

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Kebijakan Kelautan Indonesia Dikaitkan Dengan Hak dan Kewajiban Negara Berdasarkan UNCLOS 1982.

1. Negara Kepulauan Menjadi Dasar Kebijakan Kelautan Indonesia

1.1. Dasar Hukum dan Kerangka Konstitusional

- a. UUD 1945 Pasal 33
- b. Deklarasi Djoeanda 13 DESEMBER 1957
- c. UNCLOS 1982
- d. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan Unclos 1982
- e. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Jo Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil
- f. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 Tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya
- g. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 Tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup
- h. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- i. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025

1.2. Pengakuan Internasional Terhadap Konsepsi Negara Kepulauan

Konsepsi negara kepulauan diterima oleh masyarakat internasional dan dimasukkan kedalam UNCLOS ke III 1982, utamanya dalam Pasal 46 yang menyebutkan bahwa, “Negara Kepulauan” berarti suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain”. Sedangkan pengertian “kepulauan” berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah

lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.” Sejarah hukum laut Indonesia juga sudah menjelaskan melalui Deklarasi Juanda 1957, yaitu pernyataan Wilayah Perairan Indonesia sebagai :“Segala perairan di sekitar, diantara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan negara RI dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah daratan RI dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada dibawah kedaulatan mutlak daripada negara RI”

Sedangkan dalam Pasal 1 ayat (1) UU No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia disebutkan bahwa, “Negara Kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.” Sementara itu, dimasukkannya poin-poin negara kepulauan dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 yang berisi 9 pasal, yang berisi antara lain: Ketentuan-ketentuan tentang negara-negara kepulauan, garis-garis pangkal lurus kepulauan, status hukum dari perairan kepulauan, penetapan perairan pedalaman, dalam perairan kepulauan, hak lintas damai melalui perairan kepulauan, hak lintas alur-alur laut kepulauan, hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam pelaksanaan hak lintas alur-alur laut kepulauan.

Pengaturan dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 dimulai dengan penggunaan istilah negara kepulauan (*archipelagic state*). Pada Pasal 46 butir (a) disebutkan bahwa, “negara kepulauan adalah suatu negara yang seluruhnya terdiri satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain (Pasal 46 butir a). Maksud dari Pasal 46 butir (a) tersebut adalah, secara yuridis, pengertian negara kepulauan akan berbeda artinya dengan definisi negara yang secara geografis wilayahnya berbentuk kepulauan. Hal ini dikarenakan, dalam Pasal 46 butir (b) disebutkan bahwa kepulauan adalah suatu gugusan pulau-pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian erat sehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografis, ekonomi dan politik yang hakiki atau yang secara historis dianggap sebagai demikian. Ketentuan Pasal 46 dengan

demikian membedakan pengertian yuridis antara negara kepulauan (*archipelagic state*) dengan kepulauan (*archipelago*) itu sendiri.

Perbedaan ini menimbulkan konsekuensi bahwa penarikan garis pangkal kepulauan (*archipelagic baseline*) tidak bisa dilakukan oleh semua negara yang mengatasnamakan dirinya sebagai negara kepulauan. Hal ini dikarenakan ada beberapa syarat yang harus dipenuhi bila ingin melakukan penarikan garis pangkal lurus kepulauan, yaitu satu kesatuan geografis, ekonomi, politik, dan historis.

Persyaratan obyektif yang harus dipenuhi oleh negara kepulauan dalam melakukan penarikan garis pangkal lurus kepulauan (Pasal 47), yaitu:

- 1) Rasio (perbandingan) antara luas wilayah perairan dengan daratan, yaitu suatu negara kepulauan minimal harus memiliki luas perairan yang sama atau maksimal hanya sembilan kali dengan luas daratannya.
- 2) Panjang maksimum setiap segmen garis pangkal, yaitu panjang setiap garis lurus yang menghubungkan dua titik pangkal ditetapkan tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali bila tiga persen dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, maka dapat digunakan batas maksimum 125 mil laut.
- 3) Penarikan garis pangkal demikian tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari konfigurasi umum kepulauan tersebut.
- 4) Garis pangkal demikian tidak boleh ditarik ke dan dari elevasi surut, kecuali apabila di atasnya telah dibangun mercusuar atau instalasi serupa yang secara permanen berada di atas permukaan laut atau apabila elevasi surut tersebut terletak seluruhnya atau sebagian pada suatu jarak yang tidak melebihi lebar laut teritorial dari pulau terdekat.
- 5) Sistem garis pangkal demikian, tidak boleh diterapkan oleh suatu negara kepulauan dengan cara yang demikian rupa sehingga memotong laut teritorial negara lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif.

- 6) Apabila suatu bagian perairan kepulauan suatu negara kepulauan, terletak diantara dua bagian suatu negara tetangga yang langsung berdampingan, hak-hak yang ada dan kepentingan-kepentingan sah lainnya yang dilaksanakan secara tradisional oleh negara tersebut terakhir diperairan mereka, serta segala hak yang ditetapkan dalam perjanjian antara negara-negara tersebut akan tetap berlaku dan harus dicermati.
- 7) Untuk maksud menghitung perbandingan perairan dengan daratan, daerah daratan dapat mencakup didalamnya perairan yang terletak didalam tebaran karang pulau-pulau dan Atol, termasuk bagian *plateau oceanic* yang bertebing curam yang tertutup atau hampir tertutup oleh serangkaian pulau batu gamping dan karang kering diatas permukaan laut yang terletak disekeliling plateau tersebut.
- 8) Garis pangkal yang ditarik sesuai dengan ketentuan pasal ini, harus dicantumkan pada peta dengan skala atau skala-skala yang memadai untuk menegaskan posisinya, dapat dibuat daftar koordinat geografis titiki-titik yang secara jelas memerinci datum geodetik.
- 9) Negara kepulauan harus mengumumkan sebagaimana mestinya peta atau daftar koordinat geografis demikian dan harus mendepositkan satu salinan setiap peta atau daftar demikian ke Sekjen PBB.

Selanjutnya, diatur bahwa ketentuan yang tertuang dalam Pasal 47 merupakan garis pangkal untuk pengukuran lebar laut teritorial, zona tambahan, ZEE dan landas kontinen bagi suatu negara kepulauan (Pasal 48). Dengan kata lain, Pasal 48 mengukuhkan bahwa untuk suatu negara kepulauan, garis-garis pangkal lurus kepulauan mempunyai fungsi yang sama dengan garis-garis pangkal lain yang diakui oleh Konvensi Hukum Laut 1982, seperti garis –garis pangkal biasa dan garis-garis pangkal lurus.

Berdasar beberapa aturan yang telah diuraikan diatas, jelas bahwa Indonesia yang berstatus sebagai negara kepulauan akan diuntungkan, karena dapat menggunakan kelebihan-kelebihan yang dimiliki cara penarikan garis-garis pangkal kepulauan. Oleh karenanya, Indonesia menuangkan Konsepsi Negara Kepulauan

dalam Amandemen ke 2 UUD 1945 Bab IXA tentang Wilayah Negara. UUD 1945 Pasal 25 E berbunyi ” Negara Kesatuan RI adalah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah-wilayah yang batas-batasnya dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang”. Selain itu, dalam Pasal 2 Undang-Undang No 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, pemerintah Indonesia secara tegas menyatakan bahwa negara RI adalah negara kepulauan.

Sebagaimana yang disyaratkan oleh Pasal 46 Konvensi Hukum Laut PBB 1982, tidak semua negara yang wilayahnya terdiri dari kumpulan pulau-pulau dapat di anggap sebagai negara kepulauan. Dari peraturan perundang-undangan nasional yang dikumpulkan oleh UN-DOALOS ada 19 negara yang menetapkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan negara kepulauan, yaitu; Antigua dan Barbuda, Bahama, Komoro, Cape Verde, Fiji, Filipina, Indonesia, Jamaika, Kiribati, Maldives, Kepulauan Marshall, PNG, Kepulauan Solomon, Saint Vincent dan Grenadines, Sao Tome dan Principe, Seychelles, Trinidad dan Tobago, Tuvalu, dan Vanuatu).

Pemerintah Republik Indonesia selanjutnya dalam peraturan pelaksanaannya, mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002 sebagaimana diubah dengan PP Nomor 37 Tahun 2008 Tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia. Disebutkan dalam ketentuan Pasal 2 ayat (1) bahwa pemerintah menarik garis pangkal kepulauan untuk menetapkan lebar laut teritorial. Sedangkan penarikan garis pangkal kepulauan dilakukan dengan menggunakan: garis pangkal lurus kepulauan, garis pangkal biasa garis pangkal lurus, garis penutup teluk, garis penutup muara sungai, terusan dan kuala, serta garis penutup pada pelabuhan.

Kepemilikan Indonesia terhadap pulau-pulau kecil, khususnya pulau-pulau terluar yang berbatasan langsung dengan negara tetangga, masih menyisakan permasalahan. Kalahnya pulau Sipadan dan Ligitan oleh Malaysia telah mamberikan pelajaran kepada Indonesia dimuka Internasional. Hal ini mencerminkan bahwa pemerintah RI hanya sekedar memilki tanpa mempunyai kemampuan untuk menguasai dan memberdayakannya. Berkaca dari maraknya potensi konflik dipulau-

pulau kecil terluar, pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 78 Tahun 2005 Tentang Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil Terluar. Perpres tersebut bertujuan untuk:

- 1) Menjaga keutuhan wilayah NKRI, keamanan nasional, pertahanan negara dan bangsa serta menciptakan stabilitas kawasan.
- 2) Memanfaatkan sumberdaya alam dalam rangka pembangunan yang berkelanjutan.
- 3) Memberdayakan masyarakat dalam rangka peningkatan kesejahteraan.

Pengelolaan pulau-pulau kecil terluar juga diharapkan dapat mengatasi ancaman keamanan yang meliputi kejahatan transnasional penangkapan ikan ilegal, penebangan kayu ilegal, perdagangan anak-anak dan perempuan (*trafficking*), imigran gelap, penyelundupan manusia, penyelundupan senjata dan bahan peledak, peredaran narkoba, pintu masuk terorisme, serta potensi konflik sosial dan politik. Hal ini penting agar kesadaran untuk menjaga pulau-pulau kecil diperbatasan tetap ada, dan pulau-pulau kecil diperbatasan tidak dianggap sekedar halaman belakang.

Konsep negara kepulauan mengacu pada Deklarasi Djoeanda 13 Desember 1957 yang kemudian ditetapkan menjadi UU No.4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia. Deklarasi ini diterima dan ditetapkan dalam Konvensi Hukum Laut PBB ke III Tahun 1982 (*United Nations Convention On The Law of The Sea/UNCLOS 1982*). Selanjutnya deklarasi ini dipertegas kembali dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang pengesahan UNCLOS 1982 bahwa Indonesia adalah negara kepulauan.

Esensi Deklarasi Djoeanda yang ditulis pada 13 Desember 1957 melingkupi hal-hal sebagai berikut :

- 1). Bahwa Indonesia menyatakan sebagai negara kepulauan yang mempunyai corak tersendiri
- 2). Bahwa sejak dahulu kala kepulauan nusantara ini sudah merupakan satu kesatuan

- 3). Ketentuan ordonansi 1939, dapat memecah belah keutuhan wilayah Indonesia dan dari deklarasi tersebut mengandung suatu tujuan yaitu :
- Untuk mewujudkan bentuk wilayah Kesatuan Republik Indonesia yang utuh dan bulat;
 - Untuk menentukan batas-batas wilayah NKRI, sesuai dengan asas negara Kepulauan
 - Untuk mengatur lalu lintas damai pelayaran yang lebih menjamin keamanan dan keselamatan NKRI.

1.3. Peran dan Konsekuensi Indonesia sebagai Negara Kepulauan

Di balik keberhasilan Indonesia yang telah memperjuangkan lebar laut teritorial sejauh 12 mil laut dan perjuangan yang terpenting diterimanya konsep wawasan nusantara menjadi negara kepulauan oleh dunia internasional adalah tersimpannya tanggung jawab besar dalam memanfaatkan perairan Indonesia (perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial) dan kekayaan sumber daya alam di dalamnya dengan seoptimal mungkin bagi kemakmuran dan kesejahteraan rakyat Indonesia. Tanggung jawab besar yang diemban oleh NKRI ini untuk menjadikan negara ini menjadi negara besar yang memberikan kesejahteraan bagi masyarakat Indonesia sesuai dengan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.

Pemerintah Indonesia mempunyai peranan yang maha penting untuk menjaga Indonesia sebagai negara kepulauan yang mempunyai wilayah laut sangat luas dan mengelola kekayaan sumber daya alamnya dengan baik dan benar. Peranan tersebut dapat berupa adanya anggaran yang memadai untuk pembangunan di bidang kelautan dan penegakan hukum dan kedaulatan NKRI di Perairan Indonesia, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif (ZEE), landas kontinen, dan laut lepas sebagaimana diatur oleh Konvensi Hukum Laut 1982 dan hukum internasional lainnya. Indonesia secara juridis formal sudah sangat kuat atas wilayah lautnya, tetapi konsekuensinya adalah Indonesia harus menjaga kekayaan sumberdaya alam di laut dan memanfaatkannya dengan optimal bagi kepentingan nasional dan

seluruh rakyat Indonesia. Indonesia jangan hanya bangga menjadi negara kepulauan, tetapi tidak mau dan tidak mampu menjaga laut dan kekayaannya. Apabila Indonesia tidak mau menjaganya dengan baik, maka apa yang terjadi selama berupa *illegal fishing* yang dilakukan oleh nelayan-nelayan asing, transaksi atau perdagangan ilegal, perompakan (*piracy*), pencemaran/perusakan lingkungan laut, terus berlangsung, maka akan terkuras kekayaan laut Indonesia dan Indonesia akan menjadi negara miskin. Oleh karena itu, Indonesia harus bangkit membangun bidang kelautan termasuk membangun infrastruktur, peralatan, dan penegakan hukumnya, sehingga status Indonesia sebagai negara kepulauan tidak hanya di atas kertas perjanjiannya saja, tetapi harus menjadikan negara besar yang memberikan kemakmuran dan kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia. Indonesia tidak hanya bangga menjadi negara kepulauan, tetapi harus menjadi negara maritim (*maritime state*) dan negara kelautan (*ocean state*), sehingga semboyan *jales vea jaya mahe* terlaksana dengan baik.

1.4. Hak dan Kewajiban Negara Indonesia sebagai Negara Kepulauan

Kewajiban Indonesia sebagai Negara Kepulauan sudah diatur oleh Pasal 47-53 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal 47 menyatakan bahwa Negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan (*archipelagic baselines*) dan aturan ini sudah ditransformasikan atau diimplementasikan ke dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan PP Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan, dan PP Nomor 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia.

Kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan yang terikat oleh Konvensi Hukum Laut 1982 sudah terlaksana dengan baik, seperti pengukuran lebar laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landasan kontinen seperti yang dikehendaki oleh Pasal 48 Konvensi walaupun belum semua ditetapkan. Penetapan batas zona-zona maritim tersebut harus dengan kesepakatan dengan negara-negara tetangga baik dengan negara yang saling berhadapan maupun

negara berdampingan. Kewajiban Indonesia lainnya adalah menghormati persetujuan-persetujuan yang sudah ada, hak-hak penangkapan ikan tradisional, dan pemasangan kabel-kabel bawah laut yang dilakukan oleh negara-negara tetangga, menghormati hak lintas damai (*right of innocent passage*), dan hak lintas alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*).

Kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan yang terikat oleh Konvensi Hukum Laut 1982 sudah terlaksana dengan baik, seperti pengukuran lebar laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landasan kontinen seperti yang dikehendaki oleh Pasal 48 Konvensi walaupun belum semua ditetapkan. Penetapan batas zona-zona maritim tersebut harus dengan kesepakatan dengan negara-negara tetangga baik dengan negara yang saling berhadapan maupun negara berdampingan. Kewajiban Indonesia lainnya adalah menghormati persetujuan-persetujuan yang sudah ada, hak-hak penangkapan ikan tradisional, dan pemasangan kabel-kabel bawah laut yang dilakukan oleh negara-negara tetangga, menghormati hak lintas damai (*right of innocent passage*), dan hak lintas alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*).

2. Perairan Pedalaman

2.1. Perairan Pedalaman Menurut Konvensi Hukum Laut 1982

Perairan pedalaman (*internal waters*) adalah bagian dari perairan suatu negara yang tunduk pada kedaulatan negara tersebut, seperti halnya perairan pedalaman di Indonesia yang sudah diatur oleh Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Pasal 3 ayat (4) UU No. 6/1996 menegaskan bahwa 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.

Pasal 8 Konvensi Hukum Laut 1982 menyatakan bahwa : “... *waters on the landward side of the baseline of the territorial sea form part of the internal waters of the State*”, yaitu bahwa perairan pedalaman adalah perairan pada sisi darat garis pangkal laut teritorial merupakan bagian perairan pedalaman negara tersebut.

2.2. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini.

Perairan pedalaman Indonesia adalah sepenuhnya berada di bawah kedaulatan Negara Indonesia, sampai saat ini Indonesia belum menetapkan wilayah perairan pedalaman, dengan identifikasinya. Selain itu di perairan pedalaman tersebut terdapat pelabuhan tempat bongkar muat barang ekspor-impor dari dan ke Indonesia. Dalam konteks pembangunan ekonomi nasional Indonesia, pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia sudah seharusnya mempunyai standar internasional dan mampu bersaing secara global dengan pelabuhan-pelabuhan luar negeri. Indonesia wajib memberikan keamanan dan keselamatan pelayaran internasional sejalan dengan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* yang diadopsi oleh *International Maritime Organization (IMO)* tanggal 12 Desember 2002.

Di samping itu, perairan pedalaman Indonesia sering dijadikan tempat pembuangan limbah sehingga perairan pedalaman di beberapa tempat di Indonesia sering tampak kotor, dan mungkin terjadi pencemaran lingkungan laut dan merusak habitatnya. Apabila pemerintah membiarkan keadaan tersebut di perairan pedalaman, maka dapat dianggap telah melanggar kewajiban negara untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 192 Konvensi Hukum Laut 1982 yang berbunyi : “*States have the obligation to protect and preserve the marine environment*”. Kewajiban Indonesia di perairan pedalaman adalah untuk kepentingan Indonesia, yaitu berupa kewajiban menjaga dan melestarikan lingkungan hidup secara keseluruhan, walaupun dalam konteks lingkungan laut sudah ada Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Laut yang merupakan peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Indonesia yang memiliki laut sangat luas itu tampaknya tidak diimbangi dengan kesungguhan menjaga dan memanfaatkannya, sehingga di perairan pedalaman saja terjadi penangkapan ikan ilegal, pencemaran laut, dan kerusakan terumbu karang yang dapat merugikan masyarakat luas dan laut sendiri. Oleh

karena itu Indonesia perlu menetapkan batas wilayah perairan pedalaman di dalam perairan nusantara (penetapan *closing lines*), serta peraturan perundang-undangan yang dibuat oleh setiap sektor harus dilaksanakan dengan koordinasi baik, sehingga laut di perairan pedalaman tidak rusak, apalagi pada era otonomi daerah sekarang ini jangan sampai menambah kerusakan wilayah laut

3. Perairan Kepulauan.

Keberhasilan Indonesia mencatatkan dirinya sebagai negara kepulauan yang diperjuangkan oleh Mochtar Kusumaatmadja tidaklah mudah, tetapi melalui proses panjang dan penolakan dari beberapa negara besar seperti Amerika Serikat, Inggris, Kanada. Perjuangan tersebut dimulai sejak adanya Deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957 seperti yang tercantum pada Bab Pendahuluan di atas. Konferensi Hukum Laut I di Jenewa pada tahun 1958 dan Konferensi Hukum Laut II tahun 1960 masih jauh menetapkan status perairan kepulauan karena status lebar laut teritorial saja tidak berhasil, sampai semua status rejim-rejim maritim tersebut berhasil ditetapkan melalui proses panjang Konferensi Hukum Laut III yang dimulai sejak sidang pertama (*First session*) di Markas Besar PBB New York tanggal 3-15 Desember 1973.

Sebelum proses Konferensi Hukum Laut III yang di mulai tahun 1973 tersebut, Majelis Umum PBB tanggal 17 Desember 1970 berhasil membuat Resolusi Nomor 2749 (XXV), yaitu Declaration of Principles Governing the Sea-Bed and the Ocean Floor and the Subsoil thereof beyond the Limits of National Jurisdiction, dan Resolusi Nomor 2750 (XXV) dengan tanggal yang sama memutuskan untuk mengundang semua negara dalam Konferensi Hukum Laut III tersebut. Resolusi Nomor 2749 itu tentang Deklarasi Prinsip-Prinsip mengenai Dasar Laut, Dasar Samudera, dan Tanah di bawahnya di luar batas-batas Yurisdiksi Nasional. Deklarasi Prinsip-Prinsip tahun 1970 ini adalah berkat inisiatif Pemerintah Malta melalui delegasinya, Arvid Pardo, bahwa dasar laut dan kekayaannya di dalamnya yang berada di luar yurisdiksi suatu negara harus berada pada status untuk kepentingan umat manusia, yaitu tunduk pada *prinsip common heritage of mankind*.

Indonesia bukan satu-satunya negara yang memperjuangkan konsep negara kepulauan dalam UNCLOS I, UNCLOS II, dan UNCLOS III, tetapi ada beberapa negara lain, yaitu seperti Fiji, Philippines, Malta dan Mauritius. Sekarang ini di dunia terdapat

beberapa negara yang secara resmi menyatakan negaranya sebagai negara kepulauan, yaitu :

- (1) Antigua and Barbuda (*Maritime Areas Act 1982*);
- (2) Bahama (*Archipelagic Waters and Maritime Jurisdiction Act 1993*);
- (3) Cape Verde (*Law No. 60/IV/92*);
- (4) Comoros (*Law No. 82-005*);
- (5) Fiji (*Marine Space Act 1977*);
- (6) Grenada
- (7) Indonesia (*Law No. 6 of 1996*);
- (8) Jamaica (*Maritime Areas Act 1996*);
- (9) Kiribati (*Maritime Zones Declaration Act 1983*);
- (10) Marshal Islands;
- (11) Papua New Guinea (*National Seas Act 1977*);
- (12) Philippines (*Act No. 3046 of 17 June 1961 as amended by Act No. 5446 of 18 September 1968*);
- (13) St Vincent and the Grenadines (*Maritime Areas Act 1983*);
- (14) Sao Tome e Principe (*Decree-Law No. 14/78 of 16 June 1978*);
- (15) Solomon Islands (*Delimitation of Marine Waters Act 1978, Declaration of Archipelagos of Solomon Islands 1979, and Declaration of Archipelagic Baselines 1979*);
- (16) Trinidad and Tobago (*Archipelagic Waters and Exclusive Zone Act 1986 and Archipelagic Baselines of Trinidad and Tobago Order 1988*);
- (17) Tuvalu (*Maritime Zones Declaration Ordinance 1983*);
- (18) Vanuatu ();

- (19) Bahrain (potensi sebagai Negara kepulauan);
- (20) Cuba;
- (21) Malta;
- (22) Maldives;
- (23) Mauritius;
- (24) Seychelles;
- (25) St. Kittss and Nevis;
- (26) Tonga

Setelah mengalami proses sejarah panjang akhirnya pengertian Negara kepulauan berhasil didefinisikan sebagaimana terdapat dalam Pasal 46 huruf (a) dan (b) Konvensi Hukum Laut 1982 yang berbunyi sebagai berikut :

- (a) *“archipelagic State” means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands;*
- (b) *“archipelago” means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such.*

Negara kepulauan adalah suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan (*archipelagos*) dapat mencakup pulau-pulau lain, sedangkan definisi kepulauan adalah suatu gugusan pulau termasuk bagian pulau, perairan dan wujud alami lainnya yang saling berhubungan satu sama lainnya dengan eratnya, sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah tersebut membentuk kesatuan geografi, ekonomi, dan politik yang hakiki atau secara historis dianggap sebagai demikian.

3.1. Garis Pangkal Kepulauan (*Archipelagic Baselines*)

Konvensi Hukum Laut 1982 memberikan hak bagi Negara kepulauan untuk menarik garis pangkal kepulauan sebagaimana diatur oleh Pasal 47, yaitu sebagai berikut :

- (1). *An archipelagic State may draw straight archipelagic baselines joining the outermost points of the outermost islands and drying reefs of the archipelago provided that within such baselines are included the main islands and an area in which the ratio of the area of the water to the area of the land, including atolls, is between 1 to 1 and 9 to 1.*
- (2). *The length of such baselines shall not exceed 100 nautical miles, except that up to 3 per cent of the total number of baselines enclosing any archipelago may exceed that length, up to a maximum length of 125 nautical miles.*
- (5). *The system of such baselines shall not be applied by an archipelagic State in such a manner as to cut off from the high seas or the exclusive economic zone the territorial sea of another State.*
- (6). *If a part of the archipelagic waters of an archipelagic State lies between two parts of an immediately adjacent neighbouring State, existing rights and all other legitimate interests which the latter State has traditionally exercised in such waters and all rights stipulated by agreement between those States shall continue and be respected.*
- (8). *The baselines drawn in accordance with this article shall be shown on charts of a scale or scales adequate for ascertaining their position. Alternatively, lists of geographical coordinates of points, specifying the geodetic datum, may be substituted.*
- (9). *The archipelagic State shall give due publicity to such charts or lists of geographical coordinates and shall deposit a copy of each such chart or list with the Secretary- General of the United Nations.*

Negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau terluar termasuk pulau-pulau utama dengan perbandingan Negara kepulauan tersebut adalah antara laut dan daratan dengan satu berbanding satu dan sembilan berbanding satu (1:1 dan 9:1). Panjang garis pangkal tersebut tidak boleh melebihi 100 mil laut kecuali 3 % dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi panjang tersebut sampai maksimum 125 mil laut. Penarikan garis pangkal ini tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari konfigurasi umum, dan juga tidak boleh ditarik ke dan dari elevasi surut (*low-tide elevations*) kecuali terdapat mercu suar atau instalasi permanen dan jaraknya tidak melebihi lebar laut territorial, yaitu 12 mil.

