

ZONA EKONOMI EKSLUSIF (ZEE) DALAM POROS MARITIM DAN TOL LAUT

Joko Dwi Sugihartono

STIMART “AMNI” Semarang

e-mail : jokodwisugihartono@gmail.com

ABSTRACT

in Indonesia is a region bordering the sea region of Indonesia determined by the law which included sea bed, land under it and water above it with the limit of 200 miles. This is measured from Indonesian line of the sea. This whole time a lot of people see the shoreline as the sea border. This perspective makes us alienated and lack of knowledge to take advantage of the sea. This understanding also conjures the idea sea toll, to confirm that Indonesia is maritime country. Sea toll means building sea transportation with ships or sea logistic system which will serve nonstop back and forth from Sabang to Merauke. One of the factors to support this is by building ports (deep sea port) order to give faraway to big ships. A course that spreading as far as 5,000 kilometers or an eighth circumference of the earth One of the purposes of sea toll is to move the economy as efficient and evenly as possible. With the hope that, there will be ships back and forth on Indonesian water, so logistics cost will be cheap. That is why; sea toll is one of President Joko Widodo's priorities which are also meant to develop Indonesia as maritime country and develop Indonesia as national unity. In addition sea toll can also be affirmation, that Indonesia is in every regions even if it is through ships.

Keywords : Exclusive Economic Zone (ZEE) , Sea Toll , The Shaft Maritime, A Seaport

ABSTRAK

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah di bawahnya dan air di atasnya dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia. Selama ini, banyak orang memandang laut sebagai pemisah daratan. Perspektif dari kacamata daratan telah membuat kita terasing dan kurang memanfaatkan kekuatan dan kelebihan laut. Pemahaman tersebut yang memunculkan gagasan tentang Tol laut, untuk menegaskan kembali Indonesia sebagai bangsa maritim. Tol laut yang dimaksud adalah membangun transportasi laut dengan kapal atau sistem logistik kelautan, yang melayani tanpa henti dari Sabang hingga Merauke.

Tujuan Tol laut salah satunya adalah menggerakkan roda perekonomian secara efisien dan merata. Nantinya akan ada kapal-kapal besar yang bolak-balik di laut Indonesia, sehingga biaya logistik menjadi murah. Itulah sebabnya, tol laut menjadi salah satu program prioritas Presiden Jokowi untuk mengembangkan sektor kemaritiman. Salah satu faktor penunjangnya adalah kebutuhan akan pelabuhan laut dalam (*deep sea port*) untuk memberi jalan bagi kapal-kapal besar yang melintasi rute dari Sabang sampai Merauke. Sebuah jalur yang membentang sejauh 5.000 kilometer atau seperdelapan keliling bumi. Dengan adanya tol laut diharapkan dapat memperkuat jati diri bangsa sebagai negara maritim dan membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Selain itu tol laut juga dapat menjadi penegasan, bahwa negara Indonesia memang benar hadir ke seluruh daerah lewat kapal-kapal yang menyambangi di wilayah tersebut.

Kata kunci : Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), Tol laut, Poros Maritim, Pelabuhan Laut

Pendahuluan

Latar Belakang

Peran hukum laut bukan saja karena 70% atau 140 juta mil persegi dari permukaan bumi terdiri dari laut, bukan saja karena laut merupakan jalan raya yang menghubungkan suatu bangsa dengan bangsa yang lain ke seluruh pelosok dunia untuk segala macam kegiatan, bukan saja karena kekayaannya dengan segala macam jenis ikan yang vital bagi kehidupan manusia, tetapi juga dan terutama karena kekayaan mineral yang terkandung di dasar laut itu sendiri.

Pada tanggal 21 Maret 1980 Indonesia mengumumkan ZEE.

Batas Zona Ekonomi Eksklusif adalah wilayah laut Indonesia selebar 200 mil yang diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia. Apabila ZEE suatu negara berhimpit dengan ZEE negara lain maka penetapannya didasarkan kesepakatan antara kedua negara tersebut.

Seperti yang kita ketahui, negara kita memiliki posisi yg strategis karena diapit oleh dua benua dan dua samudra, yaitu Benua Asia dan Benua Australia serta Samudra Pasifik dan Hindia. Di tambah lagi Indonesia terletak di daerah Khatulistiwa.



