

# HUKUM LAUT INTERNASIONAL DALAM PERKEMBANGAN

Tema buku ini merupakan kajian ilmu yang berhubungan dengan hukum laut internasional yang sedang marak diperbincangkan akademisi hukum dibagian hukum internasional. Kumpulan teks dalam buku ini berasal dari hasil karya dosen pengajar dan mahasiswa pada bagian Hukum Internasional dan dosen-dosen bagian Hukum Tata Negara. Semoga substansi yang terkandung dalam buku ini dapat bermanfaat bagi perkembangan Ilmu Hukum, khususnya Hukum Internasional



Justice Publisher

ISBN : 978-602-1071-29-8



9 786021 071298

HUKUM LAUT INTERNASIONAL DALAM PERKEMBANGAN

Editor : Dr. Khaidir Anwar, S.H.,M.H.

SERI MONOGRAF VOLUME 3 TAHUN 2015

# HUKUM LAUT INTERNASIONAL DALAM PERKEMBANGAN

Editor :  
Dr. Khaidir Anwar, S.H.,M.H.



Justice Publisher

A grayscale world map with a grid overlay, showing the continents and oceans. The map is centered on the Atlantic Ocean.

# **HUKUM LAUT INTERNASIONAL**

## DALAM PERKEMBANGAN

**Editor :**  
**Dr. Khaidir Anwar, S.H.,M.H.**



Hak cipta pada penulis  
Hak penerbitan pada penerbit  
Tidak boleh diproduksi sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apapun  
Tanpa izin tertulis dari pengarang dan/atau penerbit

**Kutipan Pasal 72 :**

Sanksi pelanggaran Undang-undang Hak Cipta (UU No. 10 Tahun 2012)

1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) atau Pasal (49) ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan atau denda paling banyak Rp. 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah)
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu Ciptaan atau hasil barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

# HUKUM LAUT INTERNASIONAL Dalam Perkembangan

(Dalam Rangka Pengukuhan Guru Besar  
Prof. Dr. Heryandi, S.H., M.S.)

**Editor :**

**Dr. Khaidir Anwar, S.H.,M.H.**

*Jp*

*BP. Justice Publisher*

2014

## **HUKUM LAUT INTERNASIONAL**

### **Dosen dan Mahasiswa Bagian Hukum Internasional**

Diterbitkan oleh *Justice Publisher*

Badan Penerbitan Fakultas Hukum Universitas Lampung

Lt. 1 Gedung C Fakultas Hukum

Jl. Soemantri Brodjonegoro No. 1 Gedung Meneng

Bandar Lampung 35145

Telp. (0721) 701609 Pesawat 401

Fax. (0721) 709911

[www.fh.unila.ac.id](http://www.fh.unila.ac.id)

email : [justicepublisher.fhunila@gmail.com](mailto:justicepublisher.fhunila@gmail.com)

Editor : Dr. Khaidir Anwar,S.H., M.H

Desain cover & lay out : Anisa Apriyani

---

Hak cipta dilindungi Undang-undang. Dilarang memperbanyak buku ini sebagian atau seluruhnya, dalam bentuk dan dengan cara apapun juga, baik secara mekanis maupun elektronik, termasuk fotokopi, rekaman, dan lain-lain tanpa ijin tertulis dari penerbit.

**ISBN : 978-602-1071-29-8**

Perpustakaan Nasional : Katalog Dalam Terbitan (KDT)

---

**HUKUM LAUT INTERNASIONAL/Dosen dan Mahasiswa Bagian  
Hukum Internasional**

Ed. 1, Cet. 1, --Bandar Lampung: Justice Publisher, Januari 2015  
115 hlm + vi.; 15.5 x 23 cm.



## KATA PENGANTAR

Buku ini dipersembahkan sebagai rasa syukur kami atas dikukuhkannya Dr. Heryandi, S.H., M.H sebagai guru besar pada bidang hukum internasional di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Tema buku ini merupakan kajian ilmu yang berhubungan dengan hukum laut internasional yang sedang marak diperbincangkan akademisi hukum dibagian hukum internasional. Kumpulan teks dalam buku ini berasal dari hasil karya dosen pengajar dan mahasiswa pada bagian Hukum Internasional dan dosen-dosen bagian Hukum Tata Negara. Semoga substansi yang terkandung dalam buku ini dapat bermanfaat bagi perkembangan Ilmu Hukum, khususnya Hukum Internasional

Akhir kata kami ucapkan terima kasih dan penghargaan kepada semua pihak atas bantuan yang diberikan kepada penulis dalam menyelesaikan monograf ini, semoga Allah SWT membalas budi baik yang diberikan, Amiin Ya Robbal 'Alamiin.

Bandar Lampung, November 2014

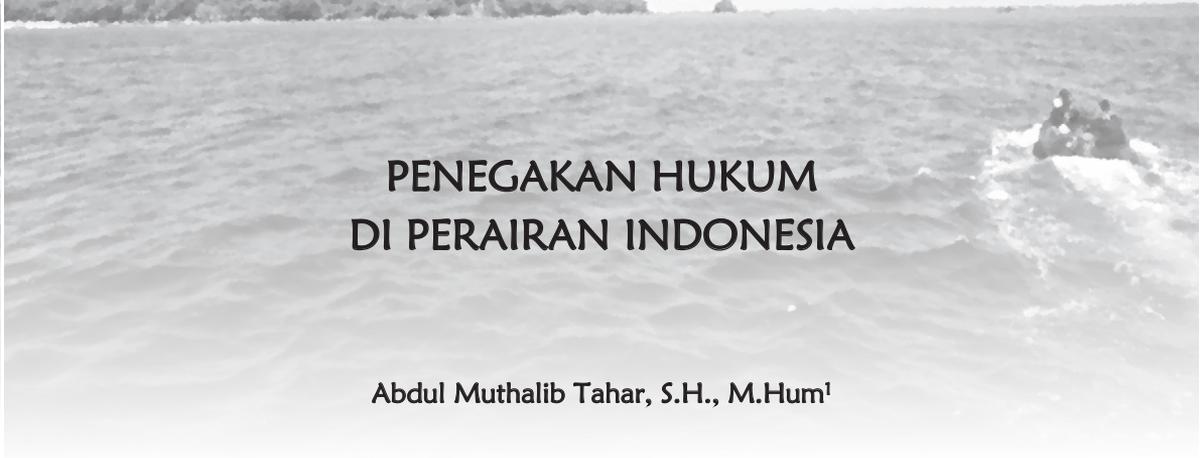
Penulis

# DAFTAR ISI

Kata Pengantar \_\_\_\_\_ v

Daftar Isi \_\_\_\_\_ vi

- **Penegakan Hukum Di Perairan Indonesia**  
Abdul Muthalib Tahar, S.H., M.Hum \_\_\_\_\_ 1
- **Kerjasama Regional Dalam Pengelolaan Dan Perlindungan Lingkungan Laut Di Selat Malaka**  
Melly Aida, S.H., M.H. & M Farid Al Rianto \_\_\_\_\_ 31
- **Rezim Perizinan Di Bawah Skema Badan Otorita Dasar Laut ( *The Authority*) Dan Pengaruh Pelaksanaan Pasal 82 Convention On The Law Of Sea 1982 Terhadap Kegiatan Di Luar Landas Kontinen/*Outer Continental (OCS)* Oleh Kelompok Industri**  
Dr. Yusnani Hasyimzum, S.H., M.H. & Very Susan \_\_\_\_\_ 49
- **Ganti Rugi Terhadap Tumpahan Minyak Di Laut Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dihubungkan Dengan *International Convention On Civil Liability For Oil Damage 1969***  
Rehulina S.H.,M.H. & T. Jessica Novia Hermanto \_\_\_\_\_ 69
- **Pembatasan Kedaulatan Negara Kepulauan Atas Wilayah Laut**  
Dr. Budiyo, S.H., M.H. \_\_\_\_\_ 81
- **Pengaturan Kawasan (The Area) Dalam Hukum Laut Internasional**  
Siti Azizah, S.H.,M.H. & Shinta Wahyu Purnama Sari \_\_\_\_\_ 93



# PENEGAKAN HUKUM DI PERAIRAN INDONESIA

Abdul Muthalib Tahar, S.H., M.Hum<sup>1</sup>

## A. Pendahuluan

Sebagaimana disebutkan dalam UUD Tahun 1945 negara Indonesia adalah Negara Kesatuan yang berbentuk Republik.<sup>2</sup> Sebelum disahkannya Konvensi PBB tentang Hukum Laut pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay (Yamaica) Negara Indonesia merupakan negara pantai.<sup>3</sup> Sebagai implementasi keikutsertaan Indonesia dalam Konvensi I Hukum Laut Jenewa 1958, Pemerintah Indonesia pada saat itu mengundang Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia.<sup>4</sup> Berdasarkan Perpu tersebut wilayah perairan Indonesia mencakup laut territorial Indonesia,<sup>5</sup> dan perairan pedalaman Indonesia<sup>6</sup>. Akan tetapi dengan disahkannya Konvensi PBB yang salah satu substansinya mengatur rezim baru dalam hukum laut yaitu tentang Negara Kepulauan (Bab IV Konvensi), dan Indonesai telah mengesahkan Konvensi tersebut dengan UU No. 17 Tahun 1985 maka Negara Indonesia berubah statusnya menjadi Negara Kepulauan.

Sebagai implementasi keikutsertaan Indonesia dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut, Pemerintah Indonesia pada tanggal 8 Agustus 1996 telah mengundang UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Sesuai dengan ketentuan Konvensi dan UU Perairan Indonesia ini, maka perairan Indonesia meliputi laut teritorial Indonesia, perairan

---

<sup>1</sup> Dosen bagian Hukum Internasional

<sup>2</sup> UUD Tahun 1945 Pasal 1 ayat (1)

<sup>3</sup> Pada saat berlakunya Konvensi I Jenewa 1958 tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan, Konvensi tidak mengenal tentang Negara Kepulauan, tapi hanya mengenal negara tak berpantai dan negara pantai.

<sup>4</sup> (Lembaran Negara Tahun 1960 Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1942).

<sup>5</sup> Lebarnya 12 mil laut dari garis pangkal lurus kepulauan Indonesia

<sup>6</sup> Yaitu perairan yang terletak pada sisi dalam dari garis-garis pangkal lurus yang mengelilingi kepulauan Indonesia.

kepulauan Indonesia, dan perairan pedalaman Indonesia. Perairan perairan ini yang mencakup ruang udara di atasnya, daerah dasar laut di bawahnya menurut ketentuan UU Perairan Indonesia tunduk dan berada di bawah kedaulatan negara Indonesia.

Di samping mengatur rezim Negara Kepulauan Konvensi PBB tentang Hukum Laut juga mengatur rezim baru tentang Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)<sup>7</sup> yang lebarnya 200 mil laut dari garis pangkal, dan juga Landas Kontinen.<sup>8</sup> Dengan diakuinya ZEE ini dan juga Landas Kontinen, maka Negara Indonesia memiliki hak berdaulat atas Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) yang telah diatur dalam UU No. 5 Tahun 1983, dan memiliki hak berdaulat atas zona tambahan,<sup>9</sup> serta hak berdaulat atas dasar laut dan tanah di bawahnya yang berada di luar laut teritorial Indonesia, yaitu Landas Kontinen Indonesia.<sup>10</sup> Di samping itu luas wilayah laut Indonesia menjadi 5 juta km<sup>2</sup>, yang terbagi atas 3 juta km<sup>2</sup> merupakan ZEEI, dan 2 juta km<sup>2</sup> merupakan laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.

Perairan Indonesia yang meliputi laut teritorial, 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. Menurut penulis<sup>11</sup> secara umum fungsi atau manfaat laut ini antara lain sebagai berikut :<sup>12</sup>

---

<sup>7</sup> Konvensi-Konvensi Jenewa 1958 tentang Hukum Laut tidak mengatur tentang zona ekonomi eksklusif.

<sup>8</sup> Tentang landas kontinen semula sudah diatur dalam Konvensi Jenewa IV Tahun 1958.

<sup>9</sup> Zona tambahan telah diatur dalam Konvensi I Jenewa 1958, dan dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut, pada Bab II Bagian IV.

<sup>10</sup> Telah diatur dalam UU No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia, jauh sebelum disahkannya Konvensi PBB tentang Hukum Laut.

<sup>11</sup> Abdul Muthalib Tahar, Zona-zona Maritim Berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia, Penerbit Universitas Lampung, 2011, hlm. 5-6.

<sup>12</sup> Bandingkan dengan Mochtar Kusumaatmadja, *Bungai Rampai Hukum Laut*, Binacipta, Bandung, hlm. 155. "Penggunaan atau pemanfaatan laut nusantara digolongkan dalam kategori penggunaan sebagai berikut : (1) tempat pemukiman (pengembangan daerah pantai dan rekreasi); (2) kepelabuhanan; (3) pelayaran/navigasi; (4) sumber kekayaan (hayati dan nabati, mineral, energy/minyak dan gas bumi); (5) pemasangan kabel, pipa laut dan tempat penimbunan (*storage tanks*); (6) tempat mengadakan penelitian ilmiah; dan (7) tempat pembuangan sampah dan kotoran".

(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.

Selanjutnya mengenai kekayaan alam yang terdapat di daerah dasar laut dan tanah di bawahnya, dibedakan menjadi dua, yaitu yang terdapat di landas kontinen (yurisdiksi nasional) dan di kawasan (*the area*) berada di luar yurisdiksi nasional. Kekayaan alam yang terdapat di daerah dasar laut antara lain bahan tambang, seperti batubara, minyak bumi, gas, tembaga, timah, dan bahan polimetalik lain. Kekayaan alam ini disebut sebagai sumber kekayaan non hayati, dan sifatnya tak dapat dibaharui; artinya apabila dieksploitasi secara terus-menerus akan habis.

(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.

Lalu lintas kapal asing melalui laut teritorial negara lain semula belum secara tegas diatur oleh hukum, akan tetapi sesudah Perang Dunia II masalah lalu lintas kapal asing melalui laut teritorial negara asing diatur oleh hukum laut internasional, yaitu di dalam Konvensi Jenewa I tahun 1958 tentang laut teritorial dan zona tambahan. Dalam konvensi ini yang diatur hanyalah *hak lintas damai* melalui laut teritorial dan perairan pedalaman yang terbentuk karena penarikan garis pangkal lurus (yang dahulunya merupakan laut lepas). Setelah disahkannya KHL 1982, hak lintas kapal-kapal asing

diatur dalam konvensi ada tiga macam, yaitu : (a). hak lintas damai; (b). hak lintas transit; dan (c). hak lintas alur kepulauan.

(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.

Pelabuhan-pelabuhan yang dimiliki oleh suatu negara merupakan sarana sumber pendapatan negara, yaitu diperoleh melalui bea dan cukai dari barang-barang yang masuk melalui pelabuhan serta jasa pelabuhan lainnya.

Mengenai status hukum perairan dari suatu pelabuhan, ditinjau dari segi hukum laut merupakan perairan pedalaman suatu negara yang tunduk pada kedaulatan negara pantai.

(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 manca-negara 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 untuk berbagai keperluan seperti penyaluran tenaga listrik, saluran telepon, saluran air bersih, gas atau minyak. Mengenai hal ini telah di atur dalam Konvensi PBB tentang Hukum 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 (tentang perikanan dan mahluk laut lainnya), bukan untuk kepentingan militer atau yang membahayakan kepentingan umat manusia. Masalah penelitian ilmiah kelautan ini diatur di dalam KHL 1982, tidak semua bagian laut secara bebas dapat digunakan untuk riset ilmiah kelautan oleh orang-orang asing.

(7) Sebagai sarana untuk membuang limbah (dalam arti negatif).

KHL 1982 memuat aturan tentang larangan pembuangan limbah ke laut, akan tetapi secara faktual laut dimanfaatkan oleh rumah tangga, industri, dan kapal sebagai sarana untuk membuang limbah.

Sampai saat ini masih ada perusahaan industri yg membuang limbahnya secara langsung ke laut. Demikian juga limbah rumah tangga terutama yang bermukim di pinggir laut, mereka membuang limbah deterjen (untuk mencuci pakaian dan alat-alat rumah tangga) ke laut; kapal-kapal niaga dan kapal tanker juga kadang-kadang membuang limbah (oli bekas mesin, limbah minyak di bak tanker).

(8) Sebagai sarana pertempuran dan menundukkan lawan.

Bagi negara-negara yang memiliki armada angkatan laut yang sangat kuat seperti Amerika Serikat dan Inggris, dalam konflik bersenjata laut digunakan untuk menyerang negara lain (musuh). Contohnya dalam perang antara Argentina dan Inggris yang memperebutkan kepulauan Malvinas di pasifik selatan pada tahun 1980-an, armada angkatan laut Inggris yang jaraknya  $\pm$  1000 mil dari Inggris mampu mengalahkan tentara Argentina (juga menenggelamkan kapal induknya), padahal jarak Argentina dengan kepulauan Malvinas hanya 200 mil.

Demikian besarnya manfaat yang diperoleh dari laut, maka tidak jarang wilayah laut menjadi rebutan dan klaim bagi negara-negara lainnya. Sengketa Cina (RRT) dengan Jepang mengenai kepulauan Senkaku, sengketa Cina (RRT), Vietnam, dan Philipina memperebutkan

kepulauan Paracel, dan sengketa antara Indonesia dengan Malaysia di perairan blok Ambalat (laut Sulawesi), membuktikan pentingnya wilayah laut.

Selain sengketa antar negara yang memperebutkan wilayah laut dan pulau-pulau, peristiwa yang sering terjadi di wilayah laut negara Indonesia adalah penjarahan sumber perikanan (*illegal fishing*) yang dilakukan oleh kapal-kapal perikanan negara asing di wilayah zona ekonomi eksklusif Indonesia, riset ilmiah kelautan tanpa izin dari Pemerintah R.I, lintas yang membahayakan kedamaian dan keamanan Negara Indonesia. Terhadap pelanggaran-pelanggaran tersebut timbul persoalan yaitu: bagaimana penegakan hukumnya? Siapa saja yang menegakan hukum di wilayah perairan Indonesia ?

## **B. Wilayah Perairan Indonesia**

### **1. Wilayah Perairan yang Tunduk di Bawah Kedaulatan Negara Indonesia.**

Wilayah Perairan Indonesia meliputi laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman.<sup>13</sup> Laut Teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia,<sup>14</sup> Sedangkan Perairan Kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.<sup>15</sup> Adapun perairan Pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk ke dalamnya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7.<sup>16</sup>

Ketentuan Pasal 7 ini menentukan bahwa di dalam perairan kepulauan, untuk penetapan batas perairan pedalaman, Pemerintah Indonesia dapat menarik garis-garis penutup pada mulut sungai, kuala, teluk, anak laut, dan pelabuhan.<sup>17</sup> Di mana perairan pedalaman terdiri atas : (a) laut pedalaman, yaitu bagian laut yang terletak pada sisi darat dari garis penutup, pada sisi laut dari garis air rendah; dan (b) perairan

---

<sup>13</sup> UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Pasal 3 ayat (1)

<sup>14</sup> *Ibid*, ayat (2)

<sup>15</sup> *Ibid*, ayat (3)

<sup>16</sup> *Ibid*, ayat (4)

<sup>17</sup> *Ibid*, Pasal 7 ayat (1)

darat, yaitu segala perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah, kecuali pada mulut sungai perairan darat adalah segala perairan yang terletak pada sisi darat dari garis penutup mulut sungai.<sup>18</sup>

Kedaulatan Negara Republik Indonesia di perairan Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serta ruang udara di atas laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serta dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.<sup>19</sup>

## **2. Wilayah Perairan Dimana Negara Indonesia Memiliki Hak Berdaulat.**

Sebagaimana telah diuraikan di atas bahwa di samping negara kepulauan, rezim baru dalam Hukum Laut PBB adalah Zona Ekonomi Eksklusif yang diatur dalam Bab V. Pasal 55 (Rezim Khusus ZEE) menentukan sebagai berikut : “Zona ekonomi eksklusif adalah suatu daerah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial, yang tunduk pada rezim hukum khusus yang ditetapkan dalam Bab ini berdasarkan mana hak-hak dan yurisdiksi negara pantai dan hak-hak serta kebebasan-kebebasan negara lain, diatur oleh ketentuan-ketentuan yang relevan dengan Konvensi ini”. Selanjutnya Pasal 57 menentukan sebagai berikut : “Zona ekonomi eksklusif tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar laut teritorial”.

Berdasarkan pada kedua pasal tersebut di atas (Pasal 55 dan 57), penulis menyusun pengertian (1) tentang zona ekonomi eksklusif sebagai berikut : “Suatu daerah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial yang lebarnya tidak melebihi 200 mil laut yang diukur dari garis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar laut territorial, berdasarkan mana hak-hak dan yurisdiksi negara pantai dan hak-hak serta kebebasan-kebebasan negara lain, diatur oleh ketentuan-ketentuan dalam Konvensi ini”.

Pengertian (2) : “Suatu daerah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial selebar 188 mil laut dari batas luar (outer limit) laut teritorial ke sisi/arah laut berdasarkan mana hak-hak dan yurisdiksi negara pantai dan hak-hak serta kebebasan-kebebasan negara lain, diatur oleh ketentuan-ketentuan Konvensi ini”.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> *Ibid*, Pasal 7 ayat (2,3, dan 4)

<sup>19</sup> *Ibid*, Pasal 4.

<sup>20</sup> Abdul Muthalib Tahar, *op.cit*, hal. 36-37.

Dengan adanya rezim ZEE ini, Pemerintah Indonesia sebelum meratifikasi Konvensi PBB tentang Hukum Laut dengan UU No. 17 Tahun 1985, telah lebih dahulu mengundangkan UU No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). ZEEI diartikan sebagai “jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasar-kan 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”.<sup>21</sup> Apabila dikaji pengertian ZEEI ini sejalan dengan ketentuan Pasal 55 dan 57 Konvensi.

Berkenaan dengan lebar ZEEI, lebar sesungguhnya zona ini adalah 188 mil laut, mengapa karena 12 mil laut dari garis pangkal (garis pangkal lurus kepulauan, garis pangkal biasa atau garis pangkal lurus) merupakan laut teritorial yang tunduk di bawah kedaulatan Negara Republik Indonesia.

Di perairan zona ekonomi eksklusif terdapat kebebasan pelayaran bagi kapal-kapal asing, sedangkan ruang udara di atas zona ekonomi eksklusif terdapat kebebasan penerbangan bagi pesawat-pesawat terbang negara asing.

Di ZEEI, Republik Indonesia mempunyai dan melak-sanakan:<sup>22</sup>

- (a) 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 pembang-kitan tenaga dari air, arus, dan angin;
- (b) Yurisdiksi berhubungan yang berhubungan dengan :
  - (1) pembuatan dan penggunaan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunan lainnya;
  - (2) penelitian ilmiah mengenai kelautan;
  - (3) perlindungan dan pelestarian lingkungan laut

---

<sup>21</sup> UU No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Pasal 2.

<sup>22</sup> *Ibid*, Pasal 4 ayat (1)

- (c) Hak-hak lain dan kewajiban-kewajiban lainnya berdasarkan Konvensi Hukum Laut yang berlaku, yaitu Konvensi PBB tentang Hukum Laut (koersif penulis).

Selanjutnya UU ZEEI juga menentukan bahwa 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.<sup>23</sup>

### 3. Landas Kontinen Indonesia

Perihal landas kontinen diatur pertama kali dalam Konvensi Hukum Laut IV Jenewa Tahun 1958, dan diatur kembali dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut (KHL 1982). Landas kontinen dalam Konvensi Hukum Laut IV Jenewa Tahun 1958 diatur dalam pasal 1 – 15, pengertiannya sebagai berikut : “istilah landas kontinen digunakan untuk menunjuk (a) dasar laut dan tanah di bawah laut yang berdampingan dengan pantai tapi berada di luar wilayah laut teritorialnya, sampai kedalaman 200 meter, atau melebihi batas itu, di mana kedalaman perairan yang berdampingan itu memungkinkan untuk eksploitasi sumber-sumber kekayaan di daerah tersebut; (b) dasar laut dan tanah di bawahnya yang berdampingan dengan pantai dari pulau-pulau”. Sedangkan Landas Kontinen dalam KHL 1982 diatur dalam Bab VI pasal 76 – 85, definisinya 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”.<sup>24</sup>

Dalam pengertian tersebut terdapat istilah tepian kontinen. Tepian kontinen yang dimaksud meliputi kelanjutan bagian daratan negara pantai (tidak mencakup dasar samudera dalam dengan bukit-bukit samudera atau tanah di bawahnya) yang berada di bawah permukaan air, yang terdiri atas :

- a. dasar laut dan tanah di bawahnya dari dataran kontinen;
- b. lereng (*slope*), dan

---

<sup>23</sup> *Ibid*, Pasal 4 ayat (3)

<sup>24</sup> KHL 1982, lihat pasal 76 ayat (1)

c. tanjakan (*rise*).

Pengaturan Landas Kontinen Indonesia masih berdasarkan pada Konvensi Hukum Laut IV Jenewa 1958 yang diatur dalam UU No. 1 Tahun 1973, yaitu dasar laut dan tanah dibawahnya 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.<sup>25</sup> Landas kontinen ini mengandung kekayaan alam, yaitu berupa mineral dan sumber yang tak bernyawa lainnya didasar laut dan/atau di dalam lapisan tanah dibawahnya bersama-sama dengan organisme hidup yang termasuk dalam jenis sedinter yaitu organisme yang pada masa perkembangannya tidak bergerak baik diatas maupun dibawah dasar laut atau tak dapat bergerak kecuali dengan cara selalu menempel pada dasar laut atau lapisan tanah dibawahnya.<sup>26</sup> Kekayaan alam yang berada di Landas Kontinen Indonesia berada dalam penguasaan penuh dan hak eksklusif serta pemilikannya berada pada Negara Indonesia.<sup>27</sup> Apabila landas kontinen Indonesia, termasuk depresi-depresi yang terdapat di landas Kontinen Indonesia, berbatasan dengan negara lain, penetapan garis batas landas kontinen dengan negara lain dapat dilakukan dengan cara mengadakan perundingan untuk mencapai suatu persetujuan.<sup>28</sup>

Kegiatan eksplorasi dan eksploitasi sumber-sumber kekayaan alam dilandas kontinen Indonesia dilakukan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku di bidang masing-masing.<sup>29</sup> Selanjutnya mengenai penyelenggaraan penyelidikan ilmiah atas kekayaan alam di Landas Kontinen akan diatur dengan Peraturan Pemerintah.<sup>30</sup> Untuk melaksanakan eksplorasi dan eksploitasi dapat dibangun, dipelihara dan dipergunakan instalasi-instalasi, kapal-kapal dan/atau alat-alat lainnya di Landas Kontinen dan/atau diatasnya; dan untuk melindungi instalasi-instalasi, kapal-kapal dan/atau alat-alat lainnya terhadap gangguan pihak ketiga, pemerintah dapat menetapkan suatu daerah terlarang yang lebarnya tidak melebihi 500 meter, dihitung dari setiap titik terluar pada

---

<sup>25</sup> UU No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia, Pasal 1 huruf a.

<sup>26</sup> *Ibid*, lihat Pasal 1 huruf b.

<sup>27</sup> *Ibid*, Pasal 2.

<sup>28</sup> *Ibid*, Pasal 3.

<sup>29</sup> *Ibid*, Pasal 4

<sup>30</sup> *Ibid*, Pasal 5.

instalasi-instalasi, kapal-kapal dan/atau alat-alat lainnya disekeliling instalasi-instalasi, kapal-kapal dan/atau alat-alat lainnya yang terdapat di Landas Kontinen dan/atau di atasnya. Disamping penetapan daerah terlarang pemerintah dapat juga menetapkan suatu daerah terbatas selebar tidak melebihi 1.250 meter terhitung dari titik-titik terluar dari daerah terlarang itu, dimana kapal-kapal pihak ketiga dilarang membuang atau membakar sauh.<sup>31</sup> Mengenai syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan tentang pembangu-nan, perlindungan dan penggunaan instalasi dan/atau alat-alat ini akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.<sup>32</sup>

UU No. 1 Tahun 1973 juga menetapkan bahwa terhadap setiap perbuatan dan peristiwa yang terjadi pada, diatas atau dibawah instalasi-instalasi, alat-alat lainnya atau kapal-kapal yang berada di landas kontinen dan/atau di atasnya, untuk keperluan eksplorasi dan/atau eksploitasi kekayaan alam di landas kontinen atau daerah terlarang dan daerah terbatas dari instalasi-instalasi dan/atau alat-alat lainnya atau kapal-kapal yang bersangkutan, berlaku hukum dan segala peraturan perundang-undangan Indonesia. Ditetapkan pula bahwa instalasi-instalasi dan alat-alat di landas kontinen Indonesia yang dipergunakan untuk eksplorasi dan eksploitasi sumber-sumber kekayaan alam dinyatakan sebagai daerah Pabean Indonesia.<sup>33</sup>

### **C. Pelanggaran di Perairan Indonesia dan Penegakan Hukumnya**

1. Pelanggaran yang dilakukan kapal-kapal asing dalam rangka pelaksanaan Hak Lintas Damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.

Sebagaimana telah diuraikan di atas, bahwa laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia berada di bawah kedaulatan Negara Indonesia. Namun demikian di kedua bagian wilayah laut ini berlaku hak lintas damai dan hak lintas alur kepulauan bagi kapal-kapal asing. Mengenai hak lintas damai dapat dilihat pada UU No. 6 Tahun 1996 Pasal 11 ayat (1) yang menentukan bahwa kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.

---

<sup>31</sup> *Ibid* Pasal 6 ayat (1, 2, dan 3).

<sup>32</sup> *Ibid*, Pasal 7.

<sup>33</sup> *Ibid*, Pasal 9 ayat (1, dan 2).

Pengertian lintas berarti navigasi melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk keperluan :

- a. Melintasi laut tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau
- b. Berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.<sup>34</sup>

Bahwa lintas damai harus terus-menerus, langsung serta secepat mungkin, mencakup berhenti atau buang jangkar sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang normal, atau perlu dilakukan karena keadaan memaksa, mengalami kesulitan, memberi pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan.<sup>35</sup>

Selanjutnya pengertian lintas damai ditemukan dalam Pasal 12, yang menentukan:

- (1) Lintas dianggap damai apabila tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia, dan dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi dan hukum internasional lainnya.
- (2) Lintas oleh kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia, apabila kapal tersebut sewaktu berada di laut teritorial dan atau di perairan kepulauan melakukan salah satu kegiatan yang dilarang oleh konvensi dan atau hukum internasional lainnya.<sup>36</sup>

Mengenai "kegiatan yang dilarang oleh konvensi", penjelasan pasal ini menentukan sebagai berikut :<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> UU No. 6 Tahun 1996 Pasal 11 ayat (2)

<sup>35</sup> *Ibid* ayat (3).

<sup>36</sup> Ketentuan lebih lanjut mengenai lintas damai ini diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002.

<sup>37</sup> *Ibid* Penjelasan Pasal 12 ayat (2), di samping itu diatur lebih lanjut dalam PP No. 36 Tahun 2002 yang mengatur larangan-larangan bagi kapal-kapal asing yang melaksanakan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan, yang diatur dalam Pasal 4, Pasal 5. Pasal 6. Pasal 4 menentukan sebagai berikut :

- (1) Dalam melaksanakan Lintas Damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan, kapal asing tidak boleh melakukan salah satu kegiatan-kegiatan sebagai berikut :
  - a. Melakukan perbuatan yang merupakan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;

- a. 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;
- b. setiap latihan atau praktek senjata apapun;
- c. setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- d. setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- e. peluncuran, pendaratan, atau penerimaan setiap pesawat udara;
- f. peluncuran, pendaratan, atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;

- 
- b. Melakukan latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;
  - c. Melakukan perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan dan keamanan negara;
  - d. Melakukan perbuatan yang merupakan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara;
  - e. Meluncurkan, mendaratkan, atau menaikkan suatu pesawat udara dari atau ke atas kapal;
  - f. Meluncurkan, mendaratkan, atau menaikkan suatu peralatan dan perlengkapan militer dari atau ke atas kapal; atau
  - g. Hilir-mudik di Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan atau kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

Pasal 5 Peraturan Pemerintah ini menentukan sebagai berikut :

- (1) Dalam melaksanakan Lintas Damai melalui Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan, kapal asing tidak boleh melakukan kegiatan-kegiatan sebagai berikut :
  - a. membongkar atau memuat setiap komoditi, mata uang, atau orang, yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan kepabeanan, fiskal, keimigrasian, atau saniter;
  - b. kegiatan perikanan;
  - c. kegiatan riset atau survey;
  - d. perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap system komunikasi, setiap fasilitas, atau instalasi komunikasi lainnya;
  - e. perbuatan pencemaran yang dilakukan dengan sengaja dan menimbulkan pencemaran yang parah.
- (2) Dalam melaksanakan Lintas Damai melalui Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan, kapal asing tidak boleh :
  - a. merusak atau mengganggu alat dan fasilitas navigasi, serta fasilitas atau instalasi navigasi lainnya;
  - b. melakukan perusakan terhadap sumber daya alam hayati; atau
  - c. merusak atau mengganggu kabel dan pipa laut.