Negara kepulauan tidak boleh menarik garis pangkal itu yang memotong laut territorial, atau zona ekonomi eksklusif Negara lain. Konvensi Hukum Laut 1982 mewajibkan Negara kepulauan untuk menghormati hak-hak dan kepentingan sah dari Negara tetangganya. Penetapan garis pangkal ini harus dicantumkan dalam peta Negara tersebut dengan daftar koordinat geografis yang secara jelas merinci datum geodatknya. Oleh karena itu, Negara kepulauan harus mengumumkan peta atau daftar koordinat tersebut dan mendepositkan salinannya di Sekretaris PBB.

3.2. Status hukum perairan kepulauan/nusantara, udara di atasnya, dan tanah di bawahnya.

Konvensi Hukum Laut 1982 dalam Pasal 49 menegaskan status hukum perairan kepulauan, udara di atasnya, dan dasar laut di bawahnya, yaitu berbunyi sebagai berikut :

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

Negara kepulauan berdaulat penuh atas perairan kepulauannya tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai dan kedaulatan penuh tersebut meliputi ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya. Negara kepulauan harus menetapkan alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes*) dan lintas damai bagi pelayaran internasional. Negara kepulauan mempunyai kewajiban untuk menghormati perjanjian yang sudah ada dengan Negara lain dan harus mengakui hak penangkapan ikan tradisional (*traditional fishing rights*), serta menghormati kabel laut yang dipasang Negara lain di perairan kepulauan tersebut sebagaimana diatur oleh Pasal 51 Konvensi Hukum Laut 1982.

Pengakuan Negara kepulauan terhadap hak- hak tersebut harus dilaksanakan karena mengingat status perairan tersebut semula adalah tunduk pada rezim laut lepas, tetapi setelah berlaku Konvensi Hukum Laut 1982 sejak tanggal 16 November 1994 maka yang semula statusnya laut lepas sekarang menjadi perairan kepulauan yang tunduk pada rezim kedaulatan penuh Negara kepulauan. Di Negara kepulauan, kapal-kapal dari semua Negara mempunyai hak untuk lintas damai (*the right of innocent passage*) melalui perairan kepulauan sebagaimana ditentukan oleh Pasal 52 Konvensi yang berbunyi : “

- 1 *ships of all States enjoy the right of innocent passage through archipelagic waters...*
2. *The archipelagic State may, without discrimination in form or in fact among foreign ships, suspend temporarily in specified areas of its archipelagic waters the innocent passage of foreign ships if such suspension is essential for the protection of its security. Such suspension shall take effect only after having been duly published.*

Pasal 52 ayat (2)-nya menegaskan bahwa Negara kepulauan dapat menunda sementara hak lintas damai di perairan kepulauan tersebut tanpa diskriminasi kepada semua kapal yang dimaksudkan untuk perlindungan keamanan Negara kepulauan tersebut, dengan catatan penundaan tersebut harus diberitahukan terlebih dahulu.

3.3. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini.

Indonesia sebagai Negara kepulauan lebih banyak mempunyai hak daripada kewajiban menurut Konvensi Hukum Laut 1982. Hak tersebut seperti menetapkan garis pangkal lurus kepulauan sehingga menjadi bagian kedaulatan RI. Perairan kepulauan yang semula dulu adalah bagian dari laut lepas, sekarang menjadi bagian dari kedaulatan Indonesia, sehingga Indonesia harus benar-benar memanfaatkan kekayaan sumber daya alam di laut tersebut. Indonesia memang harus menghormati perjanjian-perjanjian dengan Negara tetangga yang sudah ada sebelumnya, menghormati hak penangkapan ikan tradisional yang dilakukan oleh negara tetangga, sebagai contoh Indonesia telah melakukan perjanjian bilateral dengan Malaysia mengenai hak perikanan tradisional, sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang No 1 Tahun 1983 Tentang Pengesahan Perjanjian antara RI – Malaysia Tentang rezim hukum negara nusantara dan hak-hak negara Malaysia di laut

teritorial dan perairan nusantara serta ruang udara di atas laut teritorial perairan nusantara dan wilayah RI yg terletak diantara Malaysia Timur dan Malaysia Barat, Indonesia juga telah melakukan perjanjian dengan Papua Nugini mengenai hak-hak warga negara masing masing pihak yang berdasarkan kebiasaan dan dengan cara-cara tradisional telah menangkap ikan di perairan pihak lainnya, seperti diatur dalam pasal 5 Keputusan Presiden No. 21 tahun 1982 tentang Persetujuan Wilayah Laut. Maritim, Indonesia – Papua Nugini. Indonesia juga harus menghormati perjanjian mengenai kabel-kabel bawah laut dan menghormati hak lintas damai semua kapal asing (*rights of innocent passage*).

Di samping itu memang konsekuensi Indonesia sebagai Negara kepulauan, Indonesia dapat memberikan, bukan kewajiban, hak alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*) bagi kapal dan rute udara di atasnya sebagaimana diatur oleh Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982, tetapi dalam ayat (12) menegaskan bahwa “*If an archipelagic State does not designate sea lanes or air routes, the right of archipelagic sea lanes passage may be exercised through the routes normally used for international navigation*”, yaitu apabila Negara kepulauan tidak menentukan alur laut kepulauan atau rute penerbangannya, maka hak alur laut kepulauan tersebut dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional. Penetapan alur laut kepulauan ini Indonesia harus bekerja sama dengan IMO, dan status saat ini Indonesia sudah menentukan alur laut tersebut, yaitu dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan.

3.4. Rekomendasi

1. Indonesia harus meninjau kembali garis-garis pangkal laut wilayah dan menyesuaikan dengan ketentuan-ketentuan dalam konvensi, baik dengan ketentuan-ketentuan dalam laut wilayah maupun ketentuan-ketentuan dalam negara-negara nusantara.
2. Melaporkan garis-garis pangkal laut wilayah yang sudah dibuat oleh Indonesia ke Sekretaris Jenderal PBB.

3. Indonesia juga harus mempunyai kekuatan armada yang mampu mengawasi kedaulatan Negara di perairan kepulauan untuk menjaga dan memanfaatkan sumber daya alam hayati berupa ikan, sehingga tidak ada lagi kapal-kapal asing yang beroperasi di perairan kepulauan Indonesia yang selama ini secara besar-besaran kapal-kapal asing itu mengeksploitasi ikan milik Indonesia. Mereka telah merugikan Negara dan rakyat Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia harus mempunyai sumber daya manusia dan infrastrukturnya dalam memanfaatkan kekayaan tersebut.

4. Laut Teritorial

Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan kemenangan bagi negara-negara berkembang terutama negara berkembang yang mempunyai pantai (*coastal states*), tetapi juga Konvensi memberikan hak akses kepada negara-negara yang tidak mempunyai pantai (*land-locked states*). Konvensi Hukum Laut 1982 menetapkan bahwa setiap Negara pantai mempunyai laut teritorial (*territorial sea*). Laut teritorial telah diatur oleh Konvensi, yaitu yang terdapat dalam Bab II dari mulai Pasal 2-32. Bab II Konvensi Hukum Laut 1982 berjudul “Territorial Sea and Contiguous Zone”. Pasal 2 Konvensi Hukum Laut 1982 berbunyi sebagai berikut:

1. *The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea;*
2. *This sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil.*
3. *The sovereignty over the territorial sea is exercised subject to this Convention and to other rules of international law.*

Pasal 2 ini menegaskan bahwa kedaulatan negara pantai mencakup wilayah darat, perairan pedalaman, perairan kepulauan kalau negara kepulauan, dan sampai laut teritorial atau laut wilayah. Kedaulatan tersebut meliputi ruang udara di atasnya dan dasar laut serta tanah di bawahnya.

4.1. Batas Laut Wilayah

Pasal 3 Konvensi Hukum Laut 1982 berbunyi : “*Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention*”, yang maksudnya adalah bahwa setiap Negara mempunyai hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya tidak melebihi 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal.

4.2. Garis Pangkal Normal dan Garis Pangkal Lurus

Garis pangkal normal (*normal baseline*) dan garis pangkal lurus (*straight baseline*) adalah untuk menetapkan lebar laut teritorial dan rejim-rejim maritim lainnya, seperti zona tambahan (*contiguous zone*), zona ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*), landas kontinen (*continental shelf*). Garis pangkal normal ditentukan oleh Pasal 5 Konvensi yang berbunyi :

“... *the normal baseline for measuring the breadth of the territorial sea is the low-water line along the coast as marked on large-scale charts officially recognized by the coastal State,*” yakni garis pangkal normal untuk mengukur lebar laut teritorial adalah garis air rendah sepanjang pantai sebagaimana terlihat pada peta skala besar yang resmi diakui oleh Negara pantai tersebut.

Garis pangkal lurus diatur oleh Pasal 7 Konvensi Hukum Laut 1982 yang menyatakan bahwa penarikan garis pangkal lurus harus pada lokasi pantai yang menjorok jauh ke dalam atau terdapat suatu deretan pulau panjang di dekatnya (*a fringe of islands along the coast in its immediate vicinity*) yang menghubungkan titik-titik yang tepat, sehingga terbentang garis lurus. Penarikan garis pangkal lurus ini tidak boleh menyimpang terlalu jauh dengan arah umum pantai tersebut, juga tidak boleh ditarik ke dan dari elevasi surut kecuali terdapat mercu suar (*light houses*) atau instalasi serupa yang permanen. Dalam cara penarikan garis pangkal lurus ini dapat dilakukan berdasarkan kepentingan ekonomi (*economic interest*) yang dibuktikan dengan praktik negara yang telah berlangsung lama. Penarikan garis pangkal lurus dibatasi dengan tidak boleh memotong laut teritorial negara lain.

4.3. Teluk

Konvensi Hukum Laut 1982 telah menentukan persyaratan untuk dapat dikatakan teluk, yaitu yang terdapat dalam Pasal 10. Pasal 10 Konvensi menentukan bahwa teluk (*bay*) adalah suatu lekukan yang jelas (*well-marked indentation*) membentuk perairan pedalaman yang luasnya sama atau lebih luas dari setengah lingkaran yang garis tengahnya melintasi mulut lekukan tersebut. Apabila jarak antara titik-titik garis air rendah pada pintu masuk alamiah (*natural entrance points*) tidak melebihi 24 mil, maka garis penutup (*closing line*) dapat ditarik antara kedua garis air rendah tersebut sehingga menjadi perairan pedalaman, tetapi apabila melebihi 24 mil, maka dapat ditarik garis pangkal lurus. Ketentuan Pasal 10 Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut tidak berlaku bagi teluk sejarah (*historic bay*) karena dapat menyangkut kepentingan ekonomi, politik, atau keamanan suatu negara pantai.

4.4. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini.

Indonesia berdaulat penuh di laut teritorial, tetapi apabila laut teritorial Indonesia berhadapan atau berdampingan dengan negara tetangga, maka harus ditetapkan batas-batas laut teritorial tersebut dengan negara itu sebagaimana diwajibkan oleh Pasal 15 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal 15 Konvensi berbunyi sebagai berikut :

“Where the coasts of two States are opposite or adjacent to each other, neither of the two States is entitled, failing agreement between them to the contrary, to extend its territorial sea beyond the median line every point of which is equidistant from the nearest points on the baselines from which the breadth of the territorial seas of each of the two States is measured. The above provision does not apply, however, where it is necessary by reason of historic title or other special circumstances to delimit the territorial seas of the two States in a way which is at variance therewith.”

Dalam hal pantai dua Negara saling berhadapan atau berdampingan, maka lebar laut teritorialnya masing-masing ditetapkan berdasarkan garis tengah (*median line*) kecuali terdapat alasan historis (*historic title*) atau keadaan khusus lainnya harus ada kesepakatan. Penetapan batas-batas Negara di laut tersebut khususnya laut teritorial sering menimbulkan sengketa antarnegara, sehingga Indonesia harus

benar-benar siap dan berani mempertahankan batas-batas Negara tersebut sesuai dengan Konvensi Hukum Laut 1982.

Ketentuan Pasal 2-32 Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut sudah *implementing legislation*, yaitu dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan aturan pelaksanaannya, yakni Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai melalui Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia. PP No 38 Tahun 2002 ini harus segera diperbaiki karena masih mencantumkan Pulau Sipadan dan Ligitan sebagai Titik Dasar (*base points*) Nomor TD 036C, TD 036B, TD 036A, sebagai implikasi kemenangan Malaysia dalam kasus Sipadan-Ligitan di forum Mahkamah Internasional (*International Court of Justice*) pada tanggal 17 Desember 2002. Selain itu sudah ada perjanjian batas Indonesia dengan negara tetangga, seperti: Undang-Undang No. 2 Tahun 1971 Tentang Perjanjian RI – Malaysia Tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah ke-2 negara di Selat Malaka, Undang-Undang No 7 Tahun 1973 Tentang Perjanjian RI – Singapore Tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Ke-2 Negara di Selat Singapore dan Undang- Undang No 6 Tahun 1973 Tentang Perjanjian Antara Indonesia dan Australia Mengenai Garis-garis Batas Tertentu Antara Indonesia dan Papua Nugini. Mengenai kewajiban negara pantai yang harus mengumumkan secara tepat bahaya apapun bagi navigasi dalam laut teritorial telah ada di dalam Undang-Undang No 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, yang saat ini telah diubah menjadi Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Kewajiban penting Indonesia yang belum dilakukan, yaitu melaksanakan ketentuan Pasal 16 ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal 16 ayat (2) Konvensi berbunyi : *the coastal State shall give due publicity to such charts or lists of geographical coordinates and shall deposit a copy of each such chart or list with the*

Secretary-General of the United Nations, yang maksudnya adalah bahwa Indonesia yang mempunyai PP No 38 Tahun 2002 tersebut harus menyampaikan (deposit) salinannya ke Sekretaris Jenderal PBB. Hal ini sangat penting dilakukan untuk memenuhi Indonesia pada Konvensi Hukum Laut 1982 dan juga sebagai antisipatif apabila terjadi sengketa perbatasan atau kepemilikan pulau dengan Negara lain tetangga seperti Singapore dan Malaysia yang tampaknya mereka terus mengincar pulau-pulau wilayah kedaulatan Indonesia. Meskipun Indonesia belum menyerahkan salinannya, semua Negara yang telah terikat oleh Konvensi Hukum Laut 1982 tetap harus berdasarkan Konvensi kalau terjadi sengketa, memang sebaiknya Indonesia segera menyampaikan salinan tersebut kepada Sekretaris Jenderal PBB di New York.

4.5. Rekomendasi

1. Merundingkan penyelesaian batas laut wilayah Indonesia dengan negara-negara tetangga khususnya:
 - a. Garis batas segitiga RI-Malaysia- Singapura di selat Singapura;
 - b. Garis batas laut wilayah RI-Malaysia- di pantai timur Kalimantan;
 - c. Garis batas laut wilayah RI-Philipina.
2. Indonesia harus menyampaikan salinan peta dan daftar koordinat geografis kepada Sekretaris Jenderal PBB.
3. Indonesia harus menunjukkan kekuatannya dalam menjaga kedaulatan Negara dan integritas teritorialnya serta mampu memanfaatkan kekayaan sumber daya alam di laut teritorialnya bagi kesejahteraan Negara dan rakyat Indonesia. Indonesia juga harus meningkatkan bargaining power dalam menetapkan batas-batas Negara di laut teritorial dengan Negara tetangganya.

5. Zona Tambahan.

Setiap negara pantai yang laut teritorialnya melebihi 12 mil laut berarti ia juga akan mempunyai zona tambahan (*contiguous zone*) yang mempunyai peranan penting dalam keamanan dan pembangunan ekonominya. Pembentukan rezim zona tambahan mempunyai

sejarah tersendiri terutama bermula dari praktik Inggris dan Amerika Serikat. Inggris pernah mengeluarkan peraturan pemberantasan penyelundupan tahun 1669 dan 1673 di mana Inggris dapat menahan kapal yang diduga telah melakukan penyelundupan wool, teh, minuman keras (*liquor*), dan barang-barang terlarang lainnya yang terjadi pada jaran 6-12 mil dari pantainya. Inggris memperluas yurisdiksi antipenyelundupan terhadap kapal yang berlabuh atau mondar-mandir (*hovering*) dan kapal tersebut dapat diperiksa oleh petugas Bea Cukai dalam jarak 12-25 mil karena Inggris sudah mempunyai “*Hovering Acts*”. Sementara itu AS mengeluarkan peraturan tahun 1790 yang menetapkan bahwa kapal-kapal dapat diperiksa oleh petugas Bea Cukai dalam jarak 12 mil bahkan AS dapat menembak kapal yang tidak memperhatikan perintah petugas apabila melanggar seperti dalam kasus kapal yang membawa budak belian (*slavery*) yang mondar-mandir dalam jarak 12 mil. Oleh karena itu, AS membuat Prohibition Act tahun 1919 yang melarang kapal asing membawa minuman keras, minuman keras menjadi jarang dan mahal, sehingga mengundang terjadinya penyelundupan dari Kanada, Bahama, Kuba.

Kasus yang terkenal adanya pelanggaran di zona tambahan tersebut adalah kasus *the Grace and Ruby* tahun 1922 Massachusetts. Dengan adanya peraturan tersebut timbul kasus yang terkenal dengan “the Grace and Ruby” : dimana pengadilan menyatakan sebagai berikut : “*the mere fact, therefore, that the Grace and Ruby was beyond the three mile limit, does not of it self make the seizure unlawful and establish a lack of jurisdiction ... In directing that she be seized ... and brought into the country to answer for her offence I am not prepared to say that the Treasury Department exceeded its power*”, bahwa penangkapan kapal Grace and Ruby ketika berada 3 mil bukan merupakan penangkapan ilegal karenanya dapat ditangkap langsung dan Treasury Department tidak melebihi kekuasaannya.

5.1. Zona Tambahan menurut Konvensi Hukum Laut 1982

Konsep zona tambahan sudah diatur oleh Konvensi Hukum Laut 1982, yaitu yang terdapat dalam Pasal 33 yang berbunyi sebagai berikut :

- (1). *In a zone contiguous to its territorial sea, described as the contiguous zone, the coastal State may exercise the control necessary to:*

- (a) *prevent infringement of its customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations within its territory or territorial sea;*
 - (b) *punish infringement of the above laws and regulations committed within its territory or territorial sea.*
- (2). *The contiguous zone may not extend beyond 24 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.*

Di zona tambahan setiap Negara pantai dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau sanitasi, dan menghukum para pelakunya. Setiap Negara pantai mempunyai zona tambahan yang jauhnya tidak boleh melebihi 24 mil yang diukur dari garis pangkal di mana lebar laut teritorial diukur atau sejauh 12 mil diukur dari laut teritorial suatu Negara pantai. Status zona tambahan berbeda dengan status laut teritorial, kalau laut teritorial adalah milik kedaulatan suatu Negara pantai secara mutlak, sedangkan status zona tambahan adalah tunduk pada rejim yurisdiksi pengawasan Negara pantai, bukan bagian dari kedaulatan Negara.

5.2. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini.

Kewajiban Indonesia di zona tambahan tersebut adalah mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan tentang bea cukai, fiskal, imigrasi, dan sanitasi yang dapat merugikan Indonesia, serta menegakkan hukumnya, sehingga para pelaku pelanggaran tersebut dapat diadili. Penggunaan kata “*may*” adalah bukan kewajiban, tetapi hak, yaitu hak untuk mengawasi yang diperlukan terjadinya pelanggaran empat bidang tersebut dan memproses pelaku pelanggarannya. Pencegahan tersebut sudah barang tentu memerlukan sarana dan prasarannya, seperti sumber daya manusia dan armada kapalnya yang mampu mengawasi dan menjaga yurisdiksinya di zona tambahan tersebut, sehingga tidak terjadi transaksi ilegal dan kejahatan lainnya.

5.3. Rekomendasi

- 1). Perlu diatur dan mengumumkan zona tambahan Indonesia untuk keperluan-keperluan pengawasan pabean, keuangan, imigrasi, dan kesehatan sesuai dengan Pasal 33.

- 2). Perlu lebih diberdayakan Undang-undang No 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, dan undang-undang sektoral lainnya, seperti Undang-Undang No 9 Tahun 1992 tentang Keimigrasian, Undang-Undang No 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, Undang-Undang No 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara, Undang-Undang No 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Apabila undang-undang sektoral tersebut belum mencakup kewenangannya di zona tambahan, maka undang-undang sektoral tersebut dapat disempurnakan sesuai dengan aturan yang diberikan oleh Konvensi Hukum Laut 1982.

6. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Perkembangan zona ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*) mencerminkan kebiasaan internasional (*international customs*) yang diterima menjadi hukum kebiasaan internasional (*customary international law*) karena sudah terpenuhi dua syarat penting, yaitu praktik negara-negara (*state practice*) dan *opinio juris sive necessitatis*. Zona ekonomi eksklusif bagi negara berkembang seperti Indonesia adalah vital karena di dalamnya terdapat kekayaan sumber daya alam hayati dan nonhayati, sehingga mempunyai peranan sangat penting bagi pembangunan ekonomi bangsa dan negara.

Di dunia ini ada 15 negara yang mempunyai *leading exclusive economic zone*, yaitu Amerika Serikat, Prancis, Indonesia, Selandia Baru, Australia, Rusia, Jepang, Brasil, Kanada, Meksiko, Kiribati, Papua Nugini, Chili, Norwegia, dan India. Indonesia beruntung sekali termasuk 1 dari 15 negara yang mempunyai zona ekonomi eksklusif sangat luas bahkan termasuk tiga besar setelah Amerika Serikat dan Prancis, yaitu sekitar 1.577.300 *square nautical miles*.

¹⁷ R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, third edition, (Juris Publishing, Manchester University Press, 1999, hlm. 178.

Dengan status Indonesia yang memiliki zona ekonomi eksklusif seperti itu, sudah seharusnya Indonesia menjadi negara yang subur, makmur, sejahtera, tetapi bukti menunjukkan sebaliknya, sehingga harus dicarikan solusinya. Zona ekonomi eksklusif suatu negara sudah diatur secara lengkap oleh Konvensi Hukum Laut 1982 yang terdapat dalam Pasal 55-75 Konvensi.

6.1. ZEE menurut Konvensi Hukum Laut 1982

Konvensi Hukum Laut 1982 telah mengatur secara lengkap tentang zona ekonomi eksklusif yang mempunyai sifat *sui generis* atau *specific legal regime*, seperti yang terdapat dalam Pasal 55-75. Pasal 55 Konvensi berbunyi sebagai berikut :

“the exclusive economic zone is an area beyond and adjacent to the territorial sea, subject to the specific legal regime established in this Part, under which the rights and jurisdiction of the coastal State and the rights and freedoms of other States are governed by the relevant provisions of this Convention.”

Zona ekonomi eksklusif adalah daerah di luar dan berdampingan dengan laut territorial yang tunduk pada rejim hukum khusus di mana terdapat hak-hak dan yurisdiksi Negara pantai, hak dan kebebasan Negara lain yang diatur oleh Konvensi. Lebar zona ekonomi eksklusif bagi setiap Negara pantai adalah 200 mil sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 57 Konvensi yang berbunyi : *“the exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured”*, yang artinya bahwa zona ekonomi eksklusif tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal di mana laut territorial diukur.

6.2. Hak dan Kewajiban Indonesia atas ZEE Indonesia

Indonesia mempunyai hak-hak, yurisdiksi, dan kewajiban di zona ekonomi eksklusif karena sudah terikat oleh Konvensi Hukum Laut 1982 dengan UU No. 17/1985. Hak-hak, yurisdiksi, dan kewajiban Indonesia pada Konvensi tersebut sudah ditentukan oleh Pasal 56 yang berbunyi sebagai berikut :

(1). *In the exclusive economic zone, the coastal State has:*

(a) sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters

superjacent to the seabed and of the seabed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone, such as the production of energy from the water, currents and winds;

(b) jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:

(i) the establishment and use of artificial islands, installations and structures;

(ii) marine scientific research;

(iii) the protection and preservation of the marine environment;

(2). In exercising its rights and performing its duties under this Convention in the exclusive economic zone, the coastal State shall have due regard to the rights and duties of other States and shall act in a manner compatible with the provisions of this Convention.

Di zona ekonomi eksklusif setiap Negara pantai seperti Indonesia ini mempunyai hak berdaulat untuk tujuan eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan mengelola sumber daya alam baik hayati maupun nonhayati di perairannya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta untuk keperluan ekonomi di zona tersebut seperti produksi energi dari air, arus, dan angin. Sedangkan yurisdiksi Indonesia di zona itu adalah yurisdiksi membuat dan menggunakan pulau buatan, instalasi, dan bangunan, riset ilmiah kelautan, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Dalam melaksanakan hak berdaulat dan yurisdiksinya di zona ekonomi eksklusif itu, Indonesia harus memperhatikan hak dan kewajiban Negara lain. Hal yang tidak kalah pentingnya adalah kewajiban menetapkan batas-batas zona ekonomi eksklusif Indonesia dengan negara tetangga berdasarkan perjanjian, pembuatan peta dan koordinat geografis serta menyampaikan salinannya ke Sekretaris Jenderal PBB.

6.3. Hak dan Kewajiban Negara lain atas ZEE Indonesia

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

(1). In the exclusive economic zone, all States, whether coastal or land-locked, enjoy, subject to the relevant provisions of this Convention, the freedoms referred to in article 87 of navigation and overflight and of the laying of submarine cables and pipelines, and other internationally lawful uses of the sea related to these freedoms, such as those associated with the operation of ships, aircraft and submarine cables and pipelines, and compatible with the other provisions of this Convention.

