

ASPEK HUKUM LAUT INTERNASIONAL TERKAIT DENGAN REKLAMASI

Retno Windari Poerwito

FOKUS MATERI

- Apakah hukum internasional mengatur kegiatan reklamasi?
- Hukum internasional yang mengatur tentang kewenangan negara dalam pemanfaatan dan pengelolaan laut
- Contoh kasus reklamasi yang memiliki unsur hukum internasional

HUKUM LAUT INTERNASIONAL

- Hukum internasional yang mengatur tentang laut adalah UNCLOS 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea)
- Disahkan di Montego Bay, Jamaica, 10 December 1982 dan mulai berlaku (*entry into force*) 16 Nopember 1994
- Merupakan seperangkat legislasi internasional yang memuat tentang hak dan tanggung jawab bangsa-bangsa terkait dengan pemanfaatan laut yang ada di bumi ini, **perlindungan lingkungan laut** dan pengelolaan sumber-sumber daya kelautan
- Terdiri dari 320 pasal dan 9 annex, yang berupa kodifikasi hukum kebiasaan internasional (*codification of customary international law*) dan konsep-konsep hukum baru (e.g. *Archipelagic State*).

PEMBAGIAN ZONA-ZONA MARITIM BERDASARKAN KONVENSI HUKUM LAUT PBB 1982 (*UNCLOS 1982*)

Bagi sebuah Negara UNCLOS 1982 membagi laut dalam 3 kategori zona:

- Laut yang merupakan bagian dari wilayah kedaulatannya (yaitu di Laut teritorial, Laut pedalaman).
- Laut yang bukan merupakan wilayah kedaulatannya namun negara tersebut memiliki hak-hak dan yurisdiksi terhadap aktifitas-aktifitas tertentu (yaitu di Zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif).
- Laut yang berada di luar dua di atas (artinya bukan wilayah kedaulatannya dan bukan merupakan hak-hak/yurisdiksi) namun negara tersebut memiliki kepentingan di sana (yaitu di Laut bebas).

