam Pasal 263 mengatur bahwa setiap negara/organisasi internasional agar menjamin bahwa riset yang dilakukannya sesuai dengan aturan konvensi dan jika ternyata bertentangan, maka memiliki tanggung jawab untuk berkewajiban membayar ganti rugi akibat dari kegiatan penelitiannya tersebut yang menyebabkan pencemaran lingkungan laut.

40. Berikan contoh penelitian ilmiah kelautan !

Jawab

Penelitian terhadap gelombang arus, dasar laut dan cuaca di laut yang dapat memberikan data dan informasi mengenai pelayaran yang lebih aman.

41. Jelaskan mengenai *ocean plan* dikaitkan dengan visi kelautan Indonesia?

Jawab

Ocean plan adalah prinsip-prinsip, standar-standar, serta aturan bagaimana laut dikelola secara lintas sektor

42. Apa saja pilar poros maritim dunia?

Jawab

Pilar poros maritime dunia terdiri dari budaya maritim, ekonomi maritim
Konektivitas maritim, Diplomasi maritim, dan Keamanan maritim.

43. Jelaskan bagaimana kebijakan kelautan Indonesia!

Jawab

Kebijakan kelautan Indonesia diatur dalam PP Nomor 16 Tahun 2017 merupakan penjabaran visi Indonesia sebagai poros maritim dunia yang merupakan dokumen nasional yang komprehensif.

Indeks Subjek

A

advisory opinions, 161
ALKI, 87, 88, 89, 91
Arbitral, 157, 158
Arbitrase, 35, 157, 158, 161, 162, 163
Archipelagic, 34, 42, 43, 44, 79, 80, 83, 84
Archipelago, 84
Area, 36, 120, 127, 129

B

BBNJ, 120, 121, 122
bea cukai, 49, 51, 57, 60, 63, 65, 66, 142, 143
Budaya maritim, 172, 202

C

Chamber, 158, 159
Chemical Oceanography, 165
Co-extensive Principle, 106
Compliance Agreement 1993., 134
Conciliation, 158
contentious case, 161
contiguous zone, 35, 59
Convention, 28, 29, 46, 54, 76, 79, 92, 103, 130, 131, 139, 145, 148, 153, 154, 181
crime in fisheries, 144

D

Deklarasi Djuanda, 46, 70
Deklarasi Rio, 149, 150
Deklarasi Stockholm, 30, 148, 149
Diplomasi maritim, 172, 177, 202
Dumping, 30, 154

E

Ekonomi maritim, 172, 202
Eksplorasi, 35
Evaluasi, 9, 25, 38, 45, 56, 67, 91, 100, 113, 122, 129, 145, 155, 163, 170, 178

F

FAO, 130, 133, 134, 136, 137, 138, 145
Fisheries crime, 141, 142
fishing ground, 137
flag state, 131
force majeure, 50
Fund Convention 1971, 148

G

Garis pangkal, 39, 40, 41, 45, 73, 74, 75
geographically disadvantage state, 80
good faith, 149

H

Hak berdaulat, 96, 97, 107
Highly Migratory Species, 35
Highly Migratory Species), 35

I

ICJ, 157, 159, 160
imigrasi, 36, 49, 51, 57, 60, 65, 66, 67, 143
IMO, 87, 89, 148
Indeks Subjek, 204
internal water, 35, 42, 77, 78

International Convention XE
"Convention" on Civil Liability for
Oil Damage 1969, 148
INTERPOL, 141, 146
ISA, 128
ITLOS, 157, 158, 159, 160, 162, 163

J

Jurisdiiksi, 66, 96, 121, 151, 159, 160

K

Keamanan maritim, 172, 202
Kedaulatan, 17, 18, 70, 78, 80, 148
Konektivitas maritim, 172, 202
Konferensi, 10, 17, 20, 21, 23, 28, 29,
30, 31, 32, 38, 69, 76, 78, 114, 147,
171
Konsultasi, 35, 157, 158
Konvensi, 9, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33,
34, 35, 37, 39, 40, 45, 46, 49, 57, 58,
61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 70, 76, 78,
80, 83, 94, 97, 98, 99, 103, 105, 108,
110, 114, 115, 116, 127, 128, 130,
139, 151, 152, 153, 154, 157, 158,
162, 165, 166, 184
Konvensi Jenewa 1958, 28, 32, 61, 65,
110, 114

L

Landas kontinen, 34, 36, 105, 112
landlocked state, 80
Laut lepas, 36, 114, 116, 117, 121
LKE, 108, 111, 112, 113
low tide elevation, 42