- (2). *Articles 88 to 115 and other pertinent rules of international law apply to the exclusive economic zone in so far as they are not incompatible with this Part.*
- (3). *In exercising their rights and performing their duties under this Convention in the exclusive economic zone, States shall have due regard to the rights and duties of the coastal State and shall comply with the laws and regulations adopted by the coastal State in accordance with the provisions of this Convention and other rules of international law in so far as they are not incompatible with this Part.*

Di zona ekonomi eksklusif Indonesia, semua Negara baik Negara pantai maupun tidak berpantai mempunyai hak kebebasan pelayaran dan penerbangan, kebebasan memasang kabel dan pipa bawah laut dan penggunaan sah lainnya menurut hukum internasional dan Konvensi Hukum Laut 1982. Dalam melaksanakan hak-hak dan kebebasan tersebut, Negara lain harus menghormati peraturan perundang-undangan Indonesia sebagai negara pantai yang mempunyai zona ekonomi eksklusif tersebut.

6.4. Status ZEE Indonesia

Indonesia sudah mengadopsi ketentuan zona ekonomi eksklusif sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 55-75 Konvensi Hukum Laut 1982. Ketentuan tersebut terdapat dalam implementing legislation, yaitu Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, serta kewajiban-kewajiban yang sudah dilakukan oleh Indonesia yaitu: Undang-Undang No 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Undang-Undang 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan, Undang-Undang No 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber daya Hayati dan Ekosistemnya, Undang-Undang 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1984 tentang Penggunaan Sumber Daya Alam di Zona Ekonomi Eksklusif. Namun Indonesia belum menetapkan batas terluar ZEE Indonesia dalam suatu peta yang disertai koordinat dari titik - titiknya dan belum melakukan perjanjian bilateral mengenai ZEE dengan negara tetangga seperti: Malaysia, Singapura, India, Thailand, Vietnam, Philipina, Palau, Papua Nugini, Australia, Timor Leste seperti yang tercantum pada tabel 3.

Tabel 3

Status Batas Maritim Indonesia dengan Negara-Negara Tetangga

No	Negara Pihak	Status Batas Maritim
----	--------------	----------------------

		Laut Teritorial	Zona Tambahan	ZEE	Landas Kontinen
1	Malaysia	UU No. 2 tahun 1971 ¹⁸	-	-	Keppres No. 89 tahun 1969 Keppres No. 20 tahun 1972
2	Singapura	UU No. 7 tahun 1973 ¹⁹			
3	India		-	Keppres No. 51 tahun 1974 Keppres No. 26 tahun 1977	
4	Thailand		-	Keppres No. 21 tahun 1972 Keppres No. 1 tahun 1977 Keppres No. 24 tahun 1978	
5	Vietnam			-	Hanoi, 26 Juni 2003 (belum diratifikasi)
6	Philipina		-	-	-
7	Palau		-	-	
8	Papua Nugini	UU No. 6 tahun 1973		Keppres No. 21 tahun 1982	UU No. 6 Tahun 1973
9	Australia			Perth, 16 Maret 1997	- Canberra, 18 tahun 1971 - Jakarta, 9 Oktober 1972
10	Timor Leste	-	-	-	-
Jumlah Batas Maritim Antar – Negara yang telah Diratifikasi / Diperjanjikan		3	0	1	6
Jumlah Batas Maritim Antar Negara yang Belum Diperjanjikan		1	4	7	3

¹⁸ Batas laut teritorial yang diperjanjikan baru mencakup segmen Selat Malaka bagian Tengah Timur dan Selatan, segmen Selat Singapura bagian Barat dan Timur belum diperjanjikan

¹⁹ Batas Laut Wilayah di Selat Singapura diratifikasi dengan UU No 7/1973 (baru sebagian). Masih diperlukan penetapan batas di segmen Barat dan Timur dan akan menjadi trilateral dengan Malaysia

- = Tidak perlu dilakukan perjanjian batas maritim
- = Belum dilakukan perjanjian batas maritim

6.5. Rekomendasi

Dengan adanya aturan zona ekonomi eksklusif dalam Konvensi Hukum Laut 1982 yang memberikan hak berdaulat dan yurisdiksi kepada negara pantai itu menunjukkan kehebatan perjuangan Indonesia di bidang hukum laut tersebut selain adanya Deklarasi Djuanda 1957, karena Konvensi belum dinyatakan berlaku, Indonesia sudah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia yang mengadopsi ketentuan Konvensi tersebut. Konvensi Hukum Laut 1982 mulai berlaku tanggal 16 November 1994 yang berarti jauh sebelum berlaku, Indonesia sudah mengimplementasikannya ke dalam hukum nasionalnya. Persoalannya adalah sejauhmana Indonesia memanfaatkan kekayaan sumber daya alam di ZEE Indonesia tersebut dan penegakan hukumnya.

Menurut Pasal 13 Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia yang menyatakan bahwa “dalam rangka melaksanakan hak berdaulat dan yurisdiksinya itu, aparaturnya dapat mengambil tindakan penegakan hukum sesuai dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana”. Oleh karena itu, untuk menjaga dan memanfaatkan kekayaan sumber daya alam di ZEE Indonesia itu, Indonesia harus mempunyai kekuatan armada laut yang dapat diandalkan, sehingga kekayaan di zona itu tidak diambil oleh kapal-kapal asing. Untuk itu perlu dilakukan langkah-langkah yang nyata dalam pengelolaan wilayah ZEE, yaitu:

1. Menetapkan batas terluar ZEE Indonesia dalam suatu peta yang disertai koordinat dari titik-titiknya.
2. Menetapkan dalam persetujuan-persetujuan dengan negara tetangga tentang batas-batas landas kontinen yang telah ditetapkan dengan negara-negara tetangga dalam berbagai- berbagai persetujuan belum tentu dapat dianggap sama dengan batas ZEE, karena kedua konsepsi yang berbeda dan masing-masing merupakan konsep yang sui generis.

3. Mengumumkan dan mendepositkan copy dari peta-peta atau daftar koordinat-koordinat tersebut pada sekjen PBB (pasal 75).
4. Mengumumkan secara wajar pembangunan dan letak pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan-bangunan lainnya, serta *safety zone*-nya dan membongkarnya kalau tidak dipakai lagi (pasal 60 mengatur soal ini secara terperinci).
5. Indonesia harus menetapkan “allowble catch” dari sumber-sumber perikanan ZEE-nya (pasal 61). Indonesia sebagai negara pantai juga berkewajiban memelihara, berdasarkan bukti-bukti ilmiah yang ada; agar sumber-sumber perikanannya tidak *over-exploited* demi untuk menjaga “*maximum sustainable yield*”. Untuk maksud ini, Indonesia dapat bekerjasama dengan negara-negara lain yang berkepentingan dan dengan organisasi-organisasi internasional yang kompetent.
6. Untuk mencapai “*optimum utilization*” dari kekayaan alam tersebut, Indonesia harus menetapkan “*its capa-city to harvest*” dan memberikan kesempatan kepada negara lain di kawasannya, terutama negara-negara tidak berpantai dan negara-negara yang secara geografis kurang beruntung, untuk memanfaatkan “*the surplus of the allowable catch*” yang tidak di manfaatkan oleh Indonesia (pasal 62, 69, 70, 71 dan 72 mengatur soal pemanfaatan surplus ini).
7. Mengatur dengan negara-negara yang bersangkutan atau dengan organisasi-organisasi regional/internasional yang wajar tentang pemeliharaan dan pengembangan sumber- sumber perikanan yang terdapat di ZEE dua negara atau lebih (*shared stocks*), *highly migratory species* dan memperhatikan ketentuan-ketentuan tentang *marine mammlals*, *anadromous* dan *catadromous species* dan *sedentary species*.

7. Landas Kontinen.

Landas Kontinen (continental shelf) sudah diatur oleh Konvensi-Konvensi Jenewa 1958 yang sekarang sudah tidak berlaku lagi karena digantikan dengan Konvensi Hukum Laut 1982. Pengertian landas kontinen mengalami perubahan signifikan sebagaimana terdapat dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Menurut Pasal 1 Konvensi Jenewa

(*Convention on the Continental Shelf*) 1958 pengertian landas kontinen adalah sebagai berikut :

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

Pengertian landas kontinen menurut Konvensi Jenewa 1958 tersebut adalah :

- (a) dasar laut dan tanah di bawahnya yang berhadapan dengan pantai tapi di luar laut territorial sampai kedalaman 200 meter atau di luar batas itu sampai dimungkinkan eksploitasi sumber daya alam tersebut;
- (b) sampai dasar laut dan tanah di bawahnya yang berhadapan dengan pantai dari pulau-pulau.

Pada umumnya pengertian landas kontinen tersebut akan mempunyai kedalaman 130-500 meter, di sambung dengan lereng kontinen (*continental Slope*) dengan kedalaman 1200-3500 meter, dan di terakhir adalah tanjakan kontinen (*continental rise*) dengan kedalaman 3500-5500 meter. Ketiga Kontinen tersebut membentuk continental margin atau pinggir kontinen.

7.1. Landas Kontinen menurut Konvensi Hukum Laut 1982

Semua ketentuan tentang landas kontinen menurut Konvensi Jenewa 1958 diubah oleh Konvensi Hukum Laut 1982. Landas kontinen di atur oleh Pasal 76-85 Konvensi Hukum Laut 1982 yang di dalamnya terdapat pengertian landas kontinen, hak Negara pantai di landas kontinen, penetapan batas landas kontinen oleh setiap negara, pembuatan peta dan koordinat geografis dan menyampaikan ke Sekretaris Jenderal PBB. Pengertian landas kontinen menurut Pasal 76 Konvensi Hukum Laut 1982 adalah sebagai berikut :

- (1). *The continental shelf of a coastal state comprises the sea-bed and subsoil of the submarine areas that extend beyond it's territorial sea throughout the natural prolongation of its land territory to the outer edge of the coninentl margin, or to a distance of 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured where the outer edge of the continental margin does not extend up to that distance.*

(5). *The fixed points comprising the line of the outer limits of the continental shelf on the sea-bed, drawn in accordance with paragraph 4 (a) (i) and (ii), either shall not exceed 350 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured or shall not exceed 100 nautical miles from the 2,500 metre isobath, which is a line connecting the depth of 2,500 metres.*

Pengertian Landas kontinen menurut Pasal 76 ayat (1), ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut adalah landas kontinen yang meliputi sebagai berikut :

- (a) dasar laut dan tanah di bawahnya yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang adanya kelanjutan ilmiah dari wilayah daratannya sampai ke pinggiran tepi kontinen; atau
- (b) dasar laut dan tanah di bawahnya sampai jarak 200 mil laut dari garis pangkal di mana laut teritorial diukur;
- (c) landas kontinen dimungkinkan mencapai 350 mil laut dari garis pangkal di mana laut teritorial diukur; atau
- (d) tidak melebihi 100 mil laut dari kedalaman (isobath) 2500 meter.

Indonesia diperkirakan memiliki potensi untuk menetapkan batas terluar landas kontinen sampai sejauh 350 mil di tiga tempat, yaitu Aceh sebelah Barat, Pulau Sumba sebelah Selatan, dan Utara Pulau Irian ke arah Utara.

7.2. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini

Indonesia mempunyai hak eksplorasi dan eksploitasi kekayaan sumber daya alam di landas kontinen sebagaimana diatur oleh Pasal 77 Konvensi Hukum Laut 1982, tetapi di samping itu Indonesia mempunyai kewajiban untuk menetapkan batas terluar landas kontinen sejauh 350 mil dan menyampaikan kepada Komisi Landas Kontinen (*Commission on the Limits of the Continental Shelf*) yang selanjutnya diatur oleh Lampiran (*Annex*) II Konvensi Hukum Laut 1982. Penetapan batas-batas landas kontinen baik sejauh 200 mil maupun 350 mil tersebut wajib disampaikan salinannya kepada Sekretaris Jenderal PBB yang di dalamnya memuat informasi yang relevan seperti data geodetik dan peta-peta lainnya. Indonesia juga harus melakukan negosiasi penetapan batas-batas landas kontinen dengan negara tetangga dan jangan sampai terulang kasus Sipadan-Ligitan yang semula tentang perundingan batas-batas landas kontinen antara Indonesia dan Malaysia tersebut.

7.3. Rekomendasi

- (1). Indonesia sudah mempunyai Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen yang masih mengacu pada Konvensi Jenewa 1958 yang sudah barang tentu sudah tidak relevan lagi, Landas kontinen menurut Pasal Undang-Undang No. 1 Tahun 1973 tersebut adalah sampai kedalaman 200 meter yang berarti tidak sesuai dengan Pasal 76 Konvensi Hukum Laut 1982. Oleh karena itu, Undang-Undang No. 1 Tahun 1973 harus diamandemen dengan sesuai dengan materi muatan Konvensi Hukum Laut 1982.
- (2). Mengumumkan dan mendepositkan batas landas kontinen tersebut pada sekjen PBB pada tahun 2009.

8. Laut Lepas

Pengaturan laut lepas (*high seas*) terdapat dalam Konvensi-Konvensi Jenewa yang merupakan hasil dari Konferensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) I tanggal 24 Februari- 27 April 1958. Pasal 1 Konvensi Jenewa 1958 tersebut memberikan pengertian laut lepas yang berbunyi : “the term high seas means all parts of the sea that are not included in the territorial sea or in the internal waters of a State”, bahwa laut lepas adalah semua bagian laut yang tidak termasuk laut teritorial atau perairan pedalaman suatu Negara. Konvensi Jenewa 1958 ini sudah tidak berlaku lagi karena ada yang baru, yaitu Konvensi Hukum Laut 1982. Pengertian laut lepas menurut Konvensi Jenewa 1958 tersebut sangat jauh dengan pengertian laut lepas menurut Konvensi Hukum Laut 1982.

Konvensi Hukum Laut 1982 dalam Pasal 86 menyatakan pengertian laut lepas sebagai berikut : “*the provisions of this Part apply to all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic waters of an archipelagic State*, yaitu bahwa laut lepas adalah semua bagian laut yang tidak termasuk zona ekonomi eksklusif, laut teritorial atau perairan pedalaman suatu negara dan perairan kepulauan dalam Negara kepulauan. Pengertian laut lepas menurut Konvensi Hukum Laut 1982 ini sangat jauh statusnya dengan pengertian laut lepas menurut Konvensi Jenewa 1958. Laut lepas menurut Konvensi Jenewa 1958 adalah hanya 3 mil dari laut teritorial, sedangkan laut lepas menurut Konvensi Hukum Laut 1982 adalah dimulai dari zona ekonomi eksklusif yang berarti dimulai dari 200 mil. Menurut Konvensi Hukum Laut 1982, laut teritorial yang

sejauh 12 mil itu tunduk pada kedaulatan penuh suatu Negara, sedangkan zona ekonomi eksklusif yang sejauh itu mempunyai status sui generic, yaitu bahwa sifat khusus yang bukan bagian dari kedaulatan Negara, tetapi juga tidak tunduk pada rejim internasional. Dalam zona ekonomi eksklusif, setiap Negara mempunyai hak-hak berdaulat dan yurisdiksi sebagaimana dijelaskan di atas.

8.1. Kebebasan di Laut Lepas dan Pengecualiannya

Pasal 87 Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa laut lepas adalah terbuka bagi semua Negara baik Negara pantai (*costal States*) maupun Negara tidak berpantai (*land-locked States*). Semua Negara mempunyai kebebasan di laut lepas (*freedom of the high seas*), yaitu sebagai berikut :

- (a) kebebasan pelayaran (*freedom of navigation*);
- (b) kebebasan penerbangan (*freedom of overflight*);
- (c) kebebasan memasang kabel dan pipa bawah laut (*freedom to lay submarine cables and pipelines*);
- (d) kebebasan membangun pulau buatan dan instalasi lainnya sesuai dengan hukum internasional (*freedom to construct artificial islands and other installations permitted under international law*);
- (e) kebebasan penangkapan ikan (*freedom of fishing*);
- (f) kebebasan riset ilmiah kelautan (*freedom of scientific research*).

Kebebasan di laut lepas tersebut harus memperhatikan kepentingan Negara lain dalam melaksanakan kebebasan yang sama karena pelaksanaan kebebasan tersebut harus dilaksanakan untuk tujuan-tujuan damai (*peaceful purposes*) dan tidak boleh negara melaksanakan kedaulatan-nya di laut lepas sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 88-89 Konvensi Hukum Laut 1982.

Setiap kapal yang berlayar di laut lepas harus ada kebangsaannya karena ada ikatan antara kapal dengan Negara (*genuine link*) dan apabila kapal menggunakan dua negara atau lebih bendera Negara karena ingin mendapat kemudahan (*flag of*

convenience) dianggap sebagai kapal tanpa kebangsaan. Pendaftaran kapal kepada negaranya menurut Konvensi Hukum Laut 1982 ini tidak berlaku bagi kapal-kapal yang digunakan untuk melaksanakan tugas Perserikatan Bangsa-Bangsa, badan-badan dan lembaga khususnya atau bagi Badan Energi Atom Dunia (the International Atomic Energy Agency) sebagaimana diatur oleh Pasal 93 Konvensi Hukum Laut 1982.

8.2. Jurisdiksi Negara di laut lepas

Pasal 94 Konvensi Hukum Laut 1982 (*Duties of the flag State*) yang berbunyi : *Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag*, yang berarti adalah bahwa bahwa setiap Negara harus melaksanakan secara efektif jurisdiksinya dan mengendalikannya di bidang administratif, teknis, dan sosial di atas kapal yang mengibarkan benderanya. Di laut lepas, kapal perang dan kapal untuk dinas pemerintah memiliki kekebalan penuh terhadap jurisdiksi negara mana pun kecuali negara benderanya sebagaimana diatur oleh Pasal 95-96 Konvensi.

8.3. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini

Laut lepas adalah terbuka bagi setiap negara dan tidak ada kedaulatan suatu negara di laut lepas, sehingga laut lepas adalah untuk tujuan damai. Namun demikian, setiap negara mempunyai enam kebebasan seperti disebutkan di atas, tetapi juga setiap negara termasuk Indonesia mempunyai kewajiban untuk menghormati jurisdiksi negara bendera, kewajiban memberikan bantuan (*duty to render assistance*) kepada orang dalam bahaya atau dalam kasus tabrakan (*collision*), sehingga negara pantai harus mempunyai TIM SAR (*Search and Rescue*). Setiap negara harus mengambil tindakan efektif untuk mencegah dan menghukum perdagangan budak, wajib bekerja sama memberantas perompakan (*piracy*), menumpas siaran gelap (*unauthorized broadcasting*).

Setiap negara pantai termasuk Indonesia mempunyai hak melakukan pengejaran seketika (*right of hot pursuit*) kapal asing yang diduga kuat telah melakukan pelanggaran peraturan perundang-undangan sampai kapal tersebut

memasuki laut teritorial negaranya atau negara ketiga sebagaimana diatur oleh Pasal 111. Pasal 111 Konvensi Hukum Laut 1982 ini memberikan pesan bahwa setiap negara pantai harus mempunyai peralatan dan sumber daya manusia yang memadai untuk mengamankan kedaulatan dan kekayaan sumber daya alam di laut.

8.4. Rekomendasi

Indonesia adalah negara kepulauan yang mempunyai kebebasan di laut lepas (*high seas*) seperti melakukan penerbangan, pelayaran, pemasangan kabel dan pipa bawah laut, membangun pulau buatan dan instalasi lainnya, penangkapan ikan serta riset ilmiah kelautan. Untuk itu perlu pengaturan dalam rangka mengambil tindakan-tindakan yang efektif untuk mencegah dan menghukum pengangkutan budak di kapalnya (Pasal 99), mencegah bajak laut (Pasal 100, Pasal101), mencegah lalu lintas obat bius dan bahan-bahan psychotropic lainnya (Pasal 108), mencegah “*unauthorized broadcasting*” dari laut lepas, mengatur perlindungan terhadap kabel dan pipa-pipa di dasar laut lepas, sesuai dengan Pasal-pasal 112, 113, 114, 115.

Walaupun semua negara berhak menangkap ikan di laut lepas, namun semua negara juga berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan *conservation* dan bekerjasama dalam melestarikan dan mengatur sumber-sumber kehidupan hayati di laut lepas (Pasal 117, Pasal 118), jika perlu ikut serta dalam organisasi-organisasi internasional regional dan sub-regional seperti *Internasional Sea Bed Authority (ISBA)*, *International Maritime Organization (IMO) Regional Fisheries Management Organization*. Di bidang perikanan, Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan harus lebih dioptimalkan karena di dalamnya mengatur penangkapan ikan sampai di zona ekonomi eksklusif bahkan sampai laut lepas.

9. Pelayaran.

Dalam sejarah laut dikenal sebagai sarana vital bagi perdagangan internasional karena perdagangan atau ekspor-impor barang antarnegara tersebut diangkut oleh kapal melalui pelayaran di laut, dan sampai sekarang pelayaran yang mengangkut barang-barang ekspor-impor itu mendominasi kurang lebih 90 persen. Pelayaran internasional itu dikuasai oleh Negara-negara maju yang memiliki armada kapal yang besar dan kuat,

sehingga Negara-negara berkembang meskipun memiliki laut belum mendapatkan keuntungan yang optimal dari pelayaran internasional tersebut. Pelayaran internasional berada dalam wadah organisasi dunia, yang disebut *International Maritime Organization* atau IMO yang bermarkas di London. IMO telah banyak mengeluarkan berbagai aturan pelayaran internasional yang mengikat setiap Negara termasuk Indonesia dan Indonesia juga telah meratifikasi beberapa perjanjian internasional di buat IMO tersebut.

Konvensi Hukum Laut 1982 yang lebih bersifat publik juga telah mengaturnya sebagaimana terdapat beberapa pasal seperti antara Pasal 17-45, Pasal 52-53, 87, 90. Indonesia sendiri sudah mempunyai Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang baru-baru ini sudah diamandemen.

9.1. Pelabuhan

Pelabuhan (*ports*) yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 dihubungkan dengan penetapan batas laut teritorial suatu Negara sebagaimana terdapat dalam Pasal 11 yang berbunyi : *For the purpose of delimiting the territorial sea, the outermost permanent harbour works which form an integral part of the harbour system are regarded as forming part of the coast. Off-shore installations and artificial islands shall not be considered as permanent harbour works*, yang maksudnya adalah bahwa pelabuhan permanen yang ada paling luar merupakan bagian dari sistem pelabuhan di pantai, tetapi instalasi lepas pantai dan pulau buatan tidak dianggap sebagai pekerjaan pelabuhan permanen. Pasal 12 Konvensi Hukum Laut 1982 menyebut tempat pelabuhan di tengah laut (*roadsteads*), yaitu tempat berlabuh di tengah laut yang biasanya dipakai untuk bongkar muat dan menambat kapal yang terletak seluruhnya atau sebagian di luar batas luar laut teritorial adalah termasuk dalam laut teritorial. Persyaratan pelabuhan internasional diatur oleh IMO apalagi sekarang dihubungkan dengan ISPS Code.

9.2. Hak Lintas Damai dan Bukan Damai

Pasal 17-19 Konvensi Hukum Laut 1982 menjelaskan hak lintas damai (*right of innocent passage*) dan bukan damai. Pasal 17 Konvensi mengatur bahwa kapal dari semua Negara baik Negara pantai maupun Negara tidak berpantai mempunyai hak

lintas damai melalui laut territorial. Pasal 18 Konvensi memberikan pengertian lintas (*passage*), yaitu berlayar atau navigasi melalui laut territorial untuk tujuan melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadsteads*) atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman atau berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut. Lintas harus terus menerus, langsung terus menerus dan secepat mungkin (*continuous and expeditious*), dan lintas mencakup berhenti dan buang jangkar secara normal atau karena *force majeure*. Pasal 19 Konvensi menyebutkan bahwa lintas adalah damai selama tidak mengganggu kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai, sedangkan lintas dianggap bukan damai apabila membahayakan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Negara pantai, yaitu melakukan tindakan salah satu dari kegiatan berikut ini :

- (1) setiap ancaman atau penggunaan kekerasan (*use of force*) terhadap kedaulatan, integritas territorial atau kemerdekaan politik Negara pantai, atau tindakan apapun yang melanggar prinsip-prinsip hukum internasional sebagaimana terdapat dalam Piagam PBB;
- (2) setiap latihan atau praktik dengan senjata jenis apapun;
- (3) setiap perbuatan yang dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan pertahanan atau keamanan negara pantai;
- (4) setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan dan keamanan negara pantai;
- (5) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;
- (6) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;
- (7) bongkar muat setiap komoditi, mata uang atau orang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter negara pantai;

- (8) setiap perbuatan sengaja yang menimbulkan terjadinya pencemaran serius yang bertentangan dengan Konvensi ini;
- (9) setiap kegiatan penangkapan ikan;
- (10) melakukan kegiatan riset atau survei;
- (11) setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu sistem komunikasi atau fasilitas atau instalasi lainnya negara pantai;
- (12) setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

9.3. Hak Lintas Transit

Hak lintas transit (*right of transit passage*) diatur oleh Pasal 37-44 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal 37 menyatakan bahwa lintas transit (*transit passage*) berlaku pada selat- selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas (*high seas*) atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya, sedangkan hak lintas transit itu sendiri terdapat dalam Pasal 38 Konvensi yang mengatakan bahwa semua kapal (*ships*) dan pesawat udara (*aircraft*) mempunyai hak lintas transit yang tidak boleh dihalangi. Lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran (*freedom of navigation*) dan penerbangan (*overflight*) semata-mata untuk tujuan transit terus-menerus langsung dan secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.