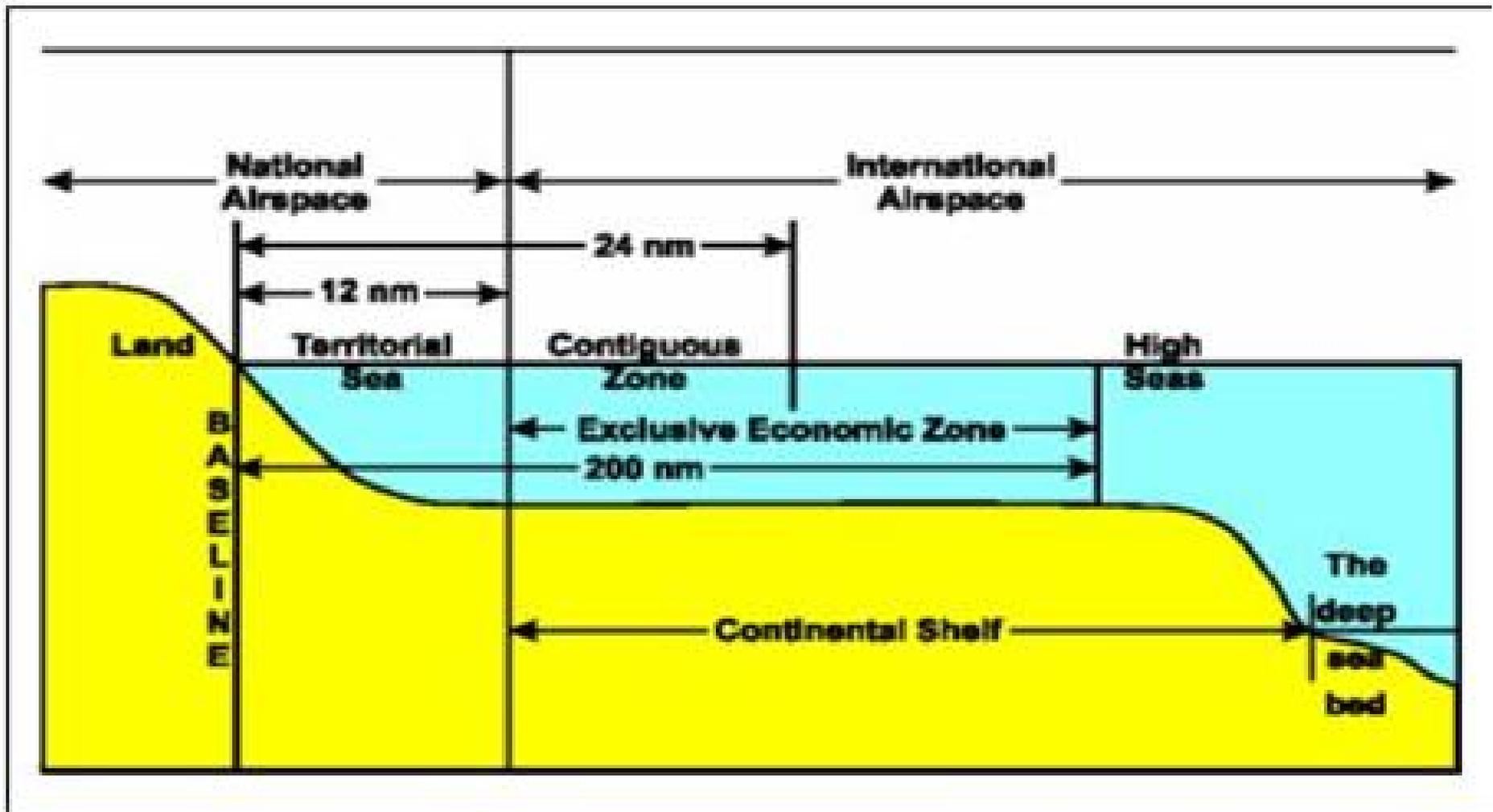


Figure 1 Maritime Zones
(Schofield, 2003: 18)

Zona-zona maritim

- **Perairan Pedalaman (*Internal waters*):** Mencakup semua perairan di sisi dalam Garis Pangkal. Negara berhak untuk menerapkan/ menegakkan hukum, mengatur pemanfaatan dan memanfaatkan segala sumber-sumber yang ada padanya. Kapal-kapal asing tidak memiliki hak melintas (*no right of passage*) namun dapat berlayar menuju/keluar pelabuhan-pelabuhan atau *off-shore terminal* di negara tsb.
- **Laut Territorial (*Territorial Sea*):** Dalam batas 12 mil laut dari Garis pangkal, Negara berhak untuk menerapkan/menegakkan hukum, mengatur pemanfaatan dan memanfaatkan segala sumber-sumber yang ada padanya. Kapal-kapal asing diberikan hak melintas "*innocent passage*" di dalam LT. tapi dilarang melakukan tindakan yang tidak "*innocent*" (yaitu menangkap ikan, mencemari laut, latihan militer, melakukan kegiatan mata-mata).

- **Zona Tambahan (*Contiguous Zone*):** Berada di luar batas Laut teritorial sejauh 12 mil laut atau sejauh 24 mil laut dari Garis Pangkal. *Contiguous Zone*) adalah bagian dari laut bebas, tetapi negara dapat melakukan melakukan pengawasan (bukan yurisdiksi) pada bidang-bidang:
 - Bea cukai (misalnya aksi penyelundupan)
 - Fiscal (perpajakan)
 - Imigrasi (pencegahan imigran ilegal, dll)
 - Kesehatan (pencegahan wabah penyakit)
- **Zona Ekonomi Eksklusif (*Exclusive Economic Zone*):** membentang sampai maz 200 NM dari Garis Pangkal. Di perairan ini Negara memiliki hak tunggal untuk mengeksploitasi semua sumber-sumber daya alam yang ada.

- **Landas Kontinen (*Continental Shelf*):**

- Merupakan perpanjangan alamiah wilayah daratan ke arah tepi kontinen, atau sejauh 200 mil laut dari Garis Pangkal Negara Pantai ybs, mana yang lebih jauh.
- Dapat mencapai lebih dari 200 mil laut, tapi tidak dapat melebihi 350 mil laut dari Garis Pangkal.
- Negara ybs memiliki hak eksklusif untuk mengambil bahan-bahan mineral dan sumber daya non hayati di bawah lapisan dasar laut dari Landas Kontinen.
- Negara ybs juga memiliki hak mengawasi sumber daya hayati yang menempel di Landas Kontinen, tapi bukan makhluk-makhluk hayati pada kolom air di luar batas ZEE nya.

Maritime features which receive maritime entitlements

- *Island* (pulau) Pasal 121

Pulau adalah “... a naturally formed area of land , surrounded by water, which is above water at high tide”. Pulau berhak memiliki maksimal 12 NM Laut Teritorial dan 200 NM (appr. 370 km) Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

- *Rocks or reefs* (batuan atau karang) Pasal 121

Umumnya terletak di bawah air tapi memiliki bagian yang menonjol di atas permukaan air pada saat air pasang. Ciri khas dari Rock sesuai UNCLOS 1982 adalah *‘it cannot sustain human habitation or economic life on its own’*. *Rock* atau *reefs* ini hanya berhak memiliki Laut Teritorial dan tidak berhak memiliki EEZ.