Gambar 1. Kepulauan Indonesia

Menurut Charles Ramage (1969) Kepulauan Indonesia merupakan bagian terbesar dari benua maritim, selain Filipina dan Papua Nugini (*FYI* Sebutan benua maritim ditujukan untuk wilayah kepulauan yang terletak di khatulistiwa dan di antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, yg dikenal sbg kolam hangat tropis/*tropical warm pool*).

Selain itu, Indonesia juga memiliki fungsi sebagai sistem sirkulasi global karena memiliki kelembapan yg tinggi dan hutan tropisnya yg merupakan pusat kendali sistem iklim dunia. Sesuai dengan *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS) disebutkan bahwa sebuah negara pantai berhak atas laut teritorial sejauh 12 mil laut, zona tambahan sejauh 24 mil laut, ZSEE sejauh 200

mil laut, dan landas kontinen sejauh 350 mil laut atau lebih.

Berawal dari pelayaran pada masa Kerajaan Bahari (Sriwijaya) dan Majapahit yang dilakukan oleh Laksamana Cheng Ho, pelayaran Portugis-Spanyol, dan pelayaran VOC pada abad ke-16, Laksamana Cheng Ho melakukan pelayaran dari Tiongkok ke Samudra Hindia melewati Kep. Indonesia Bagian Barat, sampai ke Timur Tengah dan Pantai Timur Afrika dengan tujuan ekspedisi laut yg banyak menginspirasi dlm pelayaran Spanyol dan Portugis dalam bidang perkapalan.

Pelayaran Cheng Ho di Nusantara diawali Kerajaan Samudra Pasai, dan dilanjutkan ke Pelabuhan Palembang, Pulau Bangka, Pelabuhan Sunda Kelapa, dan Pelabuhan Muara Jati. Ia memimpin armada perdagangan dan menyebarkan agama islam di Nusantara, Malaysia, dan Brunei.

Sementara VOC berhasil merebut pelabuhan dan melakukan monopoli perdagangan serta melarang pribumi melakukan pelayaran di Perairan Nusantara, VOC mendominasi dunia maritim Nusantara selama ± 2 abad



Gambar 2. Peta Pelayaran Portugis, Belanda dan Spanyol

Selama ini, banyak orang memandang laut sebagai pemisah daratan. Perspektif dari kacamata daratan telah membuat kita terasing dan kurang memanfaatkan kekuatan dan kelebihan laut. Padahal, menggeser cara pandang ini membuat kita dapat melihat Indonesia sebagai satu kesatuan, bukan sekadar pulau-pulau terpisah. Pemahaman tersebut yang memunculkan gagasan tentang tol laut, untuk menegaskan kembali Indonesia sebagai bangsa maritim.

Tol laut yang dimaksud adalah membangun transportasi laut dengan kapal atau sistem logistik kelautan, yang melayani tanpa henti dari Sabang hingga Merauke.

Tujuannya menggerakkan roda perekonomian secara efisien dan merata. Nantinya akan ada kapal-kapal besar yang bolak-balik di laut Indonesia, sehingga biaya logistik menjadi murah. Itulah sebabnya, tol laut menjadi salah satu program prioritas Presiden Jokowi untuk mengembangkan sektor

kemaritiman. Salah satu faktor penunjangnya adalah kebutuhan akan pelabuhan laut dalam (*deep sea port*) untuk memberi jalan bagi kapal-kapal besar yang melintasi rute dari

Sabang sampai Merauke. Sebuah jalur yang membentang sejauh 5.000 kilometer atau seperdelapan keliling bumi.



Gambar 3. Konsep Rencana Pengembangan Tol Laut

Tol Laut adalah kapal laut yg berlayar secara rutin dan terjadwal yg menghubungkan wilayah Indonesia dari barat-timur, dan dari utara-selatan. Tol Laut sendiri terdiri atas kapal pelayaran untuk peti kemas dan penumpang.