9.4. Alur Laut

Negara pantai dengan memperhatikan keselamatan pelayaran dapat mewajibkan kapal asing melaksanakan hak lintas damai melalui laut territorial dengan menggunakan alur laut (*sea lanes*) dan skema pemisah lalu lintas (*traffic separation schemes*) sebagaimana diatur oleh Pasal 22 Konvensi Hukum Laut 1982. Demikian juga pelayaran dengan menggunakan hak lintas transit karena ketentuan Pasal 41 Konvensi Hukum Laut 1982 yang mengatur alur laut dan skema pemisah lintas transit, yaitu bahwa negara-negara yang berbatasan dengan selat (*states bordering straits*) dapat menentukan alur laut (*sea lanes*) dan skema pemisah pelayaran di selat-selat

apabila diperlukan untuk meningkatkan lintas transit yang aman sesuai dengan peraturan internasional yang dibuat oleh organisasi internasional yang berkompeten, yaitu dalam hal ini IMO.

9.5. Kapal Nuklir

Hak lintas damai juga berlaku bagi kapal asing nuklir/kapal yang bertenaga nuklir (*foreign nuclear-powered ships*) atau kapal yang membawa nuklir (*ships carrying nuclear*) atau kapal lain yang membawa bahan berbahaya dan beracun (*other inherently dangerous or noxious substances*) melalui laut territorial harus membawa dokumen dan mematuhi upaya pencegahan khusus yang ditetapkan oleh persetujuan internasional.

9.6. Tagihan terhadap Kapal Asing

Pasal 26 Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa tidak ada tagihan atau pungutan (*no charge*) yang dapat dibebankan pada kapal asing hanya karena melintasi laut territorial, tetapi pungutan dapat dibebankan pada kapal asing yang melintasi laut territorial hanya sebagai pembayaran pelayanan khusus (*payment only for specific services*) yang diberikan kepada kapal tersebut dan pungutan tersebut harus dibebankan tanpa diskriminasi.

9.7. Aturan bagi Kapal Dagang dan Kapal Pemerintah untuk Komersial

Konvensi Hukum Laut 1982 mengatur kapal dagang dan kapal pemerintah untuk kegiatan komersial yang melintas di laut territorial bahwa yurisdiksi pidana negara pantai tidak dapat dilaksanakan di atas kapal asing untuk menangkap siapapun atau mengadakan penyelidikan berkenaan dengan kejahatan yang dilakukan di atas kapal asing selama lintas damai tersebut kecuali : (1) apabila kejahatan itu mempengaruhi negara pantai; (2) apabila kejahatan itu mengganggu kedamaian atau ketertiban negara pantai; dan (3) apabila diminta bantuan oleh nakhoda kapal atau perwakilan diplomatik/konsuler negara bendera; (4) apabila diperlukan untuk

memberantas perdagangan gelap narkoba dan bahan psikotropika sebagaimana diatur oleh Pasal 27 Konvensi Hukum Laut 1982.

9.8. Kapal Perang dan Kapal Pemerintah untuk Kegiatan Bukan Komersial

Pasal 29-32 Konvensi Hukum Laut 1982 mengatur ketentuan bagi kapal perang (*warship*), yaitu kapal yang dimiliki oleh angkatan bersenjata dengan memakai tanda yang menunjukkan kebangsaannya dan di bawah komando serta awak kapal yang tunduk pada disiplin militer. Kapal perang yang melintasi laut teritorial tetap harus mematuhi peraturan perundangan negara pantai dan apabila kapal perang itu menimbulkan kerugian negara pantai, maka kapal perang itu bertanggung jawab. Kapal perang dan kapal pemerintah yang dioperasikan untuk kegiatan bukan komersial mempunyai kekebalan.

9.9. Urusan Pabean dan Imigrasi

Di wilayah laut yang berbatasan langsung dengan laut teritorial adalah zona tambahan (*contiguous zone*) yang diatur oleh Pasal 33 Konvensi Hukum Laut 1982 sebagaimana telah dijelaskan di atas. Di zona tambahan tersebut, setiap negara termasuk Indonesia mempunyai yurisdiksi pengawasan untuk mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan/bea cukai, imigrasi, fiskal, dan saniter, dan menghukum pelaku pelanggarannya.

9.10. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini

Kewajiban Indonesia berkenaan dengan pelayaran internasional ini adalah memberikan keamanan pelayaran internasional sekaligus melakukan pengawasan terhadap lalu lintas kapal asing, sehingga tidak merugikan kepentingan Indonesia. Indonesia mempunyai kewajiban untuk tidak menghalangi pelayaran internasional, tetapi juga mempunyai hak untuk mengambil langkah-langkah perlindungan kepentingan di laut teritorialnya terutama mencegah lalu lintas kapal yang tidak damai. Indonesia harus mempunyai peraturan perundang-undangan tentang pelayaran dan mempublikasikannya, sehingga kapal asing mengetahuinya.

Pengaturan hak lintas damai bagi kapal asing, hak lintas alur laut kepulauan, hak lintas damai sudah diatur oleh Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Demikian juga aturan pelayaran menurut Konvensi Hukum Laut 1982 sudah diadopsi oleh Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang kemudian dirubah menjadi Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008.

9.11. Rekomendasi

Indonesia yang memiliki laut sangat luas itu tidak diimbangi dengan kekuatan pelayaran baik pelayaran nasional dengan asas cabotage apalagi pelayaran internasionalnya. Oleh karena itu yang diperlukan bukan pembuatan undang-undang, tetapi komitmen pemerintah mendukung pelayaran dengan melengkapi armada pelayaran yang dapat diandalkan. Di samping itu, Indonesia harus mempunyai pelabuhan tingkat internasional yang dapat dibanggakan seperti pelabuhan-pelabuhan negara lain.

10. Perikanan.

Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan perjanjian internasional yang komprehensif di bidang hukum laut termasuk di dalamnya mengatur persoalan perikanan (*fishing*), bahkan pengaturan sebelumnya, yaitu Konvensi-Konvensi Jenewa 1958 telah mengaturnya secara terpisah dengan Konvensi Jenewa 1958 lainnya, yaitu *Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas*. Konvensi Jenewa 1958 tentang Perikanan dan Konservasi Sumber Daya Hayati di Laut Lepas tersebut sekarang sudah menjadi bagian pengaturan di Konvensi Hukum Laut 1982, yaitu tepatnya terdapat dalam Pasal 116-120 Konvensi. Di samping itu, Konvensi Hukum Laut 1982 juga mengatur persoalan perikanan ini pada rejim-rejim maritim lainnya terutama pada rejim zona ekonomi eksklusif yang terdapat dalam Bab V Pasal 55-75 Konvensi Hukum Laut 1982.

10.1. Pengaturan perikanan pada Zona Ekonomi Eksklusif

Konvensi Hukum Laut 1982 telah mengatur perikanan atau penangkapan ikan di zona ekonomi eksklusif, yaitu di atur oleh ketentuan Pasal 56 yang menyatakan bahwa setiap negara mempunyai hak berdaulat (*sovereign rights*)

untuk melakukan eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan mengelola sumber daya alam baik sumber daya alam hayati (*living resources*) maupun nonhayati (*non-living resources*). Sumber daya alam hayati inilah perikanan yang mempunyai peranan penting dalam pembangunan ekonomi bangsa karena sebagai lapangan kerja bagi masyarakat dan juga mendatangkan devisa negara dengan adanya ekspor ikan ke luar negeri.

Pasal 61 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982 menyatakan bahwa Negara pantai harus menentukan jumlah tangkapan sumber hayati yang dapat diperbolehkan (*allowable catch of the living resources*) di zona ekonomi eksklusif, sedangkan ayat (2)-nya mengingatkan negara pantai untuk memperhatikan bukti ilmiah terbaik (*the best scientific evidence*) guna menjamin konservasi dan pengelolaan yang tepat, sehingga sumber hayati di zona ekonomi eksklusif tidak dieksploitasi berlebihan (*over-exploitation*).

Konservasi dan pengelolaan tersebut dimaksudkan untuk memanfaatkannya pada tingkat hasil maksimum berkelanjutan (*maximum sustainable yield-msy*) bagi ekonomi masyarakat nelayan dan negara berkembang di mana negara pantai harus memperhatikan pola penangkapan ikan, persediaan ikan, dan bekerja sama dengan organisasi internasional baik subregional, regional, atau global. Negara pantai harus memperhatikan jenis-jenis ikan yang boleh ditangkap, mempunyai informasi ilmiah, statistika penangkapan, usaha perikanan, kerja sama internasional yang maksudnya adalah untuk konservasi perikanan.

10.2. Pengaturan Penangkapan Jenis Ikan di laut

Pasal 62 Konvensi Hukum Laut 1982 mengatur pemanfaatan sumber hayati di zona ekonomi eksklusif, yaitu bahwa negara pantai harus menggalakkan tujuan pemanfaatan yang optimal sumber kekayaan hayati, yaitu berupa penangkapan ikan yang dibolehkan. Negara pantai harus menetapkan kemampuannya untuk melakukan penangkapan ikan di zona ekonomi eksklusif, dan apabila tidak memiliki kemampuan untuk menangkap ikan seluruh jumlah yang dibolehkan, maka negara pantai tersebut dapat memberikan izin kepada negara lain untuk melakukan penangkapan ikan dari sisa yang dibolehkan sesuai dengan perjanjian

dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Negara pantai harus mempertimbangkan semua faktor berkenaan dengan izin penangkapan ikan yang diberikan kepada negara lain, seperti pemberian izin yang ketat, pembayaran atau kompensasi atas izin penangkapan itu tersebut, penangkapan ikan yang dibolehkan, jumlah penangkapan yang dibolehkan, pengaturan musim penangkapan, ukuran dan jumlah alat penangkap/ kapal ikan, pengawasan, pemeriksaan jumlah penangkapan, dan prosedur penegakan hukumnya apabila terjadi pelanggaran izin tersebut.

10.3. Hak Negara tidak berpantai dan Negara yang geografisnya tidak menguntungkan-kan.

Konvensi Hukum Laut 1982 tidak hanya mengatur persoalan ikan sebagai sumber daya hayati yang menguntungkan negara pantai saja, tetapi Konvensi memberikan peluang atau hak akses terhadap ikan bagi negara yang tidak mempunyai pantai (*right of land-locked States*) dan bagi negara yang secara geografis tidak beruntung (*right of geographically disadvantaged States*). Pasal 69 Konvensi menyatakan bahwa Negara tidak berpantai mempunyai hak untuk berperan serta atas dasar keadilan dalam penangkapan ikan dari surplus sumber daya hayati di zona ekonomi eksklusif negara-negara pantai.

Hak negara tidak berpantai untuk melakukan penangkapan ikan di zona ekonomi eksklusif suatu negara pantai selanjutnya berdasarkan persetujuan antara kedua negara tersebut. Demikian juga negara-negara yang secara geografis tidak beruntung mempunyai hak untuk berperan serta dalam penangkapan ikan di zona ekonomi eksklusif negara pantai berdasarkan keadilan dan kesepakatan antara keduanya sesuai dengan ketentuan Pasal 70 Konvensi Hukum Laut 1982. Negara tidak berpantai dan negara yang secara geografis tidak beruntung tidak dapat melaksanakan haknya tersebut apabila negara pantai yang ekonominya sangat bergantung pada eksploitasi sumber kekayaan hayati di zona ekonomi eksklusif tersebut. Oleh karena itu, semuanya berdasarkan kesepakatan antara negara pantai dengan kedua jenis negara tersebut, yaitu negara tidak berpantai dan negara yang secara geografis tidak beruntung.

10.4. Pembatasan atas Peralihan Hak

Pasal 72 Konvensi Hukum Laut 1982 mengatur pembatasan peralihan hak (*restrictions on transfer of rights*) bahwa hak yang dimiliki oleh Negara-negara yang tidak mempunyai pantai dan Negara-negara yang secara geografi tidak beruntung sebagaimana diatur oleh Pasal 69 dan 70 Konvensi, yaitu hak untuk berperan serta melakukan penangkapan ikan di zona ekonomi eksklusif suatu Negara pantai, hak tersebut tidak boleh dialihkan baik secara langsung maupun tidak langsung kepada Negara ketiga atau warga negaranya dengan cara sewa (*lease*) atau izin (*licence*) kecuali disetujui oleh negara yang berkepentingan, yang dalam hal ini adalah negara pantai. Konvensi Hukum Laut 1982 dalam Pasal 72 tersebut menyatakan juga bahwa hak yang dimiliki oleh kedua jenis negara tersebut dapat meminta bantuan teknis atau keuangan dari negara ketiga atau organisasi internasional dalam memudahkan melaksanakan hak tersebut berdasarkan kesepakatan dengan negara yang berkepentingan, yaitu negara pantai.

10.5. Penegakan Hukum oleh Negara Pantai

Penegakan hukum oleh negara pantai di zona ekonomi eksklusif sudah diatur oleh Pasal 73 Konvensi Hukum Laut 1982 yang berbunyi sebagai berikut (*Enforcement of laws and regulations of the coastal State*) :

1. *The coastal State may, in the exercise of its sovereign rights to explore, exploit, conserve and manage the living resources in the exclusive economic zone, take such measures, including boarding, inspection, arrest and judicial proceedings, as may be necessary to ensure compliance with the laws and regulations adopted by it in conformity with this Convention.*
2. *Arrested vessels and their crews shall be promptly released upon the posting of reasonable bond or other security.*
3. *Coastal State penalties for violations of fisheries laws and regulations in the exclusive economic zone may not include imprisonment, in the absence of agreements to the contrary by the States concerned, or any other form of corporal punishment.*
4. *In cases of arrest or detention of foreign vessels the coastal State shall promptly notify the flag State, through appropriate channels, of the action taken and of any penalties subsequently imposed.*

Negara pantai dapat, dalam melaksanakan hak berdaulatnya untuk melakukan eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan mengelola sumber daya hayati di

zona ekonomi eksklusif, mengambil tindakan berupa menaiki kapal, memeriksa, menangkap, dan memproses peradilan yang diperlukan untuk menjamin penaatannya atas peraturan perundang-undangan Negara pantai sesuai dengan Konvensi ini. Kapal-kapal yang ditangkap dan awak kapalnya harus segera dibebaskan setelah diberikan suatu uang jaminan yang layak atau bentuk jaminan lainnya. Penegakan hukum yang dilakukan oleh Negara pantai terhadap pelaku pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan di zona ekonomi eksklusif tidak boleh mencakup hukuman penjara, dalam hal tidak ada perjanjian yang bertentangan dengan Negara-negara bersangkutan, atau setiap bentuk hukuman badan lainnya. Dalam hal penangkapan atau penahanan kapal asing, Negara pantai harus segera memberitahukan kepada Negara bendera melalui saluran yang tepat mengenai tindakan yang diambil dan mengenai hukuman yang dijatuhkan.

10.6. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini

Kewajiban Indonesia dalam bentuk pembuatan undang-undang sebagai tindak lanjut telah meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982 sebenarnya sudah dilakukan, yaitu dengan adanya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 1984 tentang Penggunaan Sumber Daya Alam di Zona Ekonomi Eksklusif, dan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan secara lengkap mengatur persoalan perikanan bahkan sudah menetapkan pengadilan perikanan sebagai upaya mencegah dan menghukum para pelaku yang *illegal fishing*.

Kewajiban yang harus dilakukan sejak dahulu sampai sekarang dan yang akan datang adalah melestarikan sumber daya alam hayati berupa ikan baik di laut teritorial, perairan kepulauan, dan zona ekonomi eksklusif dengan cara memperkuat armada kapal ikan nelayan Indonesia dan pengawasan serta penegakan hukum oleh Pemerintah supaya kapal-kapal asing tidak mengambil kekayaan ikan yang berada di bawah kedaulatan dan yurisdiksi negara Indonesia.

10.7. Rekomendasi

1. Pemerintah harus memberdayakan terus-menerus nelayan Indonesia dengan cara memberikan kekuatan armada kapal ikan, industri pengolahan maupun pemasaran sehingga nelayan tidak identik dengan kemiskinan.
2. Penegakan hukum oleh aparat harus terus-menerus juga dilakukan agar kekayaan ikan yang berada di perairan Indonesia dan zona ekonomi eksklusif dapat memberikan kontribusi besar bagi kesejahteraan rakyat dan tidak diambil oleh kapal-kapal asing tersebut.
3. Pemerintah Indonesia harus aktif dalam rangka kerjasama dan keanggotaannya dengan organisasi-organisasi di bidang perikanan baik ditingkat regional maupun internasional.

11. Pertambangan Dasar Laut.

Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan aturan internasional yang komprehensif dibidang kelautan termasuk di dalamnya diatur mengenai pertambangan dasar laut dan tanah di bawahnya baik dasar laut dan tanah di bawahnya yang tunduk pada rejim maritim zona ekonomi eksklusif, landas kontinen, maupun di luar yurisdiksi nasional suatu negara. Dalam hal ini adalah pertambangan di dasar laut dan tanah di bawahnya yang tunduk pada rejim internasional, yaitu yang disebut Kawasan atau Area yang diatur oleh Bab XI Pasal 133-191 Konvensi Hukum Laut 1982.

Pasal 1 Konvensi memberikan pengertian Kawasan yang berbunyi : “Area means the seabed and ocean floor and subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction, maksudnya Kawasan berarti dasar laut, dasar samudera, dan tanah di bawahnya di luar batas-batas yurisdiksi nasional, sedangkan pengertian kekayaan di Kawasan dijelaskan oleh Pasal 133, yaitu : “resources means all solid, liquid, or gaseous mineral resources in situ in the Area or beneath the sea-bed including polymetallic nodules”, kekayaan berarti segala kekayaan mineral yang bersifat padat, cair, atau gas di kawasan atau di bawah dasar laut termasuk nodul polimetalik. Kekayaan yang dihasilkan dari Kawasan itu dinamakan mineral.

11.1. Kawasan Dasar Laut Internasional

Kawasan dasar laut dan tanah di bawahnya yang diatur oleh Bab XI Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut tunduk pada rejim internasional, yaitu *common heritage of mankind*, yaitu warisan bersama umat manusia. Di Kawasan tidak boleh ada negara yang mengklaim kedaulatan karena semua kekayaannya hanya untuk kepentingan seluruh umat manusia yang dikelola oleh suatu badan internasional, yaitu Badan Otorita Dasar Laut Internasional (International Sea-Bed Authority-ISBA), sehingga pertambangan di Kawasan terutama yang dilakukan oleh negara-negara maju yang mempunyai teknologi dan sumber daya manusia harus berdasarkan persetujuan ISBA.

11.2. Pengawasan produksi

Pengawasan produksi dilakukan oleh Badan Otorita Internasional atas kekayaan di Kawasan yang di dalamnya terdapat minyak, gas, dan mineral lainnya. Pihak yang melakukan produksi di Kawasan adalah negara atau perusahaan setelah mendapat izin dari ISBA tersebut sebagaimana diatur oleh Pasal 151 Konvensi Hukum Laut 1982. Produksi di Kawasan berupa *activities in the Area means all activities of exploration for, and exploitation of, the resources of the Area;*

11.3. Alih teknologi

Alih teknologi (*transfer of technolgy*) dan pengetahuan ilmiah (*scientific knowledge*) dilakukan oleh ISBA bekerja sama dengan negara-negara maju yang diperuntukkan bagi perusahaan dan negara-negara berkembang sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 144 Konvensi Hukum Laut 1982.

11.4. Kelembagaan

Kelembagaan yang mengatur pengelolaan kekayaan di Kawasan adalah dilakukan oleh Badan Otorita Internasional atau ISBA. Pasal 156 Konvensi Hukum Laut 1982 menyatakan bahwa semua negara peserta Konvensi adalah ipso facto anggota ISBA yang berkedudukan di Jamaika. ISBA dapat membentuk pusat-pusat regional yang diperlukan bagi pelaksanaan fungsi Otorita. Badan Otorita ini

mempunyai badan-badan utama (*principal organ*), yaitu Majelis (*an Assembly*), Dewan (*a Council*), Sekretariat (*a Secretariat*), dan Perusahaan (*the Enterprise*).

11.5. Penyelesaian Sengketa

Dalam kerangka penyelesaian sengketa tentang pemanfaatan kekayaan di Kawasan tersebut telah dibentuk Kamar Sengketa Dasar Laut yang merupakan bagian dari Pengadilan Internasional Hukum Laut (*Sea-Bed Disputes Chamber of the International Tribunal for the Law of the Sea*). Kamar Sengketa Dasar Laut tersebut mempunyai yurisdiksi atas kegiatan di Kawasan yang dilakukan oleh Negara, perusahaan, organisasi internasional atau kontrak-kontrak antara ISBA dengan pihak lainnya sebagaimana diatur oleh Pasal 186-187 Konvensi Hukum Laut 1982. Demikian juga Chamber harus memberikan pendapat berupa nasihat (*advisory opinion*) atas permintaan Majelis atau Dewan mengenai persoalan hukum yang timbul dalam ruang lingkup kegiatan di Kawasan sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 191 Konvensi Hukum Laut 1982.

11.6. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini

Kawasan yang berada di luar yurisdiksi nasional dan berada di bawah pengelolaan Badan Otorita Dasar Laut Internasional atau ISBA itu mempunyai status *common heritage of mankind*, yaitu semua kekayaan di Kawasan adalah warisan bersama umat manusia. Oleh karena itu tidak ada kewajiban khusus yang dimiliki oleh setiap Negara termasuk Indonesia. Kewajiban Indonesia adalah berpartisipasi dalam eksplorasi dan eksploitasi bekerja sama dengan Negara, organisasi internasional, atau perusahaan dalam negeri atau asing.

11.7. Rekomendasi

1. Indonesia seharusnya konsentrasi menjaga dan memanfaatkan kekayaan sumber daya alam di laut baik hayati maupun nonhayati yang berada di bawah kedaulatan dan yurisdiksi Indonesia, seperti di perairan kepulauan, laut territorial, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen.

2. Pemerintah Indonesia harus aktif mengikuti sidang ISBA yang dilakukan setiap tahun, untuk mengikuti perkembangan-perkembangan mengenai potensi pertambangan di dasar laut.

12. Perlindungan dan Pemeliharaan Lingkungan Laut.

Pengertian lingkungan laut (*marine environment*) tidak terdapat dalam Konvensi Hukum Laut 1982, tetapi pengertian pencemaran lingkungan laut (*pollution of the marine environment*) sendiri ada, yaitu sebagaimana terdapat dalam Pasal 1 Konvensi, yang berbunyi sebagai berikut:

“pollution of the marine environment” means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities”, yang artinya bahwa pencemaran lingkungan laut berarti dimasukkannya oleh manusia secara langsung atau tidak langsung bahan atau energi ke dalam lingkungan laut termasuk kualitas yang mengakibatkan atau mungkin membawa akibat buruk sedemikian rupa seperti kerusakan pada kekayaan hati dan kehidupan di laut, bahaya bagi kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan di laut termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut yang sah lainnya, penurunan kualitas kegunaan air laut dan mengurangi kenyamanan.

Pengertian *marine environment* di dapat dari Agenda 21 yang merupakan salah satu dokumen penting hasil KTT Bumi di Rio de Janeiro 1992 yang memberikan pengertian *marine environment - including the oceans and all seas and adjacent coastal areas – forms an integrated whole that is an essential component of the global life-support system and a positive asset that presents opportunities for sustainable development. Sustainable development means development that meets the needs of the present generation without compromising the ability of future generation to meet their own needs,* yaitu bahwa lingkungan laut termasuk samudera, semua laut, dan kawasan pantai membentuk satu kesatuan komponen

penting sistem yang mendukung kehidupan global dan kekayaan yang memberikan kesempatan untuk melakukan pembangunan berkelanjutan.

There is lot of serious damages for the protection and preservation of the marine environment. Accidents to marine pollution such as Torrey Canyon off Land's end in 1967, Amoco Cadiz of Brittany in 1978, Exxon Valdez in Alaska in 1989, Sea Empress off south-west Wales in 1996, Sowa Maru case in 1975. Oil tanker that ran aground was holed and sank between the Isles of Scilly and Lands End on March 18th, 1967, while carrying 117,000 tonnes of Kuwait oil. For two weeks after the accident 30,000 tonnes of oil spilled gradually into the sea and the resulting slick, a patch of oil covering more than 650 square kilometers, was driven towards the Cornish coasts by strong prevailing winds. Thousands of litres of detergents were poured onto the slick in an attempt to emulsify the oil, but the firsts deposits reached Sennen Cove, eight miles southwest of Penzance within a week. The Torrey Canyon disaster profoundly affected British attitudes to oil pollution. Extensive television coverage showing the work of volunteers rescuing and de-oiling birds, but also revealing dozens of fouled beaches and thousands of dead marine creatures;

The supertanker that was forced onto rocks off the coast of Brittany on March 16th, 1978 when its steering gear failed. Fully laden, it gradually shed most of its load of 230,000 tonnes of crude oil into the sea. Over the next two week, the resultant oil slick heavily polluted more than 160 kilometres of French beaches and threatened to move toward the Channel Islands, the Cornish coast and the Scilly Isle. The accident was regarded at the time as the most destructive oil spil ever recorded in terms of damage to marine life. Pollution brought to halt most of the fishing including oyster and lobster farming, along the coast. Thousands of birds were killed and millions of dead molluscs, sea urchins, clam and other marine animals were washed ashore, some probably killed by the dispersal agents. The cost of the clearing up after the disaster including compensation to local fishermen was later given by the French Government as about \$70 million. But after a prolonged legal battle, a court ruled in 1988 that the owners of the ship, Amoco, were responsible for the vessel's chronic steering problems and awarded \$85.2 million in damages to the French Government;

The oil tanker that struck Bligh Reef, twenty-five miles from the Alaskan oil terminal of Valdez on March 24, 1989. the ship was grounded and spewed 11 million gallons of crude oil into Alaska's Prince William Sound. The oil contaminated at least 2,000 kilometres of shoreline, hitting four national wildlife refuges, Chugach National Forest and three national park areas, including Katmai National Park. Poor containment procedures allowed the oil to spread and it eventually affected almost 4,000 kilometers of Alaska's jagged coastline. Environmentalists repeated criticisme levelled against the US government in 1973 when it authorised the construction of the pipeline from North Alaskan oilfield to the icefree port of Valdez, despite the existence of an alternative, if longer, overland route through Canada. The Exxon Corporation has spent more than \$ 1.8 billion on a lengthy and difficult clean-up operation.