- *Low tide elevation* → Pasal 13

Yaitu batuan atau karang yang tenggelam di air dan tidak nampak di permukaan air. LTE ini tidak berhak memiliki LT maupun EEZ

REKLAMASI

- Reklamasi menurut OECD adalah “perolehan tanah dari laut, rawa, atau perairan lainnya, dan pemulihan produktivitas/penggunaan pada tanah yang telah terdegradasi oleh aktivitas manusia atau menjadi rusak karena fenomena alam”.
- Tidak ada hukum internasional yang secara spesifik melarang kegiatan reklamasi
- Reklamasi umumnya dilakukan di dalam perairan yang menjadi **kedaulatan** sebuah negara.

Contoh: Kansai airport, Hong Kong airport, Dubai, dll

***Features* sejenis reklamasi yang diatur oleh hukum internasional**

- *Artificial island*
 - *Installation*
 - *Structures*
- Diatur pada pasal 60 dan 80 UNCLOS 82
- Lokasi di ZEE dan Landas Kontinen

Negara Pantai memiliki:

1. Kewenangan

Memiliki *exclusive jurisdiction* di area tsb yaitu dapat menerapkan hukum/peraturan di bidang *customs, fiscal, health and immigration*

2. Kewajiban

- Memberikan *safety notices/publicity* di sekitar lokasi tsb.
- Dapat membuat *safety zone* di sekitar lokasi tsb → max radius 500 NM

3. Larangan

- Bangunan-bangunan tsb tidak dapat dibangun jika menghambat penggunaan *sea lanes* yang diakui oleh UNCLOS
- Tidak memiliki status sebagai *Island* sehingga tidak dapat memiliki LT, ZEE dan LK

KASUS-KASUS REKLAMASI YANG DIATUR OLEH HUKUM INTERNASIONAL

- 1. Reklamasi oleh Singapura** di Selat Johor yang berbatasan dengan LT Malaysia (P. Tekong dan P. Ubin)
 - Diprotes oleh Malaysia karena Singapura dianggap tidak melakukan proses *assesment* lingkungan, tidak memberitahu dan konsultasi dengan Malaysia sebelumnya, merusak lingkungan LT Malaysia (i.e banjir di Kota Tinggi), mengganggu mata pencaharian nelayan Malaysia, mengganggu dan melanggar hak lintas bagi kapal-kapal (*rights of passage*).
 - Diajukan gugatan oleh Malaysia ke ITLOS
 - Malaysia menggugat agar reklamasi tsb dihentikan

- *Issue of conflicting legal rights* – yaitu hak Singapura untuk memanfaatkan LT guna memenuhi kebutuhan nasionalnya, berkonflik dengan hak Malaysia untuk melindungi lingkungan lautnya.
- Keputusan ITLOS adalah, *inter alia*:
 - Memerintahkan Singapura untuk melakukan reklamasi yang tidak merusak lingkungan laut dan tidak merugikan hak-hak Malaysia atas perairannya.
 - Memerintahkan Singapura untuk bekerjasama dengan Malaysia. Kerjasama tsb dituangkan dalam *Settlement Agreement* yang antara lain memuat bahwa Singapura membayar S\$ 300.000 dolar untuk pemeliharaan pelindung laut di Malaysia, serta RM 374.400 kepada nelayan Malaysia di daerah tersebut, sebagai kompensasi atas hilangnya pendapatan mereka.





Source: http://forum.shareinvestor.com/archive/0EE7021D/0EE703EF/0EEDE5BE/0EEDE5BE_36.html

2. Reklamasi oleh China di South China Sea (Spratly islands)

- Klaim China atas Kedaulatan di Spratly islands (dikenal dengan *nine-dash line*) didasarkan atas sejarah pelayaran kapal-kapal China sejak era Dinasti Han sekitar 2.000 tahun lalu, di mana menurut China klaim ini sejalan dengan pedoman dari PBB.
- Filipin menggugat ke Permanent Court of Arbitration (PCA) di Den Haag, untuk *invalidate* klaim China tsb dan menetapkan bahwa 8 *maritime features* yang dikuasai China bukan merupakan *Islands*. China menyatakan PCA tidak memiliki yurisdiksi atas kasus yang digugat oleh Filipin.
- Keputusan akan diumumkan pada bulan Mei atau Juni 2016.

- Para analis memperkirakan setelah keputusan diumumkan, situasi SCS akan berjalan seperti biasa (*proceed as usual*). Tidak ada satu pun dari 6 negara *claimants* yang akan mengubah posisi mereka atau menggunakan kekuatan militer untuk memaksa menguasainya. Artinya, kegiatan penangkapan ikan, pengeboran dan pelayaran akan mengikuti *status quo*: *first come, first served*,

