

# REZIM BARU DALAM HUKUM LAUT DAN IMPLIKASINYA TERHADAP KEKUATAN LAUT DI ASIA TENGGARA

Endi RUKMO\*

## PENDAHULUAN

Pergeseran-pergeseran batas wilayah perairan negara-negara di kawasan Asia Tenggara akibat adanya ketentuan-ketentuan dan kebiasaan-kebiasaan baru di dalam Hukum Laut Internasional, seperti batas laut wilayah 12 mil, landas kontinen, prinsip archipelago dan zona ekonomi eksklusif 200 mil (Exclusive Economic Zone - EEZ 200 mile), akan mengubah batas kedaulatan negara-negara di kawasan itu dan besar kemungkinannya akan menimbulkan masalah-masalah baru. Masalah-masalah itu akan timbul karena adanya bentrokan kepentingan-kepentingan yang berbeda bukan saja antara negara-negara pantai yang bertetangga, tetapi juga antara negara-negara pantai di kawasan itu dan negara-negara besar yang menganggap kawasan Asia Tenggara sangat vital bagi kepentingan nasional mereka.

Seperti diketahui, hampir semua negara di kawasan Asia Tenggara, kecuali Laos, adalah negara-negara yang berbatasan dengan laut, atau biasa disebut negara-negara pantai (coastal states), dan bahkan Indonesia dan Filipina telah menyatakan klaimnya sebagai negara-negara kepulauan yang menuntut pengaturan tersendiri. Semua negara pantai dan kepulauan itu telah menyatakan klaim mereka atas batas wilayah kedaulatan yang baru, yaitu batas wilayah 12 mil, landas kontinen dan EEZ 200 mil. Akibat dari klaim baru tersebut di antara mereka sendiri timbul masalah baru, misalnya masalah wilayah yang tumpang tindih (overlapping territory). Sebagian telah diselesaikan melalui perundingan-perundingan secara bilateral, tetapi sebagian masih dalam proses perundingan dan ada pula yang belum dirundingkan.

Tulisan ini tidak akan membahas baik perundingan-perundingan bilateral antara negara-negara pantai dan kepulauan setempat ataupun sengketa

\* Staf CSIS

teritorial di antara mereka, karena masalah ini akan dibahas di dalam tulisan lain. Tetapi tulisan ini lebih menitikberatkan pembahasan mengenai implikasi-implikasi rezim baru hukum laut terhadap negara-negara besar yang mempunyai kekuatan laut dan yang kelangsungan hidupnya sangat tergantung pada kawasan ini.

## PERBEDAAN KEPENTINGAN

Bertitik tolak pada kepentingan-kepentingan negara-negara besar seperti Amerika Serikat, Uni Soviet, Jepang dan RRC, kawasan Asia Tenggara mempunyai arti strategis tersendiri baik secara militer maupun ekonomi. Arti strategis kawasan ini bukanlah pertama-tama karena bertumpuknya sumber-sumber bahan mentah atau energi, tetapi karena letaknya yang strategis. Kawasan ini bukan saja penting bagi jalur komersial antar negara, tetapi juga untuk strategi global Angkatan Laut negara-negara besar, terutama Amerika Serikat dan Uni Soviet.

Pada dasarnya kepentingan-kepentingan nasional negara-negara besar ini tidak selalu sama, karena mereka mempunyai dasar persepsi strategis yang berbeda mengenai kawasan Asia Tenggara. Misalnya saja Amerika Serikat dan Jepang mempunyai kepentingan yang sama atas kawasan Asia Tenggara, yang sangat penting bagi jalur suplai minyak mereka dari Teluk Parsi. Jalur suplai minyak lewat kawasan Asia Tenggara adalah jalur yang mempunyai jarak terdekat baik dari Teluk Parsi ke Jepang, maupun dari Teluk Parsi ke Kalifornia. Hal ini sangat menguntungkan kedua negara tersebut karena dapat mengurangi biaya yang tidak sedikit. Oleh karenanya sekitar 50.000 tanker minyak lewat di selat-selat Asia Tenggara setiap tahunnya dengan mengangkut kurang lebih 1.890 juta barrel minyak mentah ke Jepang dan sedikit kurang dari jumlah tersebut ke Amerika Serikat.<sup>1</sup>