Konvensi Hukum Laut 1982 secara lengkap mengatur perlindungan dan pelestarian lingkungan laut (*protection and preservation of the marine environment*) yang terdapat dalam Pasal 192-237. Pasal 192 berbunyi : “*States have the obligation to protect and preserve the marine environment*”, yang menegaskan bahwa setiap Negara mempunyai kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut. Pasal 193 menggariskan prinsip penting dalam pemanfaatan sumber daya di lingkungan laut, yaitu prinsip yang berbunyi : “*States have the sovereign right to exploit their natural resources pursuant to their environmental policies and in accordance with their duty to protect and preserve the marine environment*”, yang artinya 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.

Oleh karena itu, Pasal 194 Konvensi Hukum Laut 1982 meminta setiap Negara untuk melakukan upaya-upaya guna mencegah (*prevent*), mengurangi (*reduce*), dan mengendalikan (*control*) pencemaran lingkungan laut dari setiap sumber pencemaran, seperti pencemaran dari pembuangan limbah berbahaya dan beracun yang berasal dari sumber daratan (*land-based sources*), dumping, dari kapal, dari instalasi eksplorasi dan eksploitasi. Dalam berbagai upaya pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan tersebut setiap Negara harus melakukan kerja sama baik kerja sama regional maupun global sebagaimana yang diatur oleh Pasal 197-201 Konvensi Hukum Laut 1982.

12.1. Kerja Sama Regional dan Internasional (*global and regional co-operation*)

Dalam melaksanakan kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut tersebut, setiap Negara diharuskan melakukan kerja sama baik kerja sama regional maupun global. Keharusan untuk melakukan kerja sama regional dan global (*global and regional co-operation*) diatur oleh Pasal 197-201 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal 197 Konvensi berbunyi :

“States shall cooperate on a global basis and, as appropriate, on a regional basis, directly or through competent international organizations, in formulating and elaborating international rules, standards and recommended practices and procedures consistent with this Convention, for the protection and preservation of the marine environment, taking into account characteristic regional features”.

Negara-negara harus bekerja sama secara global dan regional secara langsung atau melalui organisasi internasional dalam merumuskan dan menjelaskan ketentuan dan standard internasional serta prosedur dan praktik yang disarankan sesuai dengan Konvensi bagi perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dengan memperhatikan keadaan regional tersebut.

Kerja sama regional dan global tersebut dapat berupa kerja sama dalam pemberitahuan adanya pencemaran laut, penanggulangan bersama bahaya atas terjadinya pencemaran laut, pembentukan penanggulangan darurat (*contingency plans against pollution*), kajian, riset, pertukaran informasi dan data serta membuat kriteria ilmiah (*scientific criteria*) untuk mengatur prosedur dan praktik bagi pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan laut sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 198-201 Konvensi Hukum Laut 1982. Di samping itu, 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 kapal (*pollution from vessels*), dan pencemaran dari udara (*pollution from or through the atmosphere*).

Konvensi Hukum Laut 1982 menunjuk aturan hukum internasional lainnya tentang pencemaran laut tersebut karena pengaturan tentang persoalan pencemaran laut dan aspek-aspek hukum terkait lainnya telah dikembangkan dengan baik oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) yang bermarkas di London. IMO telah mengeluarkan beberapa perjanjian internasional mengenai pencemaran laut dan

terus diamandemen sesuai dengan perkembangan di lapangan. Beberapa aturan hukum internasional tentang pencemaran laut yang telah dibuat tersebut adalah antara lain sebagai berikut :

1. *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954 (OILPOL) 1958; International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (INTERVENTION) 1975;*
2. *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter, 1972 (LDC) 1975;*
3. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL) 73/78) 1983; ada 6 Annexes;*
4. *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990;*

Beberapa contoh kerja sama regional yang telah dilakukan oleh Negara-negara yang tergabung dalam kawasan regional sebagai upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut adalah sebagai berikut :

- a. *Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1974, due to be replaced by the 1992 Convention of the same name or 1992 Baltic Conventions. The Baltic Conventions themselves contain detailed obligations and therefore do not have supplementary protocols;*
- b. *Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution 1976 (Barcelona Convention), amended in 1995, together with its protocols on dumping (1976), co-operation in emergencies (1976), land-based sources (1980), specially protected areas (1982 and 1995), sea-bed activities (1994), and transboundary movement of hazardous waste (1996);*
- c. *Arabian/Persian Gulf and Gulf of Oman : Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution 1978 (Kuwait Convention);*
- d. *Convention for Co-operation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region 1981 (the West African Convention);*
- e. *Convention for the Protection of the Marine Environment and Coastal Area of the South- East Pacific (the South-East Pacific Convention), together with its agreement and supplementary protocol on co-operation in emergencies (1981 and 1983) and protocols on land-based sources (1983), radioactive pollution (1989) and protected areas (1989);*

- f. *Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment 1982 (the Red Sea Convention), together with its protocol on co-operation in emergencies 1982;*
- g. *Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of Wider Caribbean Region 1983 (the Caribbean Convention);*
- h. *Convention for the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Eastern African Region 1985 (the East African Convention);*
- i. *Convention for the Protection of the Natural Resources and Environment of the South Pacific Region 1986 (the South Pacific Convention), together with its protocols on co-operation in emergencies (1992) and dumping (1992);*
- j. *Convention on the Protection of the Black Sea against Pollution 1992 (the Black Sea Convention), together with its protocols on land-based sources (1992), co-operation in emergencies (1992) and dumping (1992);*
- k. *Agreement for Co-operation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil 1969, replaced by the Agreement for Co-operation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil and other Harmful Substances 1983;*
- l. *Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft 1972, it was replaced the Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic 1992, upon its entry into force in 1998, Paris Convention for the Protection of the Marine Environment on the North-East Atlantic;*
- m. *Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources 1974, it has been replaced by the 1992 Convention ...;*
- n. *The four Nordic States (Denmark, Finland, Norway, and Sweden) : Agreement concerning Co-operation in Measures to deal with Pollution of the Sea by Oil 1971 and Convention on the Protection of the Environment 1974;*
- o. *France, Italy and Monaco in 1976 signed an Agreement relating to the Protection of the Waters of the Mediterranean Coast;*
- p. *Denmark, Germany and Netherlands signed a Joint Declaration on the Protection of the Wadden Sea in 1982*

12.2. Bantuan Teknis (*Technical Assistance*)

Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan keberhasilan perjuangan Negara-negara berkembang karena dalam Konvensi tersebut diatur perlunya Negara berkembang mendapat bantuan dari negara-negara maju, yaitu bantuan teknis dalam kerangka perlindungan dan pelestarian lingkungan laut sebagaimana diatur oleh Pasal 202-203 Konvensi. Bantuan teknis tersebut paling tidak mencakup pelatihan

tenaga teknis dan ilmiah, partisipasi dalam program-program internasional, peralatan, riset, monitoring, pendidikan, penanggulangan pencemaran laut, dan perbaikan lingkungan hidup. Dalam mencapai tujuan pencegahan, pengurangan, dan pengendalian lingkungan laut, Negara- negara berkembang harus diberikan perlakuan khusus oleh organisasi-organisasi internasional dalam alokasi dana dan bantuan teknis serta pemanfaatannya.

12.3. Penegakan Hukum dan Pengamanan (*Law Enforcement and Safeguards*)

Pembuatan peraturan perundang-undangan tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan hidup yang diwajibkan oleh Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut harus diikuti dengan penegakan hukum (*law enforcement*), yaitu penegakan hukum bagi pelaku pencemaran yang berasal dari darat, pencemaran dari kegiatan di dasar laut, pencemaran dari kegiatan di Kawasan, pencemaran yang disebabkan oleh dumping. Pengertian dumping sendiri sudah diatur oleh Pasal 1 huruf (5) Konvensi Hukum Laut 1982, yaitu yang dimaksud dumping adalah sebagai berikut:

(a) *dumping means:*

- (i) *any deliberate disposal of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;*
- (ii) *any deliberate disposal of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;*

(b) *dumping does not include:*

- (i) *the disposal of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms or structures;*
- (ii) *placement of matter for a purpose other than the mere disposal thereof, provided that such placement is not contrary to the aims of this Convention.*

Dumping adalah setiap pembuangan dengan sengaja limbah atau benda lainnya dari kapal, pesawat udara, platforms atau bangunan lainnya di laut, atau setiap pembuangan sengaja kapal, pesawat udara, platforms, atau bangunan lainnya di laut. Dumping tidak termasuk pembuangan limbah atau lainnya yang berasal dari operasi normal atau penempatan benda untuk suatu tujuan tertentu yang bukan pembuangan benda tersebut. Dumping telah diatur lebih lengkap lagi oleh *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter* tahun 1972 atau disering disebut *London Dumping Convention (LDC) 1972*.

Penegakan hukum terhadap pelaku pencemaran lingkungan laut yang berasal berbagai sumber pencemaran tersebut harus dilakukan oleh Negara-negara bendera (*flags States*), Negara pelabuhan (*port States*), dan Negara pantai (*coastal States*) sebagaimana diatur oleh Pasal 213-220 Konvensi Hukum Laut 1982. Penegakan hukum oleh Negara bendera adalah antara lain bahwa Negara bendera harus terdaftar di negaranya dengan mematuhi standard dan aturan internasional yang berlaku, memenuhi kelaikan berlayar, tidak melakukan perbuatan yang dilarang oleh hukum internasional, memberikan sanksi kepada awak kapal yang melanggar aturan pelayaran terutama tidak melakukan tindakan yang menyebabkan terjadinya pencemaran laut. Penegakan hukum oleh Negara pelabuhan adalah antara lain bahwa Negara pelabuhan harus memeriksa kelaikan kapal yang berlabuh di pelabuhannya itu termasuk juga harus menilai bahwa apakah kapal yang berlabuh itu telah melakukan perbuatan yang menimbulkan pencemaran laut atau tidak. Kalau terbukti kapal yang berlabuh itu telah melakukan perbuatan yang mengakibatkan terjadinya pencemaran laut, maka Negara pelabuhan harus memberikan sanksi sesuai dengan aturan hukum nasionalnya dan hukum internasional.

Penegakan hukum oleh Negara pantai adalah proses pengadilan bagi setiap pelaku pelanggaran peraturan perundang-undangan yang terkait dengan pencemaran lingkungan laut baik pencemaran laut yang terjadi di laut teritorial atau di zona ekonomi eksklusif. Proses penuntutan tersebut termasuk penahanan kapalnya Negara pantai harus mempunyai peraturan perundang-undangan yang dapat

memaksa kapal yang berlayar di laut teritorial dan zona ekonomi eksklusif mematuhi. Penegakan hukum oleh Negara pelabuhan, bendera, atau Negara pantai harus diikuti dengan tindakan pengamanan (*safeguard*) sebagaimana diatur oleh Pasal 223-233 Konvensi Hukum Laut 1982. Pengamanan tersebut berupa fasilitas proses penuntutan seperti pengadilan yang berwenang, perlengkapan armada penangkapan kapal asing yang diduga melakukan pelanggaran seperti kapal perang/militer dengan sumber daya manusianya. Dalam pelaksanaan pengamanan ini tersebut tidak boleh mengganggu keselamatan pelayaran (*safety of navigation*).

Apabila ada kapal asing yang diduga telah melakukan pelanggaran peraturan perundang-undangan tentang pencemaran laut, maka setiap Negara dapat melakukan investigasi pada kapal asing tersebut berupa pemeriksaan dokumen-dokumennya. Kapal yang diduga kuat telah melakukan pelanggaran tersebut harus segera dilepaskan setelah ada jaminan uang yang wajar. Pelaksanaan pengamanan itu tidak boleh diskriminasi, sanksinya berupa denda uang, penghormatan terhadap hak-hak terdakwa, memberi tahu kepada Negara benderanya, pengamanan bagi selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, tetapi akan timbul tanggung jawab apabila ada kerugian dari pelaksanaan tindakan pengamanan tersebut.

12.4. Ketentuan tentang Kekebalan

Ketentuan tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dalam Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut tidak berlaku bagi kapal perang (*warship*), kapal bantuan (*naval auxiliary*), kapal atau pesawat udara lainnya yang dioperasikan Negara untuk kepentingan pemerintah yang bukan komersial, tetapi operasi tersebut harus sesuai dengan Konvensi sebagaimana diatur oleh Pasal 236-237. Pasal 237 Konvensi menyatakan bahwa kekebalan tersebut tidak boleh merugikan kewajiban khusus yang lahir dari perjanjian tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut yang harus dilaksanakan sesuai dengan prinsip-prinsip umum dan tujuan Konvensi Hukum Laut 1982.

12.5. Tanggung Jawab dan Kewajiban Ganti Rugi (*Responsibility and Liability*)

Konvensi Hukum Laut 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.

Setiap Negara harus mempunyai peraturan perundang-undangan tentang kompensasi yang segera dan memadai atas kerugian (*damage*) yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut yang dilakukan orang (*natural person*) atau badan hukum (*juridical person*) yang berada dalam yurisdiksinya. Oleh karena itu, setiap Negara harus bekerja sama dalam mengimplementasikan hukum internasional yang mengatur tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi untuk kompensasi atas kerugian akibat pencemaran lingkungan laut, dan juga prosedur pembayarannya seperti apakah dengan adanya asuransi wajib atau dana kompensasi.

Tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi dari Negara atau disebut tanggung jawab Negara (*state sovereignty*) merupakan prinsip fundamental dalam hukum internasional, sehingga kalau 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. Tanggung jawab Negara dan kewajiban untuk memberikan ganti ruginya sering terjadi dalam kasus-kasus pencemaran laut, seperti dalam kasus Torrey Canyon 1967, Showa Maru 1975, Amoco Cadiz 1978, Exxon Valdez 1989, Mox Plant 2001, Prestige 2002, tetapi 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*) Majelis Umum PBB. Draft Articles yang terakhir adalah Draft Articles tahun 2001, tetapi sebenarnya tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi itu sudah tersebar dalam

beberapa perjanjian internasional yang dibuat badan-badan khusus PBB maupun IMO.

IMO banyak mengeluarkan beberapa perjanjian internasional tentang tanggung jawab negara, tanggung jawab sipil, ganti rugi, atau kompensasi seperti yang terdapat dalam beberapa perjanjian berikut ini :

1. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC) 1976, 1984.
2. Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971 (NUCLEAR) 1975.
3. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND) 1978.
4. Athens Convention Relating to the Carriage of Passangers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL) 1987.
5. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC) 1986.

Pada umumnya status tanggung jawab dikenal dua sifat, yaitu tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*), dan tanggung jawab langsung dan seketika (*strict liability*).

12.6. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini

Indonesia sebagai Negara peserta Konvensi Hukum Laut 1982 mempunyai kewajiban untuk menaati semua ketentuan Konvensi tersebut 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, yang berarti Indonesia mempunyai peralatan dan sumber daya manusia yang memadai;
- (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 harus global juga.
- (4) Indonesia 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.

12.7. Rekomendasi

Indonesia sudah mempunyai Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut, yang merupakan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Laut. Peraturan Pemerintah (PP) tersebut belum mencakup materi yang diwajibkan oleh Konvensi Hukum Laut 1982 tentang Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut, sehingga sebaiknya PP tersebut ditingkatkan dengan Undang-Undang yang materi muatannya mengadopsi ketentuan Pasal 192-237 Konvensi Hukum Laut 1982.

13. Riset Ilmiah Kelautan.

Riset ilmiah kelautan (*marine scientific research*) yang dilakukan oleh Indonesia termasuk masih jarang dan belum memberikan manfaat besar bagi pembangunan ekonomi bangsa dan negara dikarenakan berbagai hal, seperti belum memiliki sumber daya manusia yang unggul dibidang kelautan dan teknologi kelautan yang belum memadai. Sebaliknya kekayaan sumber daya alam hayati dan nonhayati di laut tersebut

dimanfaatkan oleh pihak asing dan bahkan sumber daya alam hayati yang berlimpah di perairan Indonesia itu sering dimanfaatkan secara ilegal (*illegal fishing*) oleh kapal-kapal asing atau terumbu-terumbu karang (*coral reef*) yang menyebar di perairan Indonesia mengalami kerusakan yang cukup parah karena pengambilan secara ilegal oleh masyarakat setempat atau pihak lainnya yang tidak bertanggung jawab.

Riset ilmiah kelautan mempunyai peranan penting dalam menggali potensi kekayaan sumber daya laut yang kemudian harus dioptimalkan bagi pembangunan nasional, sehingga Indonesia tidak hanya bangga pada status sebagai negara kepulauan, tetapi harus benar-benar memanfaatkan kekayaan tersebut bagi kesejahteraan rakyat dan keunggulan bangsa. Oleh karena itu, penyediaan anggaran yang cukup, pembenahan kerja sama dan koordinasi yang baik, serta peralatan yang memadai antara instansi yang terkait mutlak diperlukan dalam melaksanakan riset ilmiah kelautan Indonesia sebagaimana yang diatur oleh Konvensi Hukum Laut 1982.

Konvensi Hukum Laut 1982 telah mengatur riset ilmiah kelautan sebagaimana terdapat dalam Bab XIII Pasal 238-265. Pasal 238 menyatakan bahwa semua negara tanpa memperhatikan lokasi geografisnya dan organisasi internasional mempunyai hak untuk melakukan riset ilmiah kelautan sebagaimana diatur oleh Konvensi. Konvensi Hukum Laut 1982 menentukan prinsip-prinsip umum penyelenggaraan riset ilmiah kelautan, yaitu sebagai berikut:

- (1) riset ilmiah kelautan harus dilaksanakan semata-mata untuk tujuan damai (*peaceful purposes*);
- (2) riset ilmiah kelautan harus dilakukan dengan metode ilmiah (*scientific methods*);
- (3) riset ilmiah kelautan tidak boleh mengganggu penggunaan laut lainnya yang sah sesuai dengan Konvensi;
- (4) riset ilmiah kelautan harus diselegrakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan Konvensi.

Pasal 241 Konvensi Hukum Laut 1982 ini juga menegaskan bahwa “ *Marine scientific research activities shall not constitute the legal basis for any claim to any part of the marine environment or its resources*”, yaitu bahwa kegiatan riset ilmiah kelautan

tidak akan menjadi dasar hukum bagi klaim apapun terhadap bagian lingkungan laut atau sumber dayanya.

13.1. Kerja Sama Internasional

Penyelenggaraan riset ilmiah kelautan tersebut memerlukan kerja sama internasional sesuai dengan prinsip penghormatan kedaulatan dan yurisdiksi negara atau atas dasar saling menguntungkan, tetapi riset tersebut adalah dengan tujuan damai. Konvensi Hukum Laut 1982 memang beberapa kali menegaskan bahwa riset ilmiah kelautan hanya dapat dilakukan dengan tujuan damai, artinya dilarang oleh Konvensi melakukan riset ilmiah kelautan untuk tujuan perang, propaganda, terorisme, mencari informasi rahasia negara lain, dan lainnya. Kerja sama internasional untuk melaksanakan riset ilmiah kelautan tersebut diatur oleh Pasal 242-244 Konvensi Hukum Laut 1982. Kerja sama internasional dalam bidang riset ilmiah kelautan tersebut tidak boleh merugikan hak dan kewajiban negara lain dalam hal informasi yang diperlukan untuk mencegah dan mengendalikan kerusakan kesehatan dan keselamatan orang-orang terhadap lingkungan laut.

Setiap negara dan organisasi internasional harus bekerja sama melalui perjanjian bilateral dan multilateral untuk menyelenggarakan riset ilmiah kelautan dan mengintegrasikan pendapat para ilmuwan dalam mengkaji hakikat fenomena dan proses yang terjadi di lingkungan laut dan interelasinya. Negara-negara dan organisasi internasional harus menyediakan informasi dan diseminasi program-program utama dalam riset ilmiah kelautan termasuk mempunyai data ilmiah, pelatihan sumber daya manusia.

13.2. Pelaksanaan dan Pengembangan Riset Ilmiah Kelautan

Negara-negara pantai (*coastal states*) dalam melaksanakan kedaulatannya mempunyai hak eksklusif (*exclusive right*) untuk mengatur, mengizinkan, dan melaksanakan riset ilmiah kelautan di laut teritorialnya, sehingga riset tersebut harus berdasarkan persetujuannya. Negara-negara pantai juga mempunyai hak untuk mengatur, mengizinkan dan melakukan riset ilmiah kelautan di zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan landas kontinen, sehingga negara lain dan organisasi

internasional harus mendapat persetujuan dari negara pantai tersebut. Riset ilmiah kelautan di ZEE dan landas kontinen adalah riset untuk tujuan damai dan bagi kepentingan umat manusia (*benefit of all mankind*). Namun demikian, negara pantai mempunyai hak untuk tidak memberikan persetujuannya apabila riset tersebut terkait dengan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam baik hayati maupun nonhayati, penggunaan bahan-bahan peledak atau berbahaya, atau mengganggu negara pantai dalam melaksanakan hak-hak berdaulat dan yurisdiksinya menurut Konvensi Hukum Laut 1982.

Negara dan organisasi internasional yang melakukan riset ilmiah di zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen di suatu negara pantai mempunyai kewajiban memberi tahu semua informasi yang terkait dengan kegiatan riset tersebut, dan sebaliknya negara atau organisasi internasional yang melakukan riset tersebut harus mematuhi semua persetujuan-nya seperti akses pada pelaksanaan riset tersebut dan hasil risetnya. Negara pantai mempunyai hak untuk menengguhkan setiap kegiatan riset ilmiah kelautan kalau sekiranya dianggap merugikan, namun di lain pihak negara pantai harus memberi kesempatan kepada negara tetangganya yang tidak mempunyai pantai atau negara yang secara geografis tidak beruntung untuk melakukan riset ilmiah kelautan.

Pasal 255 Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa setiap negara terutama negara pantai harus membuat peraturan perundang-undangan mengenai semua persoalan riset ilmiah kelautan, sehingga memudahkan bagi negara lain untuk kegiatan tersebut. Di samping itu, di sekitar area kegiatan riset ilmiah kelautan harus diberikan zona keamanan (*safety zones*) tidak lebih dari 500 meter dan kegiatan riset ini tidak boleh mengganggu rute pelayaran internasional. Hal yang terpenting dalam kegiatan riset ilmiah kelautan ini adalah persoalan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi (*responsibility and liability*) sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 263 bahwa negara dan organisasi internasional yang melakukan riset ilmiah kelautan harus bertanggung jawab, yaitu harus memberikan kompensasi atas kerusakan atau terjadinya pencemaran lingkungan laut (*pollution of marine environment*) yang diakibatkan oleh kegiatan tersebut.

13.3. Hak dan Kewajiban Indonesia dan Status saat ini

Indonesia sebagai Negara pantai dan sekaligus sebagai Negara kepulauan sungguh harus bersyukur karena mempunyai laut territorial, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen bahwa minimal ada 3 area landas kontinen Indonesia dapat mencapai 350 mil. Indonesia memang sudah mempunyai beberapa peraturan perundang-undangan di bidang kelautan, yaitu, sebagai- mana telah di bahas di atas, Undang-undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Undang- undang No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Undang-undang No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, Undang-undang No. 27 Tahun 2007 tentang Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, tetapi belum mempunyai peraturan perundang-undangan yang khusus mengatur riset ilmiah kelautan, saat ini kita baru punya PP tentang riset perikanan. Padahal menurut Pasal 255 Konvensi Hukum Laut 1982 Indonesia mempunyai kewajiban untuk membuat peraturan perundang-undangan yang mengatur secara detail tentang kegiatan riset ilmiah kelautan termasuk di dalamnya mekanisme persetujuan dan tanggung jawabnya.

13.4. Rekomendasi

1. Indonesia melalui departemen terkait dan semua pihak yang mempunyai kepedulian terhadap kekayaan sumber daya laut harus tetap mengutamakan implementasi peraturan perundang-undangan yang sudah ada. Apabila memang aturan tentang kegiatan riset ilmiah kelautan dianggap perlu mendesak bagi Indonesia karena banyaknya permintaan kerja sama internasional dari Negara lain dan organisasi internasional, maka perlu dibahas pentingnya aturan tentang riset ilmiah kelautan tersebut termasuk di dalamnya diatur prosedur dan tanggung jawab Negara dan organisasi internasional yang melakukan kegiatan riset ilmiah kelautan di laut territorial, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen Indonesia.
2. Pemerintah Indonesia harus berperan aktif di dalam lembaga teknologi kelautan internasional. Sebagai lembaga dibidang oceanologi saat ini sudah membuat pedoman alih teknologi kelautan, yang seharusnya pelajari dan kita terapkan di Indonesia.

14. Pengembangan dan Alih Teknologi Kelautan

Indonesia sebagai negara kepulauan mempunyai kepentingan besar dalam persoalan teknologi kelautan untuk memanfaatkan seoptimal mungkin kekayaan sumber daya alam yang terdapat di laut itu. Indonesia sekaligus sebagai negara berkembang dipastikan tidak mempunyai sumber daya manusia dan teknologi yang sama dengan negara-negara maju. Oleh karena itu, sangat penting bagi Indonesia untuk melakukan kerja sama dengan negara-negara maju dalam persoalan alih teknologi kelautan. Pengembangan dan alih teknologi sudah diamanatkan oleh Konvensi Hukum Laut 1982, tepatnya diatur oleh Bab XIV tentang *Development and Transfer of Marine Technology* (Pengembangan dan Alih Teknologi Kelautan).