Pembahasan

Pengertian Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) adalah zona yang luasnya 200 mil dari garis dasar pantai, yang mana dalam zona tersebut sebuah negara pantai mempunyai hak atas kekayaan alam di dalamnya, dan berhak menggunakan kebijakan hukumnya, kebebasan bernavigasi, terbang di atasnya, ataupun melakukan penanaman kabel dan pipa. Konsep dari ZEE muncul dari kebutuhan yang mendesak. Sementara akar

sejarahnya berdasarkan pada kebutuhan yang berkembang semenjak tahun 1945 untuk memperluas batas yurisdiksi negara pantai atas lautnya, sumbernya mengacu pada persiapan untuk UNCLOS III.

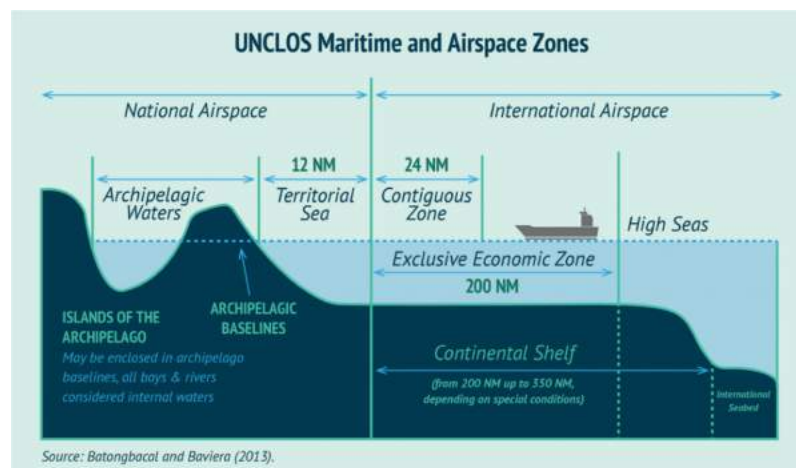
Berdasarkan undang-undang dasar Republik Indonesia nomor 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia menyebutkan bahwa : “Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah di bawahnya dan air di atasnya dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia”.

Konsep dari Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) atau dalam bahasa

Inggris disebut *Exclusive Economic Zone* (EEZ) berdasarkan pada Hukum Laut Internasional 1982, atau yang lebih dikenal dengan sebutan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, yang mana di Indonesia sudah diratifikasi ke dalam UU No. 17 Tahun 1985 dan secara hukum masih berlaku hingga sekarang. Selain ZEE, secara umum wilayah perairan yang diatur oleh UNCLOS juga menyebutkan tentang Laut Teritorial (*Territorial Sea*), Zona Tambahan (*Contiguous Zone*), Landas Kontinen (*Continental Shelf*), dan Laut Lepas (*High Seas*).

Adapun ilustrasi dari zona maritim yang diatur oleh UNCLOS dapat dilihat pada gambar 4. di bawah ini. Laut teritorial merupakan daerah yang berada 12 NM (*Nautical Miles*) dari garis pantai. Laut teritorial inilah yang termasuk dalam wilayah kedaulatan negara pantai, di mana hukum dari negara tersebut berlaku. Sementara itu, yang disebut dengan ZEE adalah wilayah yang berada hingga 200 NM dari garis laut teritorial. ZEE ini bukan merupakan wilayah kedaulatan negara pantai, namun sesuai UU No. 17 Tahun 1985 atas ZEEnya Indonesia memiliki:

- Hak berdaulat untuk tujuan eksplorasi, eksploitasi, pengelolaan dan konservasi sumber kekayaan alam baik hayati maupun non hayati di ruang air dan kegiatan-kegiatan lainnya untuk eksplorasi dan eksploitasi ekonomi zona tersebut seperti pembangkitan tenaga dari air, arus dan angin,
- Yurisdiksi yang berkaitan dengan pembuatan dan penggunaan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunan lainnya, penelitian ilmiah dan perlindungan serta pelestarian lingkungan laut,
- Kewajiban untuk menghormati kebebasan pelayaran dan penerbangan internasional, pemasangan kabel atau pipa bawah laut menurut prinsip hukum internasional yang berlaku di Zona Ekonomi Eksklusif,
- kewajiban untuk memberikan kesempatan terutama kepada negara tidak berpantai atau negara yang secara geografis tidak beruntung untuk turut serta memanfaatkan surplus dari jumlah tangkapan ikan yang diperbolehkan



Gambar 4. Pembagian zona maritim menurut UNCLOS

Memperhatikan keempat poin di atas, sesuai UU No. 17 Tahun 1985, Indonesia memiliki hak berdaulat (*sovereignty rights*) atas berbagai kegiatan eksplorasi dan eksploitasi (poin a). Namun, karena ZEE bukan merupakan wilayah kedaulatan, seiring dengan hak berdaulat tersebut Indonesia memiliki kewajiban sebagaimana tertera pada poin b, c, dan d.