Lebih lanjut Amerika Serikat sendiri memandang perairan kawasan Asia Tenggara sangat penting bagi kepentingan strategi globalnya. Misalnya Selat Lombok yang bersambung dengan Selat Makasar dianggap paling cocok bagi jalur militernya. Dua selat ini sangat baik untuk lalu lintas satuan Angkatan Laut baik satuan tugas Kapal Induk maupun satuan tugas kapal selam nuklirnya (SSBNs) dari pangkalan mereka di Teluk Subic dan Pulau Guam di Samudera Pasifik ke Samudera Hindia dan sebaliknya. Seperti diketahui, Amerika Serikat mempunyai dua kepentingan pokok dengan kehadirannya di Samudera Hindia, yaitu pertama, melindungi jalur-jalur suplai energinya.

<sup>1</sup> Jeremiah J. Sullivan, *Pacific Basin Enterprise and the Changing Law of the Sea*, Lexington Books, 1977, hal. 120

Kedua, Samudera Hindia sangat penting bagi Amerika Serikat dilihat dari sudut konfliknya dengan Uni Soviet. Wilayah Samudera Hindia sangat strategis untuk meluncurkan peluru-peluru kendali (rudal-rudal) yang berkepal nuklir ke sasaran-sasaran di wilayah Uni Soviet.<sup>1</sup> Di samping itu kedua selat tersebut juga sangat cocok bagi jalur kapal-kapal tanker raksasa (Very Large Crude Carriers = VLCCs), mengingat kedalamannya dan lebarnya. VLCCs tersebut masing-masing dapat mengangkut sekitar 500.000 ton minyak mentah (1 ton = 6,29 barrel).<sup>2</sup>

Selat-selat lain seperti Selat Ombai dan Selat Wetar, meskipun jaraknya lebih jauh, tidak terlalu padat dan cocok untuk tujuan-tujuan militer demi menghindarkan pengintaian dari kapal-kapal musuh. Sementara itu Selat Malaka merupakan selat yang paling memperkecil jarak dari Okinawa maupun dari Laut Cina Selatan ke Samudera Hindia. Tetapi selat ini sudah terlalu padat dan makin dangkal serta sempit, sehingga kurang tepat untuk VLCCs misalnya.

Bagi Uni Soviet pun perairan di kawasan Asia Tenggara, terutama Selat Malaka, sangat penting bagi jalur strategi militernya. Perairan ini adalah yang paling dekat jaraknya dari Vladivostok ke Samudera Hindia, yang dianggap Uni Soviet sangat vital bagi pertahanan nasionalnya. Berbeda dengan Amerika Serikat, yang mempunyai banyak pangkalan darat yang mendukung satuan gugus tugasnya di Samudera Hindia, satuan gugus tugas Angkatan Laut Uni Soviet yang dikirim dari Vladivostok harus singgah terlebih dahulu di Singapura untuk membeli bahan bakar. Tabel berikut ini menunjukkan bahwa hingga tahun 1975 sedikitnya Singapura yang terletak di pintu masuk ke Selat Malaka itu sangat penting bagi Uni Soviet. Setiap gugus tugas yang dikirim ke Samudera Hindia selalu singgah dahulu ke Singapura untuk mengisi kembali bahan bakarnya, sehingga satuan Angkatan Laut Uni Soviet tersebut tidak perlu lagi mendarat untuk beberapa bulan. Oleh karenanya baik Amerika Serikat dan Jepang, maupun Uni Soviet sangat berkepentingan sekali akan kawasan Asia Tenggara pada umumnya dan Indonesia pada khususnya. Mereka berusaha agar selat-selat dan perairan Kepulauan Indonesia tetap terbuka untuk lalu lintas internasional. Baik Amerika Serikat maupun Uni Soviet hingga kini belum menempatkan armada angkatan lautnya di Samudera Hindia secara permanen, sehingga untuk kepentingan strategi militer mereka harus mengirimkan sebagian armadanya yang berada di Samudera Pasifik atau armada yang telah ditempatkan di kawasan samudera lainnya.