Konvensi Hukum Laut 1982 sudah mengatur pentingnya setiap negara terutama bagi negara-negara berkembang untuk bekerja sama dalam alih teknologi kelautan untuk kepentingan seluruh masyarakat dunia. Pengembangan tersebut melalui kerja sama yang baik dan sesuai dengan persyaratan ilmiah. Negara-negara berkembang termasuk negara yang tidak mempunyai pantai (*land-locked States*) dan negara yang secara geografis tidak beruntung (*geographically disadvantages States*) harus melakukan kerja sama internasional dalam kerangka pemanfaatan sumber daya laut, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, untuk mempercepat pembangunan sosial ekonomi negara-negara berkembang. Kerja sama dibidang riset ilmiah kelautan tersebut untuk kepentingan semua pihak berdasarkan prinsip keadilan (*equitable basis*) seperti memperhatikan hak dan kewajiban pemegang (*holders*), pemberi (*suppliers*), dan penerima teknologi kelautan (*recipients*) sebagaimana diwajibkan oleh Pasal 266-267 Konvensi Hukum Laut 1982.

14.1. Kerja sama Internasional

Konvensi Hukum Laut 1982 dalam Pasal 270-274 mewajibkan setiap negara yang sudah terikat untuk melakukan kerja sama internasional (*international cooperation*) dalam pengembangan dan alih teknologi kelautan baik melalui kerja sama bilateral, regional, dan multilateral. Kerja sama internasional tersebut harus mengembangkan inovasi-inovasi baru dalam teknologi kelautan dan pendanaan internasional yang layak untuk riset kelautan

bahkan lebih luas, yaitu mencakup samudra yang tunduk pada rejim internasional. Oleh karena itu, setiap negara dan organisasi internasional yang berkompeten diminta untuk membuat pedoman (*guidelines*), kriteria (*criteria*), dan standard alih teknologi kelautan yang memberkan manfaat terutama bagi negara-negara berkembang. Kerja sama internasional ini juga dapat dilakukan dengan Otoritas yang disebut oleh Pasal 1 Konvensi, yaitu *International Sea-Bed Authority* (ISBA).

Kerja sama negara dengan organisasi internasioal seperti dengan Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization-IMO*) yang berkedudukan di London dalam bentuk pengembangan sumber daya manusia (*human resources*), sedangkan dengan sesama negara dapat berupa teknologi dan pendanaan, sedangkan dengan Otoritas adalah dalam bidang ketrampilan, hukum ,dan keuangan sebagaimana diuraikan oleh Pasal 273-274 Konvensi Hukum Laut 1982.

Setiap negara terutama negara-negara berkembang harus membentuk pusat-pusat nasional (*establishment of national centres*) riset, teknologi, dan ilmu pengetahuan di bidang kelautan untuk memanfaatkan kekayaan sumber daya lautnya bagi pembangunan ekonominya sebagaimana diwajibkan oleh Pasal 275 Konvensi. Dalam pembentukan pusat nasional tersebut harus dikembangkan sumber daya manusia dan ilmu teknologinya yang terkait dengan riset ilmiah kelautan. Di samping itu, Konvensi Hukum Laut 1982 juga meminta setiap negara untuk membentuk pusat-pusat regional sebagai upaya pengembangan dan alih teknologi kelautan. Pembentukan pusat regional tersebut harus menyediakan program- program pelatihan, seminar, simposium, konferensi, penerbitan jurnal-jurnal ilmiah, dan kerja sama teknis dalam riset ilmiah kelautan seperti yang ditegaskan oleh Pasal 277 Konvensi. Pembentukan pusat regional ini seperti di tingkat ASEAN (*Association of South East Asian Natons*) dan Indonesia harus dapat berperang penting kerja sama di ASEAN ini. ASEAN sebagai organisasi internasional juga dapat melakukan kerja sama dengan organisasi internasional lainnya, seperti dengan Uni Eropa atau dengan UNEP

(*United Nations Environmental Program*) sebagaimana dikehendaki oleh Pasal 278 Konvensi Hukum Laut 1982.

14.2. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini.

Indonesia mempunyai kewajiban untuk melakukan pengembangan dan alih teknologi kelautan dalam rangka upaya pemanfaatan kekayaan sumber daya kelautan seperti eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan kekayaan tersebut baik kekayaan hayati seperti ikan dan nonhayati seperti minyak, gas, dan pertambangan lainnya. Di samping itu, Indonesia mempunyai kewajiban untuk membentuk pusat-pusat nasional di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, sehingga kekayaan sumber daya laut dapat dimanfaatkan seoptimal mungkin bagi kepentingan nasional. Demikian juga Indonesia sebagai Negara anggota ASEAN wajib memajukan kerja sama regional di tingkat ASEAN dan kerja sama internasional sesama organisasi internasional antara ASEAN dengan Uni Eropa atau dengan organisasi internasional lainnya.

14.3. Rekomendasi

Indonesia harus melakukan kerja sama dengan organisasi internasional dalam upaya pengembangan dan alih teknologi kelautan dengan memperhatikan prinsip keadilan dan kehati-hatian (*equitable and precautionary principle*). Indonesia sebagai negara kepulauan harus mempunyai pusat-pusat nasional ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan. Indonesia juga belum mempunyai kebijakan yang khusus mengatur pengembangan dan alih teknologi kelautan, serta perlu diberdayakan terlebih dahulu peraturan perundang-undangan yang sudah ada (*existing rules*) termasuk penegakan hukumnya (*law enforcement*).

15. Kerjasama Internasional dan Regional serta Isu-Isu Terbaru di Bidang Kelautan.

15.1. Kerjasama Internasional

Berbagai isu internasional terkait dengan pengelolaan sumberdaya kelautan berkembang dengan pesat. Hal ini perlu dijadikan perhatian pemerintah dan para pemangku kepentingan dalam rangka Implementasi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia. Isu tersebut antara lain:

- 1). Clean Development Mechanism, atau lebih dikenal dengan CDM, adalah salah satu mekanisme pada Kyoto Protokol yang mengatur negara maju yang tergabung dalam Annex I dalam upayanya menurunkan emisi gas rumah kaca. Mekanisme CDM atau diistilahkan sebagai Mekanisme Pembangunan Bersih ini merupakan satu-satunya mekanisme yang terdapat pada Protokol Kyoto yang mengikutsertakan negara berkembang dalam upaya membantu negara maju dalam menurunkan emisinya. Selain membantu negara maju, sebaliknya diharapkan melalui mekanisme CDM ini akan memungkinkan adanya bantuan keuangan, transfer teknologi, dan pembangunan berkelanjutan dari negara maju ke negara berkembang.

Kesepakatan internasional ini memberikan kesempatan bagi Indonesia. Di sektor energi Indonesia memiliki kesempatan untuk mengembangkan energi hijau yang mencakup pemanfaatan energi terbarukan, teknologi yang efisien dan teknologi energi bersih. Terkait dengan keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan dengan luas laut lebih dari 3,1 juta km² atau sekitar 63% dari total wilayah, Indonesia memiliki kesempatan untuk memasukan laut dalam perdangan emisi disamping hutan, pada perundingan internasional tentang kebijakan iklim global. Luas laut dan sebaran terumbu karang di Indonesia memiliki potensi dalam menyerap dan menyimpan CO₂.

- 2). Liberalisasi perdagangan memberikan peluang (*opportunities*), melalui penurunan hambatan tarif dan non tarif dan meningkatkan akses produk domestik ke pasar internasional, tetapi di sisi lain, liberalisasi perdagangan menjadi ancaman (*threat*), karena perdagangan bebas menuntut penghapusan subsidi dan proteksi sehingga meningkatkan akses produk asing di pasar dalam negeri. Konsekuensinya adalah ketatnya persaingan produk domestik pada masa datang. Oleh karenanya produk domestik akan sangat ditentukan oleh berbagai kriteria, seperti (1) produk tersedia secara teratur dan berkesinambungan, (2) produk harus memiliki kualitas yang baik dan seragam, dan (3) produk dapat disediakan secara masal. Selain itu, produk domestik harus dapat pula mengantisipasi dan mensiasati segenap isu perdagangan

internasional, termasuk: isu kualitas (ISO 9000), isu lingkungan (ISO 14000), isu property right, isu ketenagakerjaan, isu hak asasi manusia (HAM), dan isu lainnya.

- 3). *Code of Conduct for Responsible Fisheries* yang dikeluarkan FAO (1995) menekankan aspek ekologi pada pengelolaan sumber daya perikanan. Selain itu, saat ini *Committee on Fisheries* FAO telah menyepakati tentang *International Plan of Action on Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing* yang mengatur mengenai (1) praktek ilegal seperti pencurian ikan, (2) praktek perikanan yang tidak dilaporkan atau laporannya salah (*misreported*), atau laporan di bawah standar (*under reported*), dan (3) praktek perikanan yang tidak diatur sehingga mengancam kelestarian stok ikan global.

15.2. Kerjasama Regional

Meningkatnya tuntutan kesejahteraan dan kepentingan ekonomi telah mengubah tatanan dunia yang semula bipolar menjadi multipolar yang terbagi menjadi beberapa kawasan kerjasama ekonomi dan perdagangan. Eropa, Pasifik, Asia Timur dan Asia Tenggara merupakan kawasan yang paling cepat pertumbuhan ekonominya. Kawasan Asia Tenggara terletak pada posisi silang jalur perdagangan internasional yang kaya akan sumber daya, tenaga kerja dan sekaligus pasar potensial karena berada di jalur pelayaran yang ramai yang melalui Selat Malaka, Selat Singapura dan Laut Cina Selatan yang sekaligus juga memiliki potensi konflik dimana untuk menyelesaikannya diperlukan kerjasama regional.

Beberapa bentuk kerjasama regional yang merupakan implementasi dari konvensi hukum laut internasional antara lain:

a. Laut Tertutup dan Separuh Tertutup yang melingkupi Indonesia :

- 1). Pengembangan kerjasama Laut Cina Selatan
- 2). Pengembangan Kerjasama Laut Sulawesi
- 3). Pengembangan kerjasama Laut Arafura
- 4). Pengembangan kerjasama Laut Timor
- 5). Pengembangan kerjasama Selat Malaka

- b. Pengembangan Kerjasama Samudera Hindia
 - 1). IOR-ARC (Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation)
 - 2). IOTC (Indian Ocean Tuna Commission)
 - 3). IOMAC (Indian Ocean marine Affair Cooperation)
 - 4). CCSBT (Convention on Conservation Southern Bluefine Tuna)
 - 5). Conference (US PACOM MILOPS)
- c. Pengembangan Kerjasama Samudera Pasifik
 - 1). *MHLC (Multilateral Highlevel Conference) / Ratifikasi UNIA-United Nations Implementing Agreement (Hight Seas Fisheries)*
 - 2). *US-Pacific Command on Military and law Operations*
 - 3). *ARF (ASEAN Regional Forum)*
 - 4). *CSCAP (Council for Security Cooperation in the Asia Pacific), khususnya tentang kerjasama bidang maritim*
- d. Pengembangan Kerjasama Tripartite Indonesia–Malaysia–Singapura, untuk memajukan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut, baik secara langsung maupun melalui *International Maritime Organization (IMO)*.

15.3. Kebijakan di Tingkat Nasional

Berbagai perkembangan kebijakan strategis nasional yang telah ada dalam rangka ratifikasi konvensi Hukum Laut serta berkaitan dengan pengelolaan sumber daya kelautan dapat dilihat pada tabel 4.

Tabel 4

Kebijakan Pengelolaan Sumber Daya Kelautan

Tahun	Undang-Undang Umum	Undang-Undang yang mengatur Kelautan	Konvensi Lainnya
1939	-	<i>Territoriale Zee en Marietieme Kringen Ordonantie (TZMKO)</i>	-
1945	-	UUD 1945	-
1957	-	-	Deklarasi Djuanda
1958	-	-	Konferensi I Tahun 1958

1960	-	Perpu No.4 tahun 1960	Konferensi II Tahun 1960
1967	UU No.11 Tahun 1967 ttg PERTAMBANGAN	PERTAMBANGAN DI LAUT	-
1973	-	UU No. 1 Tahun 1973 ttg LANDAS KONTINEN	Sidang 1 Konferensi III
1982	-	-	Sidang 12 Konferensi III UNCLOS 82
1983	-	UU No. /5 Tahun 1983 ttg ZEEI	-
1984	UU No. 5 Tahun 1984 ttg PERINDUSTRIAN	INDUSTRI KELAUTAN	-
1985	-	UU No. 17 Tahun 1985 ttg PENGESAHAN UNITED NATIONS CONVENTI-ON ON THE LAW OF THE SEA (KONVENSI PERSERI-KATAN BANGSA - BANGSA TENTANG HU-KUM LAUT)	-
1990	UU No. 5 Tahun 1990 ttg KONSERVASI	KONSERVASI LAUT	-
	No. 9 Tahun 1990 ttg KEPARIWISATAAN	WISATA BAHARI	-
1992	-	UU No. 21 Tahun 1992 ttg PELAYARAN	-
	UU No. 24 Tahun 1992 ttg TATA RUANG	TATA RUANG KELAUTAN	-
1996	-	UU No. 6 Tahun 1996 ttg PERAIRAN INDONESIA	-
1997	UU No. 23 Tahun 1997 LINGKUNGAN HIDUP	LINGKUNGAN HIDUP KELAUTAN	-
Tahun	Undang-Undang Umum	Undang-Undang yang mengatur Kelautan	Konvensi Lainnya
2002	UU No. 18 Tahun 2002 ttg SISNASLITBANG	LITBANG KELAUTAN PENEGAKAN KEDAULATAN DAN HUKUM DI LAUT	-
	UU No. 3 Tahun 2002 ttg PERTAHANAN UU No.2 Tahun 2002 ttg POLRI	-	-
2003	UU No.20 Tahun 2003 ttg SISDIKNAS	SDM KELAUTAN	-
	-	UU No. 31 Tahun 2004 ttg	-

		PERIKANAN	
2004	UU No. 3 Tahun 2002 ttg PERTAHANAN, UU No.2 Tahun 2002 ttg POLRI, UU No.34 Tahun 2004 ttg TNI	GAKUMKAM DI LAUT	-
	UU No. 25 Tahun 2004 SISRENBANG	SISRENBANGKELAUTAN	-
2006	UU No. 16 Tahun 2006 ttg PENYULUHAN PERTANIAN, PERIKANAN & KEHUTANAN	SISTEM PENYULUHAN DI BIDANG KELAUTAN	-
2007	UU No. 26 Tahun 2007 ttg PENATAAN RUANG	PENATAAN RUANG LAUT perlu diatur dengan UU, Pasal 6 ayat (5)	-
	UU NO. 27 Tahun 2007 ttg PENGELOLAAN WILAYAH PESISIR DAN PULAU-PULAU KECIL	PENGELOLAAN WILAYAH PESISIR DAN PULAU- PULAU KECIL	-
	UU No. 17 Tahun 2007 tentang R P J P N	RENBANG KELAUTAN adalah bagian dari RPJPN	-
		PERPRES No. 81 Tahun 2005 Ttg BAKORKAMLA	-

Secara keseluruhan, hak dan kewajiban Negara Indonesia berdasar Konvensi Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) setelah meratifikasi dengan UU No. 17 Tahun 1985 dapat dijabarkan dalam tabel berikut ini :

Tabel 5

**Hak dan Kewajiban Negara Indonesia Berdasar Konvensi Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*)
Setelah Meratifikasi dengan UU No. 17 Tahun 1985**

No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/ Rekomendasi
1	Pasal 1 : (4) "Pollution of the marine environment" (5) dumping.	Hak berdaulat eksploitasi lingkungan laut (Pasal 193).	Wajib melindungi dan Melestarikan lingkungan laut (Pasal 192).	<ul style="list-style-type: none"> • Perlu ditetapkan batas wilayah perairan pedalaman. • Sudah ada di PP No. 19/1999 sebaiknya ditingkatkan ke UU • Dumping tunduk pada LDC 19

2	Pasal 2-32 : tentang rejim laut teritorial sejauh 12 mil dari garis pangkal (lebar laut teritorial, garis pangkal normal/lurus, batas laut teritorial, peta dan daftar koordinat geo-grafis, hak lintas damai bagi kapal asing di laut teritorial.	Hak kedaulatan penuh	<ul style="list-style-type: none"> • Wajib membuat peta dan koordinat geografis dan menyampaikannya salinannya kpd Sekjen PBB (Psl 16). • Wajib menghormati hak lintas damai kapal asing di laut teritorial Indonesia 	<ul style="list-style-type: none"> • Rejim laut teritorial sudah <i>implementing legislation</i> dgn UU No 6 Tahun 1996 dan PP 36, PP 37, dan PP 38 th 2002 namun perlu dikaji kembali. • Pasal 16 belum dilakukan Indonesia. • Harus menyampaikan ke Sekjen PBB pada tahun 2009. • Meninjau kembali garis pangkal laut wilayah.
3	Pasal 33 : Rejim zona tambahan (<i>contiguous zone</i>) sejauh 24 mil dari garis pangkal	Hak yurisdiksi pengawasan (control) untuk mencegah pelanggaran peraturan bea cukai, fiskal, imigrasi, saniter, dan menghukum pelakunya	Tidak ada kewajiban karena ini hak yurisdiksi kontrol dan meng-hukumnya, tapi kalau ada pelanggaran wajib diproses karena untuk kepentingan Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> • Perlu diatur mengenai Zona tambahan. • Sebaiknya diadopsi oleh uu terkait, misal : bea cukai, imigrasi, dll.
No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/ Rekomendasi
4	Pasal 34-45 : Hak lintas transit, alur laut, skema pemisah dalam selat internasional	<ul style="list-style-type: none"> • Hak kedaulatan penuh atas selat atau yurisdiksi bergantung pada status selat. • Hak membangun keamanan yang andal 	<ul style="list-style-type: none"> • Wajib menghormati hak lintas transit. • Wajib memberi tahu bahaya. • Tidak boleh ada suspensi • Keselamatan pelayaran 	<ul style="list-style-type: none"> • Sudah diatur oleh Pasal 20 UU No.6/1996. • Memanfaatkan peluang hak lintas damai dan transit dgn membangun pelabuhan tingkat internasional. • UU No. 21/1992 yang dirubah menjadi UU 17 Tahun 2008.
5	Pasal 46-53 : Rejim negara kepulauan (garis pangkal kepulauan, hak lintas damai, hak ALKI)	Perairan kepulauan berada dalam kedaulatan penuh Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> • Wajib menghormati perairan internasional yang sudah ada dengan negara lain. • Wajib menghormati hak tradisional penangkapan ikan negara lain. • Wajib menghormati kabel bawah laut negara lain 	<ul style="list-style-type: none"> • Sudah diatur oleh UU No.6/1996 dan ketiga PP : PP No.36/37/38 tahun 2002. • Indonesia bukan hanya negara kepulauan, tapi harus jadi negara kelautan (SDA dan pelayaran harus dioptimalkan)
6	Pasal 55-75 : Rejim zona ekonomi eksklusif sejauh 200 mil dari garis pangkal	Hak berdaulat dan yurisdiksi negara, bukan berada dalam kedaulatan Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> • Dapat memberikan hak akses pada negara lain untuk memanfaatkan sumber daya hayati. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sudah <i>diimplementing legislation</i> : UU No. 6/1996. • Sudah ada PP No. 36/37/38. • Mengadakan perjanjian batas ZEE dengan negara tetangga.

			<ul style="list-style-type: none"> • Wajib konservasi atas sumber daya hayati dan nonhayati. • Penegakan hukum atas pelanggaran di ZEE Indonesia. • Menegakkan hukum krn banyak kapal asing berorasi dan mengambil keuntungan. • Penyelesaian batas-batas ZEE Indonesia dengan negara lain. • Wajib membuat peta dan koordinat geografis dan menyampai - kan salinannya ke Sekjen PBB. 	<ul style="list-style-type: none"> • Membuat peta dan koodinat geografis. • Sudah ada <i>implementing legislation</i> : UU No. 5/1983 ttg ZEE Indonesia. • Wajib menyampaikan ke Sekjen PBB. • Mengumumkan pembangunan dan letak pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan lainnya.
7	Pasal 76-85 : Pengaturan tentang landas kontinen	Hak berdaulat dan jurisdiksi negara	<ul style="list-style-type: none"> • Wajib membuat uu karena uu sebelumnya masih mengacu pada Konvensi Jenewa 1958. • Menetapkan batas-batas NKRI dengan negara lain. • Membuat peta dan Koordinat geografis. • Wajib melaporkan salinannya ke Sekjen PBB 	<ul style="list-style-type: none"> • Berdayakan sdm dan teknologi. • Buat uu baru tentang Landas Kontinen karena UU No.1/1973 masih mengacu pada Konvensi Jenewa 1958. • Melaporkan landas kontinen Indonesia ke PBB pada tahun 2009.
No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/ Rekomendasi
8	Pasal 86-120 : nasional Indonesia High seas (laut lepas)	Rejim internasional : <ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada kedaulatan Negara manapun. • Ada 6 kebebasan laut lepas untuk tujuan damai. • Hak melakukan pengejaran terhadap kapal yang diduga melanggar hukum nasional Indonesia. 	Kewajiban negara bendera : <ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan jurisdiksi dan mengendalikn kapal yang mengibarkan benderanya. • Wajib membantu kecelakaan/ bahaya di laut lepas. • Wajib memberantas perompakan, perdagangan narkotika, perdagangan budak. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sudah cukup diatur oleh UU No. 31/2004 tentang Perikanan bahwa laut lepas dapat dijadikan wilayah penangkapan ikan karena setiap negara mempunyai kebebasan menangkap ikan. • Sebaiknya Indonesia berdayakan terlebih dahulu hukum nasional- nya : UU No. 6/1996 dan ketiga PP-nya, UU No. 5/1983 ttg ZEE Indonesia. • Perkuat Indonesia dengan

				<p>armada kapal ikan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ikut berperan aktif dalam lembaga- lembaga regional maupun internasional
9	Pasal 121 : Rejim Pulau	Hak kedaulatan negara mempertahankan seluruh pulau Indonesia terutama pulau terluar	<p>Kewajiban negara bendera :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan jurisdiksi dan mengendalikan kapal yang meninggalkan benderanya. • Wajib membantu kecelakaan/ bahaya di laut lepas. • Wajib memberantas perompakan, perdagangan narkotika, perdagangan budak. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sudah cukup diatur oleh UU No. 31/2004 tentang Perikanan bahwa laut lepas dapat dijadikan wilayah penangkapan ikan karena setiap negara mempunyai kebebasan menangkap ikan. • Sebaiknya Indonesia berdayakan terlebih dahulu hukum nasionalnya : UU No. 6/1996 dan ketiga PP-nya, UU No. 5/1983 ttg ZEE Indonesia. • Perkuat Indonesia dengan armada kapal ikan. • Ikut berperan aktif dalam lembaga-lembaga regional maupun internasional
No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/ Rekomendasi
10	Pasal 133-191 : Kawasan (Area)	<p>Rejim internasional :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>common heritage of mankind.</i> • Pengelolaan kekayaan di Kawasan berada pada Badan Otorita Intern/ ISA. 	Wajib berperan serta sebagai negara berkembang dan bekerja sama dengan perusahaan.	<ul style="list-style-type: none"> • Ikut berperan aktif dan kerjasama dengan lembaga-lembaga regional maupun internasional di bidang kelautan
11	Pasal 192-237 : Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut	<ul style="list-style-type: none"> • Hak berdaulat (Pasal 193) atas kekayaan sumber daya alam di laut 	<ul style="list-style-type: none"> • Wajib melindungi dan melestarikan lingkungan laut. • Mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran laut. • Wajib bekerja sama regional dan global. • Membuat UU tentang pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut. • Penegakan hukum oleh negara pantai, negara bendera, negara pelabuhan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Koordinasi dengan KLH yang telah membuat peraturan perundang-undangan tentang lingkungan hidup dan pengendalian pencemaran laut. • Perlu dibuat uu tentang pencegahan dan pengendalian pencemaran laut, menggantikan PP No. 19/1999

12	Pasal 238 – 265 : Reset Ilmiah Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> • Hak berdaulat/ eksklusif untuk reset ilmiah kelautan untuk tujuan damai di landas kontinen dan zee. • Hak negara tak berpantai dan tidak beruntung secara geografis untuk reset ilmiah kelautan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wajib bekerja sama dengan sesama negara dan organisasi internasional. • Wajib membangun pusat-pusat nasional riset ilmiah kelautan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Riset ilmiah kelautan mempunyai peranan penting bagi pembangunan nasional. • Mengembangkan budaya riset ilmiah kelautan. • Perlu pengaturan mengenai riset ilmiah kelautan di Indonesia. • Berperan aktif dalam lembaga teknologi kelautan internasional.
13	Pasal 266-278 : Pengembangan dan Alih Teknologi Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> • Hak mengembangkan teknologi kelautan; • Hak kerja sama dengan pemilik teknologi kelautan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wajib kerja sama internasional dan regional. • Wajib membangun pusat-pusat riset nasional untuk pengembangan teknologi kelautan, apalagi Indonesia adalah negara kepulauan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Indonesia harus mempunyai kebijakan yang mengatur tentang alih teknologi kelautan. • Budayakan dan perkuat pengembangan dan alih teknologi kelautan, Indonesia harus menjadi negara mandiri dalam teknologi kelautan.
No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/ Rekomendasi
14	Pasal 279-299 : Penyelesaian sengketa bidang hukum laut : ITLOS, ICJ, Arbitrase, dan Arbitrase Khusus.	Setiap negara mempunyai hak untuk menyelesaikan sengketa bidang hukum laut secara bilateral dan keempat forum tsb.	Setiap negara wajib menyelesaikan sengketa di bidang hukum laut secara damai dari mulai negosiasi sampai ICJ.	Indonesia harus bekerja keras menjaga dan melaksanakan kedaulatan dan yurisdiksi negara atas kekayaan di laut
15	Pasal 303 dan 149 : Benda-benda purbakala dan bersejarah ditemukan di laut.	Hak pemilik benda-benda berharga tersebut dan negara pantai	Setiap negara wajib melindungi benda-benda tsb dan bekerja sama dalam penyelesaiannya	Perlu koordinasi yang baik dalam persoalan penemuan benda-benda berharga tsb. Perlu dikaji apa perlu uu tentang ini, dan memperhatikan Konvensi UNESCO 2001.
16	Pasal 312 : Amandemen Konvensi Hukum Laut 1982	Indonesia punya hak untuk mengusulkan perubahan atas Konvensi ini untuk kepentingan bangsa dan negara.	Indonesia wajib melaksanakan semua ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 dalam konteks kepentingan bangsa dan negara	Indonesia harus melaksanakan semua ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 dalam konteks kepentingan bangsa dan negara.

B. Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) Di Indonesia.

1. Provinsi Kalimantan Barat

Dalam hal penentuan batas wilayah bukan hanya penentuan titik koordinat namun ada hal lain yang berkaitan dengan kewenangan serta pengelolaan sumberdaya yang terdapat di wilayah tersebut dan hal tersebut dimasukkan kedalam peraturan daerah dan berkaitan dengan ratifikasi UNCLOS sehingga masyarakat tahu akan hak dan kewajibannya yang sesuai dengan UNCLOS, antara lain telah meratifikasi antara lain hak mengeksploitasi sumberdaya laut di wilayah ZEEI, mengamankan wilayah laut baik teritorial maupun ZEEI dan membenahi laut bagi lalu lintas kapal asing di ALKI, memberi implikasi kepada bangsa Indonesia untuk mentaati ketentuannya yang terkandung di dalamnya serta perlu implementasi di berbagai peraturan, melestarikan sumberdaya hayati kelautan, memanfaatkan seoptimal mungkin dengan berdasarkan kepada kaidah-kaidah yang telah diatur oleh dunia internasional, membatasi pencemaran terhadap laut dan mengelola sumberdaya kelautan secara berkelanjutan serta menjaga teritorial yang telah diakui internasional dan memanfaatkan sumberdaya kelautan yang tidak melebihi kemampuan tumbuh dan memanfaatkan laut beserta isinya, sedangkan kewajibannya adalah memelihara dan menjaga laut serta Indonesia yang mempunyai wilayah kedaulatan 12 mil laut. Diperlukannya peta maritim untuk menentukan batas-batas wilayah laut Indonesia dengan negara tetangga serta pelayaran internasional yang melintasi perairan Indonesia dan hal yang penting bagi pengimplementasian konvensi hukum laut UNCLOS di Indonesia adalah merevisi peraturan dan kebijakan yang berhubungan dengan UNCLOS agar sesuai dengan ratifikasinya sendiri dan pendepositan nama-nama pulau dan mendaftarkannya segera kepada PBB.

2. Provinsi Nusa Tenggara Barat

Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat telah mengeluarkan PERDA tentang pengelolaan lingkungan pesisir laut dan PERDA mengenai batas-batas wilayah laut Provinsi/ Kabupaten yang telah ditentukan dalam Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah pada Pasal 18 yang sering menimbulkan konflik antar nelayan karena permasalahan penangkapan ikan yang melanggar batas wilayah laut. Pada

tahun 1985 Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang sudah meratifikasi UNCLOS 1982 dan dengan demikian Indonesia telah resmi memiliki perangkat hukum laut yang berfungsi untuk menekan terjadinya konflik nelayan di laut yang diakibatkan melanggar batas wilayah laut.

3. Provinsi Kepulauan Riau

Provinsi Kepulauan Riau sudah menjalankan fungsi konservasi dan sumber kekayaan hayati dengan dikeluarkannya PERDA tentang pengelolaan lingkungan pesisir laut dalam rangka mengatur, mengelola pantai dan laut sebagai peran serta pemerintah untuk menjalankan fungsi konservasi sumberdaya kekayaan hayati. Namun sebelumnya sudah ada PERDA yang berlaku antara lain PERDA No. 11 Tahun 2004 Tentang Jasa Transportasi Laut, Peraturan UU No.16 Tentang Karantina Hewan, Tumbuhan dan Karantina Ikan untuk pelestarian dan PERDA Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2006 Tentang Usaha Perikanan. Sampai saat ini belum semua responden paham akan batasan landas kontinen suatu negara pantai sesuai dengan yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 atau UNCLOS, di mana banyak juga masyarakat yang belum mengetahui hal tersebut dikarenakan masih kurangnya perangkat hukum dan sosialisasi kepada masyarakat tentang pentingnya masalah hukum laut bagi kehidupan masyarakat dan konflik antar nelayan dapat ditekan dengan adanya peraturan perundang-undangan yang jelas.

4. Provinsi Sumatera Utara

Masyarakat Provinsi Sumatera Utara memahami dan mengerti arti dari Konvensi PBB tentang Hukum Laut dan mengimplementasikannya ke dalam kegiatan di laut namun perlu upaya yang lebih baik untuk kedepannya misalnya dalam hal penataan wilayah laut sebagai dasar dari lembaga Pemerintahan dan pemangku kepentingan yang melakukan fungsi- fungsi terkait. Potensi laut yang sangat besar dan tersebar luas dapat dijadikan sebagai sumber devisa bagi negara dan Provinsi Sumatera Utara pada khususnya namun berbagai masalah timbul salah satunya adalah pencurian ikan yang dilakukan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab, penggunaan bom, dan perusakan terumbu karang hal ini terjadi diakibatkan lemahnya pengawasan dari pihak terkait dan hukum yang berlaku sehingga hal ini dapat dimanfaatkan dengan baik oleh pihak asing dan juga

masyarakat yang berasal dari daerah lain sehingga ini membuat hukum adat setempat (terutama yang berkaitan dengan pengelolaan sektor maritim) untuk mengambil tindakan terhadap konflik yang dihadapi oleh masyarakat di mana penyelesaian menggunakan hukum adat lebih efektif untuk dilakukan sebagaimana yang telah dilakukan sebelumnya. Dengan adanya otonomi daerah segala potensi yang dihasilkan oleh daerah dapat dimanfaatkan dengan baik tanpa adanya campur tangan pemerintah pusat agar setiap kebijakan yang dihasilkan dapat diimplementasikan oleh seluruh lapisan masyarakat dan instansi terkait yang berkepentingan dengan masalah kelautan dan untuk itu perlu segera disusun Undang-undang kelautan untuk mencegah permasalahan di laut.

5. Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam

Lemahnya sistem hukum dan keamanan mengakibatkan pihak asing dan pihak yang tidak bertanggung jawab dengan leluasa mencuri potensi laut yang terdapat di Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, hal ini menyebabkan kerugian yang timbul oleh karena itu ketegasan hukum dan peraturan perundang-undangan yang dapat menjamin wilayah perairan NAD aman dari gangguan pihak asing yang hendak menguasai sumberdaya alam laut yang terdapat di dalamnya. Selama ini lembaga yang melindungi kepentingan nelayan dan hasil perikanan dan berperan untuk memajukan pembangunan kelautan di NAD adalah Panglima Laot yang memiliki kekuasaan untuk mengatur wilayah penangkapan ikan dan alat tangkap yang digunakan serta kekuasaan yang berhubungan dengan masalah pelaksanaan adat laot dan juga masalah administrasi lainnya. Saat ini peraturan perundang-undangan yang terkait dengan lingkungan laut yang khususnya mengenai pencemaran laut belum banyak diketahui oleh instansi terkait di bidang kelautan serta pemahaman akan batasan mengenai landas kontinen dari negara pantai belum sepenuhnya dipahami dengan baik oleh instansi dan *stakeholders* di bidang kelautan.

6. Provinsi Kalimantan Timur

Pemahaman akan implementasi konvensi hukum laut internasional UNCLOS belum dipahamami dengan benar oleh sebagian masyarakat/stakeholders Provinsi Kalimantan Timur disebabkan kurangnya sosialisasi dari pemerintah pusat akan pentingnya implementasi konvensi hukum laut 1982 UNCLOS bagi pembangunan

kelautan di Indonesia di mana kebijakan yang dihasilkan oleh pemerintah daerah belum sepenuhnya mengarah kepada pembangunan kelautan, untuk itu harus ada keterpaduan antara pemerintah pusat dengan daerah. Sistem pengamanan di laut sendiri yang masih sangat terbatas dikarenakan belum padunya masing-masing instansi penegak hukum di laut dalam hal ini TNI-AL dengan kelebihan dan kekerungannya jumlah personil dan peralatan sangat terbatas hal ini dapat berpengaruh kepada penegakan hukum di laut yang selama ini belum terlaksana dengan baik, lemahnya koordinasi penanganan keamanan juga menjadi kendala dalam melaksanakan pengamanan di laut dimana masing-masing instansi mengklaim mereka berwenang melakukan penanganan keamanan di laut sehingga terjadi tumpang tindih kewenangan yang berkaitan dengan hal tersebut yang nantinya pengimplementasian konvensi hukum laut internasional UNCLOS tidak dapat berjalan dengan baik. Banyak kendala juga yang menghambat pengimplementasian konvensi hukum laut internasional UNCLOS antara lain pemahaman status hukum laut teritorial dan batas hukum laut teritorial negara kita ini yang sudah diatur dalam UNCLOS banyak instansi pemerintah daerah setempat yang belum mengetahuinya hal ini sangat penting mengingat negara kita yang berbasis kepulauan.

7. Provinsi Sulawesi Utara

Provinsi Sulawesi Utara merupakan salah satu Provinsi yang berbatasan dengan negara tetangga dan dua pulau terluarnya berbatasan langsung dengan Philipina sehingga hal tersebut dapat menimbulkan konflik kepentingan, apabila tidak ada peraturan perundang-undangan yang jelas untuk mengatur batas-batas wilayah antara wilayah RI dengan negara tetangga, oleh karena itu dibutuhkan aturan hukum yang jelas untuk mengimplementasikan UNCLOS 1982 kedalam tatanan hukum laut yang berlaku di Indonesia. Hak dan kewajiban Indonesia dengan adanya UNCLOS 1982 perlu dipertegas kembali agar pulau-pulau yang berada di perbatasan dapat dijaga dengan baik serta mendepositkan nama-nama pulau ke sekretariat PBB agar jelas di mana letak dan posisi dari pulau-pulau yang dimiliki oleh bangsa Indonesia. Masih banyak PERDA yang belum ada namun sudah dijalankan, oleh karena itu pemerintah Provinsi Sulawesi Utara harus memperbaiki PERDA yang sudah ada untuk dapat disesuaikan dengan peraturan yang dibuat oleh pemerintah pusat, hal lain adalah kurangnya pemahaman tentang UNCLOS

sehingga mengakibatkan kekeliruan dalam menetapkan dasar penetapan batas wilayah Provinsi Sulawesi Utara dengan negara tetangga dan kurangnya sosialisasi pentingnya konvensi hukum laut internasional UNCLOS 1982 bagi pembangunan kelautan di Sulawesi Utara sehingga aparat pemerintah dalam pelaksanaannya dapat menterjemahkan kepada masyarakat baik yang berada di perkotaan maupun masyarakat yang berada di wilayah pesisir maupun yang berbatasan dengan negara tetangga sebagai masyarakat yang peduli terhadap masalah kelautan.

8. Provinsi Riau

Pengimplementasian UNCLOS 1982 di Provinsi Riau dikatakan dapat berjalan dengan baik namun masih banyak hal yang perlu diatur kembali misalnya dalam hal hak berdaulat atas masalah perikanan dan kewenangan untuk memelihara lingkungan laut yang menjadi tanggung jawab masyarakat sekitar serta penelitian di bidang ilmiah kelautan yang selama ini belum berjalan dengan baik dikarenakan masih terbatasnya sumberdaya manusianya serta masalah pemberian izin untuk membangun pulau-pulau buatan, instalasi serta bangunan-bangunan lainnya di laut, hal lain yang sangat penting adalah kewajiban untuk memperjelas dan menegaskan mengenai batas wilayah dalam bentuk peta dengan skala yang memadai untuk menegaskan posisi yang sesuai dengan ketentuan yang telah diatur dalam konvensi hukum laut internasional UNCLOS 1982. Dengan adanya ratifikasi dari konvensi hukum laut internasional UNCLOS 1982 Provinsi Riau dapat mengembangkan potensi lautnya yang selama ini belum terjamah dikarenakan berbagai faktor yang menjadi penghambat antara lain keterbatasan dana dan SDM yang memadai untuk dapat mengolahnya hal ini sangatlah sesuai mengingat topografi daerah Provinsi Riau yang memiliki wilayah lautan yang luas, kendala lain adalah belum adanya UU yang mengatur tentang perairan pedalaman, penentuan batas laut teritorial yang belum jelas dan penentuan daftar koordinat geografi yang belum sesuai dengan pasal 16 UNCLOS 1982 sehingga hal tersebut menghambat pengolahan dan pengamanan wilayah Provinsi Riau itu sendiri.

9. Provinsi Nusa Tenggara Timur

Pemahaman akan implementasi UNCLOS 1982 yang selama ini sudah berjalan membutuhkan sumberdaya manusia yang mengerti dan memahami akan peraturan

perundang-undangan yang terkait dengan masalah kelautan di mana masyarakat Provinsi Nusa Tenggara Timur banyak yang tidak mengerti tentang masalah kelautan hal ini dilihat dari kehidupan masyarakat yang belum mengandalkan hasil laut yang sangat melimpah mereka masih berpikir pola daratan yang selama ini mendatangkan masukan bagi kehidupan di sana, kebijakan yang selama ini dibuat oleh pemerintah mengenai pembangunan kelautan belum sepenuhnya dijalankan dengan baik karena terdapat kelemahan sistem hukum dan peraturan daerah pendukung yang belum dapat dijadikan sebagai payung bagi pelaksanaan pembangunan kelautan dengan baik di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Hal lain yang menjadi akibat kurangnya pembangunan kelautan berjalan dengan semestinya adalah kurangnya sosialisasi dari pemerintah pusat sebagai pemangku kepentingan yang memberikan, menjelaskan dan mengatur dari implementasi konvensi hukum laut internasional UNCLOS 1982 kepada pejabat yang berada di masing-masing instansi yang berkaitan dengan laut dan minimnya peraturan daerah yang memuat dan mendukung kebijakan pembangunan di bidang kelautan sebagai pendukung peraturan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah pusat yang terkait dengan pengimplentasian konvensi hukum laut internasional UNCLOS 1982, hal ini jelas membutuhkan perhatian yang serius dari pemerintah pusat mengingat potensi kelautan yang sangat besar dimiliki oleh daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur agar pada akhirnya masyarakat dapat merubah pola pikir yang selama ini masih kepada berpola kepada daratan untuk beralih kepada pola pikir kelautan.

10. Provinsi Banten

Kelemahan sistem hukum selama ini menjadi kendala utama dalam penegakan hukum di wilayah Provinsi Banten sehingga mengakibatkan terjadinya pencurian dan penyelundupan kekayaan hasil laut, kurangnya sosialisasi dari pemerintah pusat akan pemahaman mengenai konvensi mengenai hukum laut itu sendiri, UNCLOS 1982 kepada pejabat / *stakeholders* yang terkait dengan pembangunan kelautan di daerahnya dengan kata lain pemahaman akan implementasi UNCLOS itu sendiri belum dapat dikatakan memahami arti yang terkandung di dalam konvensi hukum laut internasional itu sendiri UNCLOS 1982. Belum adanya Perda yang memuat hal-hal yang terkait dengan pemanfaatan dan pengelolaan potensi kelautan yang jumlahnya sangat tersebar

di wilayah perairan Provinsi Banten dan data-data pendukung mengenai luas wilayah dan jenis-jenis potensi yang terdapat di dalamnya. Pengembangan teknologi kelautan sebagai bagian dari pembangunan kelautan di Provinsi Banten sesuai dengan tuntutan konvensi PBB tentang hukum laut UNCLOS 1982 belum dikembangkan secara baik dikarenakan kendala berupa keterbatasan SDM, Peralatan dan Peraturan Perundang-undangan terkait dengan pengembangan teknologi kelautan dan tindakan nyata yang mengarah kepada perubahan paradigma daratan menuju kepada pembangunan kelautan dan Dewan Kelautan Indonesia sebagai lembaga pembuat kebijakan di bidang kelautan harus berupaya untuk memberi pemahaman kepada semua lapisan masyarakat / instansi di bidang kelautan di seluruh daerah akan pentingnya laut sebagai ruang hidup bagi pembangunan Indonesia kedepannya dan Provinsi Banten khususnya.

C. Mewujudkan Negara Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia Sesuai Ketentuan UNCLOS 1982.

Fakta paradigma pembangunan dengan adanya ketimpangan pembangunan di sektor laut dan daratan serta keterpurukan ekonomi, maka di era pemerintahan Presiden Joko Widodo, telah tercerahkan kembali untuk kembali menata laut demi kemakmuran bangsa. Presiden Joko Widodo mengusung tema kemaritiman dengan “Poros Maritim Dunia” dan “Tol Laut”. Bangsa Indonesia memang sudah seharusnya menata dan membangun laut khususnya kemaritiman menjadi modal pembangunan menuju kemakmuran bangsa. Namun sepertinya jalan untuk mewujudkan hal tersebut masih akan menemui berbagai persoalan. Mulai dari persoalan ego sektoral dalam upaya penegakan hukum kemaritiman hingga persoalan sarana dan prasarana yang merupakan pemenuhan infrastruktur yang memadai di Indonesia.

1. Penegakan Hukum Kemaritiman di Indonesia

Pemerintahan Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo melalui Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014, mendirikan Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang sebelumnya bernama Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla). Hal ini menarik untuk dibahas, karena selama ini di Indonesia menganut sistem multi-

agen yang merupakan sistem kelembagaan dimana terdapat lebih dari 1(satu) institusi/lembaga yang berinteraksi secara bersama-sama untuk mencapai atau untuk menyelesaikan masalah yang sama.

Ferber dan Gutknecht berpendapat bahwa agen-agen penegakan hukum di laut tersebut merupakan suatu entitas otonom yang berperilaku individual. Sifat interaksi multi-agen tersebut timbul karena: pertama, sistem organisasi yang heterogen. Masing-masing institusi mempunyai struktur organisasi tersendiri. Kedua, perbedaan budaya dan sistem kerja antar organisasi. Meski berada dalam satu *platform* atau satu cakupan bidang, masing-masing organisasi dikembangkan dengan gaya yang berbeda sesuai dengan visi masing-masing organisasi.²⁰

Ego dan kompetisi kepentingan sektoral juga nampak dalam koordinasi peningkatan kemampuan pengawasan keamanan di wilayah laut, terutama antara TNI dan Polri. Salah satu contoh adalah inistiaf TNI AL untuk meminjamkan sejumlah senjata dan amunisinya terhadap Kementerian Kelautan Dan Perikanan (KKP), petugas Bea Cukai dan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai melalui Nota Kesepakatan antara KSAL TNI Laksamana TNI dengan ketiga perwakilan instansi tersebut. Padahal, izin penggunaan senjata dan bahan peledak oleh pihak sipil merupakan kewenangan Kepolisian RI seperti diatur dalam UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian RI dan Surat Keputusan Kapolri No. SKEP/82/II/2004 pada tanggal 16 Februari 2004. Persoalan koordinasi dan fungsi integratif semakin menajam dengan proses transisi sistem pengawasan maritim sejak berlakunya UU Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara dan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Secara teroris, aktor utama yang memiliki kewenangan dalam kemaritiman untuk melakukan kontrol atas arus lintas maritim adalah Polisi Perairan (Polair), Petugas Imigrasi, dan Petugas Bea Cukai. Polair, tugas utamanya adalah pencegahan dan penindakan terhadap aktifitas arus lintas barang dan orang yang bersifat illegal, pendeteksian ancaman keamanan, serta pengontrolan terhadap orang dan barang di titik

²⁰ J. Ferber and O. Gutknecht, "A Meta-Model for The Analysis and Design of Organizations in Multi-Agent Systems," In Proceedings of Third International Conference on Multi-Agent System (ICMA 98), IEEE Computer Society, 1998.

awal hingga tujuan, penyelidikan dan penyidikan tindak kejahatan atau pun peristiwa kecelakaan/insiden.

Petugas Imigrasi bertanggung jawab untuk melakukan kontrol persyaratan dan pelarangan masuk barang dan orang, menjamin legalitas dari dokumen perjalanan, mengidentifikasi dan menginvestigasi tindak kejahatan, dan membantu orang-orang yang membutuhkan pertolongan. Petugas bea cukai pada dasarnya bertugas untuk mengatur arus barang dan jasa. Fungsinya adalah memfasilitasi perdagangan sesuai persyaratan yang ditentukan tentang keluar masuk barang, memastikan pelaksanaan bea dan pajak masuk, serta melindungi kesehatan arus lintas manusia, hewan dan binatang.

Di Indonesia pada kenyataannya terdapat 12 (dua belas) instansi yang melakukan penegakan hukum dan peraturan tentang laut secara bersama-sama. Lembaga-lembaga tersebut mempunyai landasan hukum masing-masing yang isinya hampir bersinggungan. Meski bersinggungan, dalam menjalankan fungsinya sebagai penegak hukum di wilayah laut Indonesia, sehingga pengamanan dan penegakan hukum belum berjalan maksimal. Masing-masing instansi/kementerian terkait mempunyai kebijakan, sarana dan prasarana, serta sumber daya manusia yang berbeda-beda, berdasarkan tugas pokok dan fungsinya yang telah ditentukan.

Pemerintahan Presiden Joko Widodo, mencoba merubah sistem kelembagaan *multi agent* menjadi *single agent* untuk penegakan hukum di laut Indonesia. Bakorkamla, yang awalnya hanya sebagai koordinator direvitalisasi pada tanggal 8 Desember 2014 menjadi Badan Keamanan Laut Indonesia (Bakamla) dengan wewenang yang lebih luas sampai dengan kewenangan untuk menindak segala bentuk kejahatan di laut. Hal ini menimbulkan pro dan kontra, karena persoalan utama yang terjadi adalah kurangnya koordinasi antar lembaga, bukan membuat lembaga baru. Lembaga yang sudah ada memang dijalankan sesuai tupoksi masing-masing dan ini mengindikasikan peran spesifik dari masing-masing lembaga (spesialisasi). Peran spesialisasi inilah yang harus diperkuat melalui fungsi koordinasi.

Misalnya Kementerian Perhubungan, khususnya Ditjen Perhubungan Laut (dulunya Jawatan Pelayaran). Tugasnya adalah memelihara keamanan, keselamatan navigasi dan menjaga marine pollution. Armada KPLP (Kesatuan Penjaga Laut dan

Pantai) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut bertugas sebagai penjaga pantai dan penegakan hukum di laut. Ada dasar hukumnya dan diakui oleh hukum internasional. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (P2) bertugas mengawasi lalu lintas barang masuk dan keluar NKRI umumnya, pelanggaran khususnya, lebih khusus lagi adalah tugas mendeteksi dan menangkap penyelundupan di wilayah perairan Indonesia.

Kementerian Perhubungan dibantu Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) bertugas meningkatkan efektivitas dan efisiensi perhubungan antar pulau, hubungan laut dan udara, terutama pengangkutan hasil laut ke pasar luar/antar pulau dengan landasan dan pesawat kecil. Kementerian bertugas membongkar berbagai hambatan “tol laut” dalam sebuah rangkaian dari pulau Sumatera sampai Papua. KKP bertugas mengamankan kekayaan laut dan perikanan melalui moratorium (larangan sementara, izin masuk zona tangkap bersyarat khusus) penangkapan ikan pada wilayah *over fishing*, seleksi ulang izin usaha, pengetatan persyaratan dan perizinan usaha penangkapan ikan, aturan bongkar muat di tengah laut, mengembangkan angkutan hasil laut lewat udara, sistem satelit penginderaan jauh VMS dan MCS, sosialisasi pertahanan sipil, pembinaan masyarakat nelayan, dan pemeriksaan kapal di pelabuhan sebelum dan setelah melaut.

Kementerian ESDM bertugas mengawasi pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan hasil pertambangan di perairan Indonesia. Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata bertugas mengawasi dan melindungi cagar budaya, keselamatan wisatawan, kelestarian kualitas lingkungan di perairan Indonesia. Kementerian Hukum, HAM, dan Perundangan bertugas melakukan pengawasan, penyelenggaraan keimigrasian, dan penyidikan tindak pidana keimigrasian.

Kementerian Pertanian bertugas melakukan karantina hewan, ikan dan tumbuh-tumbuhan. Kementerian Kehutanan dan Lingkungan Hidup bertugas melakukan pengawasan terhadap *illegal logging*, abrasi daratan akibat penggundulan hutan, serta di bidang lingkungan hidup pada wilayah perairan Indonesia umumnya, kualitas air, hutan bakau, dan taman karang khususnya.

Kementerian Kesehatan bertugas melakukan pengawasan atau pemeriksaan kapal, awak kapal, penumpang, hewan, barang, dan jenis muatan kapal yang lain. Kementerian Dalam Negeri bertugas melaksanakan otonomi daerah bidang perairan tiap

Pemda di Indonesia. Sedangkan Polair yang merupakan bagian dari Polri, jelas merupakan institusi berdasarkan undang-undang menjalankan fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana kejahatan dengan dukungan forensik, dan diakui oleh hukum internasional.

Fungsi kontrol dalam kemaritiman memang perlu dilaksanakan melalui pendekatan integratif antar aktor yang berwenang. Hal ini dengan mempertimbangkan bentang laut seharusnya terdapat mekanisme koordinatif pembagian kerja antara patroli laut, pengamanan keluar masuk arus manusia dan barang di sejumlah pelabuhan melalui kontrol dokumen perjalanan dan kebijakan bea serta dukungan sistem pengawasan (*surveillance*). Namun, sentimen sektoral dan minimnya dukungan anggaran seringkali menjadi hambatan untuk pengembangan fungsi koordinatif seperti sudah disebutkan di atas. Sehingga aktor yang seharusnya bertanggung jawab melakukan fungsi kontrol melalui kerja koordinatif, akhirnya berjalan sendiri-sendiri dengan semangat ego sektoral.