Sejarah Perkembangan ZEE di Indonesia

Pada tanggal 28 September 1945 Presiden Amerika Serikat “Harry S. Truman” telah mengeluarkan suatu proklamasi No. 2667, ‘Policy of the United States with respect to the Natural Resources of the Subsoil and Seabed of the Continental Shelf’.

Dengan proklamasi Presiden Truman tahun 1945 di atas dimulailah suatu perkembangan dalam hukum Laut yakni pengertian geologi “continental shelf” atau daratan kontinen. Tindakan Presiden Amerika Serikat ini bertujuan mencadangkan kekayaan alam pada dasar laut dan tanah dibawahnya yang berbatasan dengan pantai Amerika Serikat untuk kepentingan rakyat dan bangsa Amerika Serikat, terutama kekayaan mineral khususnya minyak dan gas bumi. Hal tersebut sesuai dengan isi dari proklamasi tersebut yang pada pokoknya adalah : Sudah selayaknya tindakan demikian diambil oleh negara pantai karena “continental shelf” dapat dianggap sebagai kelanjutan alamiah daripada wilayah daratan dan bagaimanapun juga usaha-usaha untuk mengelola kekayaan alam yang terdapat didalamnya memerlukan kerjasama dan perlindungan dari pantai. Dengan demikian maka demi keamanan penguasaan sumber daya alam yang

terdapat dari dalam continental shelf, seyogyanya kekuasaan untuk mengaturnya ada pada negara pantai yang berbatasan dengan daratan yang bersangkutan”.

Tindakan sepihak Amerika Serikat mengenai landas Kontinen dan perikanan sebagaimana disebutkan di atas, berpengaruh terhadap perkembangan rezim hukum ZEE 200 mil tersebut. Hal ini terbukti bahwa negara-negara Amerika Latin dalam mengajukan tuntutan mereka telah mengemukakan beberapa argumentasi yang bertujuan untuk melindungi sumber-sumber kekayaan alam yang banyak terdapat diperairan sejauh 200 mil, termasuk dasar laut dan tanah di abawahnya. Argentina mengajukan teori “Epi Continental Sea”, kemudian Ekuador, Chili dan Peru mengemukakan teori “Bloma”, yang selanjutnya diikuti oleh negaranegara Amerika Latin lainnya, yakni Meksiko (1946), Honduras (1950), Costa Rica (1950), El Salvador (1950).

Sebagai tindak lanjut dari tuntutan negara-negara Amerika Latin maka pada tahun 1952 lahirlah suatu deklarasi baru yakni “Deklarasi Santiago” yang ditandatangani oleh Negara-Negara : Chili, Ekuador dan Peru: sebagai motivasi utama tuntutan ketiga Negara peserta deklarasi Santiago ini adalah pelaksanaan yurisdiksi eksklusif terhadap sumber-sumber kekayaan alam (daya hayati maupun non hayati) yang terdapat diperairannya yang sejauh 200 mil laut. Sumber-sumber mana sangat bermanfaat bagi pelaksanaan pembangunan di negara-negara peserta deklarasi tersebut.

Dalam hal ini negara-negara maritim yang kuat, seperti Amerika Serikat, Uni Soviet, Inggris, Jepang

dan Jerman Barat bersitegang dengan pendapatnya bahwa ZEE 200 mil harus merupakan laut bebas dengan ketentuan :

- a. Negara-negara pantai diberi wewenang tertentu kekayaan alamnya.
- b. Kebebasan lautan, termasuk kebebasan menggunakannya untuk kepentingan militer, tetap terjamin bagi semua bangsa.

Sedangkan Negara-negara pantai terutama negara-negara yang tergabung dalam kelompok 77 dengan gigih pula tetap mempertahankan pendapatnya bahwa konsep ZEE merupakan suara konsepsi suigeneris yang memiliki rezim khusus mengenai hak-hak dan kewajiban-kewajiban negaranya. Dengan demikian negara-negara yang tergabung dalam kelompok 77 dengan tetap menentang dipertahankannya status laut bebas bagi ZEE, walaupun mengakui beberapa kebebasan dilaut lepas dengan ketentuan bahwa hak-hak tersebut harus diperinci secara jelas dan tegas.

Menurut Hasjim Djalal dalam bukunya “Perjuangan Indonesia dibidang Hukum Laut”. Meyatakan bahwa, negara-negara tak berpantai (landlocked States) dan negar-negara secara geografis tidak beruntung (geographically disadvantaged States) menuntut hak-hak yang sama dengan negara-negara pantai, tidak saja dibidang perikanan tetapi juga terhadap sumber-sumber kekayaan laut lainnya di dasar laut.

ZEE Indonesia dari Kacamata Pertahanan

Ada satu hal mendasar dari ZEE yang masih ambigu dalam UNCLOS. Hal tersebut adalah perbedaan interpretasi mengenai ZEE antara sebagian besar negara maju dengan sebagian besar negara

berkembang. Bagi sebagian besar negara maju, ZEE merupakan terusan dari laut lepas. Artinya, kapal berbendera negara apapun, baik negara pantai maupun bukan negara pantai, berhak berlayar di atasnya dengan dasar kebebasan berlayar (*freedom of navigation*), meskipun kapal tersebut merupakan kapal perang atau kapal survey (termasuk survey dalam rangka pengumpulan data intelijen). Sedangkan bagi sebagian besar negara berkembang, ZEE merupakan terusan dari laut teritorial, sehingga kapal-kapal yang dianggap “ancaman” bagi negara pantai, seperti kapal-kapal perang atau kapal survey diharuskan meminta izin kepada negara pantai apabila akan melewati ZEE negara tersebut.

Mengapa keambiguan ini bisa muncul ? Sebenarnya jawabannya sederhana. UNCLOS merupakan sebuah konvensi yang disetujui oleh banyak negara, termasuk negara-negara maju dan negara-negara berkembang. Supaya UNCLOS dapat memayungi seluruh kepentingan, baik kepentingan negara-negara maju maupun kepentingan negara-negara berkembang, dibuatlah beberapa pasal yang memiliki multi-interpretasi. Keambiguan ini sebenarnya dapat diantisipasi apabila melihat Article 56 ayat 1b UNCLOS, yang berbunyi:

Jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:

- a. the establishment and use of artificial islands, installations and structures;*
- b. marine scientific research;*
- c. the protection and preservation of the marine environment;*

Sehingga, untuk mengatasi keambiguan tersebut di wilayah ZEE

Indonesia, dibutuhkan yuridiksi (Undang-Undang) yang mengatur dengan jelas terutama dalam hal “pembuatan dan penggunaan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunan lainnya, penelitian ilmiah”. Sekarang, bagaimanakah Indonesia melihat ZEEnya? Apakah Indonesia melihat ZEE sebagai terusan dari laut teritorial, ataukah sebagai terusan dari laut lepas? Tentunya sikap Indonesia terhadap ZEEnya harus didasarkan pada kepentingan politik luar negeri dan kapasitas dari Indonesia sendiri.

Apabila Indonesia melihat ZEEnya sebagai terusan dari laut lepas, maka kapal-kapal asing dapat dengan bebas memasuki wilayah ZEE Indonesia, termasuk di antaranya kapal-kapal perang dan kapal-kapal survey yang mengumpulkan data-data intelijen di wilayah ZEE kita. Dari kacamata pertahanan, hal ini jelas kurang dapat dibenarkan. Namun, hingga saat ini UU yang mengatur tentang ZEE di Indonesia masih menggunakan UU No. 17 Tahun 1985 yang mana isi dari UU tersebut masih mengatur ZEE dari segi eksplorasi dan eksploitasi SDA, belum termasuk di dalamnya pasal-pasal yang mengatur ZEE dari segi pertahanan. Oleh karena itu, disarankan kepada pemerintah untuk merevisi UU No. 17 Tahun 1985 tersebut dan menambahkan pasal-pasal yang mengatur penggunaan ZEE dari segi pertahanan, sehingga TNI-AL selaku pelaksana penegakan hukum di laut (konstabulari) dapat memiliki payung hukum yang sah dalam menjalankan tugas pokok dan fungsinya, terutama pada wilayah ZEE.