1 Robert E. Osgood, "U.S. Security Interests in Ocean Law", *Survival*, (London: IISS, May/June 1975), hal. 12

2 Michael Leifer, *International Straits of the World, Malacca, Singapore and Indonesia*, (Netherlands, Sythoff & Noordhoff, 1980), hal. 2

KAPAL-KAPAL UNI SOVIET YANG SINGGAH DI SINGAPURA DARI 1971-1975 SEBELUM MENUJU KE SAMUDERA HINDIA

Kelas	Tipe	Nomor>Nama	Kedatangan
<b>1971</b>			
T-58	Minesweeper	335	Juni
Uda	Tanker	Vishera	Juli
Mayak	Cargo	Ulma	Agustus
Kazbek	Tanker	Zhitomir	Nopember
Mayak	Cargo	Ishim	Nopember
Altay	Tanker	Ishora	Desember
Polyarnik	Tanker	Polyarnik	Desember
<b>1972</b>			
Leningrad	Tanker	Zhitomir	Pebruari
Altay	Tanker	Yegoriyk	Maret
Mazbek	Tanker	Chenovtsky	April
Mayak	Cargo	Ulma	April
Amur	Repair ship	149	April
Altay	Tanker	Izhora	Juni
Kazbek	Tanker	Kradnovodsk	Juni
Kazbek	Tanker	Vladimir	Agustus
Mayak	Cargo	Ishim	Oktober
<b>1973</b>			
Sura	Heavy lift buoy tender	21	Januari
Pрут	Support submarine	83	Januari
Mayak	Stores	Mena	Januari
Altay	Tanker	Alim	April
Mayak	Cargo	Ulma	Juli
Polyarnik	Tanker	Polyarnik	September
Kazbek	Tanker - DHARMA - WAS	Chernovtosky	Nopember
Sura	Heavy lift	27	Nopember
Kazbek	Tanker	Gorkiy	Desember
<b>1974</b>			
Amur	Repair ship	129	Pebruari
Mayak	Stores ship	Neman	Maret
Altay	Tanker	Izhora	Mei
Polyarnik	Tanker	Polyarnik	Agustus
Mayak	Cargo	Ishim	September
Altay	Tanker	Ilim	September
<b>1975</b>			
Altay	Tanker	Izhora	Agustus
Mayak	Cargo	Izhim	Oktober
Sofia	Tanker	Akhtuba	Desember

**Catatan:** Kapal-kapal tersebut di atas merupakan bagian dari gugus tugas Angkatan Laut Uni Soviet yang berada di Samudera Hindia dari yang hanya satu bulan sampai ke yang 22 bulan

**Sumber:** The Parliament of the Commonwealth of Australia, *Australia and the Indian Ocean Region*, Report from the Senate Standing Committee on Foreign Affairs and Defence, parliamentary Paper, No. 330/1976