- g. bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi, atau saniter negara pantai;
- h. setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan konvensi;
- i. setiap kegiatan perikanan;
- j. kegiatan riset atau survei;
- k. setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya negara pantai; atau
- l. setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

Selanjutnya Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 Pasal 6 menentukan bahwa “Dalam melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan, di selat-selat sempit, kapal-kapal asing dalam melaksanakan pelayaran di Laut Laut yang ditentukan, tidak boleh berlayar mendekati pantai kurang dari 10 % (sepuluh per seratus) dari lebar selat yang sempit tersebut”.

Persoalannya adalah apabila dalam melaksanakan hak lintas damai kapal-kapal asing tersebut melakukan salah satu kegiatan yang dilarang oleh Konvensi, siapakah yang berwenang menegakkannya? Tindakan-tindakan apa yang harus dilakukan ?

Terhadap masalah tersebut memang belum terdapat pengaturan secara jelas. Dalam hal ini penulis berpendapat sebagai berikut :

- (1) apabila kapal-kapal asing dalam lintasannya melakukan kegiatan-kegiatan yang dilarang konvensi (*point a, b, c, d, e, dan f*), maka yang berwenang melakukan tindakan pengusiran adalah TNI Angkatan Laut. Karena TNI AL-lah yang memiliki sarana dan prasarana yang memadai untuk melakukan operasi rutin menjaga dan memelihara kedaulatan wilayah Indonesia di laut.
- (2) apabila kapal-kapal asing dalam lintasannya melakukan kegiatan-kegiatan yang dilarang konvensi (*point g*), maka yang berwenang melakukan tindakan penangkapan dan penahanan adalah penyidik pegawai negeri sipil Direktorat Bea dan Cukai. Hal ini sesuai dengan UU No. 7 Tahun 2006 pasal 1 ke 1, yang

menentukan bahwa daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku Undang-Undang ini. Kewenangan penyidik pegawai negeri sipil Direktorat Bea dan Cukai ini diatur dalam Pasal 112 ayat (1).

- (3) apabila kapal-kapal asing dalam lintasannya melakukan kegiatan-kegiatan yang dilarang konvensi (*point h*, pencemaran yang disengaja dan parah, dan *point k*, yaitu setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya negara pantai), maka yang berwenang melakukan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai adalah Penjaga Laut dan Pantai.<sup>38</sup>

Penjaga laut dan pantai dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan di laut melaksanakan tugas:

- (a) melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;
- (b) melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran dilaut;
- (c) pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal.
- (d) pengawasan dan penertiban kegiatan *salvage*, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
- (e) pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan
- (f) mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.<sup>39</sup>

Di samping itu penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk:

---

<sup>38</sup> UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 276 menentukan sebagai berikut :

(1) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.

(2) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.

(3) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk untuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.

<sup>39</sup> *Ibid* Pasal 277 ayat (1)

- (a) melaksanakan patroli laut;
- (b) melakukan pengejaran seketika (*hot pursuit*);
- (c) memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan
- (d) melakukan penyidikan.<sup>40</sup>

Dalam melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas sebagai pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.<sup>41</sup> Ketentuan lebih lanjut mengenai kewenangan penjaga laut dan pantai diatur dengan Peraturan Pemerintah.<sup>42</sup> Akan tetapi hingga kini peraturan pemerintah yang mengatur tentang penjaga laut dan pantai hingga kini belum diterbitkan.

- (4) apabila kapal-kapal asing dalam lintasannya melakukan kegiatan-kegiatan yang dilarang konvensi (*point i*, yaitu kegiatan perikanan), maka yang menegakkan peraturan perundang-undangan adalah pengawas perikanan, yang merupakan pegawai negeri sipil yang bekerja di bidang perikanan yang diangkat oleh menteri atau pejabat yang ditunjuk.<sup>43</sup> Kapal pengawas perikanan ini berfungsi melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang perikanan dalam wilayah pengelolaan perikanan negara Republik Indonesia (laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman Indonesia).<sup>44</sup>
- (5) apabila kapal-kapal asing dalam lintasannya melakukan kegiatan-kegiatan dalam *point j* (yaitu kegiatan riset dan survei), maka yang berwenang melakukan tindakan penangkapan dan penahanan adalah adalah Penjaga laut dan pantai dan juga Kepolisian Negara, yakni Kepolisian Perairan.

Selanjutnya masih dalam kaitannya dengan lintas ini UU No. 6 Tahun 1996 Pasal 15 menentukan bahwa dalam melaksanakan hak lintas damai di laut teritorial dan perairan kepulauan, kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya diharuskan melakukan navigasi di atas

---

<sup>40</sup> *Ibid* Pasal 278 ayat (1)

<sup>41</sup> *Ibid* Pasal 278 ayat (2)

<sup>42</sup> *Ibid* ayat (3).

<sup>43</sup> UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan, Pasal 66 dan Pasal 66A ayat (1).

<sup>44</sup> *Ibid*, Pasal 66 B.

permukaan air dan menunjukkan bendera kebangsaan. Apabila kapal selam asing tersebut tidak memenuhi ketentuan ini maka lintas yang dilakukannya dianggap tidak damai, dan kapal tersebut diperingatkan untuk segera meninggalkan perairan Indonesia. Ketentuan ini merupakan penerapan dari Pasal 20 Konvensi.<sup>45</sup>

2. Pelanggaran yang dilakukan kapal-kapal asing dalam rangka pelaksanaan Hak Lintas Alur Kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia.

Di samping berlaku hak lintas damai, diperairan kepulauan Indonesia berlaku hak lintas alur kepulauan. Mengenai hal ini UU No. 6 Tahun 1996 mengaturnya pada Bagian II, Pasal 18 dan 19. Pasal 18 ayat (1) memberikan pengertian tentang “Lintas Alur Laut Kepulauan dalam alur-alur laut yang khusus ditetapkan” yaitu “pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan Konvensi dengan cara normal hanya untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang”. Sedangkan ayat (2) menentukan bahwa “segala jenis kapal dan pesawat udara negara asing, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia, antara satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif Indonesia dengan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif Indonesia lainnya”.

Mengenai hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara negara asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan serta ketentuan lebih lanjut mengenai alur laut dan skema pemisah diatur dalam Peraturan Pemerintah R.I No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Yang Ditetapkan.

a. Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan.

Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, diatur dalam Bab II PP No. 37 Tahun 2002 Pasal 2 sampai Pasal 10. Adapun mengenai hak kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan ditentukan dalam Pasal 2 : “Kapal dan pesawat udara asing dapat melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, untuk pelayaran

---

<sup>45</sup> UU No. 6/1996, penjelasan pasal 15.

atau penerbangan dari satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut lepas atau zona ekonomi eksklusif melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia". Pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan ini dilakukan melalui alur laut atau melalui udara di atas alur laut yang ditetapkan sebagai alur laut kepulauan yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan yang ditetapkan.<sup>46</sup> Sedangkan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan sesuai dengan ketentuan dalam peraturan pemerintah ini di bagian-bagian lain Perairan Indonesia baru dapat dilaksanakan setelah di bagian-bagian lain tersebut ditetapkan alur laut kepulauan yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan.<sup>47</sup>

b. Kewajiban dan larangan Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan.

Mengenai kewajiban dan larangan bagi kapal laut dan pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, ditentukan sebagai berikut: <sup>48</sup>

- (1) Kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus melintas secepatnya melalui atau terbang di atas alur laut kepulauan dengan cara normal, semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung, cepat dan tidak terhalang.
- (2) Kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan Lintas Alur Laut Kepulauan, selama melintas tidak boleh menyimpang lebih dari 25 (dua puluh lima) mil laut ke kedua sisi dari garis sumbu alur laut kepulauan, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10 % jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut kepulauan tersebut.
- (3) Kapal dan pesawat udara asing sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau

---

<sup>46</sup> Mengenai penetapan alur laut kepulauan Indonesia diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002, Pasal 11.

<sup>47</sup> *Ibid* lihat Pasal 3.

<sup>48</sup> *Ibid*, Pasal 4 ayat (1-7).

dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas hukum internasional yang terdapat dalam Piagam PBB.

- (4) Kapal perang dan pesawat udara militer asing, sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, tidak boleh melakukan latihan perang-perangan atau latihan menggunakan senjata macam apapun dengan mempergunakan amunisi.
- (5) Kecuali dalam keadaan *force majeure* atau dalam hal musibah, pesawat udara yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan tidak boleh melakukan pendaratan di wilayah Indonesia.
- (6) Semua kapal asing sewaktu melakukan hak lintas alur laut kepulauan tidak boleh berhenti atau berlabuh jangkar atau mondar-mandir, kecuali dalam hal *force majeure* atau dalam hal keadaan musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dalam keadaan musibah.
- (7) Kapal atau pesawat udara asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan tidak boleh melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan terhadap sistem telekomunikasi dan tidak boleh melakukan komunikasi langsung dengan orang atau kelompok orang yang tidak berwenang dalam wilayah Indonesia.
- (8) Kapal atau pesawat udara asing, termasuk kapal atau pesawat udara riset atau survei hidrografi, sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, tidak boleh melakukan riset kelautan atau survei hidrografi, baik dengan mempergunakan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh, kecuali telah memperoleh izin untuk itu.<sup>49</sup>
- (9) Kapal asing, termasuk kapal penangkap ikan sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan tidak boleh melakukan kegiatan perikanan. Di samping itu juga diwajibkan menyimpan peralatan penangkap ikannya ke dalam kapal.<sup>50</sup>
- (10) Kapal dan pesawat udara asing, sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan tidak boleh menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal, orang, barang atau mata uang dengan cara yang bertentangan dengan perundang-undangan

---

<sup>49</sup> *Ibid*, Pasal 5.

<sup>50</sup> *Ibid*, Pasal 6 ayat (1-2)

kepabeanaan, keimigrasian, fiskal, dan kesehatan, kecuali dalam keadaan *force majeure* atau dalam keadaan musibah.<sup>51</sup>

- (11) Kapal asing sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan wajib mentaati peraturan, prosedur, dan praktek internasional mengenai keselamatan pelayaran yang diterima secara umum, termasuk peraturan tentang pencegahan tabrakan kapal di laut. Kapal asing dalam pelayarannya juga diwajibkan melalui skema pemisah dalam alur laut yang telah ditetapkan. Kapal laut dalam pelayarannya juga tidak boleh menimbulkan gangguan atau kerusakan pada sarana atau fasilitas navigasi, serta kabel-kabel dan pipa bawah laut. Kapal asing dalam pelayarannya harus menjauh dari zona terlarang yang ditetapkan selebar 500 meter dari instalasi eksplorasi/eksploitasi sumber kekayaan alam di laut.<sup>52</sup>

Khusus bagi pesawat udara sipil yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan memiliki kewajiban lain, yaitu :<sup>53</sup>

- a. Mentaati peraturan udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) mengenai keselamatan penerbangan.
- b. Pilot pesawat udara setiap waktu harus memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otorita pengawas lalu lintas udara yang berwenang yang ditetapkan secara internasional atau frekuensi radio darurat internasional yang sesuai.
- c. Menaati peraturan udara mengenai keselamatan penerbangan dan memenuhi kewajiban sebagaimana disebutkan dalam *point* b.

Adapun larangan lainnya yang berlaku bagi kapal asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan diatur sebagai berikut :<sup>54</sup>

- (1) Dilarang membuang minyak, limbah minyak, dan bahan-bahan perusak lainnya ke dalam lingkungan laut, atau melakukan kegiatan yang bertentangan dengan peraturan dan standar

---

<sup>51</sup> *Ibid*, Pasal 6 ayat (3).

<sup>52</sup> *Ibid*, Pasal 7.

<sup>53</sup> *Ibid*, Pasal 8.

<sup>54</sup> *Ibid*, Pasal 9.

internasional untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran laut yang berasal dari kapal;

- (2) Dilarang melakukan *dumping* di Perairan Indonesia.
- (3) Kapal asing bertenaga nuklir, atau yang mengangkut bahan nuklir, atau barang atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional bagi kapal-kapal demikian.

Mengenai siapa yang harus bertanggung jawab apabila kapal-kapal asing dalam lintasannya melalui perairan kepulauan melakukan tindakan atau perbuatan yang melanggar ketentuan di atas? Dalam hal ini Peraturan Pemerintah menentukan sebagai berikut :<sup>55</sup>

- a. Orang atau badan hukum yang bertanggung jawab atas pengoperasian atau muatan kapal atau pesawat udara niaga asing atau kapal atau pesawat udara pemerintah asing yang digunakan untuk tujuan niaga, untuk bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang diderita oleh Indonesia sebagai akibat tidak ditaatinya ketentuan sebagaimana ditentukan dalam Pasal 7, 8, dan Pasal 9 sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan Indonesia.
- b. Negara bendera kapal asing atau negara pendaftaran pesawat udara memikul tanggung jawab internasional untuk setiap kerugian atau kerusakan yang diderita oleh Indonesia sebagai akibat tidak ditaatinya ketentuan-ketentuan sebagaimana ditentukan dalam Pasal 7, 8, dan Pasal 9 oleh suatu kapal perang atau pesawat udara negara asing sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan Indonesia.

Persoalan lainnya adalah bagaimana penegakan hukumnya apabila terdapat pesawat udara asing yang dalam penerbangannya (dalam rangka pelaksanaan hak lintas alur kepulauan) menyimpang dari alur kepulauan yang sudah ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia? Dalam kasus demikian maka pesawat udara asing tersebut harus diintersepsi agar memasuki kembali alur kepulauan yang sudah ditetapkan. Namun demikian apabila pesawat udara asing itu tidak

---

<sup>55</sup> *Ibid*, Pasal 10

mentaati perintah pesawat (militer) yang melakukan intersepsi, maka pesawat tersebut dapat dipaksa untuk mendarat di pelabuhan udara Indonesia yang terdekat.

#### **D. Pelanggaran di Zona Tambahan dan Penegakan Hukumnya**

Bagian laut lainnya di mana suatu negara pantai dan negara kepulauan memiliki hak berdaulat dan yurisdiksi adalah zona tambahan (*contiguous zone*). Mengenai zona tambahan ini Konvensi Hukum Laut PBB (KHL 1982) telah mengaturnya pada Bab II Bagian IV Pasal 33 yang menentukan sebagai berikut :

1. Dalam suatu zona yang berbatasan dengan laut teritorialnya, negara pantai dapat melaksanakan pengawasan untuk keperluan:
  - (a) mencegah pelanggaran terhadap peraturan bea cukai, fiskal, keimigrasian atau sanitasi di dalam wilayah atau laut teritorialnya;
  - (b) menghukum pelanggaran peraturan tersebut di atas yang dilakukan di dalam wilayah atau laut teritorialnya.
2. Zona Tambahan tidak boleh melebihi 24 mil laut dari garis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar laut teritorial.

Dengan adanya ketentuan ini, maka Negara Republik Indonesia yang telah meratifikasi Konvensi ini dengan UU No. 17 Tahun 1985 memiliki hak berdaulat atas wilayah laut yang disebut dengan zona tambahan. Namun demikian mengenai zona tambahan ini tidak diatur dalam UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Zona tambahan yang lebarnya adalah 24 mil laut yang diukur dari garis pangkal. status dan eksistensi perairannya berada di 12 mil laut teritorial Indonesia, dan 12 mil di ZEEI. Dengan demikian sebenarnya zona tambahan ini di satu sisi merupakan laut territorial Indonesia (berada di bawah kedaulatan Negara RI), dan di sisi lain berada di ZEEI (berada di bawah hak berdaulat Negara RI). Hal ini membawa implikasi hukum bahwa kapal-kapal asing yang berlayar melalui laut territorial Indonesia, berarti sedang melaksanakan hak lintas damai, sedangkan kapal-kapal asing yang berlayar melalui ZEEI berarti sedang melaksanakan kebebasan pelayaran. Oleh karena sedang melakukan kebebasan pelayaran maka setiap pelanggaran dalam kaitannya dengan bea, cukai, keimigrasian, dan sanitasi yang dilakukan kapal-kapal asing di wilayah ini berada di luar yurisdiksi Negara Indonesia.

Sebaliknya pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh kapal-kapal asing dalam kaitannya dengan lintas damai (pelanggaran terhadap ketentuan bea cukai, fiskal, keimigrasian atau sanitasi) akan menjadi yurisdiksi Negara Indonesia, dan penangkapannya dapat dilakukan oleh kapal-kapal bea cukai, atau oleh penjaga laut dan pantai atau Kepolisian Perairan.

#### **E. Pelanggaran di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan Penegakan Hukumnya**

Sebagaimana telah diuraikan di atas, bahwa Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) merupakan bagian perairan yang berada di bawah hak berdaulat Negara Indonesia. Di dalam UU No. 5 Tahun 1983 tentang ZEEI telah ditentukan perbuatan-perbuatan atau tindakan-tindakan yang masuk kategori kejahatan, yaitu:

- a. Melakukan eksplorasi dan/atau eksploitasi sumber daya alam atau kegiatan-kegiatan lainnya untuk eksplorasi dan/atau eksploitasi ekonomis seperti pembangkitan tenaga dari air, arus dan angin di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, tanpa izin dari Pemerintah Republik Indonesia atau berdasarkan persetujuan internasional dengan Pemerintah Republik Indonesia dan dilaksanakan menurut syarat-syarat perizinan atau persetujuan internasional.<sup>56</sup>
- b. Membuat dan/atau menggunakan pulau-pulau buatan atau instalasi-instalasi atau bangunan-bangunan lainnya di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia tanpa izin dari Pemerintah Republik Indonesia.<sup>57</sup>
- c. Melakukan kegiatan penelitian ilmiah di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia tidak memperoleh persetujuan terlebih dahulu dan dilaksanakan berdasarkan syarat-syarat yang ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia.
- d. Melakukan tindakan-tindakan yang menyebabkan rusaknya lingkungan hidup dan/atau tercemarnya lingkungan hidup dalam Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.<sup>58</sup> Tindakan demikian diancam

---

<sup>56</sup> UU No. 5 Tahun 1983, *op.cit*, Pasal 5 ayat (1)

<sup>57</sup> *Op.cit*, Pasal 6.

<sup>58</sup> *Op.cit*, Pasal 16 ayat (3).

dengan pidana sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang lingkungan hidup.

Mengenai penegakan hukum di ZEEI, UU No. 5 Tahun 1983 Pasal 13 menentukan, bahwa dalam rangka melaksanakan hak berdaulat, hak-hak lain, yurisdiksi dan kewajiban-kewajiban aparaturnya penegak hukum Republik Indonesia yang berwenang, dapat mengambil tindakan-tindakan penegakan hukum sesuai dengan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana, dengan pengecualian sebagai berikut :

- (a) Penangkapan terhadap kapal dan/atau orang-orang yang diduga melakukan pelanggaran di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia meliputi tindakan penghentian kapal sampai dengan diserahkannya kapal dan/atau orang-orang tersebut dipelabuhan dimana perkara tersebut dapat diproses lebih lanjut;
- (b) Penyerahan kapal dan/atau orang-orang tersebut harus dilakukan secepat mungkin dan tidak boleh melebihi jangka waktu 7 (tujuh) hari, kecuali apabila terdapat keadaan *force majeure*;
- (c) Untuk kepentingan penahanan, tindak pidana yang diatur dalam Pasal 16 dan Pasal 17 termasuk dalam golongan tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (4) huruf b Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana.

Adapun yang menjadi penegak hukum di ZEEI, Pasal 14 menentukan sebagai berikut :

- (1) Aparatur penegak hukum di bidang penyidikan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia.
- (2) Penuntut umum adalah jaksa pada pengadilan negeri sebagaimana dimaksud dalam ayat (3).
- (3) Pengadilan yang berwenang mengadili pelanggaran terhadap ketentuan undang-undang ini adalah pengadilan negeri yang daerah hukumnya meliputi pelabuhan dimana dilakukan penahanan terhadap kapal dan/atau orang-orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf a.

Mengenai permohonan pembebasan kapal dan/atau orang yang ditangkap karena didakwa melakukan pelanggaran terhadap UU ZEEI, diatur dalam Pasal 15 yang menentukan sebagai berikut :

- (1) Permohonan untuk membebaskan kapal dan/atau orang-orang yang ditangkap karena didakwa melakukan pelanggaran terhadap undang-undang ini atau peraturan perundang-undangan yang dikeluarkan berdasarkan undang-undang ini, dapat dilakukan setiap waktu sebelum ada keputusan dari pengadilan negeri yang berwenang.
- (2) Permohonan untuk pembebasan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dikabulkan jika pemohon sudah menyerahkan sejumlah uang jaminan yang layak, yang penetapannya dilakukan oleh pengadilan negeri yang berwenang.

Ketentuan lain yang berkaitan dengan eksploitasi sumber daya hayati di ZEEI diatur dalam UU No. 31 Tahun 2004 jo UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan. Menurut UU Perikanan ini wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia untuk penangkapan ikan dan/atau pembudidayaan ikan meliputi :<sup>59</sup>

- a. Perairan Indonesia;
- b. Zona ekonomi eksklusif Indonesia; dan
- c. Sungai, danau, waduk, rawa, dan genangan air lainnya yang dapat diusahakan, serta lahan pembudidayaan ikan yang potensial di wilayah Republik Indonesia.

Adapun yang dimaksud Perairan Indonesia menurut UU No. 6 Tahun 1996 meliputi laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman Indonesia.

Perlu diketahui bahwa UU Perikanan ini berlaku bagi setiap orang, baik warga negara Indonesia maupun warga negara asing; badan hukum Indonesia maupun badan hukum asing, kapal perikanan berbendera Indonesia dan kapal perikanan berbendera asing, serta kapal perikanan berbendera Indonesia yang bekerja-sama dengan pihak asing yang melakukan kegiatan perikanan di wilayah pengelolaan perikanan RI maupun di luar wilayah pengelolaan perikanan RI.<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> UU No. 31 Tahun 2004 jo UU No. 43 Tahun 2009, Pasal 5.

<sup>60</sup> *Ibidem*, Pasal 4.

Dalam UU Perikanan terdapat larangan bagi kapal-kapal penangkap ikan asing yang ditentukan sebagai berikut :

- (1) Setiap kapal penangkap ikan berbendera asing yang tidak memiliki izin penangkapan ikan selama berada di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia wajib menyimpan alat penangkap ikan di kapal;
- (2) Setiap kapal penangkap ikan berbendera asing yang telah memiliki izin penangkapan ikan dengan satu jenis alat penangkap ikan tertentu pada bagian tertentu di ZEEI dilarang membawa alat penangkap ikan lainnya;
- (3) Setiap kapal penangkap ikan berbendera asing yang telah memiliki izin penangkapan ikan wajib menyimpan alat penangkapan ikan di dalam kapal selama berada di luar daerah penangkapan ikan yang diizinkan di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia.<sup>61</sup>

Jika terjadi pelanggaran terhadap UU Perikanan ini siapa yang berwenang melaksanakan pengawasan dan penegakkan hukum di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia? Dalam hal ini UU Perikanan Tahun 2009 menentukan bahwa pengawasan perikanan dilakukan oleh pengawas perikanan, yaitu pegawai negeri sipil yang bekerja di bidang perikanan yang diangkat oleh menteri atau pejabat yang ditunjuk, dan mereka dapat di didik menjadi Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan, serta dapat ditetapkan sebagai pejabat fungsional pengawas perikanan.<sup>62</sup> Adapun tugasnya adalah mengawasi tertib pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perikanan, yang mencakup, antara lain kegiatan penangkapan ikan, konservasi, pencemaran akibat perbuatan manusia, dan penelitian dan pengembangan perikanan.<sup>63</sup>

Pengawas perikanan melaksanakan tugas antara lain di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia, dan memiliki wewenang antara lain menghentikan, memeriksa, membawa, menahan, dan menangkap kapal dan/atau orang yang diduga atau patut diduga melakukan tindak pidana perikanan di wilayah pengelolaan perikanan

---

<sup>61</sup> *Ibidem*, Pasal 38.

<sup>62</sup> *Ibidem*, lihat Pasal 66A ayat (1, 2, dan 3).

<sup>63</sup> *Ibidem*, Pasal 66 ayat (3).

Negara RI sampai dengan diserahkan kapalnya dan/atau orang tersebut di pelabuhan tempat perkara tersebut dapat diproses lebih lanjut oleh penyidik. Disamping itu pengawas perikanan juga memiliki wewenang melakukan tindakan khusus terhadap kapal perikanan yang berusaha melarikan diri dan/atau melawan dan/atau membahayakan keselamatan kapal pengawas perikanan atau awak kapal perikanan. Dalam melaksanakan tugasnya pengawas perikanan dapat dilengkapi dengan kapal pengawas perikanan, senjata api, dan alat pengamanan diri.<sup>64</sup>

Kapal pengawas perikanan fungsinya melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang perikanan dalam wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia, dapat menghentikan, memeriksa, membawa, dan menahan kapal yang diduga atau patut diduga melakukan pelanggaran ke pelabuhan terdekat untuk pemrosesan lebih lanjut. Kapal pengawas perikanan juga dapat melakukan tindakan khusus berupa pembakaran atau penenggelaman kapal perikanan yang berbendera asing berdasarkan bukti permulaan yang cukup.<sup>65</sup>

Adapun penyidik tindak pidana di bidang perikanan di wilayah pengelolaan perikanan Negara RI dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan, Penyidik Perwira TNI Angkatan Laut, dan/atau Penyidik Kepolisian Negara RI. Selain penyidik TNI Angkatan Laut, Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan juga berwenang melakukan penyidikan terhadap tindak pidana di bidang perikanan yang terjadi di ZEEI.<sup>66</sup> Selanjutnya Berdasarkan UU Perikanan ini juga dibentuk Pengadilan Perikanan. Pengadilan Perikanan untuk pertama kali dibentuk di Pengadilan Negeri Jakarta Utara, Medan, Pontianak, Bitung, dan Tual. Beberapa tindak pidana yang dapat diadili di Pengadilan Perikanan diatur dalam pasal 84 s/d 102. Di mana tindak pidana yang diatur dalam pasal 84, 85, 86, 88, pasal 91, 92, 93, dan 94 adalah kejahatan. Sedangkan tindak pidana yang diatur dalam pasal 95, 96, 97, 98, 99, dan pasal 100 adalah pelanggaran.

---

<sup>64</sup> *Ibidem*, lihat Pasal 66B dan 66C.

<sup>65</sup> *Ibidem*, Pasal 69.

<sup>66</sup> *Ibidem*, Pasal 73.

## F. Penutup

### 1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian di atas disimpulkan sebagai berikut :

- (a) Pelanggaran wilayah perairan Indonesia oleh kapal-kapal asing dapat terjadi di laut teritorial, perairan kepulauan, dan zona eksklusif Indonesia.
- (b) Pelanggaran di laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia pada umumnya berkaitan dengan hak lintas kapal-kapal asing, yaitu hak lintas damai maupun hak lintas alur kepulauan, yang berupa pelanggaran larangan-larangan yang sudah ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan Indonesia mengenai hak lintas damai maupun hak lintas alur kepulauan Indonesia. Sedangkan pelanggaran di ZEEI yang dilakukan oleh kapal-kapal perikanan asing umumnya berupa *illegal fishing*.
- (c) Terdapat lima macam undang-undang yang substansinya berkaitan dengan pengaturan laut yaitu UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, UU No. 5 tahun 1985 tentang ZEEI, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, UU No. 31 Tahun 2004 jo UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan, dan UU No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia. Di mana dalam kelima macam undang-undang ini pengaturan tentang penegakan hukum berbeda-beda antara satu dengan lainnya, terutama mengenai kelembagaannya, maupun personilnya.
- (d) Ketentuan hukum yang mengatur tentang penegakan hukum terhadap pelanggaran hukum yang dilakukan oleh kapal-kapal asing berkaitan dengan hak lintas damai dan hak lintas alur kepulauan Indonesia tidak secara tegas diatur dalam peraturan perundang-undangan. Apakah itu menjadi tugas TNI Angkatan Laut, Kepolisian Perairan, atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil Direktorat Bea dan Cukai, atau Penjaga Laut dan Pantai, atau Pengawas Perikanan.
- (d) Menurut UU Perikanan Penegakan hukum di ZEEI dilakukan oleh Pengawas Perikanan dengan menggunakan kapal pengawas perikanan yang dapat dipersenjatai, dan di dalam praktek juga dilakukan oleh TNI Angkatan Laut. Dengan demikian terdapat tumpang tindih kewenangan dalam penegakan UU Perikanan di

ZEEI. Apabila tugas penegakan hukum di ZEEI dilakukan oleh Kapal Pengawas Perikanan, maka diperlukan jumlah kapal pengawas perikanan yang tidak sedikit.

## 2. Saran

Hendaknya pemerintah Indonesia menyusun RUU yang khusus mengatur penegakan hukum yang berkaitan dengan pelanggaran peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan hak lintas damai dan hak lintas alur kepulauan Indonesia, serta pelanggaran UU Perikanan di ZEEI. Pengaturannya harus dibedakan sebagai berikut :

- (1) dalam hal pelanggaran oleh kapal-kapal asing yang berkaitan dengan undang-undang Bea dan Cukai, maka kewenangannya diserahkan kepada pada Penyidik Pegawai Negeri Sipil Direktorat Bea dan Cukai.
- (2) dalam hal pelanggaran oleh kapal-kapal asing yang berkaitan dengan perikanan di laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman Indonesia, kewenangannya diserahkan kepada pada pengawas perikanan Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi atau Kabupaten/Kota (yang memiliki wilayah laut).
- (3) dalam hal pelanggaran oleh kapal-kapal asing yang berkaitan dengan pencemaran laut, riset ilmiah kelautan tanpa izin, dan gangguan terhadap komunikasi radio, maka kewenangannya diserahkan kepada Kepolisian Perairan, atau untuk point 1, 2, dan 3 kewenangannya diserahkan kepada Penjaga Laut dan Pantai.
- (4) dalam hal pelanggaran oleh kapal-kapal perikanan asing di wilayah ZEEI kewenangannya diserahkan kepada Pengawas Perikanan bersama-sama dengan TNI Angkatan Laut.

## Daftar Pustaka

### A. Sumber Buku

Kusumaatmadja, Mochtar, *Pengantar Hukum Laut Indonesia*, Bandung: Binacipta, 1978.

-----, *Bunga Rampai Hukum Laut*, Bandung: Binacipta, 1978

Muhjiddin, Atje Misbach, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: Alumni, 1989.

Muthalib Tahar, Abdul, *Zona-zona Maritim Berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia*, Bandarlampung: Penerbit Universitas Lampung, 2011.

R. Agus, Ety, *Konvensi Hukum Laut 1982, Masalah Pengatur-an Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung: Abardin, 1986

## **B. Konvensi dan Peraturan Perundang-undangan**

Departemen Luar Negeri R.I. *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut*.

Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 No. 76, *Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut)*.

Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, *UU No. 6/1996, tentang Perairan Indonesia*. dan TLN No. 3647 *tentang Penjelasan Umum UU No. 6 Tahun 1996*

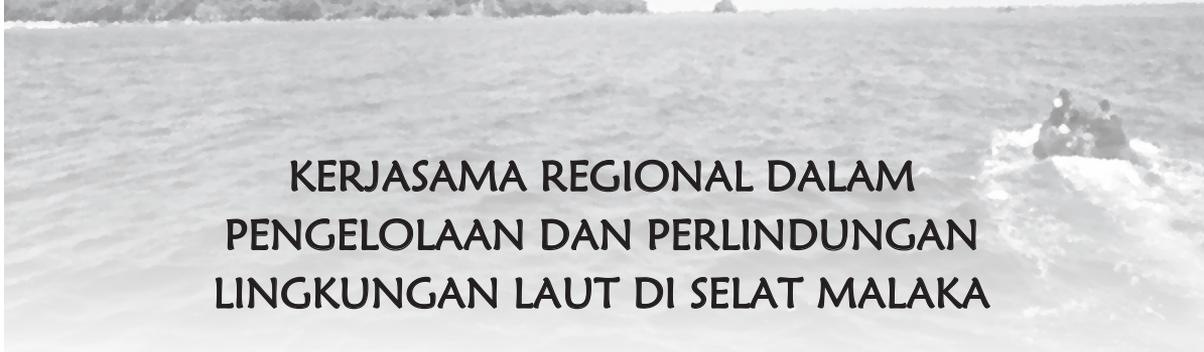
Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 No.44; TLN NO. 3260, *tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia*.

Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 No. 64, UU No. 17 Tahun 2008 *tentang Pelayaran*, dan TLN No. 4849 *tentang Penjelasan Umum UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*

UU No. 31 Tahun 2004 *jo* UU No. 45 Tahun 2009 *tentang Perikanan*.

Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 No. 70, PP No. 36/2002, *tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia*.

Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 No. 71, PP No. 37/2002, *tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan Melalui Alur Laut yang Ditetapkan*.



# KERJASAMA REGIONAL DALAM PENGELOLAAN DAN PERLINDUNGAN LINGKUNGAN LAUT DI SELAT MALAKA

Melly Aida, S.H., M.H.<sup>67</sup>

M Farid Al Rianto<sup>68</sup>

## A. Latar Belakang

Indonesia sebagai rezim negara kepulauan mempunyai ratusan hingga ribuan pulau yang membentang secara menyeluruh di tataran nusantara. Karena banyaknya pulau-pulau yang membentang membuat Indonesia memiliki banyak keuntungan dimulai dari hasil kekayaan alam laut dari bidang perikanan, pertambangan, pemanfaatan lalu lintas hingga potensi pariwisata yang dapat diandalkan. Namun tetapi tidak menutup kemungkinan tentang adanya ancaman yang ditimbulkan dari banyaknya jumlah batas perairan dan kepulauan Indonesia. Yang menjadi perhatian serius dari ancaman kedaulatan hingga pencemaran lingkungan laut terutama pada batas-batas wilayah negara. Sehingga perlu dibuatnya pengaturan-pengaturan khusus yang menangani batas-batas perairan dan kepulauan karena hakikat dasarnya bahwa laut merupakan warisan bersama umat manusia.

Hukum Laut Internasional mempunyai sejarah panjang dalam pembentukan model hukumnya dikarenakan perdebatan besar atas negara kepulauan dan juga negara yang tak mempunyai pantai laut. *United Nations Convention on The Law of The Sea*<sup>69</sup> 1982 sebagai konvensi dari PBB yang membawahi negara-negara di dunia, baik yang memiliki laut dan pantai dan yang tidak. Sehingga menciptakan

---

<sup>67</sup> Dosen bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Lampung

<sup>68</sup> Mahasiswa bagian Hukum Internasional angkatan 2012

<sup>69</sup> United Nations Convention on The Law of The Sea merupakan sebuah konvensi internasional di bawah PBB yang diadakan di Montego Bay, Jamaica pada tahun 1982 dan diikuti oleh 165 negara yang membentuk sebuah pengaturan tentang laut di dunia.

instrument Hukum Internasional yang hampir seluruh negara yang ikut dalam konvensi tersebut meratifikasi perjanjian tersebut. Pengaturan tentang laut dalam UNCLOS 1982 tidak hanya terbatas pada pengaturan perbatasan rezim kepulauan dan kelautan. Tetapi juga mengatur tentang penyelesaian sengketa dan pengelolaan serta perlindungan lingkungan laut.

Lingkungan laut sangat diperhatikan oleh perhatian di dunia, dikarenakan dalam kurun waktu 2 tahun dari tahun 1975-1976 saja terdapat 6 kasus kapal tanker yang menumpahkan minyaknya berjumlah besar kelaut karena kelalaian yang tidak bertanggung jawab.<sup>70</sup> Maka dari itu pengaturan lebih lanjut tentang pelestarian dan perlindungan laut perlu diterapkan dikarenakan kepentingan didalam laut berupa kebutuhan bahari tidak hanya untuk kita nikmati saat ini. Melainkan untuk generasi penerus anak cucu kita.

UNCLOS 1982 mempunyai peranan yang sangat penting dalam pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut. Terutama dilihat dari pasal 43 UNCLOS 1982 dan hubungannya dengan pembahasan pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka yang akan dijadikan fokus bahasan dalam monograf ini. Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara-negara yang memakai serta negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka diharuskan melakukan kerjasama yang bertujuan untuk menciptakan keamanan dalam hal kedaulatan dan pengelolaan serta perlindungan lingkungan laut dengan cara memelihara sarana bantu keselamatan dan navigasi di selat demi terciptanya kelancaran pelayaran internasional. Dan serta untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran yang ditimbulkan dari kapal yang melintas.<sup>71</sup>

Selat Malaka merupakan selat yang memiliki aktivitas tersibuk di dunia, yang dimana selat ini mempunyai peran penting dalam bagian Asia Tenggara di bidang ekonomi, sosial, politik dan kebudayaan. Banyaknya kapal yang datang dari segala penjuru dunia, dengan kebutuhan melintas maupun berdagang di daerah tiga negara tersebut.<sup>72</sup>

---

<sup>70</sup> Komar Konaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Bandung: Alumni, 1982, hlm.2.

<sup>71</sup> Lihat Pasal 43 UNCLOS 1982.

<sup>72</sup> Mark Cleary dan Goh Kim Chuan, *Environment and Development in The Straits of Malacca*, New York: Taylor and Francis Group, 2000, hlm. 2

Sehingga perlunya ketiga negara yang berbatasan dengan Selat Malaka perlu membentuk kerja sama dalam bidang keamanan dan pengelolaan serta perlindungan lingkungan laut agar dapat mengurangi hingga menghilangkan potensi pencemaran lingkungan laut.

Dalam monograf ini saya akan membahas bagaimana bentuk kerja sama regional dalam pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Dan memberikan motivasi serta saran bagi pembaca untuk lebih bijak dalam mempelajari Indonesia sebagai negara kepulauan dan turut serta ikut mengelola dan melindungi lingkungan laut. Dibawah ini adalah beberapa skala rumusan masalah yang akan saya bahas dalam monograf ini. Maka rumusan masalah dalam tulisan ini adalah bagaimana bentuk kerjasama regional dalam pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka?

## **B. Pembahasan**

### **1. Selat Malaka Sebagai Selat Pelayaran Internasional**

Yang akan dibahas lebih lanjut dalam makalah ini adalah bentuk perjanjian yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura terhadap pelestarian dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Dimulai dari sejarah apa yang membuat Selat Malaka menjadi salah satu selat yang sangat ramai dan menjadi jalur perdagangan. Dan letak Selat Malaka yang sangat strategis sehingga Selat Malaka diakui dunia sebagai selat yang digunakan dalam pelayaran Internasional.

Selat Malaka juga menjadi salah satu selat yang sangat berpotensi terjadi pencemaran lintas batas. Pencemaran lingkungan tersebut juga tidak semata mata terjadi atas dasar kelalaian pengguna kapal yang melintas maupun pembuangan limbah ke laut. Dikarenakan bentuk geografis yang cukup ekstrim membuat kapal terjadi kecelakaan dan menumpahkan minyak kelaut sehingga menciptakan kerusakan lingkungan laut.

Dalam pengaturan hukum laut terdapat beberapa perspektif, salah satunya dari perspektif internasional, kita dapat merujuk kepada KHL 1982 UNCLOS. Untuk penerapan perjanjian dan bentuk kerjasama menghindarinya dapat ditemui melalui perjanjian-perjanjian regional mulai dari ruang lingkup yang kecil. Perlindungan laut dari pencemaran lingkungan terutama oleh minyak yang tumpah ke laut juga menjadi

perhatian dari IMO yang peduli akan kelestarian lingkungan laut dari polusi minyak.

Kondisi Selat Malaka yang lebarnya cukup sempit dengan kedalaman yang dangkal serta lalu lintas laut yang cukup padat menimbulkan permasalahan navigasi khususnya bagi kapal yang tergolong *Very Large Crude Carriers* (VLCCs). Disamping itu, banyaknya batu, karang dan arus laut yang berlawanan meningkatkan potensi terjadinya kapal karam, kapal tenggelam dan tabrakan antar kapal. Diperkirakan tumpahan minyak dari laut yang berasal dari angkutan minyak oleh kapal-kapal tanki berkisar antara satu sampai dua juta ton setiap tahunnya.<sup>73</sup> Tercatat ada beberapa kali kecelakaan kapal (baik kapal tanker minyak maupun kapal kargo) yang mengakibatkan tumpahnya muatan ke lingkungan laut di Selat Malaka, yaitu:<sup>74</sup>

- a. Kapal Tokyo Maru berkapasitas 150.000 dwt bertabrakan pada tahun 1967;
- b. Kapal Tanker Arabian dan Eugenic S. Niarcos tenggelam pada tahun 1971;
- c. Kapal Jepang Showa Maru menabrak batu karang dan menumpahkan 3400 ton minyak mentah pada tahun 1975;
- d. Tabrakan antara kapal Vystak dan kapal tanker Diego Selang menumpahkan 6000 ton minyak mentah ke hutan mangrove di Semenanjung Malaka pada tahun 1975;
- e. Tabrakan Kapal Tanker AS sehingga menumpahkan satu juta *gallon* minyak pada tahun 1978;
- f. Tabrakan Kapal Tanker Liberia sehingga menumpahkan tiga juta *gallon* minyak pada tahun 1979;
- g. Kapal Tanker Yunani Monemvasia menabrak dasar selat dan menumpahkan 1,2 juta galon minyak mentah pada tahun 1983;

---

<sup>73</sup> B. Shaw dalam Etty R. Agoes, 2010, Perspektif Hukum Internasional Terhadap Pencemaran Lintas Batas Lingkungan Laut Oleh Minyak, *Jurnal Oponi Juris*, Volume 04, Oktober-Desember 2010, hlm.1

<sup>74</sup> Craig J. Capon, 1998, The Threat of Oil Pollution in the Malacca Strait: *Arguing for Abroad Interpretation of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Pacific Rim & Policy Journal*, Volume 7 Number 1, hlm.118

- h. Kapal Tanker Bahama Century Down bertabrakan dengan kapal lain dan menumpahkan 3,1 juta *gallon* minyak mentah pada tahun 1988;
- i. Kapal Pemburu AS bertabrakan dengan kapal dagang pada tahun 1992;
- j. Kapal Pesiar *Yunani Royal Pasific* bertabrakan dengan kapal nelayan sehingga menumpahkan bahan bakar minyak pada tahun 1992;
- k. Kapal Tanker Jepang Nagasaki Spirit bertabrakan dengan *Ocean Blessing* menumpahkan 2000 ton minyak mentah pada tahun 1992;
- l. Tabrakan antara kapal tanker *Maersk Navigator* dengan Sanko Honour pada tahun 1993;
- m. Super kapal tanker menabrak kapal kargo nelayan dan menewaskan 29 orang pada tahun 1997.

Pencemaran tersebut diperparah dengan adanya *dumping* (pembuangan limbah ke laut melalui kapal). Laporan dari pemerintah Malaysia (*The Ministry of Science, Technology and Environment*) menyatakan bahwa terjadi banyak kasus pembuangan limbah *potassium cyanide* di Pulau Pangkor.<sup>75</sup> Selain itu polusi di Selat Malaka juga disebabkan oleh pembuangan limbah industri darat (baik limbah padat maupun cair) serta sampah domestik yang berasal dari darat. Sampah domestik berasal dari sampah organik pertanian yang berupa limbah pupuk sintesis dan pestisida. Disamping itu, penggunaan sampah untuk reklamasi daratan Singapura menambah peningkatan kadar logam berat di Selat Malaka.

Kondisi fisik dan karakteristik kimia air laut yang sudah tercemar akan mempengaruhi daya serap dan daya angkut lingkungan laut di Selat Malaka. Kualitas dan kapasitas diprediksi mengalami penurunan seiring dengan meningkatnya polusi laut baik yang bersumber dari daratan, *dumping* maupun kapal. Sebuah penelitian yang dilakukan Razak pada tahun 1989 melaporkan bahwa konsentrasi logam berat di Selat Malaka mengalami kenaikan. Mercury (Hg) mencapai 0.013 ppm, Timbel (Pb)

---

<sup>75</sup> Chia Lin Sien, 1998, The Importance of The Straits of Malacca and Singapore, *Singapore Law Journal of International & Comparative Law*, hlm. 312.

dari 0.035 menjadi 0.060 ppm, Cadmium (Cd) dari 0,009 menjadi 0,014 ppm, Copper (Cu) dari 0,071 menjadi 0,107 ppm.<sup>76</sup>

Bentuk perjanjian yang di gagas oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura juga memberikan dampak yang nyata atas pentingnya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Dalam *tripartite technical experts group* ketiga negara mempromosikan keselamatan pelayaran dan perlindungan di lingkungan Laut Selat Malaka.

## **2. Deklarasi Stockholm 1972 Dasar Pengelolaan dan Perlindungan Lingkungan**

Definisi hukum lingkungan terkait dengan dua aspek, pertama terkait ruang lingkup subjek hukum dan kompetensi kelembagaannya; kedua, terkait pertanggungjawaban terhadap kerusakan lingkungan.<sup>77</sup> Deklarasi Stockholm 1972, dalam Prinsip ke-2 menyatakan yang dinamakan dengan sumber daya alam di bumi adalah “udara, air, tanah, flora, fauna, dan ekosistem alam”. Sementara itu, *EC Law* (hukum *European Community*) menyepakati lingkungan sebagai hubungan antara makhluk hidup dengan air, udara, tanah dan semua bentuk biologis. UNCLOS, sebagai sumber utama hukum laut internasional memasukkan ekosistem dan habitat yang langka atau rapuh sebagai cakupan perlindungan lingkungan laut. Meskipun demikian, tidak satupun konvensi internasional yang dengan tegas memuat definisi lingkungan. Dalam konteks hukum nasional, Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup memberikan pengertian lingkungan hidup sebagai kesatuan ruang dengan semua benda, daya keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi alam itu sendiri, kelangsungan perikehidupan, dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain. Secara umum, perlindungan lingkungan memiliki prinsip umum, yaitu:<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> Kasim Moosa dalam Tomy H. Purwaka, 1998, *Control of Marine Pollution in The Straits of Malacca and Singapore: Modalities for International Cooperation*, *Singapore Journal of International & Comparative Law*, hlm. 454.

<sup>77</sup> Philippe Sands, *Principle of International Environmental Law Second Edition*, Cambridge: Cambridge University Press, 2003, hlm.15-16.

<sup>78</sup> *Ibid.*, hlm. 231-290.

1) *Sovereignty over natural resources and the responsibility not to cause damage to the environment of other states or to areas beyond national jurisdiction*

Sebagai prinsip tertua dalam hukum internasional, kedaulatan merupakan karakteristik utama sebuah negara. Suatu negara mempunyai kedaulatan internal dan kedaulatan eksternal. Kedaulatan internal berarti negara mempunyai yurisdiksi legislatif, eksekutif dan yudikatif terhadap setiap aktivitas di wilayahnya.<sup>79</sup>

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 negara-negara 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. Prinsip 21 tersebut diadopsi ICJ dalam Advisory Opinion dalam kasus Legalitas Penggunaan Senjata Nuklir 1996.

Berdasarkan prinsip ini, negara memiliki kedaulatan atas wilayahnya serta melaksanakan aktivitas di wilayah teritorialnya. Namun demikian pelaksanaan kedaulatan tersebut tidak boleh melanggar hukum internasional. Prinsip kedaulatan negara terhadap kekayaan alamnya tidak dapat dipisahkan dengan kewajiban negara untuk menjamin tidak merusak lingkungan negara lain dan lingkungan di wilayah yurisdiksinya sendiri.

2) *Principle of preventive action*

Selain disebutkan dalam Prinsip ke-21 Deklarasi Stockholm, prinsip *preventive action* juga disebutkan dalam 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. Bahkan dalam *United States of Foreign Affairs*

---

<sup>79</sup> John O'Brien, *International Law*, New York: Routledge Cavendish, 2001, hlm. 227.

*Law*, disebutkan bahwa kewajiban negara tidak hanya untuk melakukan tindakan pencegahan, melainkan juga pengurangan (*reduction*) dan pengontrolan setiap kerugian lingkungan yang terjadi.

Dalam hal pencemaran lintas batas negara, setiap negara diminta untuk melaksanakan dua kewajiban, pertama untuk melakukan tindakan yang diperlukan dalam itikad baik; kedua untuk mengatur aktivitas publik dan privat yang menjadi subjek dari yurisdiksinya.<sup>80</sup>

### 3) *Co-operation*

Prinsip kerjasama ini bersumber dari prinsip umum *good neighbourliness* yang dapat ditemukan dalam hukum kebiasaan internasional maupun dalam Pasal 74 Piagam PBB. Prinsip ini terefleksikan dalam beberapa perjanjian internasional dan didukung oleh praktek-praktek negara utamanya dalam aktivitas yang berbahaya dan darurat. *Cooperation* tertuang 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.

### 4) *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. Prinsip *sustainable* mempunyai beberapa aspek, yaitu:<sup>81</sup>

- a) *The need to take into consideration the needs of present and future generation;*
- b) *The acceptance on environmenat protection grounds, of limit placed upon the use and exploitation of natural resources;*
- c) *The role of equitable principles in the allocation of rights and obligation;*

---

<sup>80</sup>Alexandre Kiss & Dinah Shelton, *International Environmental Law*, Martinus Nijhoff Publisher, 2007, hlm. 91.

<sup>81</sup>Philippe Sands, *Op.Cit.*, hlm. 266.

- d) *The need to integrate all aspects of environment and the development;*
- e) *The need to interpret and apply rules of international law in an integrated and systemic manner.*

5) *Precautionary Principle*

Prinsip ini menyatakan bahwa tidak adanya temuan atau pembuktian ilmiah yang konklusif dan pasti, tidak dapat dijadikan alasan untuk menunda upaya-upaya mencegah kerusakan lingkungan. Sebagaimana dinyatakan dalam Prinsip ke-15 Deklarasi Rio “*where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation*”.

6) *Polluter pays principle*

*Organization for Economic Cooperation and Development (OECD)* merumuskan *polluter pays principle* dalam *environmental Principles and Concepts* sebagai “*The principle to be used for allocating costs of pollution prevention and control measures to encourage rational use of scarce environmental resource and to avoid distortions in international trade and investment is so called polluter pays principle. That principle means that that polluter should bear the expenses of carrying out the above mentioned measures decided by the public authorities to ensure that the environment is in a acceptable states. In other world the cost of these measures should be reflected in the cost of goods and services which cause pollution in production and/or consumption. Such measures should not be accompanied by subsidies that would create significant distortions in international trade and investment*”.<sup>82</sup> Jadi *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. Prinsip ini juga dimaksudkan untuk melakukan pengalokasian biaya bagi kegiatan pemulihan lingkungan

---

<sup>82</sup> [http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD\(92\)81&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD(92)81&docLanguage=En), [15/11/2014].

sehingga tidak dibebankan kepada masyarakat yang tidak mendapatkan manfaat langsung dari suatu aktivitas ekonomi dan adanya pengurangan beban negara dalam membiayai pencemaran lingkungan sebagai akibat kegiatan ekonomi.

7) *Principle of common but differentiated responsibility*

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

### 3. UNCLOS 1982 Dasar Dalam Pengelolaan dan Perlindungan Lingkungan Laut

Pelestarian lingkungan hidup di laut merupakan tugas bersama negara-negara yang memiliki pantai maupun yang tidak. Dengan menjunjung tinggi asas bahwa laut merupakan warisan bersama umat manusia, peranan pemerintah dalam lingkup nasional maupun internasional sangat dibutuhkan. UNCLOS 1982 sebagai pengaturan laut menurut hukum internasional mengatur lebih lanjut tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Yang dimana menjadi kewajiban negara-negara di dunia untuk ikut serta dalam perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.<sup>83</sup>

Melihat dari potensi pencemaran yang terjadi, banyaknya kapal yang melintas dan mengalami kecelakaan sehingga terjadi tumpahnya minyak kelaut yang menjadikan perhatian khusus terhadap perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Tidak terlepas dari perhatian hukum internasional yaitu pada UNCLOS 1982 yang mengatur tentang penyelesaian sengketa dan perlindungan lingkungan laut. Sehingga negara-negara harus mengambil segala tindakan yang perlu sesuai dengan ketentuan yang ada dalam konvensi baik secara individual maupun bersama-sama dalam implikasinya untuk mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh segala sumber. Penegasan lebih lanjut tentang jenis apa aja pencemaran lingkungan yang ada terdapat pada ayat 3 pasal 194 pada UNCLOS 1982

---

<sup>83</sup> Lihat Pasal 192 UNCLOS 1982.

yaitu: (a) dilepaskannya bahan-bahan beracun; (b) pencemaran dari kendaraan air; (c) pencemaran dari instalasi dan alat-peralatan yang digunakan dalam eksploitasi kekayaan alam dasar laut; (d) pencemaran lain-lain.<sup>84</sup> Tindakan yang dilakukan oleh negara yang terkait dengan laut yang berpotensi terjadinya pencemaran lingkungan, negara tersebut dapat melakukan tindakan pencegahan untuk mengurangi dan mengendalikannya. Dan serta negara harus menjauhkan segala macam bentuk campur tangan negara lain agar tidak dicampur tangani hak-haknya dalam proses perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Tindakan juga dapat dilakukan sesuai dengan konvensi yang ada untuk melindungi ekosistem yang rapuh dan langka agar tidak terjadi kepunahan dalam pencemaran lingkungan laut.

Negara dalam tindakannya untuk mencegah, mengurangi atau mengendalikan pencemaran harus melakukan tindakan yang memiliki tingkat perhitungan yang baik. Dikarenakan untuk menghindari pencemaran lingkungan berpindah ke daerah lain maupun membuat pencemaran lingkungan laut yang lainnya. Seperti contoh penggunaan teknologi-teknologi baru yang digunakan pada lingkungan laut harus memenuhi standar yang terdapat pada UNCLOS 1982 agar tidak menciptakan suatu pencemaran lingkungan laut yang baru akibat dari teknologi yang nantinya diharapkan menjadikan suatu hasil yang baik bagi umat manusia.<sup>85</sup>

Negara-negara dalam wadah organisasi internasional mempunyai peranan penting pula dalam pelestarian lingkungan laut. Organisasi internasional global dan regional dapat membentuk suatu perjanjian yang mengatur tentang ketentuan, standar, dan praktek secara internasional menjadi sebuah prosedur yang bertujuan untuk melakukan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Tetapi tidak melupakan aspek kekhususan dari daerah regional tentang pembentukan kebijakan dan pengaturan dari perlindungan dan pelestarian lingkungan laut itu sendiri.<sup>86</sup> Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka sesuai dengan Pasal 197 UNCLOS 1982 negara-negara memiliki kewajiban untuk membentuk kerjasama dalam pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut.

---

<sup>84</sup> Lihat Pasal 194 ayat (3) UNCLOS 1982.

<sup>85</sup> Lihat Pasal 196 UNCLOS 1982.

<sup>86</sup> Lihat Pasal 197 UNCLOS 1982.

Organisasi internasional melalui negara-negara harus melakukan tindakan pencegahan dan penanggulangan secara terlebih dahulu terhadap lingkungan lautnya. Dan memberitahukan apabila ada suatu keadaan *urgent* akibat dari pencemaran kepada negara-negara dan organisasi internasional lain. Pencemaran yang terjadi pada negara yang terkena diharuskan bekerja sama dengan organisasi internasional yang berkompeten dalam menanggulangi pencemaran lingkungan laut. Dimana organisasi internasional berperan penting dalam melakukan pengkajian, dan penyelenggaraan program riset untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan laut yang terjadi.<sup>87</sup>

Namun segala pengaturan yang terdapat pada UNCLOS 1982 bukan semata-mata pengaturan yang mengatur tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Akan tetapi perlunya melihat konvensi-konvensi lain yang sudah tercapai sebelumnya yang berhubungan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut sebagai contoh nyata dari asas-asas yang dimasukkan dalam UNCLOS 1982.<sup>88</sup>

#### **4. Bentuk Kerjasama Regional Pengelolaan dan Perlindungan Lingkungan Laut di Selat Malaka**

##### **a. *Tripartite Technical Experts Group* sebagai lembaga promotor keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut selat malaka**

Selat Malaka berbatasan dengan tiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Terdapat tiga isu utama dalam “pengelolaan bersama” Selat Malaka ini yaitu keselamatan navigasi (*navigation safety*), perlindungan lingkungan (*environmental protection*), dan keamanan (*security*). Ketiga negara menyepakati pengelolaan bersama dalam hal keselamatan navigasi dan lingkungan, namun berbeda pendapat mengenai kerjasama keamanan. Kerjasama dalam keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan merupakan mandat Pasal 43 UNCLOS dimana negara pemakai dan negara yang berbatasan dengan selat hendaknya bekerjasama melalui persetujuan untuk (a) pengadaan dan pemeliharaan di Selat sarana bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional; dan (b) untuk pencegahan, pengurangan dan

---

<sup>87</sup> Lihat Pasal 199 dan 200 UNCLOS 1982.

<sup>88</sup> Lihat Pasal 237 UNCLOS 1982.

pengendalian pencemaran dari kapal. Bahkan kerjasama tersebut menghendaki partisipasi setiap *stakeholders* pemakai selat, baik negara pemakai selat maupun perusahaan pemakai selat. Meskipun demikian, hendaknya bantuan tersebut tanpa terlibat untuk mengatur, menginternasionalisasi maupun tidak melanggar kedaulatan negara pantai.

Hal yang berbeda terjadi dalam pembahasan isu keamanan, Indonesia dan Malaysia sepakat untuk menjadikan tanggungjawab menjaga keamanan berada di bawah kedaulatan masing-masing dan tidak perlu menjadikan keamanan sebagai konteks kerjasama sebagaimana kerjasama dalam Pasal 43. Sementara itu, Singapura menilai bahwa perlu kerjasama khusus pengamanan Selat Malaka tidak hanya oleh tiga negara pantai, melainkan juga dengan melibatkan negara pemakai selat. Akhir-akhir ini, Singapura dan negara-negara maritim besar lainnya kembali meributkan masalah bajak laut atau perompakan yang meningkat di kedua selat tersebut, kondisi ini menjadi alasan untuk: (1) mempersenjatai kapal-kapal dagangnya yang lewat; (2) mengawal kapal-kapalnya yang lewat dengan *coastguard* atau Angkatan Laut; (3) menyewa Angkatan Laut asing, seperti Angkatan Laut India, untuk mengawal kapal-kapal mereka yang membawa muatan-muatan yang sensitif melalui Selat Malaka-Singapura; (4) menempatkan Angkatan Lautnya di kedua selat tersebut untuk menjaga keamanan di kedua selat tersebut. Negara yang akhir-akhir ini banyak disebut adalah Amerika Serikat (meskipun dibantah oleh Amerika Serikat karena mendapat reaksi negatif dari Indonesia dan Malaysia).

Perbedaan pendapat mengenai isu keamanan dilatarbelakangi oleh perbedaan kepentingan antara Indonesia dan Malaysia dengan Singapura. Indonesia dan Malaysia menilai bahwa Selat Malaka bukanlah selat internasional melainkan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional sehingga pengamanan berada di bawah kedaulatan teritorial masing-masing negara pantai. Kerjasama dan internasionalisasi isu keamanan Selat Malaka sebagaimana dilakukan oleh Singapura justru menimbulkan berpotensi merugikan kedaulatan negara pantai. Sebagai negara yang wilayah lautnya paling luas berbatasan dengan Selat Malaka, Indonesia dan Malaysia hanya ingin fokus terhadap dua permasalahan; pertama, keselamatan navigasi sebagai jaminan keselamatan bagi pengguna selat sekaligus sebagai upaya pencegahan

pencemaran lingkungan; kedua perlindungan lingkungan untuk melindungi ekosistem laut dan ekosistem pantai sekaligus melindungi kepentingan nelayan. Singapura sebagai negara yang devisanya mengandalkan industri jasa<sup>89</sup> menghendaki agar issue keamanan menjadi objek kerjasama negara pantai dengan negara pemakai selat. Dengan pengamanan Selat Malaka diharapkan kepentingan negara-negara maritim seperti Inggris, Amerika Serikat, China, Jepang, Rusia akan terjamin sehingga akan lebih banyak lagi kapal yang melewati Selat Malaka dan singgah di Pelabuhan Singapura.

Menyikapi permasalahan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut terhadap pencemaran, ketiga negara pantai, Indonesia, Malaysia dan Singapura telah berkoordinasi sejak tahun 1960-an.<sup>90</sup> Beberapa tahun kemudian proses konsultasi menyepakati *Joint Statement* pada 16 November 1971 yang menyatakan pentingnya kerjasama *tripartite* untuk keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura. Paska tenggelamnya kapal tanker Showa Maru, pada tahun 1977 ketiga negara kembali merapatkan barisan dengan membentuk *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) dengan tujuan memposisikan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Pada perkembangannya, kerjasama regional dan internasional sebagai upaya perlindungan lingkungan laut dari bahaya pencemar, menghasilkan beberapa kesepakatan. Antara lain tertuang dalam *Batam Ministerial Meeting Agustus 2005*, *Jakarta Meeting September 2005*, *Kuala Lumpur Meeting September 2006*, *Singapore Meeting September 2007*. Mekanisme kerjasama yang dijalankan ketiga negara pantai dengan melibatkan negara dan perusahaan pengguna selat mendasarkan pada prinsip: <sup>91</sup> (a) pengakuan terhadap kedaulatan teritorial, hak berdaulat maupun yurisdiksi negara pantai; (b) dalam kerangka Pasal 43 UNCLOS; (c) TTEG merupakan *focal point* aktivitas promosi keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan; (d) Pengakuan kepentingan pengguna selat dan *stakeholder* lain.

*Cooperative Mechanism* (Mekanisme Kerjasama) antara tiga negara selat terdiri dari beberapa program. Pertama, Forum kerjasama (*cooperative Forum*), merupakan mekanisme dialog, pertukaran

---

<sup>89</sup> Chia Lin Sien, *Op.Cit.*, hlm. 315.

<sup>90</sup> Hasim Djalal, *The Development on The Straits Malacca and Singapore*, 2008, hlm. 1.

<sup>91</sup> *Ibid.*, hlm. 2.

informasi, dan pembagian kemanfaatan (*burden sharing*) antara negara pantai dengan *stakeholder* pemakai selat. Kedua, Komite Koordinasi Program (*Project Koordination Committee*) sebagai implementasi kerjasama teknis dengan melibatkan pihak sponsor. Ketiga, Dana Bantuan Navigasi (*Aids to Navigation Fund / ANF*), merupakan pengumpulan dan penempatan dana yang digunakan untuk mencegah dan mengambil tindakan jika ada pencemaran. Pendaanaan tersebut berasal dari negara selat, industri kapal, industri minyak, organisasi internasional dan NGO yang peduli terhadap keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan.<sup>92</sup> Jepang merupakan negara penyumbang terbesar dalam mekanisme pendanaan ini. Mekanisme ini merupakan mekanisme penalangan dana, karena pertanggungjawaban pencemaran ada di pihak pencemar (*Polluter pay principle & strict liability*). Setelah ganti rugi diberikan, negara pantai akan mengembalikan pendanaan tersebut kepada ANF. Karena sifatnya yang suka srela, seringkali negara pantai kesulitan untuk mendapatkan dana bagi keberlangsungan aktivitas perlindungan lingkungan laut.

#### **b. Malacca Straits Foundation**

Selain melalui *cooperative mechanism*, kerjasama perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka juga diupayakan melalui ASEAN (*Association South East Asia Nations*). Program ASEAN yang menjadi sarana promosi perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka yaitu *ASEAN Contingency Plan*. Program ini mempunyai kegiatan pertukaran informasi mengenai penanggulangan pencemaran serta pembantuan dalam operasi penanggulangan pencemaran. Meskipun demikian, rencana aksi ini tidak mengadakan operasi penanggulangan dalam skala besar pada daerah-daerah yang jauh dari daerah yang ditetapkan dalam masing-masing *national contingency plan*. Inisiatif perlindungan lingkungan Selat Malaka juga berasal dari negara serta perusahaan pengguna selat, seperti Jepang dengan berbagai perusahaan multinasionalnya yang memberikan dana 400 juta yen melalui *Malacca Straits Foundation*. Pendanaan tersebut untuk mengantisipasi terjadinya tumpahan minyak yang disebabkan oleh kapal tanker yang membawa minyak mentah ke Jepang.<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> *Ibid.*, hlm. 4

<sup>93</sup> Suhadi, 2005, Penanganan Masalah Lingkungan Hidup di Perairan Selat Malaka, makalah disampaikan pada Pertemuan Kelompok Ahli tentang Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan

## C. Penutup

### 1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian diatas maka dapat disimpulkan hasil dari penulisan monograf ini sebagai berikut:

- a. Bentuk kerjasama yang dilahirkan oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam rangka pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut Selat Malaka berupa wadah yaitu *Tripartite Technical Experts Groups* dengan tujuan mempromosikan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Mekanisme kerjasama yang ada berbentuk Forum kerjasama (*cooperative Forum*), merupakan mekanisme dialog, pertukaran informasi, dan permbagian kemanfaatan (*burden sharing*) antara negara pantai dengan *stakeholder* pemakai selat. Kedua, Komite Koordinasi Program (*Project Koordination Committee*) sebagai implementasi kerjasama teknis dengan melibatkan pihak sponsor. Ketiga, Dana Bantuan Navigasi (*Aids to Navigation Fund / ANF*), merupakan pengumpulan dan pendepositan dana yang digunakan untuk mencegah dan mengambil tindakan jika ada pencemaran. Pendanaan tersebut berasal dari negara selat, industri kapal, industri minyak, organisasi internasional dan NGO yang peduli terhadap keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan.
- b. ASEAN membentuk kerjasama dalam pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut dengan cara membentuk *Malacca Straits Foundation* sebagai Inisiatif perlindungan lingkungan Selat Malaka juga berasal dari negara serta perusahaan pengguna selat, seperti Jepang dengan berbagai perusahaan multinasionalnya yang memberikan dana 400 juta yen untuk mengantisipasi terjadinya tumpahan minyak yang disebabkan oleh kapal tanker yang membawa minyak mentah ke Jepang.

### 2. Saran

Penulis memberikan saran bahwa sangat penting bagi pembaca untuk mempelajari lebih lanjut tentang Hukum Laut Internasional, baik secara ringkas maupun detail lebih mendalam kearah perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Karena dalam dunia internasional setiap

---

Selat Malaka, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri, hlm. 7-9.

sumber dan landasan hukum tidak hanya berlaku dalam penerapannya. Tetapi kebiasaan-kebiasaan internasional selalu digunakan dalam memecahkan kasus-kasus terkini dalam ranah internasional.

Diharapkan dengan makalah ini, pembaca dapat mengelaborasi lebih dalam pengetahuan tentang hukum laut internasional yang ada di dunia, baik ilmu yang mempelajari batas-batas negara di laut hingga perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dari pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Brien, John O'. *International Law*, New York: Routledge Cavendish, 2001
- Cleary, Mark., Goh Kim Chuan. *Environment and Development in The Straits of Malacca*, New York: Taylor and Francis Group, 2000
- Djalal, Hasim. *The Development on The Straits Malacca and Singapore*, 2008
- Kiss, Alexandre., Dinah Shelton. *International Environmental Law*, Martinus Nijhoff Publisher, 2007
- Kontaatmadja, Komar. *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Bandung: Alumni, 1982
- Sands, Philippe. *Principle of International Environmental Law Second Edition*, Cambridge: Cambridge University Press, 2003

### B. Jurnal, Artikel dan Sumber Internet Lainnya

- B. Shaw dalam Etty R. Agoes, 2010, Perspektif Hukum Internasional Terhadap Pencemaran Lintas Batas Lingkungan Laut Oleh Minyak, *Jurnal Oponi Juris*, Volume 04, Oktober-Desember 2010.
- Craig J. Capon, 1998, The Threat of Oil Pollution in the Malacca Strait: *Arguing for Abroad Interpretation of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, *Pacific Rim & Policy Journal*, Volume 7 Number 1.

- Chia Lin Sien, 1998, The Importance of The Straits of Malacca and Singapore, *Singapore Law Journal of International & Comparative Law*.
- Kasim Moosa dalam Tomy H. Purwaka, 1998, Control of Marine Pollution in The Straits of Malacca and Singapore: *Modalities for International Cooperation*, *Singapore Journal of International & Comparative Law*.
- Suhadi, 2005, Penanganan Masalah Lingkungan Hidup di Perairan Selat Malaka, makalah disampaikan pada Pertemuan Kelompok Ahli tentang Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri.
- [http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD\(92\)81&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD(92)81&docLanguage=En), [15/11/2014].
- United Nations Convention On The Law Of The Sea 1982.



# REZIM PERIZINAN DI BAWAH SKEMA BADAN OTORITA DASAR LAUT ( *THE AUTHORITY*) DAN PENGARUH PELAKSANAAN PASAL 82 *CONVENTION ON THE LAW OF SEA* 1982 TERHADAP KEGIATAN DI LUAR LANDAS KONTINEN/*OUTER CONTINENTAL* (OCS) OLEH KELOMPOK INDUSTRI

Dr. Yusnani Hasyimzum, S.H.,M.Hum<sup>94</sup>

Very Susan<sup>95</sup>

## A. Pendahuluan

Menurut Mahkamah Internasional ada tiga sumber utama hukum internasional dan beberapa sumber sekunder, seperti keputusan pengadilan dan ajaran yang paling berkualifikas dari berbagai bangsa. Tiga Sumber utama tersebut, meliputi hukum perjanjian (konvensi internasional), hukum adat (praktek negara) dan prinsip-prinsip hukum umum yang diakui oleh negara-negara beradab.<sup>96</sup>

Selama berabad-abad, hukum laut internasional yang dikembangkan atas dua dasar yaitu hukum adat dan konvensi.<sup>97</sup>Sebelum penerimaan UNCLOS, Konvensi Jenewa tentang hukum laut, umumnya dianggap sebagai dasar hukum bagi hak-hak dan kewajiban internasional di perairan. Di bawah Konvensi Jenewa 1958 (*the Geneva Convention on the Sea*), Pasal 2 menyatakan, bahwa laut lepas yang terbuka untuk semua bangsa, tidak ada negara yang dapat secara sah dimaksudkan

---

<sup>94</sup> Staf pengajar bagian Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung.

<sup>95</sup> Mahasiswa bagian Hukum Internasional angkatan 2011 Fakultas Hukum Universitas Lampung.

<sup>96</sup> Rene Kardol, *Proposed Inhabited Artificial Islands in International Waters: International Law Analysis in Regards to Resource Use, Law of the Sea and Norms of Self-Determination and State Recognition*, MA Thesis. Universiteit van Amsterdam , March 1999, hlm. 9.

<sup>97</sup> *International Tribunal for the Law of the Sea*, Hamburg: Compact Media GmbH, 2011, hlm. 5, dapat diakses pada <http://www.itlos.org>.

untuk tunduk pada setiap bagian dari kedaulatan mereka. Kebebasan di laut lepas dilaksanakan di bawah kondisi yang ditetapkan oleh artikel dan aturan hukum internasional lainnya. Baik untuk negara pantai dan non negara pantai, terdiri dari:

1. Kebebasan navigasi;
2. Kebebasan memancing;
3. Kebebasan untuk meletakkan kabel bawah laut dan pipa;
4. Kebebasan untuk terbang di atas laut lepas.

Kebebasan ini, dan lain-lain yang diakui oleh prinsip-prinsip umum hukum internasional, harus dilaksanakan oleh semua negara dengan hal yang wajar untuk kepentingan negara-negara lain dalam kebebasan mereka di laut lepas.<sup>98</sup>Pertimbangan-pertimbangan terhadap perlunya penguasaan wilayah laut oleh negara pantai menimbulkan pergeseran tentang konsepsi penguasaan laut, termasuk pengaturan status wilayah laut sebagai bagian dari wilayah negara.<sup>99</sup>

Konferensi pertama PBB tentang hukum laut pada tahun 1958 menyebabkan diadopsinya aturan yang disebut *the Geneva Convention on the Sea* dan Konvensi Jenewa tentang hukum laut. Konferensi kedua PBB tentang hukum laut tidak mengakibatkan perjanjian internasional. Konvensi hukum laut 1982 merupakan hasil dari proses yang dimulai pada tahun 1970, yang menyebabkan diselenggarakannya ketiga konferensi PBB tentang hukum laut. Pada tanggal 17 Desember 1970 Majelis Umum PBB mengadopsi Prinsip Deklarasi *Committee on the Peaceful Uses of the Seabed and the Ocean Floor beyond the Limits of National Jurisdiction* atau *the Seabed Committee*, mereka menyatakan untuk menjadi warisan bersama umat manusia. Hal ini juga memutuskan untuk diadakannya konferensi internasional baru dengan maksud untuk mendirikan sebuah rezim hukum laut internasional.

Sesi pertama dari ketiga konferensi PBB tentang hukum laut diselenggarakan pada tahun 1973. Selama sembilan tahun berikutnya, perwakilan dari lebih dari 160 negara menegosiasikan perjanjian multilateral yang paling komprehensif dalam sejarah masyarakat hukum internasional yaitu Konvensi PBB tentang Hukum Laut. Pada tanggal 30 April 1982 Majelis Umum PBB mengadopsi konvensi yang dibuka untuk

---

<sup>98</sup> Rene Kardol, *Op.Cit.*, hlm. 9.

<sup>99</sup> Heryandi, *Hukum Laut Internasional*, Lampung: Pusat Penerbitan Universitas Lampung, 2008, hlm. 2.

ditandatangani pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaika. Pada periode penutupan untuk ditandatangani, 159 negara dan entitas lain telah menandatangani, 12 bulan setelah deposit dari yang dibutuhkan 60 tahun instrumen ratifikasi atau aksesi, namun konvensi baru berlaku pada 16 November. Dalam pernyataannya di pembukaan upacara penandatanganan konvensi, Mr Perez de Cuellar yang merupakan Sekretaris Jenderal PBB pada saat itu, menggambarkan konvensi ini sebagai kebanyakan instrumen hukum yang mungkin signifikan di abad ini.<sup>100</sup>

Pada masa lalu, di wilayah perairan laut ini belum banyak diketahui kandungan potensinya, sehingga pemanfaatan perairan laut hanya terbatas pada bidang perikanan saja. Saat ini dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, termasuk teknologi-teknologi pengeboran minyak lepas pantai dan penggunaan gelombang sebagai pembangkit tenaga listrik, perhatian masyarakat internasional semakin tertuju ke wilayah perairan laut, sehingga negara-negara pantai menuntut wilayah perairan ini menjadi di bawah kedaulatannya.<sup>101</sup>

Persoalan yang masih diperdebatkan dan sering kali dipersoalkan oleh negara-negara sebagai anggota peserta UNCLOS adalah sejauh mana kedaulatan atau kekuasaan negara terhadap eksplorasi maupun eksploitasi sumber daya potensial di wilayah perairannya, sehingga dibentuklah suatu badan khusus yang dapat mengakomodir pemanfaatan sumber daya laut tersebut, maka konvensi membentuk suatu badan *International Seabed Authority (the Authority)*. Kemudian sejauh manakah otorita dasar laut menjalankan peran dan fungsinya sebagai badan legislatif sekaligus badan eksekutif dalam pemanfaatan sumber daya dasar laut internasional atau area? Pada bagian berikut penulis akan membahas mengenai *International Seabed Authority/the Authority (ISA)*, untuk mengevaluasi antara peran, keseimbangan yang ada antara otonomi dan akuntabilitas badan ini, sementara Pasal 82 ayat 4 menetapkan, bahwa salah satu tanggung jawab dibawah skema ISA untuk pembayaran dan kontribusi terhadap eksploitasi landas kontinen di luar 200 mil laut akan mendistribusikan pembayaran dan kontribusi

---

<sup>100</sup> International Tribunal for the Law of the Sea, Hamburg: Compact Media GmbH, 2011, hlm. 5, dapat diakses pada <http://www.itlos.org>.

<sup>101</sup> Heryandi, *Loc.cit.*

ke negara pihak pada konvensi dan banyak kegiatan di luar landas kontinen / *Outer Continental Shelf* (OCS).

## B. Pembahasan

Hukum Laut dalam arti *the Law of the Sea* sebagaimana tercantum dalam *The United Nation Convention On The Law Of The Sea 1982*, bahwa laut beserta potensi yang terkandung didalamnya sebagai milik bersama umat manusia (*common heritage of mankind*) dimana laut sebagai obyek yang diatur oleh negara-negara termasuk negara tidak berpantai (*landlock countries*).<sup>102</sup>

UNCLOS 1982 juga menguraikan pembentukan Otorita Dasar Laut Internasional atau *The International Seabed Authority* (ISA) dan memberikan definisi lebih lanjut dari perairan internasional khususnya berkaitan dengan ekstraksi sumber daya dan eksploitasi. Sumber daya, didefinisikan oleh bagian XI Pasal 133, adalah semua zat padat, cair atau gas sumber daya mineral di kawasan atau di bawah dasar laut, termasuk nodul poli-logam dengan demikian, Pasal 136 menyatakan bahwa area kawasan dan sumber daya yang umum adalah warisan umat manusia dan Pasal 137 tidak ada negara yang akan mengklaim.<sup>103</sup>

Kedaulatan atau hak berdaulat atas setiap bagian dari wilayah atau sumber daya dan negara atau perorangan atau badan hukum boleh menuntut, memperoleh atau hak latihan sehubungan dengan mineral yang dihasilkan dari kawasan kecuali sesuai dengan bagian ini. *The International Seabed Authority*, yang didirikan atas dasar Pasal 157 adalah pribadi dengan otoritas dinyatakan dalam Pasal 153. Sebuah otorita harus melakukan kontrol tersebut selama kegiatan di kawasan sebagaimana diperlukan untuk tujuan mengamankan sesuai dengan ketentuan yang relevan dari bab dan lampiran ini berkaitan dengan hal tersebut, aturan-aturan dan prosedur-prosedur otorita, dan rencana kerja yang disetujui sesuai dengan ayat 3. Negara pihak harus membantu otorita dengan mengambil semua tindakan diperlukan untuk memastikan kepatuhan tersebut sesuai dengan pasal 139, dan pada dasarnya sebuah dokumen hukum yang membentuk otoritas sebagai lembaga utama di

---

<sup>102</sup> Syahrial Bosse, Penjelasan Secara Rinci Tentang Hukum Maritim, November 2013, <http://www.maritim.world.htm>, [13 November 2014].

<sup>103</sup> Rene Kardol, *Proposed Inhabited Artificial Islands in International Waters: International Law Analysis in Regards to Resource Use, Law of the Sea and Norms of Self-Determination and State Recognition*, MA Thesis. Universiteit van Amsterdam, March 1999, hlm. 9.

mana sumber daya dari dasar laut perairan internasional diperoleh dan selanjutnya didistribusikan sebagaimana digariskan oleh prinsip-prinsip berikut Pasal 157:

1. Otoritas adalah organisasi di mana negara pihak wajib, sesuai dengan bagian ini, mengatur dan mengendalikan kegiatan di kawasan, terutama dengan maksud untuk mengelola sumber daya area.
2. Kekuasaan dan fungsi otorita yang secara tegas diberikan kepadanya oleh konvensi ini. Otorita harus memiliki kekuasaan yang sekali, sesuai dengan konvensi ini, seperti tersirat dalam dan diperlukan untuk pelaksanaan kekuasaan tersebut dan fungsi yang berkaitan dengan kegiatan area.
3. Otoritas didasarkan pada prinsip persamaan kedaulatan seluruh anggotanya.
4. Semua anggota otorita harus memenuhi kewajiban yang mereka pikul dengan itikad baik sesuai dengan bab ini untuk menjamin hak bagi mereka semua dan manfaat yang dihasilkan dari keanggotaannya. Perusahaan, yang mewakili negara, atau memiliki bendera negara memiliki pilihan pada eksploitasi dasar laut dan jika tertarik dalam kegiatan dasar laut dalam, harus mengajukan rencana kerja dan disetujui oleh Dewan Internasional yang diwakili oleh ISA.<sup>104</sup>

Konvensi PBB tentang hukum laut menyatukan aturan dalam satu instrumen yang berkaitan dengan rezim hukum laut dalam menggunakan sumber daya. Berisi antara lain, ketentuan tentang pelaksanaan hak-hak negara, dan delimitasi, zona maritim, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, perikanan, dan penelitian ilmiah kelautan. Salah satu bagian penting dari kepriha-inan konvensi eksplorasi, dan eksploitasi, sumber daya dari wilayah. Lokasi adalah zona yang didirikan oleh konvensi sebagai warisan bersama umat manusia yang terdiri dari dasar laut samudera dan lapisan tanah dari padanya, di luar batas yurisdiksi nasional.<sup>105</sup>

---

<sup>104</sup> *Ibid.*, hlm. 10.

<sup>105</sup> International Workshop, Pertimbangan lebih lanjut Pelaksanaan Pasal 82 Konvensi PBB tentang Hukum Laut, diadakan di Beijing, China, 26-30 November 2012, hlm. 7.

Sebagai bagian dari rezim hukum secara keseluruhan untuk landas kontinen yang dibentuk berdasarkan konvensi, Pasal 82 merupakan komponen penting dari konsep warisan bersama umat manusia.<sup>106</sup>

Untuk menghindari perselisihan potensial di masa depan melalui interpretasi dan penerapan Pasal 82, sangat penting bahwa masalah ini diselesaikan sesegera mungkin. Di masa mendatang juga akan membantu untuk memberikan kepastian yang lebih besar untuk industri mineral laut serta memungkinkan untuk mempromosikan lebih banyak kegiatan di luar landas kontinen/*Outer Continental Shelf (OCS)*.<sup>107</sup>

Pasal 82 adalah pasal yang kompleks dan komprehensif yang menyentuh hukum politik, ekonomi dan teknis serta masalah lainnya. Pelaksanaan Pasal 82 untuk pendekatan yang seimbang berurusan dengan kepentingan negara pantai dan kepentingan keseluruhan masyarakat internasional. Sementara itu, pertimbangan khusus harus diberikan kepada kepentingan dan kebutuhan negara-negara berkembang.<sup>108</sup>

Pasal 82 yang mengatur tentang pembayaran dan kontribusi terhadap eksploitasi laut di luar 200 mil laut dari konvensi PBB tentang hukum laut menetapkan:

1. Negara pantai harus melakukan pembayaran atau dalam bentuk sumbangan sehubungan dengan eksploitasi sumber daya non-hidup di luar landas kontinen 200 mil dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur.
2. Pembayaran dan kontribusi harus dilakukan setiap tahun terhadap semua produksi di sebuah situs setelah lima tahun pertama produksi di situs tersebut. Untuk tahun keenam, tingkat pembayaran atau sumbangan harus 1 persen dari nilai atau volume produksi di lokasi. Tingkat akan meningkat 1 persen untuk setiap tahun berikutnya sampai tahun kedua belas dan akan tetap di 7 persen setelahnya. Produksi tidak termasuk sumber daya yang digunakan dalam kaitannya dengan eksploitasi.

---

<sup>106</sup>*Ibid.*

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

<sup>108</sup>*Ibid.*, hlm 9.

3. Negara berkembang yang merupakan pengimpor sumber daya mineral yang dihasilkan dari perusahaan landas kontinen dibebaskan dari keharusan melakukan pembayaran atau sumbangan tersebut sehubungan dengan sumber daya mineral.
4. Pembayaran atau sumbangan itu harus dibuat melalui otorita, yang akan membagikannya kepada negara pihak pada konvensi ini, atas dasar pembagian kriteria yang adil, dengan mempertimbangkan kepentingan dan kebutuhan negara berkembang, khususnya yang paling dikembangkan dan wilayah terkunci di antara mereka.

Sebagai bagian dari rezim hukum secara keseluruhan untuk landas kontinen yang dibentuk berdasarkan konvensi, Pasal 82 merupakan komponen penting dari konsep warisan bersama umat manusia. Sementara maksud di balik Pasal 82 jelas, bahasanya praktis meninggalkan sejumlah masalah penting yang belum terselesaikan.<sup>109</sup>

Pasal 82 memiliki hubungan pada dua tingkat. Pada satu tingkat, tugas timbal balik saling menguntungkan di antara negara pihak yang diciptakan berdasarkan keanggotaan dalam konvensi, maka *trade off* antara Pasal 76 (definisi landas kontinen) dan Pasal 82. Dengan demikian sesuai dengan Pasal 82 adalah pertama dan terutama yang merupakan harapan negara pihak, yaitu kewajiban hukum untuk melakukan pembayaran atau kontribusi dalam Pasal 82 (1) yang dimiliki oleh negara OCS ke negara pihak lain.

Pada tingkat lain, prosedur untuk memenuhi Pasal 82 mewajibkan negara OCS untuk berinteraksi dengan ISA, yang terakhir ini dijelaskan terutama oleh istilah kerja "melalui" dalam Pasal 82 (4). Jelas, pelaksanaan Pasal 82 memerlukan hubungan kerjasama antara negara OCS dan ISA. Hubungan itu harus dipandu oleh niat baik. Peran ISA dalam hubungan itu harus ditafsirkan sesuai dengan mandatnya dalam konvensi. Sebuah kelompok kerja menekankan perlunya untuk mengembangkan hubungan kerja sama.<sup>110</sup>

Konvensi diam pada titik yang tepat dalam waktu yang sama hubungan antara negara OCS dan ISA muncul dengan struktur dan proses yang harus mengaturnya. Pada dasarnya, peran ISA *vis-à-vis*

---

<sup>109</sup>*Ibid.*, hlm. 12.

<sup>110</sup>*Ibid.*, hlm. 19.

negara OCS dapat digambarkan sebagai “penerima” daripada “kolektor” pembayaran dan kontribusi.

ISA kemudian menjadi wali sampai jumlah yang diterima mereka didistribusikan penerima manfaat sesuai dengan konvensi. Sementara ISA belum secara tegas ditugaskan oleh Pasal 82 atau telah diberikan kekuasaan untuk pemantauan dan kepatuhan, transparansi dalam pelaksanaan Pasal 82 terhadap negara pihak lainnya merupakan aspek penting dari implementasi. Hal itu juga menunjukkan bahwa meskipun ISA belum secara tegas diberikan fungsi pengawasan, akan membutuhkan data tertentu dan informasi dari negara OCS agar mampu melakukan peran penerima dan akhirnya menjadi saluran manfaat bagi negara pihak lainnya.

Dengan demikian agar ISA berada dalam posisi untuk menerima pembayaran dan kontribusi untuk lebih menjalankan tanggung jawab hilir, dan prosedur administrasi perlu dibentuk. Prosedur yang jelas diperlukan untuk mengatasi kesenjangan dan ambiguitas dalam Pasal 82 sementara pada waktu yang sama menyediakan kenyamanan, efisiensi dan transparansi. Prosedur harus mencakup berbagai tugas-tugas administratif, seperti pemberitahuan yang akan diberikan oleh negara OCS ke ISA misalnya, mengenai dimulainya suspensi dan pemutusan produksi, pemberitahuan yang diberikan oleh ISA ke negara OCS mengenai, mata uang pembayaran, rekening bank untuk pembayaran, jenis kontribusi dalam pengiriman, dan penyediaan informasi oleh negara OCS mengenai produksi dan dasar perhitungan pembayaran.<sup>111</sup>

Pembuangan kewajiban dalam bentuk kontribusi melalui Pasal 82 menimbulkan beberapa masalah dan tantangan bagi hubungan antara negara OCS dan ISA. Ketika dinegosiasikan di ketiga konferensi PBB tentang hukum laut, 1973-1982 (UNCLOS III), maksud di balik penyisipan kontribusi adalah untuk mengamankan akses sumber daya ke penerima manfaat negara pihak. Pelaksanaan opsi ini menimbulkan beberapa kesulitan, misalnya tidak jelas apa gunanya waktu hak hukum atas saham sumber daya menyusun kontribusi dalam bentuk sebenarnya berlalu. Penyisihan pengalihan hak akan perlu dibuat untuk memungkinkan sumber daya yang akan didistribusikan atau dipasarkan oleh ISA. Pengaturan logistik perlu dibuat dan tidak jelas siapa yang

---

<sup>111</sup>*ibid.*

memikul tanggung jawab ini dan biaya terkait, khususnya di mana logistik membutuhkan penyimpanan dan transportasi. Sumber daya yang berbeda akan menimbulkan tantangan yang berbeda misalnya, pemasaran gas alam, harga yang ditentukan oleh pasar regional. Hubungan antara negara OCS dan ISA kemungkinan akan membutuhkan kerja sama yang lebih berat. ISA tidak memiliki kapasitas untuk menerima dalam bentuk sumbangan dan harus membuat broker yang tepat dalam pengaturan pemasaran yang efektif dan terhadap biaya yang akan dikeluarkan.<sup>112</sup>

Pasal 82 tidak memberikan definisi untuk istilah kunci yang digunakan, khususnya sumber daya, semua produksi, nilai, volume, situs, pembayaran, kontribusi dalam bentuk dan tahun. Sekarang penting untuk menghargai bahwa istilah-istilah ini digunakan dalam Pasal 82 dalam rangka untuk mengamankan kompromi yang diperlukan, berfungsi lebih sebagai instrumen kompromi dari segi seni. Masing-masing istilah membutuhkan klarifikasi individu, dengan mengacu pada penggunaan istilah lain, untuk cukup benar mencerminkan maksud di balik seluruh ketentuan dan dalam konteks konvensi. Tercatat bahwa di berbagai serikat OCS beberapa istilah-istilah ini mungkin tidak dimengerti dengan cara yang sama atau mungkin tidak lagi digunakan sebagai hasil keberangkatan dari pendekatan berbasis royalti kepada penentuan saham sumber daya pemerintah yang dihasilkan dengan bentuk lain dari pembagian pendapatan, misalnya perpajakan. Sementara ukuran fleksibilitas interpretasi dalam kasus-kasus tertentu mungkin diinginkan, istilah ini juga merupakan penyebut umum untuk semua negara OCS untuk pelaksanaan Pasal 82. Oleh karena itu, pemahaman yang cukup konsisten di antara negara peserta untuk memfasilitasi implementasi dan menghindari perselisihan potensial tentang penafsiran adalah pertimbangan penting.<sup>113</sup>

Perlu pengembangan panduan untuk membantu serikat OCS dengan pelaksanaan Pasal 82 untuk mengatasi masalah ini, yang dimaksud dengan sumber daya, sementara jelas mengacu pada sumber daya non hidup, bisa berbeda makna yang berkaitan dengan sumber daya yang berbeda dalam hal apa yang efektif ditangkap oleh Pasal 82 dan berapa titik waktu. Sebagai contoh, sementara bijih besi satu sisi

---

<sup>112</sup>*Ibid.*, hlm. 20.

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

dimanfaatkan, di sisi lain tujuannya adalah sumber daya yang berasal seperti besi mentah untuk produksi baja. Penggunaan istilah ini memiliki hubungan dekat dengan produksi dan nilai, karena membantu mengidentifikasi apa titik produksi terjadi dan nilai yang akan ditempatkan pada komoditas pasti pada saat itu.<sup>114</sup>

#### 1. Pengaturan Perbedaan Interpretasi Terhadap Bab IX Konvensi UNCLOS

Pada tanggal 28 Juli 1994 Majelis Umum PBB mengadopsi *the General Assembly of the the Agreement relating to the implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, dan persetujuan untuk sementara waktu telah diterapkan sejak tanggal 16 November 1994. Menurut ketentuan dari persetujuan diharapkan adanya pemisahan penafsiran bagian IX konvensi dan dapat dilakukan bersama-sama sebagai sebuah instrumen tunggal dan diharapkan menjadi acuan perintah dalam penerapan penafsiran konvensi.<sup>115</sup>

Dengan dikeluarkannya Resolusi 2467 A (XXIII) pada tanggal 21 Desember 1968, Majelis Umum mendirikan *Committee on the Peaceful Uses of the Seabed and the Ocean Floor beyond the Limits of National Jurisdiction* atau *the Seabed Committee*. Majelis Umum menginstruksikan *the Seabed Committee* untuk:

- (a) *To study the elaboration of the legal principles and norms which would promote international co-operation in the exploration and use of the seabed and the ocean floor, and the subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction and to ensure the exploitation of their resources for the benefit of mankind, and the economic and other requirements which such a regime should satisfy in order to meet the interests of humanity as a whole;*
- (b) *To study the ways and means of promoting the exploitation and use of the resources of the Area, and of international co-operation to that end, taking into account the foreseeable development of technology and the economic implications of*

---

<sup>114</sup> *Ibid.*, hlm 21.

<sup>115</sup> International Seabed Authority, *International Seabed Authority Basic Texts: Second Edition, The International Seabed Authority*, Jamaica, 2012, hlm. 6, diunduh dari [www.isa.org.jm](http://www.isa.org.jm), [9 November 2014].

*such exploitation and bearing in mind the fact that such exploitation should benefit mankind as a whole;*

- (c) *To review the studies carried out in the fields of exploration and research in this Area and aimed at intensifying international co-operation and stimulating the exchange and the widest possible dissemination of scientific knowledge on the subject;*
- (d) *To examine proposed measures of co-operation to be adopted by the international community in order to prevent the marine pollution which may result from the exploration and exploitation of the resources of the Area*

Dengan dikeluarkannya resolusi 2467 C (XXIII), Majelis Umum meminta Sekretaris Jendral untuk melakukan studi atas pendirian dalam waktu yang sesuai dengan perkembangan permesinan internasional untuk promosi eksplorasi dan eksploitasi di area sumber daya dan menggunakan sumber daya untuk manusia tanpa tergantung pada letak geografis suatu negara dan mengambil pertimbangan khusus dalam mengembangkan minat dan kebutuhan negara-negara.<sup>116</sup>

Peluang dan manfaat yang bisa diperoleh dari mengeksploitasi besar sumber daya mineral dari perairan internasional telah diakui oleh konferensi PBB tentang hukum laut, dengan penciptaan Otorita Dasar Laut Internasional dan pembentukan beberapa kelompok komersial untuk mendapatkan bahan mentah dari dasar laut.<sup>117</sup>

## 2. *Enterprise*

*Enterprise* adalah semi organ, semi perusahaan yang akan mengelola eksploitasi komersial sumber daya mineral di daerah untuk kepentingan publik. Secara khusus, perusahaan harus menjadi organ ISA yang melakukan kegiatan di kawasan secara langsung, sesuai dengan pasal 153 ayat 2 (a) UNCLOS, serta transportasi, pengolahan dan pemasaran mineral yang dihasilkan dari kawasan. Oleh karena itu, *enterprise* belum organ yang aktif, tetapi akan mulai berfungsi setelah mulai penambangan komersial. Perusahaan harus memiliki nama pada

---

<sup>116</sup> International Seabed Authority, *Legislative history of the "Enterprise" under the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the Convention*, International Seabed Authority, Jamaica, 2002, hlm. 1-2.

<sup>117</sup> Rene Kardol, *Proposed Inhabited Artificial Islands in International Waters: International Law Analysis in Regards to Resource Use, Law of the Sea and Norms of Self-Determination and State Recognition*, MA Thesis. Universiteit van Amsterdam, March 1999, hlm. 3.

semua mineral dan zat olahan yang diproduksi<sup>118</sup> dan akan memiliki penghasilan dari penjualan produk-produknya. Selain itu, Perusahaan akan memenuhi syarat untuk menerima pinjaman atau *ons contribution* oleh negara-negara anggota, pinjaman dari pasar modal atau lembaga keuangan internasional dan laba usaha lainnya.

*Enterprise* bukanlah lapisan organ tunggal, tetapi memiliki struktur multi tingkat sendiri. Menurut Pasal 170 UNCLOS dalam kombinasi dengan Lampiran IV: “Perusahaan harus memiliki Dewan Pengurus, Direktur Jenderal dan staf yang diperlukan untuk menjalankan fungsinya”. Berikut pola diadopsi oleh lembaga-lembaga keuangan internasional”, dewan akan terdiri oleh individu yang bertindak dalam kapasitas pribadi mereka dan mereka harus independen dari negara-negara anggota kewarganegaraan mereka (art. 5). Selanjutnya, *enterprise* akan menikmati hak istimewa dan kekebalan, akan memiliki kepribadian hukum sendiri dan akan dipercayakan dengan banyak kompetensi yang diperlukan untuk memenuhi tujuannya, maka dibuat suatu organisasi dalam organisasi lain.

Afiliasi institusional antara Perusahaan dan ISA dipahami melalui mekanisme pertanggungjawaban yang menghubungkan antara dua struktur tersebut. Misalnya, Pasal 9 Lampiran memperkenalkan prosedur transparansi mengenai manajemen keuangan, yaitu penyampaian laporan tahunan yang memuat pernyataan telah diaudit, dan pernyataan ringkasan rekening dan laporan<sup>119</sup> laba rugi menunjukkan hasil usaha kepada dewan.<sup>120</sup>

Berikut penjelasan dalam Pasal 9 Lampiran IV *Statuta Enterprise* tentang Laporan dan laporan keuangan:

1. Perusahaan harus, paling lambat tiga bulan setelah akhir setiap tahun keuangan, menyerahkan kepada dewan untuk dipertimbangkan sebagai yang laporan tahunan yang telah diaudit dan akan mengirimkan ke dewan pada interval yang tepat pernyataan ringkasan posisi keuangan dan laporan laba rugi menunjukkan hasil operasinya.

---

<sup>118</sup>Dionysia Theodora Avgerinopoulou, *Autonomy Without Accountability: The Case of The International Seabed Authority and The Enterprise*, hlm. 12-13, dalam Seminar 2<sup>nd</sup> Global Administrative Law, Viterbo, Juni 9-10, 2006, hlm. 12.

<sup>119</sup> *Ibid.*, hlm. 13.

<sup>120</sup> *Ibid.*, hlm 14.

2. Perusahaan harus menerbitkan laporan tahunan dan laporan lain seperti yang ditemukan dengan tepat.
3. Semua laporan dan laporan keuangan sebagaimana dimaksud dalam pasal ini harus dibagikan kepada anggota otorita.<sup>121</sup>

Mengenai pekerjaan *enterprise* yang harus menambah gambaran mengenai investor perintis dan calon kontraktor lain dengan ISA, yaitu perusahaan yang bertujuan untuk eksplorasi dan eksploitasi sumber daya di wilayah. Kontraktor tersebut saat ini adalah salah satu badan usaha milik negara atau pemerintah-swasta konsorsium internasional, sebagai pilihan ISA dapat membuat anak organ lebih lanjut dan beberapa komite yang diciptakan, seperti sebagai Komite Kredensial atau Komite Keuangan dengan hanya menangani tugas-tugas administratif, misalnya Komite Keuangan, komite 15-anggota, yang terdiri oleh para ahli, tidak memiliki kekuatan selain untuk meneliti proposal anggaran dua tahunan *Secretary* Jenderal dan membuat rekomendasi kepada Majelis dalam kaitannya dengan masalah keuangan lainnya.<sup>122</sup>

*Enterprise* akan melaporkan kepada kedua Dewan dan Majelis ISA mengenai manajemen keuangan. Dengan demikian, ada pola umum pengawasan internal struktur dengan delegasi kekuasaan kepada badan-badan eksekutif. Pengawasan intern meskipun dalam kasus di mana kepentingan keuangan, ekosistem lingkungan yang rapuh dan sumber daya sebagai warisan umum dari manusia tidak cukup dipertaruhkan.<sup>123</sup>

Mekanisme penyelesaian sengketa komprehensif dan wajib/*dispute settlement mechanism* (DSM), yang didirikan oleh UNCLOS, melengkapi sistem akuntabilitas dasar ISA. Di bawah mekanisme ini, terdapat proses pengajuan sengketa mengenai sumber daya area ke salah satu kamar khusus Pengadilan Internasional untuk Hukum Laut/ *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS) *ad hoc chamber of the Seabed Disputes Chamber* atau *binding commercial arbitration* (arbitrasi komersial yang mengikat). Seperti halnya dengan mayoritas pengadilan internasional, hanya negara yang berhak untuk membawa kasus sebelum badan penyelesaian sengketa dan akses ke pengadilan internasional jarang terbuka untuk anggota lain dari masyarakat internasional.

---

<sup>121</sup> Lampiran IV Pasal 9 UNCLOS 1982.

<sup>122</sup> Dionysia Theodora Avgerinopoulou, *Op., Cit*, hlm. 14.

<sup>123</sup> *Ibid.*, hlm. 15.

Ketentuan lebih lanjut dalam UNCLOS meliputi terutama kontraktor dan calon kontraktor, serta badan hukum lainnya, yang akan berada dalam hubungan kontrak dengan ISA. Secara tekstual dan interpretasi sistemik, hubungan kontraktual antara aktor non-negara dan ISA merupakan prasyarat agar aktor non-negara dapat berdiri.<sup>124</sup>

Bisa dibayangkan bahwa penyediaan Art. 291 butir 2 bahwa mungkin di masa depan berdiri izin untuk entitas lain yang bukan negara, seperti kelompok yang berorientasi lingkungan, mungkin di bawah tanggung jawab atau rezim hukum lain yang bisa melengkapi UNCLOS. Arti yang tepat dari ketentuan menanti interpretasi peradilan. Penyediaan *Ad Hoc* akan sangat penting, karena para pelaku *non state* tidak memiliki pembenaran ke pengadilan negeri. ISA, sebagai organisasi internasional, menikmati kekebalan organisasi. Tidak ada kemungkinan untuk setiap gugatan terhadap ISA sebelum pengadilan negeri, kecuali adanya perjanjian kontrak yang berlawanan atau adanya persetujuan *ad hoc* untuk tunduk pada proses sebelum pengadilan nasional.

Ada kebutuhan untuk memberikan entitas selain negara anggota atau organ ISA untuk kemungkinan meminta pertanggungjawaban ISA dan Enterprise. Selain itu, kemungkinan ini harus terbuka sebelum tindakan ilegal berlangsung atau dalam tahap sebelumnya dari penciptaan dan penyelesaian sengketa, sedangkan mekanisme penyelesaian sengketa beroperasi di waktu kemudian (*ex post*).<sup>125</sup>

### 3. Kebutuhan Mekanisme Akuntabilitas Eksternal dan Keterlibatan Pihak Ketiga

Mekanisme penyelesaian sengketa legal hanya mencakup kasus-kasus di mana masalah akuntabilitas ilegalitas mungkin timbul, tetapi mekanisme ini tidak dapat mengendalikan pelanggaran potensial. Akuntabilitas hukum mengharuskan agen untuk mematuhi aturan formal dan siap untuk diadili atas tindakan mereka dalam hal tersebut di pengadilan, arena kuasi-yudisial dan bahkan badan-badan administratif tidak bisa memadai, dalam hal ini di mana kebijakan utama dan pertanyaan hukum tetap terbuka dan agen utama menahan diri dari kewenangan legislatif. Selain itu, disini kompetensi legislatif dan eksekutif bertepatan dengan sebagian besar di lembaga yang sama, ada

---

<sup>124</sup> *Ibid.*, hlm. 16.

<sup>125</sup> *Ibid.*, hlm. 17.

potensi penyelewengan kekuasaan. Prosedur lanjut akuntabilitas eksternal harus ditetapkan terlebih dahulu untuk memeriksa perilaku tidak bijaksana atau tidak adil dan yang kedua untuk mencegah terjadinya penyalahgunaan kekuasaan.

Selanjutnya, mekanisme akuntabilitas eksternal yang akan membuka organisasi untuk pihak ketiga, termasuk individu-individu yang penting. Kemungkinan untuk pihak ketiga untuk melakukan intervensi sangat penting dalam kasus ISA untuk serangkaian kondisi di lembaga-lembaga internasional lainnya. Pertama, berbeda dengan organisasi internasional tradisional di mana tingkat perbedaan antara ketertarikan dari negara-negara anggota yang ada dan organisasi internasional berfungsi sebagai forum untuk debat atau di mana undang-undang organisasi internasional dapat mengenakan jenis keuangan dan beban lain pada negara sehingga ada ketegangan antara kepentingan organisasi dan orang-orang dari negara-negara anggota, dalam kasus ISA ada penggolongan kepentingan bagi organisasi,<sup>126</sup> semua negara anggota, bahkan negara-negara non-anggota, dan sektor swasta yang terlibat, yaitu keuntungan dari ekstraksi mineral Area. Dalam kondisi ini kesamaan kepentingan, keberatan dimulainya pertambangan komersial oleh negara anggota semata-mata atas dasar lingkungan bukanlah hal yang mustahil.

Selain keanekaragaman hayati yang kaya rapuh dan kekayaan mineral area yang luas, ada faktor tambahan mengapa ekspresi pertimbangan lingkungan harus mencari jalan menuju proses ISA membuat keputusan, selain melalui negara anggota. Ada kemungkinan besar bahwa kasus manajemen area, negaracenderung bertindak bebas dan memilih keuntungan daripada atas perlindungan lingkungan alam. Seperti disebutkan sebelumnya, kawasan adalah bagian dari dasar laut dari dalam yurisdiksi negara manapun. Oleh karena itu, tidak ada negara yang memiliki tanggung jawab langsung karena bencana lingkungan. Kurangnya tanggung jawab individu negara anggota merupakan faktor tambahan yang menyebabkan adopsi keputusan yang kurang peka terhadap lingkungan.

Lebih lanjut elemen kasus yang khas adalah jarak geografis wilayah dari negara dan kurangnya perhatian masyarakat internasional.

---

<sup>126</sup> *Ibid.*, hlm. 18.

Citra kawasan dan jarak geografis menyebabkan tidak adanya reputasi bahkan mekanisme akuntabilitas publik nasional, yang terakhir merupakan pilihan terakhir dalam tidak adanya mekanisme akuntabilitas lainnya. Kedua elemen ini tampaknya menjadi faktor yang menentukan bagi kurangnya perhatian atas nama internasional dan kelompok lingkungan berorientasi domestik yang akan memiliki potensi untuk<sup>127</sup> mempengaruhi pemerintahan dalam pilihan menuju sikap yang lebih protektif bagi wilayah lingkungan.

Bagaimanapun, penggerakan kekuatan masyarakat sipil diperlukan untuk mencapai perlindungan yang efektif dari lingkungan alam daerah, dan hak prosedural yang harus dikaitkan dengan masyarakat sipil dan non-anggota serikat karena kualifikasi hukum daerah sebagai seni warisan bersama umat manusia tersebut. Dalam rangka untuk menyeimbangkan berbagai ketidakseimbangan tersebut di atas dan diidentifikasi lebih terhadap akuntabilitas dan sebuah mekanisme harus ditetapkan.

Kegiatan ISA memiliki aspek finansial dan lingkungan yang penting. Kedua isu tersebut membutuhkan mekanisme akuntabilitas yang berbeda. Pertama, pentingnya pengelolaan keuangan di masa depan oleh *enterprise*, bahwa perlu ditetapkan mekanisme akuntabilitas fiskal eksternal. Mekanisme ini harus bertujuan untuk keadilan mengenai alokasi sumber daya dan isu-isu transparansi. Potensi pendekatan, misalnya memasukkan mekanisme akuntabilitas mirip dengan yang berhubungan dengan lembaga-lembaga keuangan internasional (IFI), seperti Bank Dunia atau Dana Moneter Internasional (IMF), atau mekanisme akuntabilitas fiskal yang berfungsi dalam kerangka bank-bank internasional, seperti pengenalan *Ombudsman*, juga harus dipertimbangkan.<sup>128</sup>

Akuntabilitas fiskal mungkin akan lebih ditingkatkan dengan pembentukan badan pengawas atau komite berafiliasi dengan PBB atau badan milik PBB, seperti komite mengawasi kemajuan Tujuan Pembangunan Milenium/*the progress of the Millennium Development Goals* (MDGs) dalam hal semua dana yang dikeluarkan terhadap tujuan mereka. PBB sebagai organisasi di atas organisasi lainnya, menjadi tidak hanya organisasi internasional yang menikmati partisipasi yang paling

---

<sup>127</sup> *Ibid.*, hlm. 19.

<sup>128</sup> *Ibid.*, hlm. 20.

universal, tetapi juga memiliki mandat yang komprehensif untuk mempromosikan semua kepentingan dasar bagi kesejahteraan umat manusia. PBB memiliki struktur organisasi lebih untuk mewakili berbagai kepentingan dan memecahkan mandat yang saling bertentangan, seperti misalnya antara pertumbuhan ekonomi dan perlindungan lingkungan. Untuk itu, kemungkinan lainnya adalah pembentukan badan eksternal dengan kompetensi audit mengenai manajemen keuangan sumber daya di Area oleh Perusahaan. Badan audit eksternal dapat melaporkan baik kepada Majelis ISA dan PBB.

Terlepas dari keterlibatan para ahli, ISA juga harus mengatur mekanisme akuntabilitas eksternal, terutama untuk aktor-aktor non-negara, seperti kelompok pencinta lingkungan. Praktek internasional dapat menunjukkan berbagai kemungkinan keterlibatan pihak ketiga melalui pengumpulan informasi, penyampaian pengaduan dan mekanisme penyelesaian sengketa. Salah satu contoh yang paling menonjol yang memenuhi persyaratan ini adalah model Panel Inspeksi yang ditetapkan oleh Bank Dunia, di mana individu, anggota masyarakat sipil dan non-anggota negara dapat mengajukan keluhan<sup>129</sup> untuk efek samping sosial dan lingkungan dari proyek yang didanai oleh Bank.

Pilihan lain untuk memenuhi kebutuhan partisipasi atas nama manusia untuk ISA adalah untuk mengadopsi beberapa *model review*, seperti misalnya Komite Eksternal yang baru dibentuk pada IMF-Bank Dunia/ *External Review Committee on IMF-World Bank Collaboration* yang diamanatkan oleh Presiden Bank Dunia dan *Director* dari IMF untuk memeriksa bidang kerjasama Bank-IMF dan mengusulkan perbaikan. Anggota komite adalah menteri keuangan dan administrator tingkat tinggi lainnya dari lembaga keuangan swasta dan publik. Dalam melanjutkan pekerjaannya, panitia telah memutuskan untuk meminta pandangan dari masyarakat, dan telah meminta Bank Dunia dan IMF untuk membentuk kotak surat elektronik bagi publik untuk menawarkan komentar dan perspektif tentang kemungkinan mereka harus dilakukan peningkatan pada pembagian kerja dan kolaborasi antara IMF dan Bank Dunia. Terakhir, dalam rangka untuk memenuhi kebutuhan pelaku non negara dan negara-negara yang bukan anggota untuk menahan ISA yang bertanggung jawab, harus ada pembesaran lingkaran aktor pemegang

---

<sup>129</sup> *Ibid.*, hlm. 21.

hak untuk membawa sengketa sebelum proses ITLOS atau badan penyelesaian sengketa lainnya.<sup>130</sup>

ISA adalah sebuah organisasi internasional dengan mandat penting, untuk mengelola sumber daya yang menguntungkan secara finansial, biologis dan mineral tersembunyi di kawasan, dan pada saat yang sama untuk melindungi lingkungan alam yang rapuh dan tak ternilai. Dalam menghadapi risiko bencana lingkungan dan persaingan yang ketat dari kepentingan keuangan setelah dimulainya eksploitasi komersial sumber daya kawasan, ISA harus membekali diri dengan mekanisme akuntabilitas tambahan dari yang tradisional tersedia untuk lembaga-lembaga internasional. Tempat baru di mana masyarakat sipil dan negara non anggota bisa mengatakan diperlukan perlindungan lingkungan alam dan alokasi yang adil bagi kekayaan yang mendalam di dasar laut terhadap UNCLOS dan ISA. Penambahan, seperti panel inspeksi atau perluasan lingkaran partai yang menarik untuk memulai proses pengadilan sebelum Pengadilan Internasional Hukum Laut dan pengawasan akhirnya kelembagaan oleh PBB, yang diperlukan di bawah konsep pemerintahan yang baik. Terakhir, prinsip transparansi dan hak prosedural, seperti akses informasi bagi masyarakat sipil, yang berasal dari *Global Administration Environment* (GAL) harus melengkapi kerangka legislatif ISA dan membuat organisasi lebih terbuka dan bertanggung jawab kepada masyarakat internasional.<sup>131</sup> Pada tahun 1974 *Deepsea Ventures* mengeluarkan *Notice of Discovery dan Claim Exclusive KP*, dan Permintaan Perlindungan Diplomatik dan Perlindungan Investasi ke Menteri Luar Negeri AS. Dalam pemberitahuan ini, *Deepsea Ventures* menunjukkan bahwa mereka telah membawa kepemilikan dan menegaskan hak eksklusif untuk mengembangkan, mengevaluasi dan tambang deposit modul dasar laut mangan, satu ribuan kilometer di lepas pantai California (di perairan internasional). Perusahaan itu mengklaim wilayah enam puluh ribu kilometer persegi dan diproyeksikan menghasilkan sekitar dua ratus lima puluh ton mangan per tahun. Sebagai dukungan dalam hal hukum internasional, perusahaan dikutip bahwa, tentu posisi Amerika Serikat bahwa pertambangan dasar

---

<sup>130</sup> *Ibid.*, hlm. 22.

<sup>131</sup> *Ibid.*, hlm. 24.

laut dalam adalah kebebasan laut lepas dan berpikir bahwa kebebasan hari ini di bawah hukum internasional.<sup>132</sup>

Dalam dua interpretasi dari proses Ketiga Konferensi PBB tentang Hukum Laut (1975), Amerika Serikat mengakui bahwa ia tidak bisa memberikan atau mengakui hak penambangan eksklusif untuk sumber daya mineral di luar yang nasional yurisdiksi, bagaimanapun, Departemen Luar Negeri AS menyimpulkan bahwa, menunggu hasil Hukum Konferensi Laut, pertambangan dasar laut dapat melanjutkan sebagai kebebasan laut lepas di bawah hukum internasional, menunjukkan adanya interpretasi perjanjian 1958 berarti lembaga non negara dan perusahaan swasta bebas bisa menggunakan sumber daya dari laut.<sup>133</sup>

### C. Penutup

#### 1. Kesimpulan

Hukum laut adalah hukum yang mengatur laut sebagai obyek yang diatur dengan mempertimbangkan seluruh aspek kehidupan dan kepentingan seluruh negara termasuk negara yang tidak berbatasan dengan laut secara fisik (*Landlock Countries*) guna pemanfaatan laut dengan seluruh potensi yang terkandung didalamnya bagi umat manusia sebagaimana yang tercantum dalam UNCLOS 1982, beserta konvensi-konvensi internasional yang terkait langsung dengannya.

Sesuai dengan pengertian yang terkandung dalam Pasal 33 bahwa, *enterprise* adalah organ otorita yang diberdayakan untuk melakukan semua kegiatan teknis, industri atau komersial yang berkaitan dengan eksplorasi kawasan dan eksploitasi sumber daya (dengan sendirinya, atau dalam usaha patungan dengan badan hukum sepatutnya disponsori oleh serikat). *International Sea Authority* (ISA) atau otorita adalah sebuah organisasi antar pemerintah (IO), yang didirikan oleh Konvensi PBB 1982 tentang Hukum Laut dan Perjanjian 1994 yang berkaitan dengan Pelaksanaan Bagian XI Konvensi PBB tentang Hukum Laut. Oleh karena ISA adalah organisasi di mana penandatanganan serikat pada konvensi sesuai dengan rezim untuk pemanfaatan kekayaan dasar laut, samudera lantai dan lapisan tanah daripadanya, di luar batas yurisdiksi nasional/area maka, ISA juga harus mengatur mekanisme akuntabilitas

---

132 Rene Kardol, *Op.cit.*, hlm. 15.

133 Rene Kardol, hlm. 16.

eksternal untuk tujuan perlindungan lingkungan, khususnya memungkinkan intervensi aktor non-negara. Selain itu, segera setelah *enterprise* memulai kegiatan komersial, harus mengadopsi sistem akuntabilitas dan inspeksi mirip dengan mekanisme lembaga keuangan internasional untuk mengatasi segala persoalan yang akan timbul akibat adanya perbedaan interpretasi dari pasal 82 tentang yang mengatur tentang pembayaran dan kontribusi terhadap eksploitasi sumber daya dilautan dibawah wewenang *the Authority* yang dibentuk berdasarkan ketentuan dalam UNCLOS 1982.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

International Seabed Authority, *Legislative history of the "Enterprise" under the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the Convention*, Jamaica: International Seabed Authority, 2002

International Seabed Authority, *International Seabed Authority Basic Texts: Second Edition*, Jamaica: The International Seabed Authority, 2012

*International Tribunal for the Law of the Sea*, Hamburg: Compact Media GmbH, 2011

Rene Kardol, *Proposed Inhabited Artificial Islands in International Waters: International Law Analysis in Regards to Resource Use, Law of the Sea and Norms of Self-Determination and State Recognition*, MA Thesis.Universiteit van Amsterdam, 1999.

### B. Seminar dan Wokshop & Website

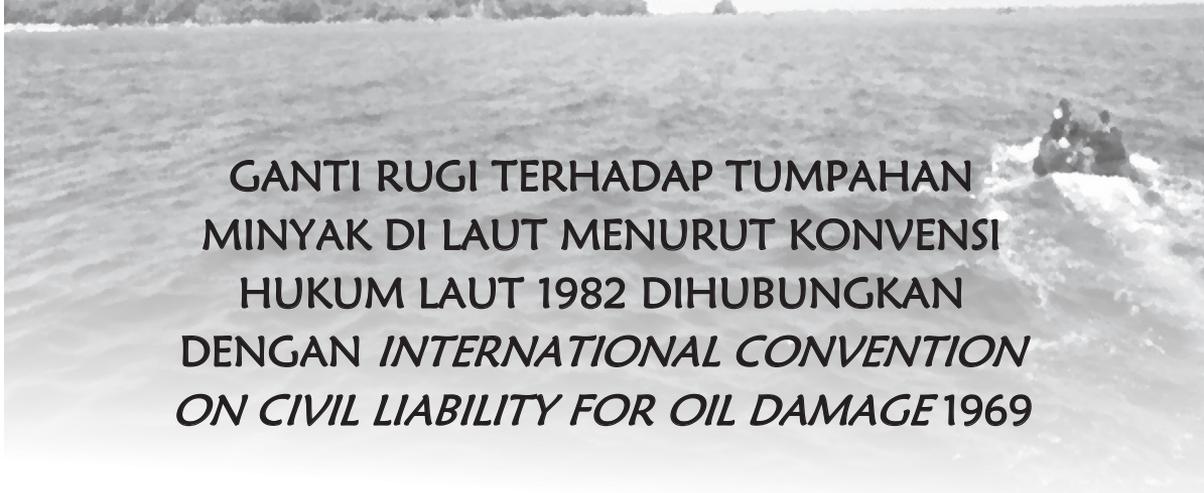
Dionysia Theodora Avgerinopoulou, *Autonomy Without Accountability: The Case of The International Seabed Authority and The Enterprise*, hlm. 12-13, 2<sup>nd</sup> Dalam Seminar Global Administrative Law, Viterbo, Juni 9-10, 2006.

International Workshop, *Pertimbangan lebih lanjut Pelaksanaan Pasal 82 Konvensi PBB tentang Hukum Laut*, Beijing, China, 26-30 November 2012.

[www.isa.org.jm](http://www.isa.org.jm)

[www.itlos.org](http://www.itlos.org)

[www.maritim.world.htm](http://www.maritim.world.htm)



# GANTI RUGI TERHADAP TUMPAHAN MINYAK DI LAUT MENURUT KONVENSI HUKUM LAUT 1982 DIHUBUNGKAN DENGAN *INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL DAMAGE* 1969

Rehulina S.H.,M.H.<sup>134</sup>  
T. Jessica Novia Hermanto<sup>135</sup>

## A. Latar Belakang

Hukum internasional mengenal dua bentuk tanggung jawab; *responsibility* yaitu tanggung jawab negara dan *liability* yang diartikan sebagai tanggung jawab keperdataan. *Responsibility* atau tanggung jawab publik terkait dengan suatu tindakan negara yang tidak memenuhi kewajiban yang dibebankan kepada negara berdasarkan hukum internasional, sedangkan *liability* terkait dengan tanggung jawab yang bersifat keperdataan seperti ganti rugi, wanprestasi, ingkar janji, tidak sesuai dengan prosedur yang sudah diperjanjikan dan lain sebagainya. Bentuk tanggung jawab dengan *Liability* digunakan juga dalam persoalan pencemaran lingkungan, terutama pencemaran di laut.

Pencemaran laut diartikan sebagai adanya kotoran atau hasil buangan aktivitas makhluk hidup yang masuk ke daerah laut. Sumber dari pencemaran laut ini antara lain adalah tumpahan minyak, sisa damparan amunisi perang, buangan proses di kapal, buangan industri ke laut, proses pengeboran minyak di laut, buangan sampah dari transportasi darat melalui sungai, emisi transportasi laut dan buangan pestisida dari perairan. Sumber utama yang menyebabkan pencemaran laut berasal dari tumpahan minyak baik dari proses di kapal, pengeboran lepas pantai maupun akibat kecelakaan kapal. Tumpahan minyak di laut

---

<sup>134</sup> Staf Pengajar pada Bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Lampung.

<sup>135</sup> Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung.

merupakan sumber pencemaran laut yang menjadi perhatian dari masyarakat luas, karena akibatnya sangat cepat dirasakan oleh masyarakat sekitar pantai dan sangat signifikan merusak makhluk hidup di sekitar pantai tersebut<sup>136</sup> dan bahkan dapat jauh kewilayah laut negara lain.

Apabila terjadi pencemaran maka pelaku pencemaran harus membayar ganti rugi. Ganti rugi dalam Hukum Laut Internasional khususnya dalam pencemaran laut juga dikenal kedua istilah ini, namun *Liability* lebih banyak dipakai dalam istilah tanggung jawab dalam konvensi-konvensi laut internasional. Karena sifat dari *liability* adalah suatu kewajiban mutlak untuk mengganti kerugian yang terjadi akibat kelalaian atau masalah yang timbul terhadap pelestarian lingkungan laut. Timbulnya tanggung jawab tidak terlepas dari adanya kelalaian yang mengakibatkan pencemaran itu terjadi sehingga mengharuskan adanya ganti kerugian.

Pencemaran laut yang demikian mengakibatkan pelaku dikenakan kewajiban untuk mempertanggungjawabkan kerugian yang ditimbulkan. Pertanggungjawaban sipil suatu negara muncul sebagai akibat dari prinsip persamaan dan kedaulatan negara yang terdapat dalam hukum internasional. Prinsip ini kemudian memberikan kewenangan bagi suatu negara yang terlanggar haknya untuk menuntut reparasi yaitu adanya pembayaran kompensasi dan restitusi terhadap nilai ganti atas kerugian.<sup>137</sup> Pertanggungjawaban sipil yang menganut prinsip tanggung jawab mutlak/seketika (*absolute/strict liability*) muncul dari adanya kesadaran pada masyarakat bahwa untuk setiap perbuatan yang dilakukan baik itu oleh perseorangan maupun kelompok, maka orang atau kelompok tersebut tidak akan dapat melepaskan diri dari tanggung jawab untuk setiap kerugian yang diakibatkan oleh perbuatan itu. Biasanya asas ini selalu dikaitkan dengan ganti rugi<sup>138</sup>.

Salah satu konvensi yang mengatur mengenai tanggung jawab terhadap pencemaran di laut adalah *International Convention on Civil Liability for Oil Damage 1969* (CLC 1969). CLC 1969 merupakan

---

<sup>136</sup> Benny Hartanto, *Oil Spill (Tumpahan Minyak) Di Laut Dan Beberapa Kasus di Indonesia*, Yogyakarta: Bahari Jogja, 2008, hlm. 43.

<sup>137</sup> Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, Yew York: Oxford University Press, 1992, hlm. 458.

<sup>138</sup> N.H.T. Siahaan, *Hukum Lingkungan dan Ekologi Pembangunan*, Jakarta: Erlangga, 2004, hlm. 3.

konvensi yang dilaksanakan di Brussels, 29 November 1969. Konvensi ini secara khusus mengatur mengenai pertanggungjawaban perdata terhadap pencemaran minyak di laut. Tujuan utama dibentuknya konvensi ini yaitu untuk menyeragamkan sistem nasional dari negara-negara peserta sehubungan dengan tanggung jawab kompensasi pemilik kapal tanker terhadap korban kerugian karena pencemaran minyak akibat dari kecelakaan laut yang melibatkan kapal tanker pembawa minyak<sup>139</sup>.

CLC 1969 berlaku hanya pada kerusakan pencemaran minyak mentah (*persistent oil*) yang tertumpah pada muatan kapal tanker. Konvensi ini mencakup kerusakan pencemaran lokasi termasuk perairan negara peserta konvensi termasuk kerusakan akibat pencemaran di daerah teritorial negara peserta konvensi<sup>140</sup>.

Asas utama dalam konvensi ini adalah *Strict Liability*, yang terdapat dalam Pasal III konvensi<sup>141</sup>, dimana jenis tanggung jawab ini adalah mutlak dan sepenuhnya menjadi tanggung jawab dari pihak yang menimbulkan kerugian.

*United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) atau konvensi Hukum Laut 1982 (selanjutnya disebut dengan KLH 1982) merupakan konvensi hukum laut ketiga dengan pengaturan yang lebih komperhensif dibandingkan dengan konvensi Jenewa 1958. Mengenai pengelolaan pencemaran laut di atur pada beberapa bagian dalam UNCLOS. Bagian XII berkaitan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, merupakan bagian terpanjang dalam konvensi yang memuat 11 bagian terdiri tidak kurang dari 46 pasal (Pasal 192-237)<sup>142</sup>.

Tanggung jawab perdata (*liability*) dalam KLH 1982 diatur dalam pasal 235 yang menyatakan bahwa setiap negara bertanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban internasional mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, sehingga semua negara harus memikul kewajiban ganti rugi sesuai dengan hukum internasional.

---

<sup>139</sup> N.H.T. Siahaan, *Op.Cit*, hlm. 31.9

<sup>140</sup> <http://www.imo.org / About / Conventions/ ListOfConventions / Pages / International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-%28CLC%29.aspx>, diakses secara online pada 15 November 2014.

<sup>141</sup> N.H.T. Siahaan, *Loc.cit*.

<sup>142</sup> J.G.Starke, *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta: Sinar Grafika, 1989, hlm. 372.

Berdasarkan latar belakang di atas permasalahan yang diangkat dalam tulisan ini yaitu bagaimana pengaturan tanggung jawab perdata akibat tumpahan minyak di laut dan bagaimana pengaturan UNCLOS mengenai tanggung jawab ini.

## B. Tanggung Jawab dalam Hukum Internasional

Pada prinsipnya hukum internasional mengakui bahwa setiap negara memiliki hak berdaulat atas wilayah dan warganegaranya namun ketentuan ini bukan berarti negara bebas dari tanggung jawab oleh karena tidak ada satu negarapun yang dapat menikmati hak-haknya tanpa menghormati hak-hak negara lain.<sup>143</sup>

Tanggung jawab muncul akibat kesalahan atau kerugian-kerugian yang menimbulkan tanggung jawab negara mungkin beragam jenisnya. Dengan demikian, suatu negara bertanggung jawab karena melanggar traktat, berkaitan dengan tidak dilaksanakannya kewajiban-kewajiban kontraktual, karena kerugian-kerugian terhadap warga negara dari negara lain dan sebagainya. Pelanggaran kewajiban dapat berupa suatu tindakan atau kelalaian<sup>144</sup>. Biasanya diakibatkan oleh pelanggaran atas hukum internasional. Tanggung jawab negara diatur oleh standar-standar internasional yang bergantung mengenai apa dan sejauh mana tindakan atau kelalaian dari suatu negara dianggap sah atau tidak sah menurut standar hukum nasional maupun interna-sional<sup>145</sup>.

Tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi dari negara atau disebut tanggung jawab negara (*state sovereignty*) merupakan prinsip fundamental dalam hukum internasional, apabila terjadi pelanggaran kewajiban internasional akan timbul tanggung jawab negara. Pelanggaran kewajiban internasional tersebut seperti tidak melaksanakan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Konvensi Hukum Laut 1982 yang sudah mengikat negaranya. Belum ada perjanjian yang secara khusus mengatur tanggung jawab negara dalam hukum internasional. Selama ini persoalan tanggung jawab negara mengacu pada *Draft Articles on Responsibility of States for International Wrongful Acts* yang dibuat oleh Komisi Hukum Internasional *International Law Commission* (ILC) yang menyatakan: “setiap tindakan negara yang salah secara

---

<sup>143</sup> Huala Adolf, *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Jakarta: Raja Grafindo, 2002, hlm. 255.

<sup>144</sup> *Ibid.*

<sup>145</sup> J.G.Starke, *Op.Cit.*, hlm. 392.

internasional membebani kewajiban negara yang bersangkutan dengan pencemaran di laut”.

Asas tanggung jawab dalam penyelesaian sengketa lingkungan khususnya pencemaran lingkungan berdasarkan asas tanggung jawab mutlak yaitu *Strict Liability* dan *absolute liability*.<sup>146</sup> *Strict Liability* merupakan tanggung jawab secara langsung dan seketika, yang merupakan tanggung jawab mutlak yang bersyarat dengan pembatasan pembacaran ganti rugi yang ditetapkan terlebih dahulu sedangkan *absolute liability* adalah tanggung jawab mutlak tak bersyarat (secara penuh dan lengkap dalam pembayaran ganti rugi)

### C. Konvensi Hukum Laut 1982

KLH 1982 memberikan pengertian bahwa pencemaran laut adalah perubahan dalam lingkungan laut termasuk muara sungai yang menimbulkan akibat yang buruk sehingga dapat merugikan terhadap sumber daya laut hayati (*marineliving resources*), bahaya terhadap kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan di laut termasuk perikanan dan penggunaan laut secara wajar, memerosotkan kualitas air laut dan menurunkan mutu kegunaan dan manfaatnya.

Pencemaran lingkungan laut merupakan masalah yang dihadapi oleh masyarakat bangsa-bangsa. Pengaruhnya dapat menjangkau seluruh aktifitas manusia di laut dan karena sifat laut yang berbeda dengan darat, maka masalah pencemaran laut dapat mempengaruhi semua negara pantai baik yang sedang berkembang maupun negara-negara maju, sehingga perlu disadari bahwa semua negara pantai mempunyai kepentingan terhadap masalah pencemaran laut<sup>147</sup>.

Pasal 207-212 Konvensi Hukum Laut 1982 mewajibkan setiap negara untuk membuat peraturan perundang-undangan yang mengatur pencegahan dan pengendalian pencemaran laut dari berbagai sumber pencemaran, seperti sumber pencemaran dari darat (*land-based sources*), pencemaran dari kegiatan dasar laut dalam yurisdiksi nasionalnya (*pollution from sea-bed activities to national jurisdiction*), pencemaran dari kegiatan di kawasan (*pollution from activities in the Area*), pencemaran dari *dumping* (*pollution by dumping*), pencemaran dari

---

<sup>146</sup> Ahmad Syofyan, Tanggung Jawab dalam Pencemaran Laut yang disebabkan minyak menurut Hukum Internasional, *Fiat Justisia Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 6 Nomor 1 Januari-April, hlm. 42.

<sup>147</sup> Juair Sumardi, 1996, *Hukum Pencemaran Laut Transnasional*, Bandung: Citra Aditya Bakti, hlm. 1.

kapal (*pollution from vessels*), dan pencemaran dari udara (*pollution from or through the atmosphere*).

Seksi I (Pasal 192-196) berjudul "Ketentuan-Ketentuan Umum", dan kewajiban-kewajiban umum dinyatakan dalam pasal 192 yaitu bahwa setiap negara mempunyai kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut". Pasal 193 berbunyi: "bahwa setiap negara mempunyai hak berdaulat untuk mengeksploitasi sumber daya alamnya sesuai dengan kebijakan lingkungan mereka dan sesuai dengan kewajibannya untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut". Kedua pasal tersebut masing-masing menegaskan tentang kewajiban negara serta mengatur dengan tegas prinsip dalam pemanfaatan sumber daya laut. Pasal-pasal umum ini diikuti oleh pasal 194-196 mengenai tindakan guna mencegah, mengurangi dan mengawasi pencemaran lingkungan laut<sup>148</sup>.

Seksi 2 (pasal 197-201) menyangkut hal-hal yang diharapkan dengan cara kerja sama global dan regional, Bagian 3 (Pasal 202-203) berkenaan dengan ilmu pengetahuan dan bantuan-bantuan teknis bagi negara-negara berkembang dan mengatur perlakuan istimewa yang diberikan kepada negara-negara tersebut, Seksi 4 (Pasal 204-206) mengenai pemantauan resiko-resiko dan dampak pencemaran, publikasi hasil-hasil pemantauan tersebut, dan penilaian dampak-dampak potensial dari aktivitas-aktivitas yang dapat menimbulkan perubahan-perubahan substansial dan perubahan besar dalam lingkungan laut, dan Seksi 5 (Pasal 207-212) berisi ketentuan-ketentuan mengenai pencemaran yang berasal dari sumber-sumber yang berada di daratan, pencemaran yang berasal dari aktivitas-aktivitas dasar laut yang tunduk pada yuridiksi nasional, penetapan peraturan perundang-undangan oleh negara guna mencegah, mengurangi dan mengawasi pencemaran terhadap lingkungan laut yang disebabkan oleh limbah, pencemaran kapal<sup>149</sup>

Seksi 6 berkenaan dengan "Pemaksaan Penataan" (*Enforcement*) yaitu Pasal 212-222, yang cukup penting karena alasan, antara lain, kewajiban yang dibebankan kepada negara-negara, sesuai dengan sumber-sumber pencemaran, untuk memaksakan penataan peraturan-peraturan anti pencemaran dan anti pembuangan limbah.

---

<sup>148</sup>J.G.Starke, *Loc.cit.*

<sup>149</sup>*ibid.*, hlm. 373.

Seksi 7 (Pasal 223-233) berkenaan dengan tindakan-tindakan untuk memudahkan penuntutan-penuntutan (pengajuan bukti dan lain-lain), dengan badan-badan apa sajakah yang berwenang memaksa dilakukannya pelaksanaan penataan, cara-cara penyidikan, pemberitahuan kepada negara, dan tanggung jawab negara untuk tindakan-tindakan pelanggaran hukum atau tindakan yang melampaui batas dan langkah-langkah pengamanan berkenaan dengan lintas melalui selat yang digunakan bagi pelayaran internasional<sup>150</sup>.

Seksi 8 berkaitan dengan kawasan-kawasan yang tertutup es, yang memuat satu pasal yaitu pasal 234, memberikan hak-hak penting kepada negara-negara pantai yang memiliki yurisdiksi untuk menetapkan dan mengawasi pencemaran laut yang berasal dari kapal-kapal<sup>151</sup>.

Seksi 9 mengenai tanggung jawab, juga berisi satu pasal yaitu Pasal 235, yang melimpahkan tanggung jawab untuk pemenuhan kewajiban-kewajiban mereka berkenaan dengan lingkungan laut. Kembali ketentuan ini jelas dengan sendirinya, pasal ini juga mengatur, antara lain, bahwa negara-negara harus menjamin bahwa sistem hukum mereka memberikan ganti rugi yang segera dan memadai untuk kerugian yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut oleh orang yang berada di bawah yurisdiksi mereka<sup>152</sup>.

Seksi 10 mengenai hak imunitas (*sovereign immunity*) yang berisi pada Pasal 236, ketentuan-ketentuan yang disebutkan di atas tidak berlaku bagi kapal perang, kapal bantuan, kapal-kapal atau pesawat-pesawat udara lainnya yang dimiliki atau dioperasikan oleh negara dan digunakan pada saat itu untuk keperluan pemerintah yang bukan bersifat komersial. Walaupun demikian, negara-negara harus menjamin bahwa kapal-kapal atau pesawat-pesawat udara tersebut bertindak menurut cara yang konsisten, sejauh hal itu beralasan dan dapat dilakukan dengan konvensi<sup>153</sup>.

Seksi 11 yang merupakan bagian terakhir dari Bagian XII (yang hanya berisi Pasal 237) dalam bagian ini disebutkan tentang kewajiban-kewajiban negara-negara berdasarkan konvensi-konvensi lain mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.

---

<sup>150</sup>J.G.Starke, *Ibid.*, hlm. 374.

<sup>151</sup>*Ibid.*

<sup>152</sup>*Ibid.*

<sup>153</sup>*Ibid.*

KHL 1982 mengatur persoalan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Pasal 235 Konvensi menegaskan bahwa setiap negara bertanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban internasional mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, sehingga semua negara harus memikul kewajiban ganti rugi sesuai dengan hukum internasional.

Negara peserta KHL 1982 mempunyai kewajiban untuk menaati semua ketentuan Konvensi berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, yaitu antara lain sebagai berikut :

1. Kewajiban membuat peraturan perundang-undangan tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut yang mengatur secara komprehensif termasuk penanggulangan pencemaran lingkungan laut dari berbagai sumber pencemaran, seperti pencemaran dari darat, kapal, *dumping*, dan lainnya. Dalam peraturan perundang-undangan tersebut termasuk penegakan hukumnya, yaitu proses pengadilannya;
2. Kewajiban melakukan upaya-upaya mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut;
3. Kewajiban melakukan kerja sama regional dan global, kalau kerja sama regional berarti kerja sama ditingkat negara-negara anggota ASEAN, dan kerja sama global berarti dengan negara lain yang melibatkan negara-negara di luar ASEAN karena sekarang persoalan pencemaran lingkungan laut adalah persoalan global, sehingga penanganannya juga global;
4. Negara harus mempunyai peraturan dan peralatan sebagai bagian dari *contingency plan*;
5. Peraturan perundang-undangan tersebut disertai dengan proses mekanisme pertanggungjawaban dan kewajiban ganti ruginya bagi pihak yang dirugikan akibat terjadinya pencemaran laut.

#### **D. Ketentuan Ganti Rugi dalam *International Convention on Civil Liability for Oil Damage* 1969 dan Amandemen 1992**

Pencemaran minyak di laut dapat berasal dari berbagai sumber; tumpahan minyak, karena aktifitas rutin kapal, kecelakaan kapal,

pelimpasan minyak dari darat, eksplorasi dan eksploitasi lepas pantai, pipa transportasi minyak, perembesan dan lain sebagainya. Namun dampak terberat adalah akibat tumpahan minyak dari kapal pengangkut minyak, seperti diketahui pada tahun 1975 terjadi kecelakaan kapal di selat Malaka yang dikenal dengan kasus kapal Showa Maru<sup>154</sup> milik Jepang yang sedang melintasi Selat Malaka, dampak terbesar memang dirasakan oleh Indonesia tetapi dampak pencemarannya terasa hingga di perairan Singapura.

Ganti rugi pencemaran laut yang disebabkan oleh tumpahan minyak merupakan tanggung jawab dengan prinsip *Strict Liability*, sehingga kewajiban membayar ganti rugi timbul seketika pada saat tumpahnya minyak di laut.<sup>155</sup> Sesungguhnya jika kita membicarakan ganti rugi maka tidak dapat dilepaskan dengan masalah perbuatan yang menyebabkan unsur kesalahan merupakan faktor utama dalam ganti rugi sehingga dapat dikatakan bahwa perbuatan-perbuatan yang bertentangan dengan hukum itu berupa perbuatan yang karena kesalahan menimbulkan kerugian pada pihak lain sehingga mewajibkan pihak lain untuk membayar ganti rugi. Prinsip ini dikenal dengan prinsip ganti rugi yang disebabkan oleh kesalahan.

Pada abat ke XIX berkembang sebuah prinsip ganti rugi yang disebut sebagai “*erosion of fault*” yang kemudian dikenal dengan istilah *Strict Liability* dalam ganti rugi polusi minyak di laut prinsip yang digunakan adalah *strict liability* hal ini dijelaskan pada pasal III

“ *...the owner of a ship at the time of incident of where the incident consists of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident*”

Terdapat 4 hal yang harus diatur untuk mencegah tumpahan minyak, yaitu:<sup>156</sup>

---

<sup>154</sup> Dalam peristiwa pecahnya kapal Showa Maru diperkirakan 7.300 ton (844.000 gallon) minyak bumi tumpah ke laut di Selat Malaka dan Singapura yang menimbulkan pencemaran pada perairan Singapura, Juajir, *Op.Cit.*, hlm. 6.

<sup>155</sup> Ahmad Syofyan, *Op.,Cit.*, hlm. 44.

<sup>156</sup> Komar Kantaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Bandung: Alumni, 1982, hlm. 48.

1. Membatasi dan melarang tumpahnya minyak bumi dengan sengaja
2. Mencegah timbulnya polusi minyak karena kecelakaan
3. Mengurangi dan membatasi terjadinya kecelakaan yang menimbulkan polusi minyak, dan
4. Mewajibkan timbulnya tanggung jawab karena tumpahan minyak

Konvensi CLC 1969 ini merupakan konvensi yang mengatur ganti rugi polusi minyak di laut yang terpenting yang dikenal sekarang. Konvensi ini berlaku terhadap<sup>157</sup>:

1. Kapal yang mengangkut minyak dalam *bluk* sebagai kargo
2. Minyak yang diangkut adalah termasuk kategori "*persistant oil*" seperti *crude oil*, *fuel oil*, *heavy diesel oil*, *lubricating oil and whale oil*

CLC 1969 merupakan konvensi yang mengatur tentang ganti rugi pencemaran laut oleh minyak karena kecelakaan kapal tengker. Konvensi ini berlaku untuk pencemaran lingkungan laut di laut teritorial.<sup>158</sup>

CLC 1969 terdiri atas 21 pasal dan 1 (satu) lampiran. Pasal satu merupakan pasal yang menerangkan definisi, pasal 2 ruang lingkup, pasal 3 berisi pengecualian, pasal 4 menerangkan *join*, kewajiban jika kecelakaan terjadi oleh 2 kapal atau lebih pasal 5 dan 6 merupakan tanggung jawab, pasal 7 asuransi, pasal 9 dan 10 yurisdiksi dari konvensi, pasal 11 memuat tentang pengecualian terhadap berlakunya konvensi, pasal 12, 13 dan 14 merupakan keterikatan para pihak, pasal 15 dan 16 memuat masa berlaku konvensi, pasal 17 menerangkan hubungan konvensi dengan PBB, pasal 18 amandemen, pasal 19 tempat deposit konvensi ini, pasal 20 registrasi dan pasal 21 tentang salinan konvensi serta satu lampiran.

Ruang lingkup aplikasi konvensi ini ada pada kerusakan pencemaran minyak mentah (*persistant oil*) yang tertumpah di territorial sebuah negara termasuk di laut teritorialnya. Konvensi ini juga mengjendaki negara serta melakukan tindakan pencegahan dan

---

<sup>157</sup> Komar, *Op.Cit.*, hlm. 8.

<sup>158</sup> Pasal 2 *International Convention on Civil Liability for Oil Damage*.

mengurangi kerusakan akibat pencemaran di daerah territorial negara anggota konvensi (pasal 2 CLC)

Apabila terjadi pencemaran maka prinsip yang digunakan adalah *Strict Liability* artinya pemilik kapal tangki mempunyai kewajiban ganti rugi terhadap kerusakan pencemaran yang disebabkan oleh tumpahan minyak dan kapal akibat kecelakaan, terhadap hal ini dapat dikecualikan terhadap:<sup>159</sup>

- a. Kerusakan sebagai akibat perang atau bencana alam
- b. Kerusakan sebagai akibat dan sabotase pihak lain, dan
- c. Kerusakan yang disebabkan oleh karena pihak berwenang tidak memelihara alat bantu navigasi dengan baik.

Alasan pengecualian di atas sangat terbatas dan pemilik boleh dikatakan berkewajiban memberikan ganti kerugian akibat kerusakan pencemaran pada hampir semua kecelakaan yang terjadi.

Meskipun bentuk tanggung jawabnya adalah langsung, namun dalam *Strict Liability*, terdapat limitasi terhadap ganti rugi atau adanya batas kewajiban ganti rugi (*limitation of liability*), pada kondisi tertentu, pemilik kapal memberikan kompensasi ganti rugi dengan batasan 133 SDR (*special drawing right*) per ton dari kapal atau 14 juta SDR atau sekitar US\$ 19,9 juta diambil yang lebih kecil. Apabila pihak yang mengklaim dapat membuktikan bahwa kecelakaan terjadi karena kesalahan pribadi dari pemilik, maka batas ganti rugi untuk pemilik kapal tidak diberikan.

Klaim terhadap kerusakan pencemaran dibawah CLC hanya dapat diajukan pada pemilik kapal terdaftar atau terhadap bendera kapal.

## E. Simpulan

Berdasarkan latar belakang dan pembahasan di atas penulis mengambil simpulan sebagai berikut;

1. Pengaturan ganti rugi akibat tumpahan minyak di laut dalam internasional melalui CLC 1969 dan amandemen 1992 dilakukan dengan prinsip *Strict Liability* yaitu tanggung jawab mutlak,

---

<sup>159</sup> Pasal 3 CLC lihat juga Mochtar Kusumaadmadja, *Hukum Laut*, Bina Cipta, 1978, Hlm. 195.

seketika tanpa ada perlu pembuktian terlebih dahulu seperti yang di atur pada Pasal 3 CLC 1969.

2. Pengaturan KLH 1982 mengenai gantirugi ini sepenuhnya membebaskan tanggung jawab kepada negara seperti yang tertuang pada Pasal 235 dan ketentuan ganti rugi seperti yang diatur pada pasal 230.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku & Jurnal

Adolf, Huala, *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Jakarta: Raja

Grafindo, 2002

Brownlie, Ian, *Principles of public international Law*, New York: Oxford University Press, 1992

Hartanto, Benny, *Oil Spill (Tumpahan Minyak) Di Laut Dan Beberapa Kasus di Indonesia*, Yogyakarta: Bahari Jogja, 2008

Starke, J.G., *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta: Sinar Grafika, 1989

Kantaatmadja, Komar, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Bandung: Alumni, 1982

Kusumaadmadja, Mochtar, *Hukum Laut*, Bandung: Bina Cipta, 1978

Siahaan, N.H.T., *Hukum Lingkungan dan Ekologi Pembangunan*, Jakarta: Erlangga, 2004

Sumardi, Juarir, *Hukum Pencemaran Laut Transnasional*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1996

Syofyan, Ahmad, *Tanggung Jawab dalam Pencemaran Laut yang disebabkan minyak menurut Hukum Internasional*, Fiat Justisia Jurnal Ilmu Hukum Vol. 6 Nomor 1 Januari-April

### Internet

<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage> diunduh pada 15 November 2014

# PEMBATASAN KEDAULATAN NEGARA KEPULAUAN ATAS WILAYAH LAUT

Dr. Budiyo, S.H., M.H.<sup>160</sup>

## A. Pendahuluan

Kedaulatan merupakan unsur yang sangat penting bagi sebuah negara untuk diakui keberadaannya dalam sistem internasional, dimana negara yang telah diakui mempunyai kedaulatan disebut sebagai negara yang berdaulat. Definisi dari kedaulatan adalah suatu hak atau wewenang tertinggi suatu negara untuk menguasai suatu wilayah pemerintahan, masyarakat, atau atas diri sendiri, dan kedaulatan negara untuk mengadakan hubungan dengan negara luar. dimana terdapat dua penganut dalam sumber kedaulatan tersebut yaitu berasal dari Tuhan dan dari masyarakat. Dalam hukum konstitusi, negara yang berdaulat merepresentasikan pemerintahan yang memiliki kendali sepenuhnya atas semua hal urusan dalam negerinya sendiri didalam wilayah atau batas teritorial negaranya, dimana berlaku yurisdiksi hukumnya.

Kedaulatan negara dalam sistem internasional adalah adanya pengakuan suatu negara lain terhadap wilayah perbatasan negara. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara menyatakan bahwa pertahanan negara adalah segala usaha untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI menyatakan bahwa TNI merupakan Komponen Utama dalam menjaga dan mempertahankan kedaulatan negara di perbatasan negara sesuai dengan tugas Matra yang meliputi atas kedaulatan wilayah darat, kedaulatan wilayah laut dan kedaulatan wilayah udara, serta dalam pelaksanaan operasionalnya juga dilakukan dengan sistem Tri Matra Terpadu.

---

<sup>160</sup> Staf pengajar bagian Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Salah satu unsur terbentuknya suatu negara ada adanya wilayah tempat berhuninya negara dan tempat pemerintah menjalankan kekuasaannya. Wilayah disini adalah wilayah daratan, wilayah lautatan dan wilayah udara. Artinya setiap negara harus memiliki atau menguasai wilayah secara nyata. Menguasai berarti mempunyai kemampuan untuk menjalankan kekuasaan atas wilayah tersebut dalam hal ini kedaulatan. Indonesia adalah suatu negara yang memiliki wilayah yang sangat luas baik daratan maupun lautan, wilayah daratan Indonesia yang terdiri dari pulau-pulau baik besar maupun kecil yang dihubungkan dengan wilayah laut sehingga menjadi satu kesatuan wilayah.

Indonesia sebagai negara kepulauan mempunyai perbatasan darat dengan 3 (tiga) negara tetangga (Malaysia, Papua Nugini dan Timor Leste) serta 11 perbatasan laut dengan negara tetangga (India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Philipina, Palau, Federal State of Micronesia, Papua Nugini, Timor Leste dan Australia). Adapun perbatasan udara mengikuti perbatasan darat dan perbatasan teritorial laut antar negara. Permasalahan perbatasan yang muncul dari luar (eksternal) adalah: adanya berbagai pelanggaran wilayah darat, wilayah laut dan wilayah udara kedaulatan NKRI, kegiatan *illegal; illegal logging, illegal fishing, illegal trading, illegal trafficking dan trans-national crime* merupakan bentuk ancaman faktual disekitar perbatasan yang akan dapat berubah menjadi ancaman potensial apabila pemerintah kurang bijak dalam menangani permasalahan tersebut.

Wilayah perbatasan yang meliputi wilayah daratan dan perairan merupakan manifestasi kedaulatan suatu negara. Letak strategis wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang berada diantara dua benua yaitu benua Australia dan benua Asia serta diapit oleh dua samudera yaitu samudera Hindia dan Samudera Pasifik merupakan kawasan potensial bagi jalur lalu-lintas antar negara. Disamping itu Indonesia merupakan negara kepulauan (*Archipelagic States*) yaitu suatu negara yang terdiri dari sekumpulan pulau-pulau, perairan yang saling bersambung (*Interconnecting Waters*) dengan karakteristik alamiah lainnya dalam pertalian yang erat sehingga membentuk satu kesatuan. Berkaitan dengan kedaulatan wilayah laut, adakah pembatasan kedaulatan suatu negara dalam wilayah laut teritorial suatu negara

## B. Kedaulatan atas Wilayah Laut

Setiap negara pada prinsipnya mempunyai kedaulatan penuh atas wilayahnya baik darat, air, maupun udara, dimana hukum yang berlaku adalah hukum nasional negara masing-masing. Batas-batas wilayah suatu negara telah diatur berdasarkan atas suatu perjanjian yang dilakukan oleh 2 atau lebih negara yang wilayahnya berdekatan. Negara dibagi atas beberapa macam negara sesuai dengan letak geografis serta besar kecilnya suatu negara, seperti negara mini atau sering disebut dengan negara liliput, negara pantai, negara kepulauan dan sebagainya.<sup>161</sup> Negara mempunyai yurisdiksi, hak atau wewenang untuk menetapkan hukum dalam wilayah kedaulatannya. Masalah yurisdiksi negara timbul karena dalam masyarakat internasional masing-masing negara merupakan anggota yang berdaulat, disamping itu hubungan-hubungan kehidupan yang berlaku dalam kehidupan masyarakat internasional terjadi melampaui batas-batas suatu negara.<sup>162</sup>

Asas teritorial merupakan salah satu asas yang digunakan untuk melandasi yurisdiksi negara atas orang, perbuatan dan benda. Asas teritorial menetapkan bahwa yurisdiksi negara berlaku bagi orang, perbuatan dan benda yang ada di wilayahnya.<sup>163</sup> Kondisi tersebut secara tidak langsung menyebabkan semua benda yang ada dalam wilayah suatu negara tunduk pada kekuasaan dan hukum negara yang bersangkutan.

Indonesia merupakan suatu negara kepulauan, karena Indonesia wilayahnya terdiri dari berbagai pulau yang merupakan satu kesatuan termasuk perairan yang berada di dalamnya yang merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, historis dan politik yang intrinsik. Wilayah laut negara kepulauan ialah wilayah laut yang terletak didalam garis pangkal yang mengelilingi negara kepulauan.<sup>164</sup> Wilayah laut itu masuk ke dalam wilayah laut negara kepulauan tanpa memperhitungkan kedalaman wilayah itu ataupun jaraknya dari pantai. Di wilayah laut ini negara kepulauan berdaulat, namun kedaulatannya itu dibatasi oleh hukum internasional peristiwa tertentu saja. Kondisi di atas jelas memberikan gambaran

---

<sup>161</sup> F. Sugeng Istanto, *Hukum Internasional*, Yogyakarta: Univesitas Atma Jaya, 1998, hlm. 26-28.

<sup>162</sup> *Ibid.*, hlm. 47.

<sup>163</sup> *Ibid.*, hlm. 47-48.

<sup>164</sup> *Ibid.*, hlm. 40.

bahwa sebagai negara yang berdaulat, negara Indonesia pada dasarnya harus dapat memberikan perlindungan kepada seluruh warga negara Indonesia sebagaimana tujuan Negara Republik Indonesia yang terdapat dalam pembukaan UUD 1945. Perlindungan tersebut pada prinsipnya meliputi seluruh warga negara baik yang berada di dalam maupun di luar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia termasuk perlindungan ini atas wilayah laut yang merupakan manifestasi kedaulatan suatu negara.

Perlindungan atas wilayah laut Indonesia pada prinsipnya adalah merupakan suatu kewajiban yang dimiliki oleh Negara Kesatuan Republik Indonesia. Adanya kewajiban tersebut jelas bahwa negara Republik Indonesia harus selalu dapat membe-rikan penjagaan atau pengawasan terhadap seluruh wilayah laut yang berada dalam wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Wilayah laut merupakan salah satu batas suatu negara yang begitu rentan terhadap gangguan yang bias berdampak dengan goyahnya kedaulatan suatu negara. Tanpa disadari wilayah perbatasan laut merupakan wilayah terdepan dari keseluruhan wilayah negara. Sebagai wilayah terdepan, maka sudah barang tentu wilayah perbatasan merupakan daerah yang mudah diakses oleh negara-negara yang berbatasan, sehingga secara otomatis wajar bila wilayah ini paling rentan terhadap pengaruh dari luar baik dalam bentuk ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan dan keamanan.

Kedaulatan merupakan konsep mengenai kekuasaan tertinggi dalam penyelenggaraan pemerintahan suatu negara. Kedaulatan merupakan suatu hak eksklusif yang dimiliki oleh suatu negara untuk menguasai suatu wilayah pemerintahan dan masyarakat. Dalam hukum konstitusi dan internasional, konsep kedaulatan terkait dengan suatu pemerintahan yang memiliki kendali penuh urusan dalam negerinya sendiri dalam suatu wilayah atau batas teritorial atau geografisnya, sehingga kedaulatan dapat diartikan sebagai kekuasaan tertinggi yang bersifat mutlak, karena tidak ada kekuasaan lain yang mengatasinya (*superlative*).

Timbulnya hubungan antar bangsa dan negara, dalam pergaulan internasional maka kedaulatan itu tidak bersifat mutlak tetapi mulai terbatas, terlebih dengan adanya perjanjian internasional tersebut secara otomatis juga telah mengurangi kedaulatan negara

keluar. Kedaulatan ke dalam dengan dibatasi oleh hukum positifnya, sehingga arti kedaulatan ini menjadi relatif. Kedaulatan suatu negara sangat erat kaitannya dengan wilayah. Wilayah suatu negara merupakan tempat berlindung bagi rakyat sekaligus sebagai tempat bagi pemerintahan untuk mengorganisir dan menyelenggarakan pemerintahannya. Wilayah suatu negara terdiri atas daratan, lautan, serta udara., di antara tiga wilayah tersebut, yang sering menjadi sengketa dan perselisihan antar negara adalah batas wilayah laut. Ketentuan mengenai wilayah negara ditegaskan dalam Pasal 25A UUD 1945 yang menyatakan, “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang”.

Kedaulatan suatu negara dilaut sangat bergantung kepada kemampuan negara tersebut melakukan pengawasan secara fisik terhadap wilayah laut yang dikuasainya. Semakin luas wilayah laut yang dikuasai oleh suatu negara akan semakin besar juga tanggung jawab negara tersebut untuk mengawasinya. Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki wilayah laut yang sangat luas harus mampu melakukan atau menjaga kedaulatan wilayah lautnya dengan melakukan pengawasan atas wilayah lautnya. Akan tetapi bagian masyarakat internasional Indonesia mempunyai keterikatan dengan konvensi-konvensi internasional atau perjanjian-perjanjian internasional khususnya menyangkut wilayah laut.

Ketentuan-ketentuan hukum internasional yang mengatur negara atas kedaulatan negara atas wilayah laut yaitu Konferensi Hukum Laut Internasional III tahun 1982 yang diselenggarakan oleh PBB atau *United Nations Conference on The Law of The Sea (UNCLOS)* di Jamaica. Konferensi PBB tersebut pun telah ditandatangani oleh 119 peserta dari 117 negara dan 2 organisasi kebangsaan dunia tanggal 10 Desember 1982. Menurut ketentuan –ketentuan dalam bab II, III dan IV Konvensi Hukum laut 1982, Negara pantai dan kepulauan mempunyai kedaulatan atas perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial, perairan yang merupakan selat, ruang udara di atasnya dan juga dasar laut yang terkandung di dalamnya.

Grotius menolak klaim atas kedaulatan negara atas wilayah laut. Dalam teorinya Grotius keberatan atas kedaulatan negara atas wilayah laut: (1) tidak ada laut yang dapat menjadi kepemilikan dari sebuah

Negara manapun karena sangatlah tidak mungkin untuk sebuah negara menguasanya secara efektif dan mengambil kepemilikannya secara okupasi<sup>165</sup>, (2) alam tidaklah memberikan hak kepada siapapun untuk menguasai suatu benda yang digunakan oleh semua orang dan bersifat *exhaustible* atau dengan kata lain laut yang terbuka adalah sebuah *res gentium* atau *res extra commercium*.<sup>166</sup>

Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan telah meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982 dengan Undang-Undang No 17 tahun 1985. Ratifikasi Indonesia terhadap hukum laut ini telah ditindaklanjuti dengan dikeluarkannya pelbagai peraturan perundang-perundangan nasional. Ketentuan-ketentuan pokok tersebut diatur dalam (1) Undang-Undang No.6 Tahun 1996 tentang perairan di Indonesia, (2) Peraturan Pemerintah No. 36 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, (3) Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kpal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan yang ditetapkan, (4) Peraturan Pemerintah No. 38 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.

Konvensi Hukum Laut 1982 berisi ketentuan-ketentuan yang mengatur pelbagai zona maritim dengan status hukum yang berbeda-beda. Secara garis besarnya. konvensi membagi laut ke dalam dua bagian zona maritim yaitu zona-zona yang berada di bawah dan di luar yuridiksi nasional. Zona-zona maritim yang berada di bawah yuridiksi nasional dibagi lagi ke dalam zona-zona maritim yang berada dalam kedaulatan penuh suatu negara pantai, dan zona-zona maritim bagian-

---

<sup>165</sup> Okupasi atau pendudukan merupakan perolehan kedaulatan atas wilayah yang terra nullius yaitu wilayah yang bukan dan sebelumnya belum pernah diletakan di bawah kedaultan wilayah suatu Negara. Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Jakarta: Rajawali Pers, 2010, hlm 205

<sup>166</sup> Jawahir Thantowi dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemporer*, Bandung: PT. Refika Aditama, 2006, hlm.185

bagian dimana negara pantai dapat melaksanakan wewenang-wewenang serta hak-hak khusus yang diatur dalam konvensi.<sup>167</sup>

Zona-zona maritim yang berada di bawah kedaulatan penuh adalah perairan pedalaman (*internal waters*), perairan kepulauan (archipelagic waters) (bagi Negara kepulauan), dan laut territorial (*territorial sea*). Zona maritim yang berada di bawah wewenang dan hak khusus negara pantai adalah jalur tambahan (*contiguous zone*), zona ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*), dan landas kontinen (continental shelf). Sedangkan, zona-zona maritim yang berada diluar yuridiksi nasional adalah laut lepas (*high seas*) dan kawasan laut internasional (*internasional seabed area*).<sup>168</sup>

Konsep dasar dari ruang berlakunya kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi Negara dibatasi oleh wilayah negara itu, sehingga negara memiliki tertinggi dalam batas-batas wilayahnya. Tanpa danya wilayah wilayah dengan batas-batas tertentu, suatu negara tidak dapat dianggap sebagai subyek hukum internasional .pengertian negara di sini tidak dapat dipisahkan dari konsep negara sebagai kesatuan geografis disertai dengan kedaulatan dan yuridiksinya. Dengan demikian ,wilayah negara menjadi konsep yang paling mendasar dalam hukum internasional, untuk mewujudkan adanya kekuasaan tertinggi dan eksklusif negara dalam batas-batas wilayahnya. Kedaulatan negara atas wilayahnya memiliki dua aspek, baik positif maupun negatif.<sup>169</sup>

Kedaulatan mempunyai dua ciri yang sangat penting yang dimiliki suatu negara: dua ciri tersebut yaitu: pertama, kedaulatan merupakan prasyarat hukum untuk adanya suatu negara, kedua, kedaulatan menunjukan negara tersenbut merdeka yang sekaligus juga merupakan fungsi dari suatu negara.<sup>170</sup> Berdasarkan hal tersebut yuridiksi merupakan refleksi dari kedaulatan negara yang berkaitan dengan wilayah

---

<sup>167</sup> Etty R. Agoes, "Pengaturan Tentang Wilayah Perairan Indonesia dan Kaitannya dengan konvensi Hukum Laut 1982", Makalah yang disampaikan pada ceramah Fakultas Hukum Universitas Trisakti, Jakarta 16-19 januari 1996, hlm.,2

<sup>168</sup> Didik Mohamad Sodik, Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia, Bandung: refika Aditama, 2011, hlm, 19

<sup>169</sup> Moctar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, "Pengantar Hukum Internasional,"Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan Bekerjasama dengan Penerbit alumni, Bandung, 2003, hlm, 161-162

<sup>170</sup> Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara dalam hukum internasional* (edisi revisi), Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002, hlm, 112

Didik Mohamad Sodik, Op cit., hlm, 20

negara, termasuk perairan nasional dari suatu negara pantai. Mengenai satu hukum dari perairan kepulauan suatu negara, Pasal 49 konvensi hukum laut 1982 menetapkan bahwa:

1. Kedaulatan negara kepulauan meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkalnya kepulauan yang ditarik sesuai dengan ketentuan Pasal 47, disebut garis kepulauan, tanpa memperhatikan kedalaman dan jaraknya dari pantai
2. Kedaulatan ini selain meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan juga dasar laut dan tanah di bawahnya dan sumber daya alam yang terkandung di dalamnya. Khususnya sumber daya ikan
3. Kedaulatan Negara kepulauan ini harus dilaksanakan sesuai dengan Bab IV dari konvensi Hukum laut 1982 dan
4. Rezim lintas alur-alur laut kepulauan tidak akan mempengaruhi status hukum perairan kepulauan, termasuk alur –alur laut dan pelaksanaan kedaulatan negara kepulauan atas perairan kepulauan dan ruang udara di atas perairan kepulauan, dasar laut dan tanah dibawahnya serta sumber daya alam yang terkandung di dalamnya.

Berdasarkan pada ketentuan pasal 49 di atas yang diperlu menjadi perhatian adalah ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 ini adalah bahwa wewenang eksklusif negara kepulauan di perairan kepulauannya tersebut harus diimbangi dengan pengakuan atas hak-hak negara lain. Berbeda dengan negara pantai biasa di perairan pedalaman, konvensi membatasi kedaulatan Negara di perairan kepulauan, dengan kewajiban-kewajiban sebagai berikut:<sup>171</sup>

1. Negara kepulauan menurut pasal 51 ayat 1 wajib menghormati perjanjian-perjanjian internasional yang berlaku dan mengakui hak perikanan tradisional dan juga kegiatan-kegiatan lainnya yang sah dari Negara tetangga yang langsung berdampak, dibagian tertentu dari perairan kepulauan

---

<sup>171</sup> Etty R.Agoes, "Beberapa Ketentuan Konvensi PBB Tentang Hukum laut 1982 yang berkaitan dengan Hukum maritime," Semarang: fakultas hukum UNPAD, 1996, hlm. 7-8.

2. Negara kepulauan menurut ayat 2 harus menghormati kabel-kabel laut yang ada yang dipasang oleh negara lain dan mengizinkan pemeliharaan, dan penggantian kabel-kabel tersebut
3. Negara kepulauan menurut Pasal 52 ayat 1 wajib menghormati hak lintas damai kapal-kapal dari semua Negara untuk melewati perairan kepulauannya sesuai dengan Bab II, Seksi 3 Konvensi
4. Negara kepulauan menurut Pasal 53 ayat 2 berkewajiban menghormati hak lintas alur laut kepulauan bagi semua jenis kapal dan pesawat udara negara asing melalui perairan kepulauannya dan rute penerbangan di atas alur tersebut.

Kewajiban-kewajiban yang di berikan kepada negara kepulauan tersebut juga di imbangi dengan kewenangan-kewenangan yang dapat dilakukan oleh negara kepulauan, sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 52 ayat 2 dan Pasal 53 ayat 1, yaitu :

1. Menanggukhan lintas damai bagi kapal asing di bagian tertentu dari perairan kepulauannya apabila penanggukan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan keamanan negaranya. Tindakan itu tidak membedakan antara kapal-kapal asing satu dengan yang lainnya dan hanya berlaku setelah dilakukan pengumuman
2. Menetapkan alur-alur laut pada perairan kepulauannya dan rute penerbangan di atas alur-alur laut kepulauannya yang cocok digunakan untuk lintas pelayaran dan penerbangan yang terus menerus dan secepat mungkin yang diperuntukan bagi kapal, dan pesawat udara asing jenis apapun melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan.<sup>172</sup>

Negara pantai dan negara kepulauan selain mempunyai kedaulatan dan kewajiban atas perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial, serta ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber daya alam yang terkandung di dalamnya juga memiliki hak-hak berdaulat atas zona ekonomi eksklusif sebagaimana diatur dalam Bab V Konvensi Hukum Laut 1982. Ketentuan-ketentuan dalam Bab V Konvensi Hukum laut 1982 menjamin Negara-negara lain untuk menikmati kebebasan berlayar di zona ekonomi eksklusif, terbang di atasnya dan memasang kabel serta saluran-

---

<sup>172</sup> Didik Mohamad Sodik, *Op cit.*, hlm. 46.

saluran pipa di bawah permukaan laut. Disamping itu, ketentuan Bab V Konvensi Hukum laut 1982 mengatur secara khusus tentang pengelolaan dan konservasi sumber daya ikan yang terkandung di dalamnya.

Berbeda dengan kedaulatan suatu negara pantai atas laut teritorial atau negara kepulauan atas perairan kepulauannya, kekuasaan negara pantai atas sumber daya ikan yang terkandung di dalam zona ekonomi eksklusif ditetapkan sebagai hak-hak berdaulat. Berdasarkan rezim hak-hak berdaulat ini, negara pantai tidak memiliki kedaulatan.<sup>173</sup> Dalam hal ini, hak-hak berdaulat yang dimiliki negara pantai atau negara kepulauan di zona ekonomi eksklusif bersifat *residu*,<sup>174</sup> karena hanya berlaku terhadap sumber daya hayati yang terkandung di dalam zona tersebut dan tidak meliputi perairan dan ruang udara di atasnya.<sup>175</sup>

Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa zona ekonomi eksklusif bukan merupakan bagian dari wilayah negara pantai atau negara kepulauan, sehingga negara pantai tidak mempunyai kedaulatan atas zona tersebut. Zona ekonomi eksklusi mempunyai status hukum khusus yang bersifat *sui generis* dan *sui juris*. Kekhususan dari zona ekonomi eksklusif ini dicirikan dengan ditetapkannya hak-hak dan kewajiban-kewajiban negara pantai dan negara-negara lain.<sup>176</sup>

Bab V Konvensi Hukum laut 1982 juga mengandung ketentuan-ketentuan mengenai hak-hak berdaulat Negara pantai dalam pemanfaatn dan pengelolaan sumber daya ikan yang terkandung di dalam zona ekonom eksklusif. Akan tet tetapi hak-hak berdaulat tersebut harus di imbangi dengan kewajiban Negara pantai untuk mengambil langkah-langkah konservasi.pertama, Negara pantai harus menetapkan jumlah tangkapan ikan yang diperbolehkan dari sumber daya ikan yang terdapat di dalam zona ekonomi eksklusifnya. Kedua, Negara pantai diwajibkan untuk memelihara agar sumber daya ikanya tidak mengalami gejala tangkap lebih demi menjamin hasil maksimum yang lestari. Kewajiban lainnya adalah memberikan kesempatan kepada negara-negara tak berpantai dan yang secara geogrfis kurang beruntung untuk dapat turut serta memanfaatkan bagian dari surplus sumber daya ikan dari ZEE negara-negara pantai yang ada dikawasan yang sama.

---

<sup>173</sup> *Ibid.*, hlm. 80.

<sup>174</sup> *Ibid.*

<sup>175</sup> *Ibid.*

<sup>176</sup> *Ibid.*

### C. Penutup

Kedaulatan adalah hal yang sangat penting bagi sebuah negara berdaulat. Kedaulatan adalah kekuasaan atau kewenang negara dalam mengelola dan mengawasi penyelenggara pemerint-tahnya atas wilayah laut, udara, dan daratan yang tidak bisa di intervensi negara manapun. Khusus untuk wilayah laut kedaulatan suatu negara tidak bersifat mutlak artinya kedaulatan atas kekuasaan negara atas wilayah laut dalam pengelolaan dan pemanfaatannya ditentukan oleh masyarakat internasional walaupun kewenangan mengatur wilayah lautnya ditentukan oleh negara itu sendiri tetapi hal-hal tertentu sudah ditetapkan oleh masyarakat internasional seperti mengakui perjanjian-perjanjian internasional yang berlaku dan mengakui hak perikanan tradisional dan juga kegiatan-kegiatan lainnya yang sah dari negara tetangga yang langsung berdampingan, dibagian tertentu dari perairan kepulauan, harus menghormati kabel-kabel laut yang ada yang dipasang oleh negara lain dan mengizinkan pemiliharaan, dan penggantian kabel-kabel tersebut,wajib menghormati hak lintas damai kapal-kapal dari semua negara untuk melewati perairan kepulauannya sesuai dengan Bab II, Seksi 3 Konvensi,wajib menghormati hak lintas alur laut kepulauan bagi semua jenis kapal dan pesawat udara negara asing melalui perairan kepulauannya dan rute penerbangan di atas alur tersebut

### DAFTAR PUSTAKA

#### A. Buku

- Agoes, Eddy R., *Beberapa Ketentuan Konvensi PBB Tentang Hukum laut 1982 yang berkaitan dengan Hukum maritime*, fakultas hukum UNPAD.
- Huala, Adolf, *Aspek-Aspek Negara dalam hukum internasional* (edisi revisi), Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002.
- Kusumaatmadja, Moctar, dan Eddy R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan Bekerjasama dengan Bandung: Penerbit alumni, 2003.
- Sodik, Didik Mohamad, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Bandung: Refika Aditama, 2011

Sugeng, Istanto, F. *Hukum Internasional*, Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, 1998

Thantowi, Jawahir, dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemporer*, Bandung: PT. Refika Aditama, 2006

## **B. Makalah**

Etty R. Aggoes, “*Pengaturan Tentang Wilayah Perairan Indonesia dan Kaitannya dengan konvensi Hukum Laut 1982*”, Makalah yang disampaikan pada ceramah Fakultas Hukum Universitas Trisakti, Jakarta, 1996.

# PENGATURAN KAWASAN (THE AREA) DALAM HUKUM LAUT INTERNASIONAL

Siti Azizah, S.H.,M.H.<sup>177</sup>  
Shinta Wahyu Purnama Sari<sup>178</sup>

## A. Pendahuluan

Laut merupakan kumpulan air asin yang sangat luas yang memisahkan benua yang satu dengan benua yang lainnya, dan juga memisahkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya.<sup>179</sup> Baik darat maupun laut, semua memerlukan suatu regulasi atau hukum agar segala persoalan yang ada dapat berjalan dengan baik. Hukum Laut merupakan salah satu objek ilmu hukum. Objek ilmu hukum adalah kumpulan peraturan-peraturan hukum yang tidak berdiri sendiri. Arti pentingnya suatu peraturan hukum adalah karena hubungannya yang sistematis dengan peraturan-peraturan hukum lain. Jadi, hukum merupakan suatu sistem.

F. Sugeng Istanto<sup>180</sup> sependapat dengan Black yang merumuskan bahwa sistem adalah *an orderly combination or arrangement of particular part of elements into a whole*.<sup>181</sup> Hukum merupakan susunan yang teratur dari elemen-elemen yang membentuk suatu kesatuan. Kesatuan tersebut diterapkan terhadap kompleks elemen-elemen yuridis seperti peraturan hukum, asas hukum, dan pengertian hukum. Penegakan hukum juga harus merupakan suatu sistem. Penegakan hukum di laut, khususnya hukum laut internasional hanya akan efektif apabila diterapkan secara universal dan apabila terdapat kekuatan yang

---

<sup>177</sup> Dosen bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Lampung.

<sup>178</sup> Mahasiswa bagian Hukum Internasional angkatan 2012 Fakultas Hukum Universitas Lampung.

<sup>179</sup> Abdul Muthalib Tahar, *Zona-Zona Maritim Berdasarkan KHL 1982 dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia*, Lampung : Fakultas Hukum Universitas Lampung 2013. hlm. 1.

<sup>180</sup> F. Sugeng Istanto, *Bahan Kuliah Politik Hukum*. Yogyakarta: Sekolah Pasca Sarjana UGM. 2004. hlm. 20.

<sup>181</sup> HC. Black, *Black's Law Dictionary: Sixth Edition*. St. Paul Minn: West Publishing co. 1990.

menegakkan hukum tersebut.<sup>182</sup> Sebagai akibat sulitnya menyusun hukum laut dan kurang terpadunya kekuatan yang diperlukan untuk menegakkannya, maka timbul peluang tindakan-tindakan seperti pembajakan, perompakan, penyelundupan segala macam barang, pencemaran laut, pencurian ikan dan lain-lain. Fakta-fakta hukum yang mendasar tersebut menimbulkan konsekuensi akan munculnya faktor-faktor baru. Faktor pertama, karena hukum laut itu pada hakikatnya lemah, maka ukuran serta hubungan relatif antar kekuatan-kekuatan di laut itu secara berkelanjutan memainkan peranan yang penting. Cara terbaik untuk mengatasi kelemahan hukum laut tersebut adalah memelihara tingkat kehadiran di laut dan menciptakan penggunaan laut secara rutin sebagai preseden hukum yang valid. Faktor baru kedua adalah bahwa batas antara keadaan damai, keadaan krisis, dan keadaan perang di laut tidak begitu tegas, dan lebih merupakan kontinum (rangkaiannya) dari apa yang terjadi di darat.<sup>183</sup> Kecenderungan negara-negara pantai untuk menyusun hukum laut nasional yang memadai untuk menjamin keamanan dan kesejahteraan rakyatnya dapat menimbulkan peluang dan resiko konflik dengan negara lain apabila tidak dilaksanakan menurut konvensi hukum laut internasional dengan semangat persahabatan dan saling menghargai.<sup>184</sup>

Berdasarkan perkembangan mengenai sejarah hukum laut, pada masa abad pertengahan, laut sudah dibedakan menjadi dua, yaitu laut yang berada di bawah kekuasaan/kedaulatan negara, dan laut yang bebas dari kedaulatan negara manapun; pada abad XVI mengenai pembagian laut ini diperkuat oleh teori yang dikemukakan oleh Pontanus (bangsa Belanda yang bekerja pada dinas diplomatik di Denmark, yang membagi laut menjadi 2 bagian, yaitu laut yang berdekatan dengan pantai yang dapat jatuh di bawah pemilikan atau kedaulatan suatu Negara pantai (laut teritorial), dan laut di luar itu sebagai laut bebas. Lalu, pada Konferensi Kodifikasi Hukum Internasional di Den Haag tahun 1930, Liga Bangsa-Bangsa menyelenggarakan 3 (tiga) konferensi kodifikasi hukum internasional yang membahas 3 (tiga)

---

<sup>182</sup> Farida Puspitasari, *Penegakan Hukum di Wilayah Laut Indonesia*, yang diakses melalui situs online: <http://www.scribd.com/doc/25043486/33/Perairan-Kepulauan>, pada hari Minggu, 16 November 2014, pukul 19.22 WIB.

<sup>183</sup> Soewarso, "Kumpulan Karangan Tentang Evolusi Pemikiran Masalah Keangkitan Lautan". Jakarta: Penerbit SESKOAL. hlm. 378.

<sup>184</sup> Farida Puspitasari., *Loc.Cit.*

permasalahan, yaitu : (a) kewarganegaraan (*nationality*), (b) perairan teritorial (*territorial waters*), (c) tanggung jawab negara untuk kerugian yang ditimbulkan dalam wilayahnya terhadap pribadi atau kekayaan orang asing (*responsibility of states*). Konferensi ini tidak berhasil mencapai kata sepakat mengenai soal lebar laut teritorial, sehingga seluruh pekerjaan konferensi mengenai masalah laut teritorial tidak dapat dituangkan dalam bentuk suatu konvensi. Walaupun pada konferensi kodifikasi di Den Haag 1930 ini hanya dibahas tentang laut teritorial, akan tetapi bagian/zona maritim lainnya sudah dikenal, yaitu perairan pedalaman dan laut lepas. Kemudian, pada masa sesudah Perang Dunia (PD) II, laut secara tradisional masih dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu laut teritorial, perairan pedalaman, dan laut bebas, serta pada tahun 1945 pasca PD II, terdapat proklamasi dari Presiden Truman tentang *continental shelf* (dataran/landas kontinen), yang bertujuan mencadangkan kekayaan alam pada dasar laut dan tanah di bawahnya yang berbatasan dengan Pantai Amerika Serikat untuk kepentingan rakyat dan bangsa AS, terutama kekayaan mineral, khususnya minyak dan gas bumi. Selanjutnya tidak hanya itu saja, proklamasi Presiden Truman pada tahun 1945, yang juga membahas mengenai perikanan. Proklamasi ini menegaskan tentang penetapan “daerah-daerah perlindungan perikanan di laut lepas”, tetapi menegaskan pula bahwa klaim AS ini tidak mempengaruhi status hukum laut lepas tetaplah sebagai laut lepas. Kemudian, berlanjut kepada klaim Chile, Ecuador dan Peru atas jalur laut selebar 200 mil. Presiden Chile pada tanggal 23 Juni 1947 dan Presiden Peru pada tanggal 1 Agustus 1947 mengeluarkan deklarasi sepihak, berupa klaim kekuasaan negara atau suatu jalur selebar 200 mil yang berbatasan dengan pantai. Alasan yang dikemukakan kedua negara ini adalah “tidak adanya *continental shelf* dalam arti geologis di muka pantai kedua negara yang memerlukan kompensasi”. Deklarasi kedua negara ini selanjutnya dituangkan dalam Deklarasi Santiago tanggal 18 Agustus 1952 yang ditandatangani oleh Chile, Ecuador dan Peru.<sup>185</sup>

Dalam beberapa tahun terakhir semakin disadari betapa berlimpahnya kekayaan yang terkandung di bawah laut lepas. Diperkirakan terdapat sekitar 175 miliar kering ton bijih mangan yang bias ditambang, tersebar di sekitar 15% (lima belas persen) kawasan

---

<sup>185</sup> Abdul Muthalib Tahar, *Op.cit.* hlm. 1-3.

dasar laut. Ini jauh melebihi cadangan logam di darat yang terkait dengannya (terutama mangan, nikel, tembaga, dan kobalt).<sup>186</sup> Sementara sumber kekayaan mineral ini bernilai amat potensial bagi berbagai negara maju yang memiliki atau segera memiliki kemampuan teknis untuk menambang bijih tersebut, ini menjadi masalah besar bagi negara-negara berkembang, khususnya yang menggantungkan pendapatannya pada ekspor bahan tambang kategori tertentu. Zaire, misalnya, menyumbang lebih dari sepertiga produksi total kobalt, sementara Gabon dan India masing-masing memproduksi sekitar 8 (delapan) persen dari total mangan.<sup>187</sup> Pada awal tahun 1990-an muncul enam konsorsium besar pertambangan laut-dalam dengan partisipasi berbagai perusahaan Amerika, Jepang, Kanada, Inggris, Belgia, Jerman, Belanda, dan Perancis.<sup>188</sup> Teknologi untuk menambang berada pada stadium lanjut dan beberapa investasi dasar telah dibuat, meskipun sepertinya belum akan ada kegiatan pertambangan skala besar dalam beberapa tahun mendatang. Kepentingan-kepentingan dunia atas hukum laut yang telah terlihat dalam perjalanan sejarah dunia mencapai puncaknya pada abad ke-20 ini. Modernisasi dalam segala bidang kehidupan, tersedianya kapal-kapal yang lebih cepat, bertambah pesatnya perdagangan dunia, tambah canggihnya komunikasi internasional, penambahan penduduk dunia yang membawa konsekuensi bertambahnya perhatian yang diarahkan kepada usaha penangkapan ikan serta kekayaan dari lautan, kesemuanya telah membuat dunia membutuhkan suatu pengaturan dan tatanan hukum laut yang lebih sempurna.

Sejak berakhirnya PD (Perang Dunia) ke II, hukum laut yang menjadi objek ilmu hukum dan cabang hukum internasional telah mengalami berbagai perubahan. Dewasa ini menonjolnya peran hukum laut lebih disebabkan oleh kekayaan mineral yang terkandung di dasar laut itu sendiri. Terkait dengan usaha-usaha untuk memperoleh suatu himpunan hukum laut yang menyeluruh,<sup>189</sup> maka, di bawah inilah usaha-usaha yang telah dilakukan :

---

<sup>186</sup> *Sea-Bed Mineral Resource Development*, Departemen Urusan Ekonomi dan Sosial Internasional PBB, 1980, ST/ESA/107. Hlm. 1-2.

<sup>187</sup> *Ibid.*, hlm. 3.

<sup>188</sup> *Ibid.*, hlm. 10-12.

<sup>189</sup> Chairul Anwar, *Hukum Internasional-Horizon Baru Hukum Laut Internasional Konvensi Hukum Laut 1982*. Jakarta: Djambatan. hlm. 6.

1. Konferensi Kodifikasi Den Haag 1930 (*The Hague Codification Conference in 1930*) di bawah naungan Liga Bangsa-Bangsa;
2. Konferensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1958 (*The U.N. Conference on the Law of the Sea in 1958*);
3. Konferensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1960 (*The U.N. Conference on the Law of the Sea in 1960*);
4. Konvensi Hukum Laut 1982, yang dihasilkan oleh Konferensi Hukum Laut PBB III.

Pada Konferensi PBB tentang hukum laut tahun 1958 di Jenewa, *United Nations Conference on the Law of the Sea* (UNCLOS I) berhasil merampungkan empat konvensi, tetapi masih banyak lagi masalah yang belum diselesaikan, sedangkan IPTEK berkembang sangat cepat. Hal ini mengakibatkan hal-hal yang dibahas dalam konvensi tersebut tidak lagi relevan. Disamping itu, setelah tahun 1958 muncul negara-negara baru yang tidak ikut merumuskan konvensi tersebut, sehingga banyak dari mereka yang menuntut agar konvensi tersebut diperbaharui. Upaya yang dilakukan oleh Majelis Umum PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa) pada tahun 1976 untuk mengatasi masalah tersebut ialah dengan membentuk suatu badan yang bernama *United Nations Seabed Committee*. Sidang-sidang komite tersebut dilanjutkan dengan Konferensi Hukum Laut III (UNCLOS III) yang sidang pertamanya diadakan di New York, September 1973 dan 9 (Sembilan) tahun kemudian berakhir dengan penandatanganan Konvensi PBB tentang Hukum Laut pada 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaica.<sup>190</sup>Di dalam UNCLOS III tersebutlah, lahir ide mengenai konsep “warisan budaya manusia bersama” yang terdiri dari berbagai macam hasil kekayaan laut di dalam dasar laut (*seabed*) internasional (laut lepas) yang kemudian disebut sebagai kawasan (*the area*). Oleh karena itulah, saya (penulis) merasa bahwa perlu dibahas mengenai asal mula konsep daripada “warisan bersama umat manusia” atau yang biasa dikenal dengan *common heritage of mankind*, serta badan otorita sebagai badan yang telah ditetapkan oleh UNCLOS/KHL 1982 untuk mengatur dan mengolah daerah kawasan (*the area*).

---

<sup>190</sup> M. Harenda, *Hukum Laut Internasional*, yang diakses pada situs online melalui alamat: [https://www.academia.edu/3252049/Hukum\\_Laut\\_Internasional](https://www.academia.edu/3252049/Hukum_Laut_Internasional), pada hari Minggu, 16 November 2014, pukul 19.22WIB.

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dijelaskan di atas, maka dirumuskan permasalahan sebagai berikut: pertama, Bagaimana terbentuknya konsep *common heritage of mankind* dalam kaitannya dengan pemeliharaan dasar laut (kawasan) secara eksklusif untuk perdamaian? Bagaimana pengaturan kawasan (*the area*) oleh suatu organisasi yang disebut dengan “Otorita”?

## B. PEMBAHASAN

### 1. Terbentuknya Konsep *Common Heritage of Mankind* dalam Kaitannya dengan Pemeliharaan Dasar Laut (Kawasan) secara Eksklusif untuk Perdamaian

Sebelum membahas mengenai Kawasan (*the area*), ada baiknya kita bahas dulu, apa yang dimaksud dengan Kawasan. Beberapa pengertian tentang kawasan sendiri dibahas dalam Konvensi Hukum Laut (KHL) 1982 pada Bab I Pasal 1 Ayat (1), angka 1,2,3,4 dan 5. Berikut merupakan uraian pengertian dari kawasan:

1. “Kawasan” berarti dasar laut dan dasar samudera serta tanah di bawahnya di luar batas-batas yurisdiksi nasional;
2. “Otorita” berarti Otorita Dasar Laut Internasional;
3. Kegiatan-kegiatan di kawasan berarti segala kegiatan eksplorasi untuk dan eksploitasi kekayaan Kawasan;
4. “Kekayaan” berarti segala kekayaan mineral baik yang bersifat padat, cair atau gas *in situ* (yang berada) di kawasan atau di bawah dasar laut, termasuk nodul-nodul polimetalik (Pasal 133a);
5. Kekayaan yang dihasilkan dari kawasan dinamakan “mineral-mineral” (Pasal 133b).<sup>191</sup>

Berdasarkan pengertian Kawasan menurut Pasal 1 Ayat (1) angka 1, maka Kawasan merupakan “daerah dasar laut dan landas laut dan tanah di bawahnya yang berada di luar yurisdiksi nasional”, yang dimulai di tepi luar margin kontinental atau setidaknya pada jarak 200 mil laut dari garis pangkal negara pantai.

Kawasan merupakan rezim baru dalam hukum laut internasional, karena pada awal pembentukan KHL/UNCLOS di Jenewa, “kawasan”

---

<sup>191</sup> Abdul Muthalib Tahar, *Op.cit.*, Hlm. 47.

belum diatur di dalamnya. Seperti yang telah dibahas sebelumnya, bahwa Konferensi Hukum Laut Jenewa di tahun 1958 telah menghasilkan 4 (empat) konvensi, yaitu<sup>192</sup> :

1. Konvensi tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan;
2. Konvensi tentang Laut Lepas;
3. Konvensi tentang Perikanan dan Perlindungan Kekayaan Hayati Laut Lepas; dan
4. Konvensi tentang Landas Kontinen.

Konvensi Hukum Laut 1982 adalah merupakan puncak karya dari PBB tentang hukum laut, yang disetujui/disahkan di Montego Bay, Jamaica, pada 10 Desember 1982. Konvensi Hukum Laut dengan hasil gemilang ini yang ditandatangani oleh 119 Negara pada hari pertama konvensi ini terbuka untuk penandatanganan, diberi nama julukan sebagai Konstitusi Lautan (*Constitution for the Ocean*) oleh Presiden dari Konferensi Hukum Laut PBB III (UNCLOS III). KHL 1982 ini terdiri dari 17 Bagian (parts) dan 9 Annex, konvensi ini terdiri dari ketentuan-ketentuan tentang batas-batas dari yurisdiksi nasional di ruang udara di atas laut, navigasi, perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut, riset ilmiah, pertambangan dasar laut dan eksploitasi lainnya dari sumber-sumber non-hayati dan ketentuan-ketentuan tentang penyelesaian perselisihan. Disamping itu, konvensi ini juga mengatur tentang pendirian dari badan-badan internasional untuk menyelenggarakan fungsi-fungsi untuk realisasi tujuan-tujuan daripada konvensi itu.<sup>193</sup> Dalam Konvensi Hukum Laut 1982 ini, laut dibagi ke dalam beberapa zona, yaitu<sup>194</sup>:

1. Laut teritorial (*territorial sea*);
2. Perairan pedalaman (*internal water*);
3. Zona tambahan (*contiguous zone*);
4. Perairan kepulauan (*archipelagic water*);
5. Zona ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*);
6. Laut lepas (*high seas*);
7. Daerah dasar laut dan tanah di bawahnya, yang dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu: landas kontinen (*continental shelf*) dan kawasan (*the area*).

---

<sup>192</sup> *Ibid.*, Hlm. 3.

<sup>193</sup> Chairul Anwar, *Op.cit.*, Hlm. 7

<sup>194</sup> Abdul Muthalib Tahar, *Loc.cit.*

Terkait dengan konsep *common heritage of mankind* (warisan bersama umat manusia) yang pokok bahasannya meliputi dasar laut di luar yurisdiksi nasional manapun (kawasan), pada tahun 1967 Majelis Umum membicarakan konsep tersebut dalam kaitannya dengan pemeliharaan dasar laut secara eksklusif untuk perdamaian, dimana sebelumnya konsep tersebut belum pernah diperbincangkan dalam forum internasional. Tidak hanya itu, konsep dari *common heritage of mankind* muncul berdasarkan klaim negara pantai atas kekayaan dasar laut yang terletak di luar daerah yurisdiksi nasional dari negara pantai sebagai warisan bersama umat manusia. Pekerjaan dari Konferensi Ketiga PBB tidaklah didasarkan kepada rancangan pasal-pasal yang dipersiapkan oleh *International Law Commission* seperti halnya dalam Konferensi Jenewa tahun 1958, tetapi kesimpulan-kesimpulan didasarkan atas dasar rasional yang merupakan paket dari konsep tersebut. Majelis Umum kemudian membentuk Komite *Ad Hoc* untuk mempelajari *Peaceful Uses of the Sea-Bed and Ocean Floor* di luar batas yurisdiksi nasional, yang diberi nama *Sea-Bed Committee* untuk menentukan ide dan konsep baru mengenai hal tersebut. (Kegiatan dari *Sea-Bed Committee*), pada tanggal 2 November 1970, Komite Dasar Laut tersebut melaporkan hasil-sidangannya kepada Majelis Umum PBB, sesuai dengan instruksi dari Majelis Umum, untuk mempelajari cara-cara mempromosikan kerjasama internasional di dalam rangka eksplorasi dan eksploitasi damai dasar laut, untuk kesejahteraan umum manusia. Tetapi sebelumnya, pada tanggal 18 September 1970 Majelis Umum PBB memutuskan untuk menyerahkan kepada Komite Satu (*First Committee*) empat agenda yang merupakan usul-usul tentang dasar laut dan hukum laut. Kemudian, sebanyak 7 (tujuh) konsep resolusi dengan revisi dan amandemen diajukan kepada Komite Satu, mengenai:

1. Konsep deklarasi tentang dasar-dasar pengaturan kawasan dasar laut;
2. Suatu studi tentang problema yang timbul dari eksploitasi dari kawasan dasar laut;
3. Suatu studi tentang problema khusus dari negara-negara daratan (*land locked countries*);
4. Diselenggarakannya suatu konferensi hukum laut.

Kemudian pada tanggal 15 dan 16 Desember 1970, Komite Satu menyetujui empat resolusi tentang dasar laut dan hal-hal yang berkaitan dengan itu (*sea-bed and related topics*), yaitu:<sup>195</sup>

1. *Declarations of Principles*, yang berisikan 15 asas tentang pengaturan dasar laut;
2. *Study of Resource Problems*, mengenai problema-problema yang timbul dari produksi mineral tertentu dari dasar laut di luar batas yurisdiksi nasional;
3. *Problems of Land Locked Countries, vis-à-vis Exploitation of Sea-Bed*, mengenai problema khusus dari negara-negara daratan dalam kaitan dengan eksploitasi dasar laut;
4. *Conference on the Law of the Sea*, suatu konferensi tentang hukum laut.

Terkait uraian tentang Resolusi No. 4, yaitu Konferensi Hukum Laut, pada Komite Satu terdapat dukungan yang luas atau ide tentang perlu diadakannya suatu konferensi hukum laut. Negara-negara yang tidak memberikan dukungannya terhadap konferensi merasa bahwa tidak ada perlunya untuk mengadakan peninjauan dan perubahan-perubahan terhadap konvensi-konvensi Jenewa tahun 1958, dan pada waktu bersamaan menekankan perlunya penyelesaian soal besar seperti definisi tentang lebar laut territorial dan landas kontinen. Bertambah besarnya minat negara-negara untuk diselenggarakannya suatu konferensi hukum laut menyebabkan negara-negara tersebut menekankan perlunya diadakan persiapan-persiapan dan mengatakan pula bahwa konferensi yang dimaksud tidak perlu mengadakan peninjauan keputusan-keputusan yang diambil oleh konferensi hukum laut Jenewa tahun 1958. Kemudian diajukan beberapa rancangan resolusi kepada Komite Satu, sebagai berikut:<sup>196</sup>

1. Rancangan resolusi pertama diajukan oleh Amerika Serikat dengan co-sponsor Republik Dominika, yang pada butir pertama mengehendaki terselenggaranya konferensi internasional tentang hukum laut;
2. Rancangan resolusi kedua diajukan oleh Brazil dan Trinidad & Tobago (*the two-power draft resolution*), yang dalam

---

<sup>195</sup> Chairul Anwar, *Op.cit.*, Hlm. 7-8.

<sup>196</sup> *Ibid.*, Hlm. 9.

butir pertamanya juga menghendaki diadakannya di waktu yang akan datang suatu konferensi hukum laut yang mempunyai liputan *issues* yang lebih luas;

3. Rancangan resolusi ketiga disponsori oleh 7 (tujuh) Negara anggota PBB yaitu Ecuador, Guyana, Indonesia, Jamaica, Kenya, Peru, dan Sierre Leone, yang di dalam butir ke 2 menghendaki suatu konferensi hukum laut pada permulaan tahun 1973, yang akan menciptakan pengaturan internasional yang lebih adil.

Setelah diadakan konsultasi antara sponsor-sponsor dari ketiga rancangan resolusi di atas dengan negara-negara anggota PBB lainnya, maka diperkenalkan Teks Keempat yang disponsori oleh 25 (dua puluh lima) negara (antara lainnya Indonesia), dimana di dalam butir ke 2 (dua) dari rancangan ini dikehendaki diadakannya suatu konferensi hukum laut di dalam tahun 1973. Kemudian ketiga rancangan resolusi yang ada sebelumnya pada Komite Satu ditarik oleh sponsor-sponsornya, dan akhirnya Majelis Umum menyetujui teks tersebut dalam bentuk Resolusi 2750C (XXV), dimana dinyatakan terdapatnya dukungan yang besar untuk mengadakan suatu konferensi hukum laut yang lebih menyeluruh dan diputuskan untuk mengadakan konferensi pada tahun 1973. Di dalam tahun 1970, Majelis Umum PBB mengeluarkan Deklarasi (G.A. Resolution 2749, XXV) dari pembicaraan yang berlangsung dalam *Sea-Bed Committee* yang menyatakan bahwa dasar laut dan tanah sumber kehidupan yang berada di situ, adalah warisan umum umat manusia, dan tidak diperuntukkan dengan cara apapun untuk suatu negara atau perorangan. Kemudian dinyatakan pula bahwa kawasan ini secara eksklusif terbuka untuk kepentingan perdamaian oleh semua negara tanpa diskriminasi. Pada waktu yang sama Majelis Umum (Lihat: *Introduction to the Report of the Sea-Bed Committee A/9201*) menyetujui sebuah resolusi tiga bagian yang di dalam preambalnya ditekankan pengakuan tentang kebutuhan pengaturan kembali dari hukum laut, sebagai berikut:<sup>197</sup>

1. Menyadari bahwa problema dari kawasan dasar laut berhubungan erat satu sama lainnya, diperlukan hal ini dirumuskan secara keseluruhan;

---

<sup>197</sup> *Ibid.*, Hlm. 10.

2. Menentukan bahwa realitas politik dan ekonomi, kemajuan ilmu pengetahuan dan perkembangan teknologi yang cepat dari dekade-dekade terakhir, telah memerlukan kebutuhan akan hukum laut yang progresif dalam rangka kerjasama internasional;
3. Mengingat kepada kenyataan bahwa banyak dari negara-negara anggota PBB sekarang ini tidak mengambil bagian di dalam konferensi hukum laut PBB sebelumnya.

Kemudian resolusi tersebut memutuskan *Sea-Bed Committee* untuk bertindak sebagai Komite Persiapan untuk konferensi yang akan datang. Pada akhir tahun 1973, Konferensi PBB Ketiga tentang Hukum Laut mulai bersidang sesuai dengan resolusi Majelis Umum 3067, serta mulai mengatur organisasi persidangan. Pertama-tama, ditetapkan soal-soal prosedur, yaitu menciptakan prosedur yang mempercepat terbentuknya suatu paket hukum laut yang kohesif. Karena besarnya peserta konferensi, sidang mempergunakan kelompok-kelompok kerja. Sidang-sidang yang kecil forumnya dan informal diadakan untuk pembahasan materi secara mendalam, yang kemudian dibawa kepada badan-badan yang lebih formil untuk keperluan konsensus. Kelompok-kelompok kerja didirikan atas dasar kepentingan *issue-issue* tertentu. Dalam hal ini negara-negara tidak bergabung dalam persekutuan regional atau politik, tetapi mereka mengelompokkan diri untuk membicarakan *issue-issue* khusus dan untuk membela kepentingan negara mereka. Misalnya negara-negara pantai menghendaki suatu pengaturan hukum yang memberi dasar hukum kepada mereka untuk memanfaatkan sumber-sumber mineral dan biologis dalam yurisdiksi nasional mereka, sedangkan negara-negara kepulauan ingin memperoleh pengakuan untuk wawasan baru dari perairan kepulauan. Negara daratan mencari aturan-aturan umum dari hukum internasional yang dapat memberikan transit kepada mereka ke laut dan dari laut hak-hak untuk turut memanfaatkan sumber-sumber hayati dari negara-negara tetangga. Beberapa negara industri menginginkan garansi diperbolehkannya mengelola sumber mineral dasar laut di luar batas-batas yurisdiksi nasional dalam suatu kerangka hukum tertentu, dan negara-negara yang memproduksi mineral yang sama dalam wilayahnya menghendaki suatu jaminan, bahwa produksi mineral dasar laut tidak akan mengganggu ekonomi mereka atau akan bersifat monopoli. Di

samping itu negara-negara berkembang menghendaki tidak hanya tinggal diam menyaksikan peralihan-peralihan pengetahuan kelautan, sehingga ilmu dan teknologi kelautan dapat diperuntukkan bagi semua dan tidak hanya terbatas kepada negara-negara kaya. Negara yang berbatasan dengan selat ingin jaminan bahwa lintas bebas kapal-kapal asing tidak merusak lingkungan kelautan serta mengancam keamanan mereka.<sup>198</sup>

Terkait dengan hasil-hasil yang dicapai oleh UNCLOS III, penting untuk diketahui tentang organisasi dan prosedur yang dipakai dalam perundingan-perundingan dari konferensi tersebut. Majelis Umum PBB dengan Resolusi Nomor 3067 tanggal 16 November 1973 menetapkan bahwa konferensi hukum laut akan diadakan tahun 1973 dan di samping itu menentukan pula bahwa konferensi seharusnya meninjau segala aspek dari hukum laut, termasuk pengaturan eksploitasi dari sumber-sumber kekayaan alam dari kawasan dasar laut internasional. Disamping itu penting pula untuk dicatat tentang tata cara mengambil keputusan dalam konferensi yaitu mempergunakan cara “*gentleman’s agreement*”, yaitu: “Menyadari bahwa masalah kawasan laut satu sama lain berkaitan erat dan sewajarnya untuk dilihat sebagai suatu keseluruhan serta keinginan untuk membuahkannya suatu konvensi hukum laut yang seluas mungkin dapat diterima. Konferensi seharusnya berusaha keras untuk mencapai persetujuan atas hal-hal mendasar melalui konsensus, dan tidak ada pemungutan suara (*voting*) atas masalah tersebut, sampai segala usaha untuk mencapai konsensus telah dilakukan.”<sup>199</sup>

Organisasi dari UNCLOS III terdiri dari :

1. Komite Kredensial;
2. *Steering Committee*;
3. *Drafting Committee*.
4. Komite Utama guna menangani *issue-issue* pokok.

Dari ketiga Komite Utama di atas, Komite Satu menangani masalah pengaturan internasional dan ketentuan-ketentuan tentang eksploitasi dari kawasan dasar laut internasional dan sumber-sumber kekayaan alamnya. Komite Dua menangani aspek-aspek dari hukum laut seperti laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, selat-selat, laut lepas, negara-negara daratan, dan negara-negara yang letak geografisnya

---

<sup>198</sup> *Ibid.*

<sup>199</sup> *Ibid.*, Hlm. 11.

tidak menguntungkan, negara-negara kepulauan dan batas maritim. Komite Tiga menangani masalah lingkungan maritime, riset ilmiah kelautan dan alih teknologi kelautan. Masalah tentang penyelesaian perselisihan, ketentuan-ketentuan umum, dan klausula-klausula penutup dibicarakan oleh suatu bidang yang diketahui oleh Presiden Konferensi. *Drafting Committee* bertugas meneliti segi-segi teknis dari berbagai rancangan dan konsep dan mengusahakan penyatuan dan persamaan dari teks yang berasal dari berbagai Bahasa. Presiden dari Konferensi membentuk suatu KOLEGA bersama-sama Ketua dari ketiga Komite serta Ketua dari *Drafting Committee* dan *Rapporteur General* dalam meninjau kemajuan-kemajuan konferensi serta memberikan rekomendasi-rekomendasi yang dipandang perlu. Berbeda dengan prosedur kerja dari UNCLOS I tahun 1958, di dalam UNCLOS III tidak terdapat rancangan-rancangan pasal-pasal yang dipersiapkan oleh *International Law Commission*. Adapun sidang-sidang UNCLOS III terlaksana sebagai berikut:<sup>200</sup>

1. Sidang Pertama, 3-15 Desember 1973 di New York;
2. Sidang Kedua, 20 Juni-29 Agustus 1974 di Caracas;
3. Sidang Ketiga, 17 Maret-9 Mei 1975 di Jenewa;
4. Sidang Keempat, 15 Maret-7 Mei 1976 di New York;
5. Sidang Kelima, 2 Agustus-17 September 1976 di New York;
6. Sidang Keenam, 23 Mei-15 Juli 1977 di New York;
7. Sidang Ketujuh, 28 Maret-19 Mei 1978 di Jenewa; serta 21 Agustus-15 September 1978 di New York;
8. Sidang Kedelapan, 19 Maret-27 April 1979 di Jenewa; serta 16 Juli-24 Agustus di New York;
9. Sidang Kesembilan, 27 Februari-3 April 1980 di New York; serta 28 Juli-29 Agustus 1980 di Jenewa;
10. Sidang Kesepuluh, 7 Maret-7 Maret 1981;
11. Sidang Kesebelas, 22-24 September 1982 di New York; dan 6 Desember-10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaica.

Pada sidang ketiga UNCLOS III di Jenewa tahun 1975, diputuskan bahwa setiap Ketua Komite harus mempersiapkan *Informal Single Negotiating Text*, atau dikenal sebagai SNT. Pekerjaan ini diselesaikan oleh ketiga Ketua Komite menjelang bulan Mei 1975 dan oleh Presiden Konferensi dalam bulan Mei 1976. Dalam bulan Mei 1976

---

<sup>200</sup> *Ibid.*, Hlm. 11-12.

dilakukan revisi atas SNT, yang menghasilkan RSNT. Kemudian, di dalam bulan Juli 1977 dipersiapkan suatu *Informal Composite Negotiating Text* (ICNT) oleh kolegia di bawah pimpinan Presiden Konferensi. Di dalam bulan April 1978 dibentuklah 7 (tujuh) kelompok pembahasan masalah yang dikenal sebagai *NEGOTIATION GROUP 1 TO 7* (NG 1-7). Kelompok NG 1-3 menangani masalah Komite Satu; kelompok NG 4-7 menangani Komite Kedua. Berdasarkan kemajuan-kemajuan yang diperoleh selama berlangsungnya konferensi ICNT mengalami perubahan selama 3 (tiga) kali, yaitu:

1. ICNT/Rev. 1 pada bulan April 1979;
2. ICNT/Rev. 2 pada bulan April 1980;
3. ICNT/Rev. 3 inilah yang disebut sebagai *Draft Convention on the Law of the Sea* (Informal Text).

Pada tanggal 29 Agustus 1981 teks ICNT/Rev. 3 diresmikan sebagai dokumen resmi konferensi, yaitu sebagai *Draft Convention on the Law of the Sea*. (A/Conf. 62/L. 78). Sebanyak 31 amandemen diadakan atas *Draft Convention* bersama-sama dengan empat Resolusi diterima pada tanggal 30 April 1982. Konvensi PBB tentang Hukum Laut yang diterima tanggal 30 April 1982 tersebut terbuka untuk ditandatangani tanggal 10 Desember 1982, adalah suatu himpunan aturan-aturan hukum laut yang panjang, yang terdiri dari 320 Pasal dan 9 Annex. Konferensi menerima empat Resolusi. Sidang terakhir dari Konferensi ialah sidang kesebelas di Montego Bay, Jamaica, dari tanggal 6 Desember-10 Desember 1982. Konvensi Hukum Laut 1982 ditandatangani oleh 119 negara pada saat itu.<sup>201</sup>

Sesuai dengan pengumuman dari PBB No. L/T/4060 tanggal 7 Februari 1989, bahwa terhitung sejak tanggal 2 Februari 1989, sebanyak 37 negara telah meratifikir, menerima atau menyetujui Konvensi Hukum Laut 1982, sebagai berikut:

1. Antigua dan Barbuda;
2. Bahama;
3. Bahrain;
4. Belize;
5. Brazil;
6. Cameroon;

---

<sup>201</sup>*ibid.*, Hlm. 12-13

7. Cape Verde;
8. Cote d'Ivoire;
9. Cuba;
10. Cyprus;
11. Democratic Yemen;
12. Egypt;
13. Fiji;
14. Gambia;
15. Ghana;
16. Guenia;
17. Guenia-Bissau;
18. Iceland;
19. Indonesia;
20. Iraq;
21. Jamaica;
22. Kuwait;
23. Mali;
24. Mexico;
25. Nigeria;
26. Paraguay;
27. Philippines;
28. Saint Lucia;
29. Sao Tome and Principe;
30. Senegal;
31. Sudan;
32. Togo;
33. Trinidad and Tobago;
34. Tunisia;
35. United Republic of Tanzania;
36. Yugoslavia;
37. Zambia, demikian pula oleh Namibia (Dewan PBB untuk Namibia).

Sesuai dengan Pasal 308 dari Konvensi Hukum Laut 1982, bahwa konvensi akan mulai berlaku 12 (dua belas) bulan setelah tanggal deposit dari instrumen ratifikasi atau persetujuan yang keenam puluh. Kemudian, Pasal 311 menentukan bahwa Konvensi Hukum Laut 1982 akan

menggantikan Konvensi-Konvensi Jenewa 29 April 1958 untuk negara-negara peserta konvensi.<sup>202</sup>

Berdasarkan *The United Nations Conference on the Law of the Sea* (UNCLOS)/ KHL 1982, Kawasan memiliki asas-asas yang mengaturnya. Adapun asas-asas yang mengatur kawasan terdapat pada Bab XII Bagian 2, yaitu :

- 1) Warisan bersama umat manusia (Pasal 136)  
Kawasan dan kekayaan-kekayaannya merupakan warisan bersama umat manusia.
- 2) Status hukum kawasan dan kekayaan-kekayaannya, ditentukan sebagai berikut:
  - a. Tidak ada satu negarapun dapat menuntut atau melaksanakannya kedaulatan atau hak-hak berdaulatnya atas bagian manapun dari kawasan atau kekayaan-kekayaannya;
  - b. Tidak satu negara atau badan hukum atau perorangan dapat mengambil tindakan pemilikan terhadap kawasan;
  - c. Otorita bertindak atas segala hak terhadap kekayaan-kekayaan di kawasan atas nama seluruh umat manusia;
  - d. Tidak ada satu negara atau badan hukum atau perorangan dapat menuntut, memperoleh atau melaksanakan hak-hak yang bertalian dengan mineral-mineral yang dihasilkan dari Kawasan, kecuali apabila dilakukan sesuai dengan ketentuan bab ini (Pasal 137).
- 3) Perilaku umum negara-negara berkenaan dengan Kawasan harus sesuai dengan ketentuan-ketentuan Bab ini, asas-asas PBB dan ketentuan hukum internasional lainnya, yaitu untuk kepentingan memelihara perdamaian dan keamanan serta memajukan kerjasama internasional dan saling pengertian. (Pasal 138)
- 4) Tanggung jawab untuk menjamin pentaatan atau kewajiban membayar ganti rugi. Negara peserta atau perusahaan atau badan hukum atau organisasi internasional yang lalai melaksanakan kewajiban dalam kaitannya dengan kegiatan-kegiatan di Kawasan dan menimbulkan kerugian diwajibkan membayar ganti rugi. (Pasal 139)

---

<sup>202</sup> *Ibid.*, Hlm. 13-14.

5) Kemanfaatan bagi umat manusia (Pasal 140)

Kegiatan-kegiatan di kawasan harus dilaksanakan untuk kemanfaatan seluruh umat manusia, dengan tidak memandang letak geografis negara-negara.

6) Penggunaan Kawasan semata-mata untuk maksud-maksud damai. (Pasal 141)

7) Kegiatan-kegiatan di Kawasan berkenaan dengan endapan-endapan kekayaan di Kawasan yang letaknya melintasi garis-garis batas yurisdiksi nasional, dilakukan dengan memperhatikan seperlunya hak-hak dan kepentingan-kepentingan sah setiap Negara pantai yang yurisdiksinya melintasi endapan-endapan tersebut. (Pasal 142)

## 2. Pengaturan Kawasan (*The Area*) oleh Suatu Organisasi yang Disebut dengan “Otorita”

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa Kawasan Dasar Laut Internasional terdiri dari dasar laut dan tanah di bawahnya yang terletak di luar batas yurisdiksi nasional, yaitu di luar batas-batas zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen yang berada di bawah yurisdiksi negara pantai. Hal ini diatur dalam Bagian (*Part*) XI dari Konvensi Hukum Laut 1982 dan di dalam dua Annex-nya, yaitu Annex III tentang syarat-syarat utama dari pemantauan, eksplorasi serta Annex IV tentang Statuta dari perusahaan, sebagai organ pertambangan bawah laut dari Otorita. Konvensi ini baru mengatur pula tentang pendirian Otorita Dasar Laut Internasional (biasa disebut Otorita atau *International Sea-Bed Authority/ISBA*) yang dibentuk untuk menangani Kawasan Dasar Laut Internasional.<sup>203</sup> Kawasan Dasar Laut Internasional diumumkan sebagai wilayah dan sumber-sumber kekayaan alamnya yang diperuntukkan bagi umat manusia (*common heritage of mankind*) dan tidak ada suatu negarapun yang dapat melakukan klaim atau melaksanakan kedaulatannya atas bagian, wilayah dan sumber-sumber alamnya karena semua hak kekayaan alam wilayah ini diabdikan kepada kemanusiaan keseluruhannya.<sup>204</sup>

Terkait dengan Otorita atau ISBA, otorita merupakan organisasi yang mengatur dan mengawasi kegiatan-kegiatan di Kawasan, terutama

---

<sup>203</sup> Pasal 156 KHL 1982.

<sup>204</sup> Pasal 137 KHL 1982.

dengan tujuan untuk mengelola kekayaan-kekayaan di Kawasan.<sup>205</sup> Otorita dibentuk berdasarkan ketentuan Pasal 156, semua Negara peserta KHL 1982 (*secara Ipso facto*) menjadi anggota Otorita, sedangkan para peninjau pada Konferensi PBB Ketiga tentang Hukum Laut yang telah menandatangani Akta Final mempunyai hak untuk berperan serta dalam otorita sebagai peninjau sesuai dengan ketentuan-ketentuan, peraturan-peraturan prosedurnya. Otorita berkedudukan di Jamaica, dan dapat membentuk pusat-pusat atau kantor-kantor regional yang dianggapnya perlu bagi pelaksanaan fungsi-fungsinya. Kekuasaan dan fungsi-fungsi Otorita adalah kekuasaan-kekuasaan dan fungsi-fungsi yang secara tegas diberikan kepada Otorita berdasarkan KHL 1982, dan untuk melaksanakan kekuasaan dan fungsinya tersebut, dibentuklah badan-badan Otorita.<sup>206</sup>

Badan-badan Otorita terdiri atas 3 badan, diantaranya yaitu:

1. Badan-badan utama :
  - (a) 1 Majelis;
  - (b) 1 Dewan;
  - (c) 1 Sekretariat.
2. Perusahaan
3. Badan-badan tambahan yang dianggap perlu (dapat dibentuk).

#### a. Majelis

Majelis terdiri atas semua anggota Otorita. Setiap anggota mempunyai seorang wakil di majelis yang dapat didampingi oleh pengganti-pengganti dan penasihat-penasihatnya; majelis sebagai satu-satunya badan Otorita yang terdiri atas semua anggota, dan merupakan badan tertinggi otorita, dimana badan-badan utama otorita lainnya bertanggung jawab kepada majelis ini. Majelis memiliki kekuasaan menetapkan kebijaksanaan umum sesuai dengan ketentuan Konvensi ini mengenai masalah atau hal dalam batas kewenangan Otorita.<sup>207</sup> Majelis ini memiliki kekuasaan dan fungsi-fungsi, diantaranya sebagai berikut:

1. Memilih anggota-anggota dewan;<sup>208</sup>

---

<sup>205</sup> Pasal 157 Ayat (1) KHL 1982.

<sup>206</sup> Abdul Muthalib Tahar, *Op.cit.*, Hlm. 48-49.

<sup>207</sup> *Ibid.*, Hlm. 49.

<sup>208</sup> Pasal 160 Ayat (2) a KHL 1982.

2. Memilih Sekretaris Jenderal dari calon-calon yang diusulkan oleh Dewan;<sup>209</sup>
3. Memilih anggota Dewan Pimpinan dan Direktur Jenderal Perusahaan atas rekomendasi Dewan;<sup>210</sup>
4. Membentuk badan-badan tambahan yang dianggap perlu bagi pelaksanaan fungsi-fungsinya;<sup>211</sup>
5. Menetapkan jumlah iuran-iuran anggota untuk administratif Otorita;
6. Memutuskan tentang pembagian yang adil atas keuntungan-keuntungan keuangan dan ekonomi lainnya yang didapat dari kegiatan-kegiatan di kawasan;<sup>212</sup>
7. Mempertimbangkan dan menyetujui rancangan anggaran tahunan dari Otorita yang diajukan oleh Dewan;<sup>213</sup>
8. Memeriksa laporan berkala Dewan dan Perusahaan dan laporan-laporan khusus yang dimintakan pada Dewan atau setiap badan Otorita lainnya, dan lain-lain.<sup>214</sup>

#### **b. Dewan**

Dewan terdiri atas 36 (tiga puluh enam) anggota Otorita yang dipilih oleh Majelis, dan merupakan badan eksklusif Otorita. Dewan ini memiliki kekuasaan untuk menetapkan sesuai dengan KHL 1982, dan kebijaksanaan umum yang ditetapkan oleh Majelis kebijaksanaan-kebijaksanaan khusus yang harus dijalankan oleh Otorita mengenai setiap masalah dan hal yang menjadi wewenang Otorita. Dewan juga mememilii badan-badan pelengkap, diantaranya yaitu :

1. Komisi Perencanaan Ekonomi;
2. Komisi Hukum dan Teknis.<sup>215</sup>

#### **c. Sekretariat**

Sekretariat Otorita terdiri atas seorang Sekretaris Jenderal dan suatu Staf yang diperlukan Otorita. Sekjen dipilih oleh Majelis untuk masa jabatan selama empat tahun diantara calon-calon yang diusulkan

---

<sup>209</sup> Pasal 160 Ayat (2) b KHL 1982.

<sup>210</sup> Pasal 160 Ayat (2) c KHL 1982.

<sup>211</sup> Pasal 160 Ayat (2) d KHL 1982.

<sup>212</sup> Pasal 160 Ayat (2) e KHL 1982.

<sup>213</sup> Pasal 160 Ayat (2) h KHL 1982.

<sup>214</sup> Pasal 160 Ayat (2) i KHL 1982.

<sup>215</sup> *Ibid.*, Hlm. 50.

oleh Dewan, dan sesudahnya dapat dipilih kembali. Sekretaris Jenderal merupakan kepala jabatan administrasi Otorita dan bertindak dalam kapasitas itu dalam semua pertemuan Majelis, Dewan, dan badan tambahan manapun, dan melaksanakan fungsi-fungsi administratif lainnya yang diserahkan kepadanya oleh badan tersebut. Sekjen harus membuat laporan tahunan kepada Majelis mengenai pekerjaan Otorita. Adapun Staf Otorita terdiri atas tenaga ilmiah dan teknis serta tenaga lain yang cakap yang diperlukan untuk dapat melaksanakan fungsi-fungsi administratif Otorita. Staf ditunjuk oleh Sekretaris Jenderal, syarat-syarat pengangkatan, penggajian, dan pemberhentian staf sesuai dengan ketentuan-ketentuan, peraturan-peraturan dan prosedur Otorita.<sup>216</sup>

#### d. Perusahaan

Perusahaan adalah badan Otorita yang harus melaksanakan kegiatan-kegiatan di Kawasan secara langsung, pengangkutan, pengolahan, dan pemasaran mineral-mineral yang dihasilkan oleh Kawasan. Perusahaan merupakan badan hukum internasional Otorita,<sup>217</sup> adapun landasan hukumnya diatur dalam Pasal 170 Konvensi PBB tentang Hukum Laut (KHL 1982), yang menentukan sebagai berikut :

1. Perusahaan adalah badan Otorita yang harus melaksanakan kegiatan-kegiatan di Kawasan secara langsung, sesuai dengan Pasal 153 Ayat (2) a, maupun pengangkutan, pengolahan dan pemasaran mineral-mineral yang dihasilkan oleh Kawasan.
2. Perusahaan dalam rangka bertindak sebagai badan hukum internasional Otorita, memiliki kewenangan hukum sebagaimana ditetapkan dalam Statuta seperti diatur dalam Lampiran IV. Perusahaan bertindak sesuai dengan konvensi ini dan ketentuan-ketentuan, peraturan-peraturan dan prosedur Otorita maupun kebijaksanaan-kebijaksanaan umum yang ditetapkan oleh Majelis dan tunduk pada pengarahan dan pengawasan Dewan. Perusahaan ini memiliki Kantor Pusat yang berada di tempat kedudukan Otorita, yaitu di Jamaica.

Sebagai badan hukum internasional Otorita dan sesuai dengan Anggaran Dasar Perusahaan (*Statute of the Enterprise*) yang merupakan

---

<sup>216</sup> *Ibid.*

<sup>217</sup> *Ibid.*

Lampiran IV KHL 1982, ia memiliki status hukum, hak-hak istimewa, dan kekebalan.<sup>218</sup> Adapun mengenai struktur perusahaan terdiri atas :

1. Dewan Pimpinan, terdiri atas 15 (lima belas) anggota yang dipilih oleh Majelis berdasarkan asas pembagian geografis yang adil;
2. Direktur Jenderal dan staf yang diperlukan untuk melaksanakan fungsinya. Pencalonan Dewan Pimpinan Perusahaan (yang bukan berasal dari anggota Dewan Pimpinan Perusahaan). Direktur Jenderal memegang jabatan untuk masa tertentu (5 tahun) dan dapat dipilih kembali. Direktur Jenderal mewakili perusahaan dalam hukum dan merupakan ketua pelaksana Perusahaan yang bertanggung jawab langsung kepada Dewan Pimpinan Perusahaan. Tanggung jawabnya meliputi organisasi, pengelolaan, pengangkatan, dan pemberhentian Staf Perusahaan.

Perusahaan harus berkantor pusat di tempat kedudukan Otorita, Perusahaan dapat mendirikan kantor-kantor dan fasilitas-fasilitas lainnya dalam wilayah setiap negara peserta dengan persetujuan pihak negara itu.<sup>219</sup>

## C. PENUTUP

### 1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian pembahasan yang telah dipaparkan, maka kesimpulan yang dapat diambil, antara lain sebagai berikut :

- (1) Terdapat cukup banyak usaha guna mendapatkan himpunan peraturan hukum laut yang menyeluruh, yaitu dengan diadakannya konferensi-konferensi mengenai Hukum Laut. Konferensi-konferensi yang terus berlanjut tersebut terus memperbaharui aturan-aturan hukum agar sesuai dan tercipta-lah keadaan yang adil dan sejahtera bagi seluruh masyarakat dunia, disamping itu muncul pula klaim negara pantai atas kekayaan dasar laut yang berada di luar yurisdiksi nasional negara pantai (200 mil laut dari garis pangkal negara pantai) sebagai warisan bersama umat manusia; ide/gagasan mengenai *common heritage of mankind* (warisan bersama umat manusia) akhirnya diadopsi dan terkandung dalam Konvensi Hukum laut 1982, dimana konsep tersebut memiliki maksud bahwa kawasan

---

<sup>218</sup> *Ibid.*, Hlm. 51.

<sup>219</sup> *Ibid.*

dan kekayaan-kekayaannya merupakan warisan bersama umat manusia (Pasal 136 KHL 1982), dimana itu semua tidak diperuntukkan bagi negara manapun yang ingin menuntut, atau melaksanakan kedaulatan atau hak-hak berdaulatnya di wilayah kawasan dan bagi kekayaan-kekayaan yang terkandung di dalam kawasan. Selain itu, segala tindakan yang dilakukan di kawasan oleh pihak-pihak yang berwenang semata-mata untuk maksud damai, dan agar manfaatnya dapat dirasakan bagi umat manusia. Tidak hanya itu, *common heritage of mankind* pun muncul atas klaim negara pantai mengenai kekayaan dasar laut yang berada di luar yurisdiksi nasional negara pantai tersebut.

- (2) Pada Konvensi Hukum Laut PBB terdapat pengaturan mengenai Otorita atau *International Sea-Bed Authority/ISBA* pada Pasal 156. Otorita merupakan organisasi yang mengatur dan mengawasi kegiatan-kegiatan yang berada di Kawasan, terutama dengan tujuan untuk mengelola kekayaan-kekayaan kawasan (Pasal 157 Ayat (1)). Otorita sebagai sebuah organisasi tentu saja memiliki “badan-badan” atau “organ-organ” untuk menjalankan tugas, kekuasaan dan fungsinya. Adapun badan-badan atau organ-organ tersebut terbagi menjadi badan/organ utama, perusahaan, dan badan tambahan yang diperlukan. Badan/Organ utama Otorita terdiri dari: 1. Majelis; 2. Dewan; 3. Sekretariat. Majelis merupakan badan tertinggi yang ada di dalam otorita, yang memiliki kekuasaan dan fungsi seperti yang diatur dalam Pasal 160 Ayat (2) KHL 1982. Dewan tidak berdiri sendiri, ia memiliki badan-badan pelengkap seperti Komisi Perencanaan Ekonomi dan Komisi Hukum dan Teknis. Sedangkan, Sekretariat terdiri dari Sekretaris Jenderal dan staf, dimana Sekjen tersebut dipilih oleh majelis dan memiliki masa jabatan 4 (empat) tahun. Kemudian, Perusahaan, yang merupakan badan otorita yang secara langsung harus melaksanakan kegiatan-kegiatan di Kawasan, baik pengangkutan, pengolahan, dan pemasaran mineral-mineral yang dihasilkan dari Kawasan.

## 2. Saran

Kawasan merupakan rezim baru dalam hukum internasional, disebut baru karena pengaturan dari kawasan baru ada pada Konferensi PBB tentang Hukum Laut Ketiga, yang kemudian menghasilkan Konvensi Hukum Laut 1982, dan di dalam KHL tersebutlah kawasan di atur.

Kawasan merupakan dasar laut dan dasar samudera internasional yang letaknya di luar dari pada yurisdiksi nasional suatu negara, kawasan dijalankan dengan konsep *common heritage of mankind*. Dari, konsep tersebut diharapkan agar pelaksanaan dan segala aktivitas yang ada di kawasan dapat berjalan dengan baik, dan penggunaannya tidak menyalahi aturan dan benar-benar berguna bagi kesejahteraan hidup masyarakat dunia.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku :

Anwar, Chairul. *Hukum Internasional-Horizon Baru Hukum Laut Internasional Konvensi Hukum Laut 1982*. Jakarta: Djambatan

Black, HC. *Black's Law Dictionary: Sixth Edition*. St. Paul Minn : West Publishing co. 1990.

Muthalib Tahar, *Abdul.Zona-Zona Maritim Berdasarkan KHL 1982 dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia*. Lampung : Universitas Lampung – Fakultas Hukum. 2013.

Soewarso. *Kumpulan Karangan Tentang Evolusi Pemikiran Masalah Keangkatan Lautan*. Jakarta: Penerbit SESKOAL.

Sugeng, Istanto, F. *Bahan Kuliah Politik Hukum*. Yogyakarta: Sekolah Pasca Sarjana UGM. 2004.

### Internet :

Farida Puspitasari, “Penegakan Hukum di Wilayah Laut Indonesia”, yang diakses melalui situs online pada alamat: <http://www.scribd.com/doc/25043486/33/Perairan-Kepulauan>, pada hari Minggu, 16 November 2014, pukul 19.22WIB.

M. Harenda, “Hukum Laut Internasional”, yang diakses pada situs online melalui alamat: [https://www.academia.edu/3252049/Hukum\\_Laut\\_Internasional](https://www.academia.edu/3252049/Hukum_Laut_Internasional), pada hari Minggu, 16 November 2014, pukul 19.22WIB.

### Dokumen

United Nations Convention on Law of the Sea 1982/Konvensi Hukum Laut 1982 1982