M

Mahkamah Internasional, 27, 69, 78,
108, 157, 159, 160, 163
Marine Biology, 165
Marine Geology, 165

Marine Scientific Research, 164
Maritim, 2, 4, 23, 30, 44, 147, 158, 171,
172, 173, 174, 177, 178, 179

N

Navigasi, 68, 91
Negara pantai, 6, 39, 40, 44, 48, 49, 50,
51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 65, 66, 67,
92, 95, 98, 100, 103, 105, 107, 108,
111, 113, 119
Non-Governmental Organizations, 161

O

OBOR, 173
Ocean plan, 178
One Belt One Road, 173
over fishing, 133

P

Pacta Tertiis Nec Nocent Nec Prosunt,
126
PBB, 30, 31, 34, 74, 76, 81, 83, 84, 92,
98, 102, 112, 113, 114, 120, 124,
126, 139, 147, 148, 149, 154, 157,
158, 160, 161
Pencemaran, 151, 153
Penelitian ilmiah, 96, 164
Physical Oceanography, 165
Piracy, 7
Polymetallic nodules, 128
Precutionary Principle, 149
preparatory work, 62
Protocol, 139, 154

R

Rangkuman, 8, 24, 37, 67, 90, 100, 112,
121, 129, 144, 155, 163, 169, 178
rendezvous with history, 31
Res Nullius, 116
Resolusi Majelis Umum, 120, 148

responsible fisheries, 133

Riset, 34, 161, 166

S

Selat, 6, 19, 34, 58, 88, 89

Straight base line, 41, 42

Straight Baseline, 83

Sustainable Development, 149

U

UNCLOS, 8, 24, 26, 33, 34, 36, 37, 38,
39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 50, 51,
52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 63, 65, 67,

70, 71, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 84, 85,
86, 87, 90, 91, 92, 93, 94, 98, 100,
105, 106, 107, 108, 109, 110, 111,
114, 117, 119, 120, 122, 126, 127,
131, 132, 133, 134, 136, 150, 151,
152, 153, 155, 157, 158, 159, 162,
163, 165, 167, 169

Z

ZEE, 42, 45, 71, 86, 92, 93, 94, 95, 98,
100, 106, 115, 133, 137

Zona tambahan, 35, 60

Zona Tambahan, 34, 59, 61, 62, 64, 65,
67, 68, 86

HUKUM LAUT

Pengaturannya dalam Hukum Internasional
dan Hukum Nasional Indonesia

Hukum laut terus mengalami perkembangan dan relevan dengan kepentingan nasional Negara Indonesia. Pada tahun 2017 pemerintah Indonesia telah mengeluarkan kebijakan kelautan Indonesia sebagai penjabaran dari visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Hukum laut ditinjau dari aspek hukum internasional dan hukum nasional perlu dipahami oleh mahasiswa fakultas hukum untuk memperkuat pilar budaya maritim bangsa.

Buku ajar ini dimaksudkan sebagai pengantar bagi mahasiswa untuk memahami hukum laut. Buku ini terdiri dari 14 Bab yang mengacu pada Rancangan Pembelajaran Semester Hukum Laut pada Fakultas Hukum Universitas Jenderal Soedirman. Buku ini antara lain membahas tentang pengertian hukum laut, sumber hukum membahas mengenai, pengertian, sejarah hukum laut internasional, sumber hukum laut, zona-zona maritim. Selain itu juga dibahas tentang perkembangan *biodiversity on beyond national jurisdiction*, hukum perikanan internasional, masalah illegal fishing, perlindungan dan pencemaran laut, penyelesaian sengketa laut, perlindungan dan pencemaran lingkungan laut, penyelesaian sengketa laut, penelitian ilmiah kelautan dan kebijakan kelautan Indonesia. Setiap akhir bab dilengkapi dengan beberapa soal evaluasi yang membantu pembaca menguji penguasaan materi.

Selain membaca buku ini, mahasiswa diharapkan membaca referensi tentang hukum laut yang lain baik yang berasal dari buku maupun jurnal. Semoga buku ini bermanfaat bagi mahasiswa dan pembaca.



UNIVERSITAS JENDERAL SOEDIRMAN
Gd. UNSOED Press
Jalan Prof. Dr. H.R. Boenyamin 708 Purwokerto
Kode Pos 53122 Kotak Pos 115
Telepon (0281) 626070
Email: unsoedpresspwt@gmail.com

ISBN 978-623-465-033-4



9 786234 650334