Masing-masing lembaga memiliki spesialisasi tertentu dalam ranah tupoksinya. Pembentukan Bakamla jelas menjadikan kerancuan dalam upaya mewujudkan penegakan hukum di laut. Karena akan terlalu banyak aturan dan perundangan yang harus diubah dan akan memakan waktu serta biaya yang tidak sedikit. Tidak mudah memindahkan sarana dan prasarana kerja dengan hanya surat pemberitahuan, karena ranah kerja institusi/lembaga hukum tersebut terikat dalam kaidah hukum internasional yang berlaku.

Mantan Kepala Staf Teritorial TNI Letnan Jenderal Purnawirawan Agus Widjojo²¹ mengatakan, Tentara Nasional Indonesia perlu memusatkan perhatian pada tugas pokoknya menjaga pertahanan nasional, sehingga sebagai implikasinya mesti melepaskan tanggung jawab di sektor keamanan dalam negeri.

Agus Widjojo menginventarisir tahap-tahap kemajuan reformasi TNI yang perlu diimplementasikan. Salah satu poin yang menjadi perhatiannya adalah penentuan batas

²¹ Letnan Jenderal Purnawirawan Agus Widjojo, *Transformasi TNI dari Pejuang Kemerdekaan menuju Tentara Profesional dalam Demokrasi: Pergulatan TNI Mengukuhkan Kepribadian dan Jati Diri*, (Jakarta : Hasta Karya Pustaka, 2015),

antara urusan pertahanan dan keamanan. Masih ada salah pengertian bahwa keamanan laut dan keamanan maritim berada di tangan TNI Angkatan Laut. Perlu ditanamkan pengertian, fungsi keamanan maritim merupakan fungsi penegakan hukum di wilayah perairan nasional yang dilaksanakan oleh lembaga penegak hukum sipil.

Saat ini penegakan hukum dan keamanan di lautan Indonesia memang masih tumpang-tindih (*overlapping*). Hingga saat ini setidaknya ada 24 peraturan perundang-undangan yang memberikan kewenangan kepada berbagai instansi pemerintah untuk menegakkan hukum di laut. Beberapa contoh, diantaranya, UU Nomor 11 Tahun 1967 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Pertambangan sebagaimana dicabut dengan UU No.4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara memberikan kewenangan penegakan hukum di laut kepada Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral. Kewenangan penegakan hukum di laut diberikan lagi kepada lembaga ini oleh UU Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi sehingga kewenangannya menjadi cukup luas.

Selanjutnya sebagai contoh lain, UU Nomor 9 Tahun 1992 tentang Keimigrasian memberikan kewenangan kepada Kementerian Hukum dan HAM (dalam hal ini Ditjen Imigrasi) untuk juga menegakkan hukum di laut. Ada juga UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI yang memberikan kewenangan kepada Polri untuk menegakkan hukum di laut.

Dalam UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, Pasal 9 disebutkan Angkatan Laut bertugas:

- a. melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan;
- b. menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi;
- c. melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah;

- d. melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut;
- e. melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

Dalam penjelasan atas UU Nomor 34 tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia, Pasal 9 Huruf a cukup jelas. Huruf b, yang dimaksud dengan menegakkan hukum dan menjaga keamanan adalah segala bentuk kegiatan yang berhubungan dengan penegakan hukum di laut sesuai dengan kewenangan TNI AL (*constabulary function*) yang berlaku secara universal dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku untuk mengatasi ancaman tindakan kekerasan, ancaman navigasi, serta pelanggaran hukum di wilayah laut yurisdiksi nasional. Menegakkan hukum yang dilaksanakan oleh TNI AL di laut, terbatas dalam lingkup pengejaran, penangkapan, penyelidikan, dan penyidikan perkara yang selanjutnya diserahkan kepada Kejaksaan, karena TNI AL tidak menyelenggarakan pengadilan.

Memang perlu ada kejelasan peraturan yang saling tumpang tindih, maklum, banyak undang-undang disusun secara cepat. Tapi yang pasti akibatnya, TNI AL punya wewenang penegakan hukum (polisionil) disamping sebagai alat pertahanan. Situasi tersebut telah menimbulkan kebingungan bagi obyek penegakan hukum di laut seperti kapal niaga, kapal penangkap ikan, nelayan, pelaut dan mereka yang karena sifat pekerjaannya harus bersinggungan dengan laut. Mereka mengungkapkan, instansi tertentu sering memberhentikan dan naik ke kapal di tengah lautan untuk memeriksa berbagai persyaratan yang harus ada di atas kapal atau dokumen/surat yang harus dimiliki oleh ABK, bagi aparat penegak hukum, ini sah-sah saja.

Di sisi lain, sesuai dengan Hukum Maritim Internasional yang sudah disepakati Indonesia sejak tahun 1974 (SOLAS 1974) yang tertuang dalam :

- a. Bab V Peraturan 15 Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS 1974) mengenai kewajiban negara penandatangan untuk membentuk organisasi Pengawal Pantai (*Coast Guard*) atau Pengawal Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*).

- b. Ketentuan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Tahun 2002 atau International Ships and Port Facilities Security Code 2002 (ISPS Code 2002) mengenai kewajiban negara peserta untuk menetapkan otoritas nasional dan otoritas lokal yang bertanggungjawab atas keselamatan dan keamanan maritim.
- c. Pasal 217, pasal 218 dan pasal 220 Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS III, 1982) mengenai penegakan hukum oleh Negara Bendera (*Flag State*), oleh Negara Pelabuhan (*Port State*), dan oleh Negara Pantai (*Coastal State*).

Berdasarkan aturan ini, organisasi militer dilarang untuk menegakan hukum maritim internasional di kapal-kapal berbendera asing kecuali jika negara tersebut dalam kondisi perang. Hanya organisasi sipil saja yang diperbolehkan memeriksa kapal-kapal lintas damai. Memang dalam hukum nasional, TNI AL berhak memeriksa kapal-kapal lintas damai di wilayah perairan Indonesia. Tetapi hal ini sangat bertentangan dengan hukum maritim internasional (UNCLOS, 1982) yang sudah disepakati oleh 168 negara termasuk Indonesia.

Hal ini pula yang menyebabkan setiap kapal-kapal asing yang mau masuk ke perairan Indonesia selalu dikenakan biaya asuransi yang lebih tinggi dibanding dengan masuk ke perairan negara lainnya, yang menyebabkan lalulintas ekspor dan impor menjadi sangat mahal (karena biaya asuransi) jika masuk perairan Indonesia. Persoalan muncul manakala instansi itu selesai menjalankan tugasnya dan kapal akan bergerak kembali, ada instansi lain lagi yang menghentikan dan naik ke kapal tak lama kemudian. Persoalan akan menjadi rumit, manakala kapal yang dihentikan dan diperiksa itu adalah kapal berbendera asing. Menurut praktek yang lazim di dunia pelayaran, kapal adalah *the mobile state* (negara yang berjalan) sehingga hanya tunduk kepada aturan hukum yang berlaku di negara berdasarkan benderanya. Jika ingin diproses dengan hukum negara lain, ada sejumlah aturan main yang juga berlaku internasional yang harus dipenuhi. Salah satunya melalui admiralty court/ pengadilan. Mungkin inilah salah satu sebab, mengapa main line operator/ MLO (pelayaran besar kelas dunia) enggan sandar di pelabuhan Indonesia.

Hukum maritim internasional berlaku di wilayah perairan ZEE maupun di wilayah perairan litoral bagi kapal-kapal lintas damai berbendera asing. Untuk kapal-kapal berbendera lokal tetap diserahkan kepada undang-undang yang sudah ada di negara setempat. Jika seorang pelaut tidak memenuhi persyaratan yang telah ditentukan jelas melanggar hukum maritim nasional maupun internasional. Dimana ketentuan- ketentuan KUHP juga berlaku bagi kapal dan awaknya.

Sebuah kapal berbendera Indonesia yang berada di perairan wilayah negara asing, apabila terjadi pelanggaran bea dan cukai serta peraturan kepelabuhan, dalam hal-hal dimana tersangkut orang-orang dalam pelayaran tersebut, juga berlaku ketentuan KUHP terhadapnya. Jelas dalam hal ini akan selalu menjurus pada lembaga penegak hukum seperti kepolisian, sebagai pelaksananya.

2. Menuju Poros Maritim Dunia

Secara geo-politik dan geo-strategis, Indonesia terletak di antara dua benua, Asia dan Australia dan dua samudera, Hindia dan Pasifik yang merupakan kawasan paling dinamis dalam percaturan dunia baik secara ekonomi dan politik. Posisi strategis tersebut menempatkan Indonesia memiliki keunggulan sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap bidang kelautan, dan sangat logis jika ekonomi kelautan (kemaritiman) dijadikan tumpuan bagi pembangunan ekonomi nasional.

Potensi perikanan laut Indonesia yang cukup besar perlu dimanfaatkan secara efisien untuk dapat meningkatkan devisa dari sektor kelautan. Akan tetapi dengan menurunnya jumlah populasi ikan di laut akibat terganggunya ekosistem laut seperti pencemaran, peningkatan keasaman air laut, dan eksploitasi berlebihan serta diikuti dengan meningkatnya harga bahan bakar minyak (BBM) menjadikan hasil tangkapan ikan dan pendapatan nelayan Indonesia menurun belakangan ini.

Selain kapal-kapal nelayan, perairan Indonesia juga ramai dengan kapal-kapal pengangkut hasil tambang. Kapal-kapal ini mengangkut hasil tambang dari pelabuhan lokasi penambangan menuju pelabuhan- pelabuhan lain di Indonesia bahkan ke luar negeri. Tidak sedikit upaya pengawasannya terhadap kapal-kapal

pengangkut ini, meskipun hal ini telah diatur oleh Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral RI. Ditambah lagi dengan kapal-kapal pengangkut kontainer baik antar pulau maupun antar negara, serta kapal pelayaran domestik.

Pada tataran lain, pengakuan internasional terhadap keberadaan wilayah perairan Indonesia meliputi 4 hal yaitu perairan nusantara, laut teritorial, batas Landas Kontinen, dan batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Dengan menyadari betapa luasnya wilayah laut yang dimiliki oleh Indonesia ditambah dengan posisi silangnya yang sangat strategis, hal ini seharusnya dapat memberikan dampak yang positif bagi Indonesia. Namun, dalam konteks ekonomi, Indonesia belum mampu memanfaatkan selat strategis seperti Selat Malaka dan 3 Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sebagai sumber pendapatan negara, melalui pengembangan berbagai aktivitas ekonomi.

Dalam pengembangan negara maritim, Indonesia harus memiliki visi "outward looking" didasarkan pada peraturan internasional yang dimungkinkan untuk mendapatkan sumberdaya alam laut secara global maupun mengembangkan kekuatan armada laut nasional untuk dapat menguasai pelayaran internasional dengan menciptakan daya saing sehingga kapal-kapal berbendera Indonesia menguasai pelayaran internasional dan memiliki kekuatan laut (*sea power*) yang unggul.²²

Pemerintah Indonesia belum mampu melakukan pengembangan pelabuhan-pelabuhan yang kompetitif, efisien dan maju di segenap wilayah Indonesia. Akibatnya, peningkatan perdagangan dunia melalui aktivitas ekonomi di seluruh kepulauan maupun jalur ALKI belum dapat dimanfaatkan secara optimal bagi pertumbuhan kemakmuran. Padahal wilayah laut Indonesia memiliki peranan penting dalam lalu lintas laut, selain memiliki sumber daya alam yang sangat melimpah.

²² Geoffrey Till dalam bukunya yang berjudul *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, Third Edition, (Routledge: NY, 2013), mengatakan *sea power* bukan hanya diartikan sebagai pemaknaan kekuatan militer (Angkatan Laut), tetapi juga kekuatan lain seperti armada angkutan pelayaran sipil.

Diantaranya dapat dimanfaatkan sebagai obyek pariwisata dengan potensi-potensi laut seperti ikan, terumbu karang, dan biota-biota laut lainnya, atau bahkan harta karun bekas kapal yang tengelam beratus tahun lalu. Namun, selama beberapa dekade, Indonesia belum dapat melihat kembali pentingnya potensi laut, seperti pada jaman kejayaan di masa lalu. Banyak potensi-potensi kelautan Indonesia yang belum termanfaatkan secara optimal, bahkan yang lebih tragis malah membiarkan bangsa asing untuk menguasai dan memanfaatkannya. Padahal di masa lalu, bangsa Indonesia pernah jaya dalam kemaritiman.

Indonesia adalah salah satu negara yang memiliki wilayah laut yang cukup luas, namun dalam hal penjagaannya cukup menyedihkan, ditambah dengan terlalu banyak instansi yang berwenang dan memiliki tugas yang sama di wilayah perairan Indonesia. Salah satu bentuk keseriusan suatu negara untuk menjaga wilayah perairannya yaitu dengan menata rapi dan kokoh dalam menjaga perairannya. Hingga saat ini Indonesia memiliki 12 instansi (ditambah BAKAMLA menjadi 13), bertugas di wilayah perairan dengan tugas yang sama, serta berbagai macam aspek pendukung seperti kapal dan alat navigasinya yang tidak saling mendukung.

TNI AL, tugas utamanya adalah pertahanan, penegakan hukum di perairan pantai dan pelabuhan merupakan wewenang Polisi (Polair) dan Syahbandar sebagai otoritas tertinggi di pelabuhan. Berbagai instansi yang berkepentingan di bidang maritim antara lain, KPLP, Polisi Perairan, Quarantine, Custom, Imigrasi dan sebagainya. Akibatnya terjadi tumpang tindih penegakan hukum di bidang maritim. Di dalam undang-undang pelayaran Nomor 17 tahun 2009, tertera jelas bahwa otoritas tertinggi di pelabuhan adalah Syahbandar. TNI AL berhak melakukan penegakan hukum di daerah ZEE, sementara 12 mil dari garis pantai merupakan wewenang Polisi Perairan dan KPLP.

Pengaturan keselamatan dan keamanan transportasi di laut dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan melalui UU Nomor 17 Tahun 2009 tentang Pelayaran. Ini juga dilakukan sebagai implementasi amanat Konvensi Hukum Laut 1982 dan Konvensi Internasional di Bidang Maritim. Oleh sebab itu, kapal

perikanan yang termasuk dalam kriteria kapal niaga harus tunduk kepada hukum yang mengatur tentang kapal niaga, termasuk pula yang menyangkut masalah keselamatan dan keamanan pelayaran yang pembinaannya merupakan tanggung jawab Kementerian Perhubungan.

Posisi Indonesia secara geo-politik dan geo-strategis harus didukung dengan kedaulatan penuh terhadap wilayah NKRI secara nyata, sehingga batas-batas wilayah dengan negara tetangga dapat secara nyata dikuasai oleh Indonesia melalui penguasaan yang efektif dan "sea power" yang unggul. Keadaan tersebut juga harus diperkuat kemampuan mempertahankan diri dari segenap ancaman baik dari dalam maupun dari luar melalui kemampuan maritime security yang disegani secara global.²³

Geo-strategis Indonesia diperkuat dengan geo-politik, geo-fisik, geo-ekosistem, geo-ideologi, geo-ekonomi serta keunggulan kewilayahan yang dimiliki maupun wilayah laut lainnya yang dapat dikuasai sesuai hukum nasional maupun internasional yang berlaku, harus menjadi kekuatan bangsa Indonesia menjamin tercapainya keberlangsungan kehidupan, kemajuan, kemandirian dan kemakmuran bangsa, dan negara Indonesia.²⁴ Posisi strategis wilayah Indonesia seharusnya dapat memberikan keunggulan secara geo-ekonomi melalui kemampuan mengelola dan memanfaatkan secara berkelanjutan sehingga menghasilkan kesejahteraan bagi masyarakat. Hingga kini, penguasaan, pengelolaan dan pemanfaatan yang dilakukan tidak secara terpadu antara kawasan darat dan laut dalam wilayah NKRI serta kemampuan memanfaatkan aktivitas global yakni pelayaran dan perdagangan global ditambah dengan eksploitasi sumberdaya tidak dilakukan secara optimal.

Wilayah perairan Indonesia ramai dengan aktivitas pelayaran, baik domestik maupun internasional. Tercatat, jumlah kunjungan kapal di seluruh pelabuhan mengalami fluktuasi, meskipun secara umum mengalami trend positif. Dalam kurun waktu 20 tahun terakhir (1995-2015) di beberapa pelabuhan strategis telah mengalami peningkatan jumlah kunjungan kapal lebih dari 45 persen.

²³ Geoffrey Till, *Ibid.*

²⁴ Tridoyo Kusumastanto, "Arah Strategi Pembangunan Indonesia Sebagai Negara Maritim," www.researchgate.net/profile/Tridoyo_Kusumastanto/.../Arah_Strategi_P. (diakses 14 Oktober 2018).

Penambahan jumlah gross ton kapal juga mengalami peningkatan lebih dari 50 persen. Hal ini menunjukkan bahwa ukuran kapal yang berlayar di perairan Indonesia semakin bertambah besar dan nilai perdagangan melalui jasa perhubungan laut semakin meningkat.²⁵

Namun secara garis besar, prestasi ekonomi di sektor maritim Indonesia hanya mencapai tiga persen. Hal ini menandakan bahwa pembangunan sektor maritim di Indonesia masih sarat dengan “kelemahan”. Misalnya persoalan infrastruktur yang berdampak pada kerugian di berbagai sisi sehingga menimbulkan multiplier effect yang besar. Kerugian yang langsung terlihat adalah besarnya biaya produksi yang berasal dari ongkos logistik. Padahal ongkos logistik memiliki kontribusi sekitar 20 hingga 30 persen dari total biaya produksi. Sebagai contoh, biaya pengangkutan kontainer barang impor dari Singapura, China, atau Hong Kong ke Indonesia masih lebih murah daripada biaya pengangkutan kontainer barang dari Jawa ke Sumatera, Kalimantan, atau Sulawesi. Selisihnya bisa mencapai US\$ 300 per container.²⁶ Ini yang membuat banjirnya barang impor di Indonesia menjadi lebih murah ketimbang produk lokal.

Pemerintah Indonesia harus segera mengubah paradigma pembangunan, sebab ekonomi maritim menyimpan potensi besar dalam menggerakkan perekonomian nasional. Mulai dari sektor perikanan, pertambangan dan energi, pariwisata bahari, perhubungan laut, sumber daya pulau-pulau kecil, sumber daya non-konvensional, industri sampai dengan jasa maritim. Apalagi ke depan ekonomi maritim semakin strategis seiring dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari bagian Atlantik ke Asia-Pasifik. Hal ini sudah terlihat, bahwa aktivitas 70 persen perdagangan dunia berlangsung di kawasan Asia-Pasifik. Secara detail 75

²⁵ Laporan Badan Pengkajian Dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan, Pusat Kebijakan Perdagangan Luar Negeri, Kementerian Perdagangan RI, Kajian Kebijakan Penentuan Pelabuhan Tertentu Sebagai Pintu Masuk Impor Produk Tertentu, Jakarta, 2012, <http://www.kemendag.go.id/files/pdf/2014/01/06/ Full-Report-Kajian-Pelabuhan- Tertentu.pdf>

²⁶ Laporan Badan Pengkajian Dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan, Pusat Kebijakan Perdagangan Luar Negeri, 2012.

persen produk dan komoditas yang diperdagangkan dikirim melalui laut Indonesia dengan nilai sekitar 1.300 triliun dolar AS per tahun.²⁷

Perlahan namun tampak pasti, pada era pemerintahan Presiden Joko Widodo, mulai terbuka implementasi mengenai gagasan tol laut dan poros maritim. Dimana, tol laut dan poros maritim diwujudkan dengan menyiapkan infrastruktur pelabuhan dan penyeberangan. Karena dengan infrastruktur pelabuhan dan penyeberangan yang memadai dan terkelola dengan manajemen yang efisien, maka nantinya arus barang dan jasa serta orang akan lebih baik. Langkah-langkah yang akan ditempuh untuk mewujudkan gagasan tersebut mulai disampaikan dan publik mulai terbuka pemahamannya. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/ Bappenas telah mendesain konsep tol laut yang dicetuskan Presiden Joko Widodo, dengan 24 pelabuhan. Pelabuhan sebanyak itu terbagi atas pelabuhan yang menjadi hubungan internasional, pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul.²⁸

Pelabuhan hubungan internasional, yaitu Kuala Tanjung dan Bitung yang akan menjadi ruang tamu bagi kapal- kapal asing dari berbagai negara. Selanjutnya pemerintah menyiapkan enam pelabuhan utama yang dapat dilalui kapal-kapal besar berbobot 3.000 hingga 10 ribu. Enam pelabuhan itu adalah Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar dan Sorong. Nantinya, pelabuhan utama akan menjadi jalur utama atau tol laut. Sedangkan 24 pelabuhan dari Belawan sampai Jayapura disebut pelabuhan pengumpul. Sebanyak 24 pelabuhan tersebut merupakan bagian dari 110 pelabuhan milik PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo).

Sementara total pelabuhan di Indonesia sekitar 1.230 pelabuhan, sebanyak 110 pelabuhan dikelola oleh Satuan Kerja Perhubungan, Provinsi dan lainnya.

²⁷ Sebagaimana dikutip dalam laman <http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/8389/Geostrategi.NKRI.di.Era.Ekonomi.Pasific>, (diakses pada 14 Oktober 2018).

²⁸ 24 pelabuhan itu, antara lain: Pelabuhan Banda Aceh, Belawan, Kuala Tanjung, Dumai, Batam, Padang, Pangkal Pinang, Pelabuhan Panjang. Selanjutnya, Pelabuhan Tanjung Priok, Cilacap, Tanjung Perak, Lombok, Kupang, Pontianak, Palangkaraya, Banjarmasin, Maloy, Makassar, Bitung, Halmahera, Ambon, Sorong, Merauke dan Jayapura. Tiga pelabuhan yaitu, Kuala Tanjung, Bitung dan Sorong yang akan dibangun baru, sedangkan sisanya hanya perluasan atau pengembangan.

Untuk itu, Presiden Joko Widodo memproyeksikan dana sebesar Rp 700 triliun lebih, belum termasuk pengadaan kapal. Menurut kalkulasi Bappenas, pengadaan kapal untuk tol laut tersebut sekitar Rp100 sampai Rp150 triliun. Sedangkan biaya investasi untuk membangun pelabuhan terintegrasi lengkap dengan pembangkit listrik dan sebagainya sekitar Rp 70 triliun. Berbagai pembenahan dan pengembangan tersebut juga harus diikuti dengan pembangunan sarana prasarana keamanan di dalamnya.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan.

1. Indonesia adalah salah satu Negara yang ikut merumuskan materi dari UNCLOS 1982, utamanya yang terkait dengan rumusan Bab IV tentang Negara Kepulauan (*archipelagic state*). Ketentuan tentang negara kepulauan mempunyai hubungan substansial dengan Deklarasi Djoeanda yang dicetuskan pada tahun 1957. Ini menunjukkan bahwa sekalipun deklarasi tentang prinsip Negara kepulauan telah dicanangkan sejak tahun 1957, namun prinsip itu dapat diterima secara internasional dan memerlukan perjuangan diplomasi yang tangguh. Ditanda-tanganinya UNCLOS 1982 oleh 158 negara termasuk Indonesia, maka sejak tahun 1982 itu pula UNCLOS 1982 menjadi dasar hukum kelautan internasional. Tiga tahun kemudian Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang Undang No. 17 Tahun 1985 tanggal 31 Desember 1985. Sejak saat itu maka Indonesia memasuki tatanan hukum baru mengenai kewilayahan nusantara, yang harus terus diperjuangkan dalam diplomasi manca-negara. Perlu disadari bahwa sebagai suatu konsep kewilayahan, negara bukanlah sesuatu yang statis. Batas teritorial suatu negara terbukti secara empirik dapat berubah, dapat meluas dan menyusut, bergantung dari kemampuan suatu negara dalam menyelenggarakan pembinaan dan pertahanan kedaulatannya. Dalam konteks itulah maka adanya suatu aturan hukum laut yang diakui secara internasional menjadi sangat penting, sebagai aturan yang dapat diacu bersama khususnya oleh negara-negara yang

telah meratifikasinya dalam menetapkan kebijakan kelautan. Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, kondisi geografis yang strategis, kaya akan sumberdaya alam, namun semuanya masih belum dapat dimanfaatkan secara optimal demi kemakmuran bangsa. Banyak faktor yang menyebabkan hal tersebut. Mulai dari kesalahan paradigma pembangunan hingga carut marutnya upaya penegakan hukum kemaritiman.

2. Kendala pemenuhan infrastruktur yang memadai dalam kemaritiman merupakan kendala utama yang harus diselesaikan pemerintah, karena keberadaan infrastruktur akan memungkinkan pelayanan yang lebih baik. Persoalan pembenahan sistem penegakan hukum melalui penguatan dan koordinasi antar lembaga yang berwenang di laut akan sangat menunjang bagi terciptanya keselarasan penegakan hukum, sehingga para pelaku kemaritiman akan mendapatkan kepastian kepada siapa mereka harus menggantungkan harapannya bila mereka mendapatkan kesulitan di laut. Kondisi infrastruktur yang memadai serta sistem penegakan hukum yang kuat, akan memungkinkan meningkatnya sektor kemaritiman Indonesia, yang secara otomatis cita-cita mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia akan bisa tercapai.

B. Saran.

1. Sebagai negara yang menandatangani dan telah meratifikasinya menjadi bagian dari tataran hukum nasionalnya, maka Indonesia harus taat azas dengan berbagai ketentuan hukum laut internasional (UNCLOS 1982), termasuk tentang hak dan kewajiban.
2. Peran setiap sektoral harus menjadi pendukung kebijakan kelautan Indonesia dan bukan sebaliknya menjadi hambatan bagi perwujudannya. Sebaiknya integritas horizontal antar sektor melalui koordinasi yang terpadu harus menjadi perhatian, dan didukung dengan sarana prasarana penunjang kinerja tiap sektor khususnya dalam hal keamanan dan patroli kelautan. Hal ini tidak lain demi perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia.