

BEBERAPA KONSEPSI BARU DALAM KONVENSI HUKUM LAUT YANG BERKAITAN ERAT DENGAN KEPENTINGAN INDONESIA

Oleh. A. Zen Umar Purba

BANGSA-bangsa sudah bisa bernafas lega karena suatu kesepakatan di bidang hukum laut telah tercapai akhir April lalu. Konperensi Hukum Laut yang dilaksanakan oleh PBB ke tiga kalinya ini telah berhasil melahirkan suatu perangkat pengaturan dalam bentuk Konvensi Hukum Laut 1982 (selanjutnya disebut Konvensi¹⁾)

Perangkat hukum laut yang ada sebelumnya²⁾, dirasakan tidak lagi dapat mendukung kebutuhan umat manusia yang kian meningkat. Hal ini kentara dari bermunculannya beberapa pan-

dangan baru dalam bidang yang merupakan cabang hukum internasional ini -- baik yang murni merupakan konsepsi baru, maupun yang merupakan pembaharuan dari norma-norma yang sudah ada.

Faktor-faktor yang mendorong munculnya kebutuhan-kebutuhan masyarakat modern itu terutama adalah kemajuan teknologi yang pesat.³⁾ Kedua, makin padatnya penduduk berbarengan dengan terbatasnya daya dukung sumber daya alam yang dibutuhkan. Ketiga, tidak jelasnya perumusan beberapa konsepsi tertentu dalam perangkat hukum laut internasional.⁴⁾

Artikel ini akan menyajikan konsepsi-konsepsi baru tersebut yang muncul dalam Konperensi, dan kemudian terangkat dalam Konvensi, sejauh hal-hal itu berkaitan erat dengan kepentingan Indonesia.

1) "Konvensi" yang dipakai dalam tulisan ini adalah Draft Convention on the Law of the Sea, (A/CONF. 78, 28 August 1981, sebagai hasil pembahasan Resumed Tenth Session, Geneva, 3 - 28 August 1981. Draft ini adalah naskah utuh terakhir dan yang tidak lagi memuat sifat "informal" sebagaimana Informal Composite Negotiating Text (ICNT) yang merupakan produk dari sidang-sidang sebelumnya. ICNT sendiri telah beberapa kali direvisi -- dan datang dari perumusan-perumusan sebelumnya di bawah berbagai nama. Sekarang ini, setelah sidang ke XI yang berakhir pada penghujung April 1982, sedang disusun kembali naskah final Konvensi. Menurut pihak Deplu, naskah Konvensi yang akan ditandatangani di Caracas pada sidang berikutnya adalah naskah yang sama dengan Draft 28 Agustus tersebut -- perubahan-perubahan tak bersifat prinsipil, dan hanya untuk beberapa tonik tertentu. Dalam catatan ini

2) Konvensi-Konvensi Hukum Laut Jenuwa 1958, yang terdiri dari Conv. on the Territorial Sea and Contiguous Zone, Conv. on the High Seas, Conv. on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas, dan Conv. on the Continental Shelf -- semuanya produk dari Konp. Hukum Laut PBB I, 1958. Konp. ke II 1960 tak menghasilkan sesuatu perjanjian. Di samping Konvensi-Konvensi tersebut terdapat pula serangkaian perjanjian internasional lain yang berkaitan dengan pengaturan laut, misalnya di bidang pelayaran dan pencemaran serta perikanan. Sesuai dengan sifat hukum internasional

I. NEGARA NUSANTARA. (ARCHIPELAGIC STATES).

1. Lingkup Pengaturan

Rezim negara nusantara termuat dalam Bagian (Part) IV dari Konvensi, dan dari pasal 46 s/d 54, serta meliputi:

- pengertian;
- garis-garis pangkal nusantara (*archipelagic baselines*);
- pengukuran lebar laut teritorial (*territorial sea*), jalur tambahan (*contiguous zone*), zone ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*, selanjutnya disebut ZEE);
- status perairan nusantara (*archipelagic waters*), ruang udara di atasnya, serta dasar laut (*seabed*) dan tanah di bawahnya (*subsoil*);
- penentuan mulut sungai, teluk dan pelabuhan dalam perairan nusantara;
- hak-hak tradisional pihak lain, serta persetujuan-persetujuan yang ada;
- hak lintas alur laut nusantara (*right of archipelagic sea-lanes passage*);
- kewajiban-kewajiban kapal dan pesawat udara selama melintasi perairan nusantara.

2. Pengertian Negara Nusantara.

Menurut Konvensi suatu *archipelagic state* berarti suatu negara yang se-

luruhnya terdiri satu atau lebih "archipelago", dan dalamnya dapat termasuk pulau-pulau lain.⁵⁾ Sedangkan "archipelago" disebutkan sebagai suatu grup pulau, termasuk bagian-bagian pulau, perairan penghubung dan lain-lain bentukan alamiah, yang saling berhubungan dekat, sehingga pulau-pulau tersebut, perairan serta bentukan alamiah itu membentuk *kesatuan* geografis, ekonomis, dan politis yang *intrinsik*, atau yang secara historis bisa diperhitungkan demikian.⁶⁾

Tampak jelas bahwa *archipelago* tidak sama dengan kelompok atau gugusan pulau atau kepulauan, apalagi sebuah pulau. *Archipelago* merupakan kesatuan dari semua unsur-unsur yang telah disebutkan.⁷⁾ Itulah sebabnya istilah nusantara diperkirakan lebih tepat untuk kata yang berasal dari bahasa Latin itu.⁸⁾

Negara nusantara seperti dimaksud Konvensi adalah setumpuk pulau ditambah unsur-unsur lain tersebut yang terbaring pada lautan, lepas dari bagian benua — ini lazim disebut sebagai *mid ocean archipelago*. Dalam kategori ini adalah negara-negara Indonesia, Filipina, Fiji, dan lain-lain.

Dalam penancangan konsepsi nusantara di samping mengemukakan unsur-unsur yang sama dengan definisi dalam Konvensi Indonesia juga mencantumkan faktor keamanan sebagai salah satu alasan.⁹⁾ Ini dapat dime-

3) Lihat, a.l. Jonathan I. Carney, "Technology and International Negotiations", 76 AMERICAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW (AJIL) 82 (1982); Secara umum perkembangan hukum internasional setelah Perang Dunia ke II juga sangat dipengaruhi oleh kemajuan teknologi, di samping faktor lain, lih. antara lain : MOCHTAR KUSUMAATMADJA, HUKUM LAUT INTERNASIONAL, 81, 111 (1978).

4) Yang menonjol adalah dalam hal definisi dan jangkauan landas kontinen yang dapat diklaim oleh suatu negara seperti termuat dalam Conv. on the Continental Shelf -- di samping masih belum adanya kesepakatan akan lebar laut teritorial, padahal

5) Pasal 46 (a).

6) Pasal 46 (b); bdkg. C. JOHN COLOMBOS, INTERNATIONAL LAW OF THE SEA 120 OF THE SEA 120 (1972).

7) Bdkg. WEBSTER'S COLLEGIATE DICTIONARY 59 (1977).

8) Lih. St. Munadjat Danusaputro, *Wawasan Nusantara dan Tata Lautan Internasional*, 22 INDONESIA MAGAZINE 14 (1973).

9) PENGUMUMAN PEMERINTAH MENGENAI WILAYAH PERAIRAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA, tanggal 13 Desember 1957 -- lazim

ngerti karena keadaan nusantara Indonesia yang lebih spesifik, dihadang oleh dua benua yang penting, sementara bagian tertentu dari perairan nasional menjadi arena pelayaran internasional, termasuk kapal-kapal tanker berbobot raksasa.¹⁰⁾

Di samping masalah faktor pendorong, pencetusan konsepsi nusantara yang kemudian diangkat dan populer sebagai Wawasan Nusantara itu¹¹⁾, juga merupakan babak berikut dari Proklamasi 1945 dalam kaitan pemantapan wilayah nasional.¹²⁾

3. Sistem Penarikan Garis Pangkal.

Telah jelas bahwa negara nusantara merupakan kesatuan antara tanah dan air, dibandingkan dengan negara non nusantara yang hanya memiliki tanah atau daratan sebagai wilayah utama.

Dalam hukum laut internasional telah lama dikenal konsepsi laut teritorial.¹³⁾ Yakni suatu jalur laut yang berbatasan dengan pantai ke arah luar. Laut teritorial adalah wilayah dari suatu negara. Pada negara nusantara, laut teritorial adalah jalur pada kebebasan tertentu yang berada pada sebelah luar dari paduan tanah dan air.

Untuk menetapkan lebar laut teritorial maka harus ditentukan terlebih dahulu garis-garis pangkal (*baselines*). Dalam hal negara nusantara, dikenal garis-garis pangkal lurus (*straight baselines*), yang berbeda dengan *normal baselines* untuk negara-negara yang bukan nusantara.¹⁴⁾ Garis-garis pangkal lurus adalah garis-garis yang ditarik da-

ri titik-titik terluar dari pulau-pulau (atau bagian pulau) terluar.¹⁵⁾ Dengan demikian, tampak suatu benang yang mengelilingi kesatuan pulau dan perairan. Menurut teori, semua perairan yang terletak pada bagian dalam dari garis pangkal adalah perairan pedalaman dan dalam negara nusantara disebut perairan nusantara (*archipelagic waters*)¹⁶⁾

Ke arah luar dari garis-garis pangkal lurus ini, sampai pada kelebaran tertentu adalah laut teritorial. Konvensi menyepakati lebar 12 mil, dihitung dari garis-garis pangkal, sebagai laut teritorial.¹⁷⁾

Sistem penarikan garis pangkal yang khas untuk negara nusantara adalah masalah utama. Sebab garis pangkal inilah yang merupakan pemagar dari pulau-pulau dan perairan yang menghubungkannya. Ini punya implikasi luas terhadap klaim-klaim lain dalam hubungan dengan pengaturan kewenangan negara di laut seperti ZEE dan landas kontinen (*continental shelf*).

Pasal-pasal lain dalam Konvensi menyebutkan tentang persyaratan yang harus dipenuhi sehingga suatu negara dapat dikualifikasikan sebagai negara nusantara. Misalnya tentang ratio antara luas darat dan perairan.¹⁸⁾ dan panjang garis-garis pangkal lurus yang dibenarkan.¹⁹⁾

3. Pengakuan Atas Hak-Hak Tradisional dan Penghormatan Atas Perjanjian-Perjanjian Yang Telah Ada.

Karena terangkumnya suatu kawasan perairan yang cukup luas akibat kalim nusantara ini, maka negara bersangkutan oleh Konvensi diwajibkan untuk tetap mengakui hak-hak tradisional dari para warga negara tetangga yang berbatasan langsung. Juga terhadap perjanjian-perjanjian yang mung-

10) Peristiwa besar yang pernah menimpa perairan Indonesia akibat kecelakaan tanker adalah kasus SHOWA MARU 1975, yang cukup terkenal itu. Peristiwa ini telah mendorong Indonesia untuk bersikap aktif dalam pengamanan pelayaran di perairan sempit seperti Selat Malaka.

11) TAP MPR No. IV/1978.

12) Lih. MOCHTAR KUSUMAATMA-DJA, cat. 3 supra, 186.

15) Psl. 47 (1); bdgk. Conv. on the Territorial Sea, Psl. 4 (1).

16) Psl. 49 (1)

kin telah ada sejak dulu. Namun tentu saja masalah-masalah ini diselesaikan dengan pengertian yang baik, dan dituangkan dalam persetujuan-persetujuan bilateral.²⁰⁾ Belum lama ini, sebagai ilustrasi, telah ditandatangani perjanjian pengakuan Malaysia akan Wawasan Nusantara, dan sebaliknya pengakuan Indonesia akan hak-hak tradisional dari warga Malaysia di perairan antara Malaysia Barat dan Malaysia Timur.²¹⁾

Negara nusantara juga wajib memberi kelonggaran atas terpasangnya kabel dan pipa bawah laut, termasuk untuk pemeliharaan dan perbaikan instrumen itu oleh negara mana saja yang berkepentingan, dengan syarat-syarat tertentu.²²⁾

4. Hak Lintas Alur Laut Nusantara (Right of Archipelagic Sea Lane Passage).

Negara Nusantara dapat menentukan alur laut (*sea lanes*) dan rute udara (*air routes*) bagi kapal dan pesawat udara yang melintasi perairan nusantara dan laut teritorialnya.