Dalam hal ini agaknya Amerika lebih beruntung karena mempunyai hubungan dekat dengan negara-negara pantai yang secara langsung mengawasi dan bahkan menguasai selat-selat dan jalur-jalur strategis. Armada Pasifik Uni Soviet misalnya, untuk menuju ke Samudera Hindia harus melewati Selat La Perouse dan Selat Korea. Kedua selat ini diawasi langsung oleh Jepang dan Korea Selatan. Di sebelah selatan selat-selat penting berada di wilayah negara-negara yang secara "de facto" condong ke Barat. Lebih-lebih dengan kebijaksanaan luar negerinya yang mendukung Vietnam di dalam masalah Kamboja, kiranya hubungan baik Uni Soviet dengan negara-negara itu lebih sukar ditingkatkan. Keterlibatan Uni Soviet yang makin mendalam di negara-negara Indocina menimbulkan semacam ketakutan di antara negara-negara ASEAN, jangan-jangan keterlibatannya itu akan mempengaruhi stabilitas di dalam negeri masing-masing, yang pada akhirnya akan mempengaruhi juga stabilitas kawasan secara keseluruhan.

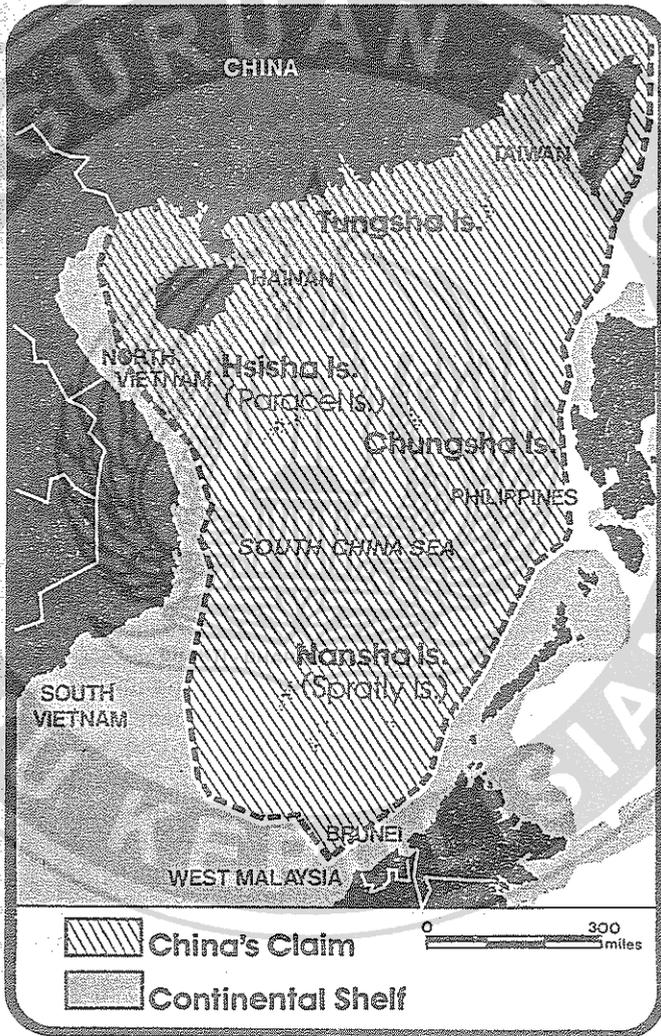
Masalahnya akan lebih kompleks lagi bila RRC ikut melibatkan diri. Negara yang terakhir ini sangat berkepentingan dengan kawasan Laut Cina Selatan, yang secara politis-strategis sangat penting baginya. Sudah bukan hal yang baru lagi bahwa RRC menganggap kawasan tersebut penting artinya. Justru agaknya RRC adalah satu-satunya negara yang agresif dalam melaksanakan klaimnya atas wilayah di perairan itu. Contoh yang patut dicatat adalah penyerbuan Angkatan Laut RRC ke Kepulauan Paracel, yang secara geografis jaraknya kurang dari 200 mil di sebelah tenggara Pulau Hainan milik RRC, pada tahun 1974 dengan alasan historis. Setelah berhasil merebut kepulauan itu dari Vietnam (waktu itu masih milik Vietnam Selatan), RRC juga mengklaim Kepulauan Spratley, yang secara geografis sebenarnya lebih dekat dengan negara-negara seperti Pilipina, Vietnam, Malaysia, Brunei dan Indonesia. Yang menjadi pertanyaan di sini adalah apa tujuan RRC mengklaim Kepulauan Spratley.