Hak lintas alur laut nusantara (HLALN) hanya dapat dipakai untuk pelayaran dan penerbangan normal, dan untuk keperluan transit yang tidak terputus dan cepat dari satu bagian laut lepas atau ZEE ke bagian lain dari laut lepas atau ZEE.²⁴⁾

Alur laut dan rute udara itu ditandai oleh garis poros yang saling bersangkutan dari titik-titik masuk ke titik-titik ke luar. Di sini kapal, maupun pesawat terbang tidak boleh berlayar menyimpang lebih dari 25 mil ke tiap-tiap sisi dari poros, dan dengan catatan bahwa kapal dan pesawat tersebut tidak pula boleh berlayar pada jarak yang lebih dekat dari 10% dari jarak antara titik-titik terdekat pada pulau-

pulau yang berbatasan dengan alur tersebut.²⁵⁾

Dalam hubungan ini, apabila diperlukan untuk keamanan pelayaran yang lebih cermat lagi, negara nusantara dapat pula menetapkan suatu *traffic separation scheme* (TSS)²⁶⁾ khususnya dalam rongga alur yang telah ditetapkan. Ketentuan-ketentuan lain mengenai HLALN ini adalah berkenaan dengan penggantian alur laut dan TSS oleh negara nusantara²⁷⁾, hubungan antara pengaturan alur dengan ketentuan pelayaran internasional²⁸⁾, publikasi mengenai penentuan alur²⁹⁾, kewajiban kapal untuk menaati alur dan TSS³⁰⁾, dan konsekuensi apabila alur laut dan rute udara tidak ditetapkan.³¹⁾

Kapal-kapal yang menikmati HLALN wajib memenuhi ketentuan-ketentuan sebagaimana kapal yang menikmati hak transit (*transit passage*) di selat.³²⁾ Kewajiban itu antara lain bahwa kapal-kapal tersebut harus :

- berlayar tanpa berhenti;
- jauh dari maksud mengganggu kedaulatan, integritas teritorial, dan kebebasan politik dari negara nusantara;
- tidak melakukan kegiatan-kegiatan yang menyimpang dari sifat pelayaran & penerbangan yang normal, kecuali dalam hal ada *force majeure* atau tekanan.³³⁾

Khusus bagi kapal diwajibkan mematuhi ketentuan-ketentuan yang secara umum sudah diterima dalam pelayaran internasional, termasuk mengenai pencegahan, pengurangan dan pengawasan pencemaran laut.³⁴⁾

Dalam hubungan dengan kepentingan riset dan survei, kapal-kapal asing

25) Psl. 53 (5).

26) Psl. 53 (6).

27) Psl. 53 (7).

28) Psl. 53 (9).

29) Psl. 53 (10).

30) Psl. 53 (11).

31) Psl. 53 (12).

20) Psl. 51 (1)

21) Lih. al., TEMPO 6 Maret 1982, h. 16-7

tidak dibenarkan membawa ke luar hasil penelitian mereka tanpa seizin negara nusantara.³⁵⁾

Negara nusantara juga dapat mengeluarkan ketentuan-ketentuan lain yang berkaitan dengan pelintasan kapal di, atau penerbangan di atas, perairan nusantara dan laut teritorialnya, antara lain mengenai :

- keselamatan pelayaran dan lalu lintas laut;
- perlindungan lingkungan laut;
- perikanan
- pemuatan atau larangan pemuatan komoditi tertentu;
- hal-hal yang berkaitan dengan bea cukai, fiskal, imigrasi, mata uang dan kesehatan.³⁶⁾

Sebaliknya, seperti juga terhadap *transit passage* atau *innocent passage*, negara nusantara samasekali tidak dibenarkan untuk menghambat atau menghalangi pelintasan kapal maupun penerbangan pesawat udara termasuk. Negara nusantara juga wajib memberitahu, sekiranya ada bahaya terhadap navigasi melalui alur yang telah ditentukan itu.³⁷⁾

Begitulah pokok-pokok pengaturan tentang negara nusantara dalam Konvensi. Konvensi-konvensi Jenewa tentang Hukum Laut 1958 tidak mencantumkan masalah ini. Tetapi sebenarnya embrio ke arah pencetusan konsep negara nusantara sudah ada, dengan dimuatnya ketentuan tentang sistem penarikan garis-garis pangkal lurus bagi bagian-bagian tertentu wilayah suatu negara yang mempunyai kekhasan bentuk geografinya.³⁸⁾

Hal ini diangkat dari putusan Mahkamah Internasional atas sebuah kasus dalam hukum internasional yang cukup terkenal yakni *Anglo-Norwegian Fisheries Case*, yang membenarkan negara Norwegia untuk menerapkan sistem tersebut bagi penentuan

lebar laut teritorialnya.³⁹⁾

II. ZONE EKONOMI EKSKLUSIF.

ZEE meruapkan konsepsi baru yang lahir dari tekanan kebutuhan akan sumber-sumber daya alam di luar wilayah negara pantai. Jadi dibutuhkan kesepakatan bersama untuk memanfaatkan kekayaan alam yang terdapat di laut lepas -- tanpa mengganggu kebebasan pelayaran pada permukaannya. Klaim terhadap ZEE dilakukan oleh mayoritas negara di bawah label nama yang agak berlainan satu sama lain, tergantung dari tekanan pendekatan yang dilakukan.⁴⁰⁾

Indonesia sendiri pada tanggal 21 Maret 1980 telah mengumumkan klaim terhadap ZEE ini.⁴¹⁾ Dengan demikian, dari sudut penguasaan akan sumber daya, porsi lautan yang berada di bawah yurisdiksi nasional makin bertambah. Kalau diurut selintas maka Indonesia kini memiliki perairan nusantara/pedalaman, laut teritorial di luar itu, dan di arah luar lagi adalah ZEE, serta dalam keadaan geografis tertentu, kepanjangan landas kontinen seperti tampak pada pembicaraan di belakang.

1. Pengertian Umum.

ZEE adalah suatu daerah di luar, dan berbatasan dengan laut teritorial, tempat negara pantai melaksanakan hak berdaulat (*sovereign rights*) untuk memanfaatkan sumber daya alam di *kolom air, dasar dan tanah bawah laut*, termasuk memproduksi energi dari

39) ICJ Rep. (1951).

40) Lih. HASJIM DJALAL, PERDJUANGAN INDONESIA DI BIDANG HUKUM LAUT 104-05 ().

41) PENGUMUMAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA Tentang ZONA EKONOMI EKSKLUSIF INDONESIA, 21 Maret 1980. Pengumuman ini hanya memuat suatu deklarasi dan memuat 6 diktum. Pengaturan lebih jauh menurut diktum 6 akan dituangkan dalam bentuk

arus, angin dan air.⁴²⁾ Jadi yang dimiliki oleh negara pantai adalah yurisdiksi terbatas, dan samasekali bukan kedaulatan terhadap wilayah.

ZEE disepakati berkelebaran sampai dengan 200 mil, dihitung dari garis pangkal.⁴³⁾ Jadi, seperti telah dijelaskan, dalam hal negara nusantara, ZEE-nya adalah pada bagian luar dari gugusan pulau dan perairan, serta laut teritorialnya.

Selain hak berdaulata di atas, negara panta yang punya ZEE memiliki yurisdiksi untuk beberapa hal antara lain⁴⁴⁾ :

- mendirikan dan mempergunakan pulau buatan (*artificial islands*), instalasi dan bangunan lain; ini berkaitan dengan usaha eksploitasi sumber alam di dasar laut;
- mengadakan riset ilmiah (*marine scientific research*);
- upaya perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut.⁴⁵⁾

Negara-negara lain wajib menghormati dan mentaati peraturan negara pantai sehubungan dengan kewenangannya di atas.⁴⁶⁾ Sebaliknya dalam pelaksanaan hak berdaulat dan yurisdiksinya, negara pantai juga harus menghormati hak-hak negara lain,⁴⁷⁾ semata-mata karena permukaan laut itu masih tetap laut lepas. Itulah sebabnya disebutkan dalam pengatur-an berikut, semua ketentuan yang berkenaan dengan laut lepas sebagaimana tercantum dalam pasal-pasal 88 s/d 115 Konvensi tetap berlaku bagi ZEE.⁴⁸⁾

Konvensi lebih jauh mengatur secara

ra terperinci mengenai hal-hal yang dapat dilakukan negara pantai di ZEE-nya. Antara lain penetapan jalur pengamanan (*safety zones*) sekeliling pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan-bangunan tersebut di atas. Pengertian pengamanan ini, baik bagi pelayaran maupun terhadap konstruksi-konstruksi itu sendiri. Lebar jalur pengamanan tidak boleh lebih dari 500 meter sekeliling bangunan-bangunan itu, dihitung dari titik-titik terluar merca, dan lebar jalur pengamanan ini harus pula diumumkan secara luas.⁴⁹⁾

Namun pembuatan pulau buatan, instalasi dan bangunan lain itu tidak boleh sampai mengganggu kebebasan pelayaran internasional yang telah diakui.⁵⁰⁾ Sebaliknya semua kapal harus pula menghormati zone pengamanan ini dan wajib pula mematuhi ketentuan-ketentuan internasional di bidang pelayaran.⁵¹⁾

2. Pengelolaan Sumber-Sumber Hayati.

Dalam Bagian Konvensi tentang ZEE ini ditetapkan pula hal-hal yang berkenaan dengan pengelolaan dalam arti luas akan sumber daya alam, termasuk sumber-sumber hayati. Jadi orientasi ekonomis terhadap ZEE tidak pula menyebabkan rusaknya daya dukung lingkungan. Yang hendak dicapai adalah peningkatan pemanfaatan ZEE bagi kesejahteraan umat manusia dalam arti yang sesungguhnya, termasuk pengindahan akan kepentingan manusia mendatang.⁵²⁾ Maka di samping ada klausa-klausa tentang pengu-

42) PsI. 56 (1) (a); bdgk. PENGUMUMAN, cat. 41 *supra*, diktum 2 (a).

43) PsI. 57; bdgk. PENGUMUMAN, cat. 41 *supra*, diktum 1.

44) PsI. 56 (1) (b); bdgk. PENGUMUMAN, cat. 41 *supra*, diktum 2 (b).

45) Masalah perlindungan laut merupakan salah satu fokus sentral dari Konvensi, sehingga dalam banyak bagian hal ini selalu ditampikan

49) PsI. 60 (5); bdgk. Conv. on the Cont. Shelf 1958, PsI. 5 (3); UU No. 1/1973 ttg Landas Kontinen Indonesia, LN RI 1973 No. 1, PsI. 6 (2) ttg "daerah terlarang" 500 meter, dan PsI. 6 (3) ttg. "Daerah terbatas" 1250 m.

50) PsI. 60 (7).

51) PsI. 60 (6).

52) PsI. 60 (8).

sahaan sumber hayati, terbaca pula tentang konservasi.⁵³⁾

Dalam hal pengusahaan sumber hayati, apabila negara pantai tidak mampu melakukan penangkapan ikan sebanyak yang dibenarkan, ia wajib memberi kesempatan kepada negara lain melalui perjanjian.⁵⁴⁾ Juga diatur tentang pemberian izin oleh negara pantai kepada nelayan asing yang ingin bergiat di ZEE-nya.⁵⁵⁾ Perlindungan khusus terhadap sumber hayati tertentu juga disinggung: tentang binatang laut yang menyusui (*marine mammals*)⁵⁶⁾, ikan yang naik ke sungai dari laut untuk berkembang (*anadromous stocks*)⁵⁷⁾, maupun yang dari sungai ke laut (*catadromous species*)⁵⁸⁾, dan jenis binatang yang melekat di dasar laut (*sedentary species*)⁵⁹⁾.

Konvensi juga mengatur tentang peranan negara-negara tak berpantai, atau terkurung darat (*land-locked states*). Mereka mempunyai hak untuk berperan serta dalam pengusahaan bagian kelebihan dari sumber hayati di ZEE dalam satu subregion atau region yang sama dengan negara pemilik ZEE.⁶⁰⁾ Hal yang sama juga diberlakukan bagi negara dengan karakter geografi yang khusus - yakni negara-negara yang berbatasan dengan laut tertutup (*enclosed seas*) atau semi tertutup (*semi enclosed seas*) yang situasi geografinya sedemikian rupa sehingga membuat mereka tergantung pada eksploitasi sumber-sumber hayati dalam ZEE negara lain dalam region atau subregion yang sama, atau negara-negara pantai yang tidak dapat mengklaim ZEE sendiri.⁶¹⁾

3. Pemaksaan Hukum (Law Enforcement) oleh Negara Pantai.

Dalam melaksanakan hak berdaulat dan yurisdiksinya di ZEE, negara pantai dibenarkan untuk mengambil langkah-langkah pengamanan, termasuk naik ke kapal asing, dan menginspeksinya, menahan dan memproses di muka pengadilan -- sehingga akan menjamin pematuhan hukum yang dikeluarkanya oleh pihak asing yang bersangkutan.⁶²⁾

Dalam hal penahanan kapal asing, negara pantai sudah harus secepatnya memberitahu negara bendera kapal tentang hal tersebut termasuk kemungkinan hukuman yang akan dijatuhkan.⁶³⁾

4. Pembatasan (Delimitation) ZEE.

Pembatasan ZEE antara dua negara pantai, baik yang berhadapan maupun yang berdampingan dilakukan melalui persetujuan dengan mengingat sumber-sumber hukum dalam pasal 38 Statuta Mahkamah Internasional.⁶⁴⁾ Dalam hal tidak tercapai sesuatu persetujuan mengenai masalah itu, maka dipergunakan upaya penyelesaian konflik sebagaimana termuat dalam Bagian XV Konvensi.⁶⁵⁾

III. LANDAS KONTINEN (CONTINENTAL SHELF)

Landas kontinen bukan konsep baru dalam hukum laut internasional. Ia sudah ada dan dimanfaatkan sejak Proklamasi Presiden Truman tahun 1945, dan kemudian dituangkan pula dalam Konvensi Jenewa tentang Landas Kontinen 1958. Yang jadi masalah selama ini adalah belum tegasnya batas jangkauan landas kontinen yang dapat dinikmati oleh suatu negara. Adanya batas yang tidak pasti ini membuka peluang besar bagi pihak yang kuat untuk mendesakkan hege-

53) Psl. 61; Conv. on Fishing and Conservation of the Living Resources 1958.

54) Psl. 62 (2).

55) Psl. 62 (4).

56) Psl. Psl. 65.

57) Psl. 66.

58) Psl. 67.

62) Psl. 73 (1)

63) Psl. 73 (4).

moninya, dalam hal ini pengambilan kekayaan alam di dasar laut (*seabed*) dan tanah di bawahnya (*subsoil*)⁶⁶⁾

Pemikiran untuk meninjau kembali masalah ini, merupakan salah satu dasar utama dilaksanakannya Konferensi Hukum Laut PBB ke III sekarang ini. Dan ini berkaitan erat dengan makin majunya teknologi penambangan laut, seperti telah disebutkan pada permulaan karangan ini.

Konvensi yang sekarang menunjukkan hasil upaya penerbitan konsep

1. Pengertian Umum.

Konvensi mendefinisikan landas kontinen secara yuridis sebagai dasar (*seabed*) dan tanah di bawah laut (*subsoil*) yang berbatasan langsung dengan laut teritorial, yang merupakan perpanjangan alamiah (*natural prolongation*) dari wilayah darat sampai ke batas terluar tepian kontinen (*continental margin*), atau sampai ke jarak 200 mil dari garis pangkal dalam hal tepian kontinen tidak men-
capai jarak tersebut.⁶⁷⁾

Dibanding dengan Konvensi Jene-
wa tentang Landas Kontinen 1958, Konvensi yang sekarang juga tidak memberikan definisi lingkup landas kontinen yang tunggal.⁶⁸⁾ Tampak bahwa landas kontinen diukur dengan dua kriteria : a) sampai dengan pinggir terluar tepian kontinen, dan b) hingga jarak 200 mil dari garis

pangkal. Hanya saja definisi Konvensi tidak melandaskan pada kemampuan teknologis, yang bisa memberi keuntungan yang lebih bagi yang mampu.⁶⁹⁾ Yang dipakai adalah alasan alamiah semata-mata.

Namun, terhadap inipun diberikan restriksi pula. Bahwa maksimum landas kontinen yang dapat diklaim, lepas dari ukuran tepian kontinen, tidak boleh lebih dari batas 350 mil dari garis pangkal.⁷⁰⁾ Bahkan lebih jauh lagi : semua produksi mineral yang dihasilkan dalam jarak di luar 200 mil sampai dengan 350 mil harus diimbangi dengan pembayaran suatu kontribusi oleh negara yang bersangkutan kepada suatu badan internasional yang bernama International Seabed Authority.⁷¹⁾ Pembayaran ini, yang memakai rumus tertentu, dimaksudkan untuk disebar kepada semua anggota Konvensi dengan memperhatikan kepentingan negara-negara berkembang, dan dari kelompok yang terakhir ini, diutamakan kelompok negara yang terkurang darat.⁷²⁾

Dari pengertian tentang landas kontinen di atas, jelaslah bahwa pada bagian tertentu landas kontinen bertumpang tindih dengan ZEE --- dan klaim terhadap ZEE sendiri berarti juga klaim terhadap landas kontinennya. Di luar ukuran 200 mil itu, apabila keadaan alamnya menganugerahkan demikian, negara pantai dapat menyambung landas kontinennya sampai dengan batas 350 mil tersebut.

66) Dalam Conv. on the Cont. Shelf 1958, landas kontinen menunjuk pada "(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 . . .", Psl. I (kursif, Pen.). Jadi negara-negara berteknologi maju dapat saja mengklaim landas kontinen itu karena dia mampu terus menggali sampai kedalaman yang lebih jauh. Hal ini menimbulkan kontroversi yang

69) *Id.*

70) Psl. 76 (5).

69) *Id.*

71) Psl. 82. Ketentuan ini merupakan kompromi antara perluasan yurisdiksi nasional terhadap laut, dengan program pengembangan kekayaan alam di luar yurisdiksi nasional sebagai warisan bersama umat manusia. Int. Seabed Authority adalah badan yang sengaja dibentuk untuk melaksanakan program yang disebut belakangan tersebut - lebih

Karena eratnya hubungan antara ZEE dan landas kontinen maka beberapa ketentuan Konvensi mengenai ZEE juga berlaku terhadap landas kontinen. Misalnya untuk pemasangan pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan-bangunan lain bagi kepentingan pengusahaan sumber daya alam khususnya mineral.⁷³⁾

2. Hak-Hak Pihak Lain di Landas Kontinen.

Di landas kontinen, setiap negara berhak memasang pipa dan kabel bawah laut. Negara pantai, dengan mengingat hak-hak yang ada padanya, tidak boleh menghambat pemasangan dan pemeliharaan pipa dan kabel ini. Tetapi negara pantai dapat menetapkan kondisi-kondisi yang harus dipenuhi sebelum kabel dan pipa tersebut terpasang.⁷⁴⁾

3. Pembatasan Landas Kontinen.

Seperti juga terhadap ZEE, delimitasi landas kontinen dari dua negara yang saling berhadapan atau berdampingan dilakukan dengan perjanjian, dengan mengingat ketentuan-ketentuan mengenai sumber hukum dalam Statuta Mahkamah Internasional.⁷⁵⁾ Juga apabila tidak tercapai persetujuan maka persoalan dapat dipecahkan dengan mempergunakan instrumen penyelesaian seperti tercantum dalam Bagian XV Konvensi.⁷⁶⁾

Pembahasan yang menyangkut masalah negara nusantara, ZEE dan landas kontinen baru berkaitan dengan

persoalan yurisdiksi yang diperluas yang kebetulan sangat erat dan rapat berhubungan dengan kasus Indonesia. Ketiga konsepsi hukum laut yang baru tersebut merupakan isyarat makin banyaknya masalah hukum laut yang harus digarap. Pemerintah saat ini sedang mengadakan pengkajian dan pengambilan langkah-langkah ke arah hal tersebut. Tetapi hukum laut Indonesia, tidak berhenti hanya dengan pencetusan, dan penerimaan internasional akan Wawasan Nusantara. Juga tidak dengan pelebaran yurisdiksi ke ZEE dan landas kontinen.

Di samping konsepsi-konsepsi hukum laut tersebut, masih ada lagi topik-topik dalam Konvensi yang berkaitan dengan kepentingan Indonesia, baik sebagai negara nusantara maupun sebagai negara berkembang. Suatu telaahan yang mendalam pada gilirannya perlu dilakukan terhadap masalah perlindungan lingkungan laut⁷⁷⁾, alih teknologi maritim,⁷⁸⁾ riset kelautan⁷⁹⁾ dan penambangan dasar samudra dalam⁸⁰⁾. Dan pada akhirnya tentu penjabaran semua topik tersebut.

77) Konv. Bag. (Part) XII,

78) Konv., Bag. XIV; namun bobot yang besar ttg alih teknologi terdapat dalam Bag. XI.

79) Konv., Bag. XIII.

80) Konv., Bag. XI; lth. cat. 71 supra. Topik ini telah mengundang perdebatan yang berkepanjangan dalam Konperensi dan yang merupakan leher botol utama penghambat kelancaran pekerjaan Konp. sampai pada sidang ke XI, yang baru berhasil mengangkat sebuah Konv. itu.

73) Psl. 80.

74) Psl. 79 (1) dan (4).

75) Psl. 83 (1).

76) Psl. 83 (2).