Kepulauan Spratley, yang dikenal dengan nama Truongsa (Vietnam) atau Nansha (Cina), terletak sekitar 250 mil di sebelah timur Vietnam, 200 mil sebelah barat Pilipina, 800 mil sebelah selatan RRC dan 1.100 mil sebelah selatan Taiwan.<sup>1</sup> Kepulauan Spratley adalah salah satu kepulauan yang luas di Laut Cina Selatan. Dengan alasan sejarah kepulauan ini diklaim oleh RRC. Dikatakan RRC telah mengontrol kepulauan ini pada pemerintahan Kaisar Khuang Hsu dari dinasti Ching lebih dari 70 tahun yang lalu. Dan untuk mendukung klaimnya itu RRC menggali kembali Perjanjian Perdamaian San Francisco tahun 1951,<sup>2</sup> meskipun sebenarnya di dalam sidang lengkap ke-2

1 Parlaungan Sibarani, "Sekitar Kepulauan Paracel dan Spratley", *Analisa*, Tahun VI, No. 2

2 Lihat, *Far Eastern Economic Review*, 25 Februari 1974

Klaim RRC berdasarkan latar belakang sejarah



Sumber: Cheng Huan, "A Matter of Legaligy", *Far Eastern Economic Review*, 25 Pebruari 1974, hal. 27

Konperensi San Fransisco tanggal 5 September 1951 itu amandemen yang diusulkan oleh Uni Soviet agar mengakui klaim RRC atas Kepulauan Paracel dan Spratley ditolak dengan perbandingan suara 40 menolak lawan 3 suara setuju dan 1 abstain.<sup>1</sup> Tetapi dengan keberhasilannya menduduki Kepulauan Paracel di tahun 1974 itu, kemungkinan besar RRC juga akan mengontrol Kepulauan Spratley, karena pulau terluar dari kepulauan ini jaraknya kurang dari 200 mil dari salah satu pulau di Kepulauan Paracel. Kiranya jelas bahwa bila pada akhirnya RRC berhasil menguasai Kepulauan Spratley itu, secara otomatis, dengan penerapan ketentuan hukum laut baru mengenai ZEE 200 mil yang telah dilaksanakan di banyak negara, RRC dapat menguasai hampir seluruh kawasan Laut Cina Selatan. Dengan demikian RRC dapat mengontrol semua kegiatan di kawasan itu.

## PERGESERAN BATAS WILAYAH PERAIRAN

Sampai pada Perang Dunia II, secara tradisional fungsi laut dalam strategi klasik adalah suatu elemen dari transportasi. Jadi, pada waktu itu laut masih secara jelas terbagi dua, yaitu laut teritorial dan laut bebas yang terbuka untuk setiap kapal. Tetapi, dengan kemajuan teknologi sesudah perang dan faktor-faktor lain seperti meningkatnya jumlah penduduk di dunia ini yang berakibat meningkatnya pula kebutuhan akan sumber daya pangan dan energi, maka fungsi tradisional itu mulai berubah. Teknologi sekarang ini membuka kemungkinan untuk mengeksplorasi laut dalam yang sebelumnya dianggap tidak mungkin. Dari penyelidikan yang pernah diadakan, untuk setiap satu km<sup>3</sup> air laut, selain oksigen dan hidrogen yang merupakan elemen-elemennya yang esensial, terdapat pula 35 juta ton garam, 66.000 ton bromium, 200 ton lithium, 50 ton yodium, 1 ton titanium, uranium, perak dan lain-lain. Di dasar lautan diketahui terdapat bungkalan yang mengandung mangan (30 atau 50%), besi (15%), nikel (1 atau 3%), tembaga, cobalt, titanium, dan vanadium.<sup>2</sup>

Kemajuan teknologi juga memungkinkan para pencari ikan dapat memperluas wilayah mereka. Di bidang militer teknologi mengalami perkem-

1 Parlaungan Sibarani, *op. cit.*

2 Daed Joesoef, *Dua Pemikiran tentang Pertahanan, Keamanan dan Strategi Nasional*, Jakarta, CSIS, 1973, hal. 79

bangun yang sangat pesat. Meriam-meriam yang biasanya ditempatkan di kapal-kapal perang, dewasa ini mampu menembakkan peluru mereka melebihi jarak batas wilayah perairan tradisional 3 mil. Oleh karenanya negara-negara pantai menganggap bahwa batas 3 mil tersebut sudah tidak sesuai lagi bagi keamanan suatu negara, dan mereka mengusulkan agar jarak batas wilayah kedaulatan suatu negara diubah menjadi 12 mil. Meskipun Konperensi Hukum Laut di Genewa tahun 1958 dan 1960 gagal mengatasi masalah laut teritorial ini, kini hampir semua negara yang berbatasan dengan laut telah melaksanakan batas wilayah 12 mil. Dengan pelaksanaan batas wilayah baru itu, masalah baru di dalam hubungan internasional timbul, terutama dengan berubahnya status selat-selat internasional. Pada masa batas wilayah hanya 3 mil, ada sekitar 116 selat internasional,<sup>1</sup> tetapi dengan diberlakukannya batas wilayah 12 mil, maka banyak dari selat-selat itu menjadi wilayah nasional.

Selat-selat internasional ini sangat penting bagi negara-negara yang mempunyai kekuatan laut besar, karena dengan adanya selat-selat tersebut negara-negara itu dapat mengurangi biaya pengiriman suatu gugus tugas ke tempat yang dituju. Oleh karenanya negara-negara besar selalu berusaha untuk mempertahankan hak mereka melewati selat-selat internasional di forum-forum yang ada.

Uni Soviet dan Amerika Serikat, meskipun saling bertentangan dalam banyak hal, dalam penggunaan selat-selat internasional berpendapat sama. Mereka berusaha mempertahankan hak mereka tidak hanya dalam hal pemakaian jalur tanpa adanya rintangan dari pihak negara pantai yang menguasai selat-selat itu, tetapi juga dalam hal transit bagi SSBN mereka tanpa kewajiban naik ke atas permukaan.<sup>2</sup> Kedua superpower itu sangat berkepentingan dengan masalah ini karena sejak banyak negara mengubah batas perairan teritorial dari 3 mil menjadi 12 mil dengan akibat bahwa negara-negara pantai dan kepulauan menuntut agar kapal-kapal selam yang lewat di perairan teritorial diminta naik ke permukaan dan menunjukkan bendera mereka.<sup>3</sup> Hal ini sangat ditentang oleh kedua superpower itu karena pada umumnya kehadiran SSBN itu selalu dirahasiakan dan selalu menghindari pengintaian dari pihak yang lain.

1 Lieutenant Roger D. Wiegley, "Law and Conflict at Sea", *Naval War College Review*, Vol. XXXIII, No. 1, Januari-Februari 1980, hal. 69

2 Robert E. Osgood, *op. cit.*, hal. 12

3 Lihat, United Nations, Third Conference on the Law of the Sea, Resumed ninth session, Geneva, 28 Juli - 29 Agustus 1980, *Draft Convention on the Law of the Sea*, Artikel 20, hal. 7

Sebenarnya di dalam draft yang sama (pasal 37, 38 dan 39) dari UNCLOS III itu telah ditegaskan hak lintas transit bagi semua kapal. Misalnya pasal 38 mengatakan:

1. In straits referred to in article 37, all ships and aircraft enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded, except that, if the straits is formed by an island of a state bordering the strait and its mainland, transit passage shall not apply if a high seas route or a route in an exclusive economic zone of similar convenience with respect to navigational and hydrographical characteristics exists seaward of the island.
2. Transit passage is the exercise in accordance with this part of the freedom of navigation and overflight solely for the purpose of continuous and expeditious transit of the strait between one area of the high seas or an exclusive economic zone and another area of the high seas or an exclusive zone. However, the requirement of continuous and expeditious transit does not preclude passage through the strait for the purpose of entering, leaving or returning from a State bordering the strait, subject to the conditions of entry to that State.<sup>1</sup>

Yang menjadi pertanyaan di sini adalah bagaimana bila draft itu gagal untuk dijadikan konvensi. Hukum mana yang akan dijadikan dasar bila suatu konfrontasi terjadi antara negara-negara pantai yang mengklaim selat-selat internasional dan negara-negara besar yang sangat membutuhkan selat-selat tersebut. Suatu contoh yang pernah terjadi di kawasan Asia Tenggara dalam suasana hukum laut baru adalah peristiwa penyelamatan kapal Mayaguez pada bulan Mei 1975. Kapal peti kemas (container) ini pada waktu itu sedang berlayar sekitar 8 mil dari Pulau Koh Tang milik Kamboja. Dengan dasar batas perairan teritorial 12 mil Angkatan Laut Kamboja menangkap kapal itu karena dianggap telah melanggar wilayah Kamboja dan karena kapal itu tidak mempunyai hak lintas damai. Di pihak lain Amerika Serikat yang tidak mengakui adanya batas wilayah di luar 3 mil, menganggap kapalnya itu masih berada di laut bebas sehingga lintasnya itu tidak salah. Oleh karenanya secara paksa marinir Amerika merebut kembali kapal itu, dan mengakibatkan kerusakan tiga kapal perang Kamboja.<sup>2</sup> Hal ini berarti bahwa meskipun dengan dasar kebiasaan internasional, klaim wilayah teritorial 12 mil belum menjadi jaminan kedaulatan suatu negara.

Selat Malaka, yang secara tradisional merupakan selat internasional yang penting, kiranya dapat pula menjadi ajang pertarungan antara negara-negara setempat dan negara-negara besar. Sebenarnya dengan adanya persetujuan antara Indonesia dan Malaysia tanggal 16 Nopember 1971, selat ini sudah bukan lagi selat internasional. Hanya dengan pengaturan yang ada di dalam ICNT saja hak lintas damai dan lintas transit bagi kapal-kapal asing dimungkinkan. Tetapi, seperti telah disebutkan di atas, ICNT belum merupakan konvensi Hukum Laut, sehingga bila UNCLOS III gagal, maka ICNT pun akan gagal untuk dijadikan konvensi.

1 *Ibid.*, hal. 13

2 Lihat, *Strategic Survey 1975*, hal. 18

Pergeseran batas wilayah lain yang dapat pula menimbulkan masalah di masa mendatang adalah klaim "Exclusive Economic Zone" atau wilayah ekonomi eksklusif 200 mil. Sampai saat ini sekitar 90 negara telah mengeluarkan pernyataan tentang EEZ, yang sudah merupakan rezim hukum internasional kebiasaan.<sup>1</sup> Dimulai dengan Deklarasi Chili, Ekuador dan Peru atas EEZ dan dikuatkan oleh inspirasi Presiden Truman tentang pernyataan yurisdiksi eksklusif atas sumber minyak di landas benua di Teluk Meksiko pada tahun 1945, serta egalitarianisme di antara negara-negara yang sedang membangun EEZ ini berhasil dimasyarakatkan.<sup>2</sup> EEZ 200 mil ini masih merupakan wilayah setengah bebas, karena kapal-kapal asing dan pesawat terbang masih mempunyai hak lewat di wilayah itu. Negara yang mengklaim wilayah itu hanya berhak mengeksplorasi sumber-sumber hayati dan nonhayati yang terdapat di situ.

Konflik untuk masa mendatang akibat adanya klaim EEZ 200 mil ini kiranya dapat timbul bukan karena hak lewat kapal-kapal perang negara-negara besar itu terancam, tetapi lebih karena negara-negara besar melibatkan diri dalam eksplorasi sumber-sumber hayati dan nonhayati yang terdapat di wilayah itu. Seperti diketahui kemampuan teknologi negara-negara pantai di Asia Tenggara untuk mengeksplorasi sumber-sumber itu masih sangat kurang. Akibatnya mereka harus mengadakan kerja sama dengan negara-negara maju yang mempunyai teknologi cukup untuk menggali sumber-sumber itu. Bagi negara-negara besar yang melibatkan diri untuk menggali sumber-sumber itu, bantuan yang diberikan bukan tidak mungkin mempunyai tujuan tertentu, misalnya tujuan strategi global negara pembantu.

Negara-negara Asia Tenggara secara "de facto" terbagi dalam dua grup negara-negara yang mempunyai latar belakang sosial ideologis yang berbeda dan hingga kini masih saling bertentangan. Di satu pihak negara-negara ASEAN lebih cenderung minta bantuan kepada negara-negara Barat, yang dipimpin oleh Amerika Serikat, sedangkan negara-negara Indocina tentunya lebih cenderung bekerjasama dengan Uni Soviet dan negara-negara Eropa Timur lainnya dalam usaha menggali sumber-sumber hayati dan nonhayati di dalam wilayah ekonomi eksklusif mereka. Misalnya dengan membantu menggali sumber minyak di wilayah ekonomi eksklusif Vietnam, Uni Soviet dapat meningkatkan pengawasan terhadap Laut Cina Selatan dan dengan adanya perjanjian pertahanan bilateral meningkatkan kehadiran militernya di kawasan tersebut.

1 Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja, SH, "Beberapa Permasalahan Pokok Sekitar Pengumuman Pemerintah R.I. tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia", *Hukum dan Pembangunan*, No. 4, Tahun X, hal. 384

2 Robert E. Osgood, *op. cit.*, hal. 11

## PENUTUP

Pergeseran batas laut wilayah dan perubahan ketentuan hukum laut yang lain seperti telah diuraikan di atas jelas akan menimbulkan masalah-masalah baru, yang kemungkinan dapat mengakibatkan perselisihan baik antara negara-negara pantai yang bersangkutan maupun antara negara-negara pantai dan negara-negara besar. Meskipun kemungkinan konflik ini sudah diperhitungkan di dalam ICNT, Bab XV tentang "Settlement of Disputes", isi pasal-pasalanya hanya menyebutkan prosedur secara umum dalam usaha menyelesaikan perselisihan, sehingga untuk menghindarkan adanya perselisihan negara-negara pantai dan kepulauan, khususnya Indonesia, masih harus melakukan usaha-usaha terpisah. *Pertama*, perundingan-perundingan dengan negara-negara besar secara bilateral harus diadakan. Hal itu harus dijaga agar masing-masing negara besar tidak merasa dirugikan. *Kedua*, perlu dihindarkan eksplorasi di daerah-daerah yang masih mungkin dipersengketakan agar tidak menimbulkan ketegangan-ketegangan dengan negara lain yang berkepentingan.

Meskipun demikian hal itu tidak berarti bahwa kita akan menarik klaim yang telah dilakukan. Kalaupun ICNT nantinya gagal untuk dijadikan suatu konvensi hukum laut yang baru, Indonesia yang "de facto" sudah menjadi negara kepulauan dengan batas-batas laut wilayah yang baru perlu dipertahankan kelangsungan hidupnya. Hal ini tidak dapat dipertahankan begitu saja tanpa usaha-usaha tertentu seperti meningkatkan pertahanan di laut. Kita tidak menghendaki musuh masuk wilayah kedaulatan kita dan kemudian baru kita usir, tetapi kita harus berusaha agar musuh tidak masuk ke wilayah yang sudah menjadi milik kita.