Hak Berdaulat, Kewajiban Yurisdiksi dan hak-hak lain di ZEE

Hak Berdaulat, kewajiban Yurisdiksi di atur dalam Bab III pasal 4 UU no.5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia yang menyebutkan bahwa Di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Republik Indonesia mempunyai dan melaksanakan Hak berdaulat untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi, pengelolaan dan konservasi sumber daya alam hayati dan non hayati dari dasar laut dan tanah di bawahnya serta air di atasnya dan kegiatan-kegiatan lainnya untuk eksplorasi dan eksploitasi ekonomis zona tersebut, seperti pembangkitan tenaga dari air, arus dan angin. Yurisdiksi yang berhubungan dengan Pembuatan dan penggunaan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunan lainnya, Penelitian ilmiah mengenai kelautan, Perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, hak-hak lain dan kewajiban-kewajiban lainnya berdasarkan Konvensi Hukum Laut yang berlaku.

Sepanjang yang bertalian dengan dasar laut dan tanah di bawahnya, hak berdaulat, hak-hak lain, yurisdiksi dan kewajiban-kewajiban Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan menurut peraturan perundang-undangan Landas Kontinen Indonesia, persetujuan-persetujuan antara Republik Indonesia dengan negara-negara tetangga dan ketentuan-ketentuan hukum internasional yang berlaku.

Di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, kebebasan pelayaran dan penerbangan internasional serta kebebasan pemasangan kabel dan pipa bawah laut diakui sesuai dengan prinsip-prinsip hukum laut

internasional yang berlaku. 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 hukum laut dan tanah dibawahnya serta untuk keperluan ekonomi di zona tersebut seperti produksi energi dari air, arus, dan angin.

Hak berdaulat Indonesia yang dimaksud oleh undang-undang ini tidak sama atau tidak dapat disamakan dengan kedaulatan penuh yang dimiliki dan dilaksanakan oleh Indonesia atas laut wilayah, perairan Nusantara dan perairan pedalaman Indonesia. Berdasarkan hal tersebut diatas maka sanksi-sanksi yang diancam di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia berbeda dengan sanksi-sanksi yang diancam di perairan yang berada dibawah kedaulatan Republik Indonesia tersebut.

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.

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

- a. Di zona ekonomi eksklusif, semua negara, baik negara berpantai atau tak berpantai, menikmati, dengan tunduk pada ketentuan yang relevan konvensi ini, kebebasan-kebebasan pelayaran dan penerbangan, serta kebebasan meletakkan kabel dan pipa bawah laut yang disebutkan dalam pasal 87 dan penggunaan laut yang berkaitan dengan pengoperasian kapal, pesawat udara, dan kabel serta pipa di bawah laut, dan sejalan dengan ketentuan-ketentuan lain konvensi ini.
- b. Pasal 88 sampai pasal 115 dan ketentuan hukum internasional lain yang berlaku diterapkan bagi zona ekonomi eksklusif sepanjang tidak bertentangan. Dalam melaksanakan hak-hak memenuhi kewajiban berdasarkan konvensi ini di zona ekonomi eksklusif, negara-negara harus memperhatikan sebagaimana mestinya hak-hak dan kewajiban negara pantai dan harus mentaati peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh negara pantai sesuai dengan ketentuan konvensi ini dan peraturan hukum internasional sepanjang ketentuan tersebut tidak bertentangan dengan ketentuan yang ada.
- c. 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

Negara pantai dapat menegakan peraturan perundang-undangannya sebagaimana di cantumkan dalam pasal 73 yaitu:

- a. Negara pantai dapat melaksanakan hak berdaulatnya untuk melakukan eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan hayati di zona ekonomi eksklusif mengambil tindakan, termasuk menaiki kapal, memeriksa, menangkap dan melakukan proses peradilan, sebagaimana diperlukan untuk menjamin ditaatinya peraturan perundang-undangan yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan konvensi ini.
- b. Kapal-kapal yang ditangkap dan awak kapalnya harus segera dibebaskan setelah diberikan suatu uang jaminan yang layak atau bentuk jaminan lainnya. Hukuman negara pantai yang dijatuhkan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan di zona ekonomi eksklusif tidak boleh mencakup pengurangan, jika tidak ada perjanjian sebaliknya antara negara-negara yang bersangkutan, atau setiap bentuk hukuman badan lainnya.
- c. 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 setiap hukuman yang kemudian dijatuhkan.
- d. Aparatur penegak hukum di bidang penyidikan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia

adalah Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia. Pengadilan yang berwenang mengadili pelanggaran terhadap ketentuan undang-undang ini adalah pengadilan negeri yang daerah hukumnya meliputi pelabuhan dimana dilakukan penahanan terhadap kapal dan/atau orang-orang.

Kegiatan-kegiatan di ZEE Indonesia

Masalah kegiatan-kegiatan ini diatur di dalam pasal 5 UU no.5 tahun 1983 tentang zona ekonomi eksklusif Indonesia. Kegiatan untuk eksplorasi dan/atau eksploitasi sumber daya alam atau kegiatan-kegiatan lainnya untuk eksplorasi dan/atau eksploitasi ekonomis seperti pembangkitan tenaga dari air, arus dan angin di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia yang dilakukan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia harus berdasarkan izin dari Pemerintah Republik Indonesia.

Sedangkan kegiatan-kegiatan tersebut di atas yang dilakukan oleh negara asing, orang atau badan hukum asing harus berdasarkan persetujuan internasional antara Pemerintah Republik Indonesia dengan negara asing yang bersangkutan.

- a. Dalam syarat-syarat perjanjian atau persetujuan internasional dicantumkan hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang harus dipatuhi oleh mereka yang melakukan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi di zona tersebut, antara lain kewajiban untuk membayar pungutan kepada Pemerintah Republik Indonesia. Dengan demikian pada kegiatan

Poros Maritim banyak diuntungkan serta Tol Laut yang Sedang di kaji oleh pemerintah sangat menguntungkan jika andil dari negara lain atau Bangsa asing ikut dalam kegiatan tersebut diatas

- b. Sumber daya alam hayati pada dasarnya memiliki daya pulih kembali, namun tidak berarti tak terbatas. Dengan adanya sifat-sifat yang demikian, maka dalam melaksanakan pengelolaan dan konservasi sumber daya alam hayati, Pemerintah Republik Indonesia menetapkan tingkat pemanfaatan baik di sebagian atau keseluruhan daerah di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesi.

Dalam hal usaha perikanan Indonesia belum dapat sepenuhnya memanfaatkan seluruh jumlah tangkapan yang diperbolehkan tersebut, maka selisih antara jumlah tangkapan yang diperbolehkan dan jumlah kemampuan tangkap (*capacity to harvest*) Indonesia, boleh dimanfaatkan oleh negara lain dengan izin Pemerintah Republik Indonesia berdasarkan persetujuan internasional. Misalnya jumlah tangkapan yang diperbolehkan ada 1.000 (seribu) ton sedangkan jumlah kemampuan tangkap Indonesia baru mencapai 600 (enam ratus) ton maka negara lain boleh ikut memanfaatkan dari sisa 400 (empat ratus) ton tersebut dengan izin Pemerintah Republik Indonesia berdasarkan persetujuan internasional

Batas luar dan Lebarnya zona ekonomi eksklusif

Angka yang dikemukakan mengenai lebarnya zona ekonomi eksklusif adalah 200 mil atau 370,4 km. kelihatannya angka ini tidak menimbulkan kesukaran dan dapat diterima oleh negara-negara berkembang dan negara-negara

maju.semenjak dikemukakannya gagasan zona ekonomi, angka 200 mil dari garis pangkal sudah menjadi pegangan.sekiranya lebar laut wilayah 12 mil sudah diterima, seperti kenyataannya sekarang ini, sebenarnya lebar zona ekonomi eksklusif adalah $200 - 12 = 188$ mil. Sebagaimana telah dikemukakan hak-hak negara pantai atas kedua laut tersebut berbeda yaitu kedaulatan penuh atas laut wilayah(teritorial) dan hak-hak berdaulat atas zona ekonomi untuk tujuan eksploitasi sumber kekayaan yang terdapat di daerah laut tersebut.

Batas dalam ZEE adalah batas luar dari laut territorial. Zona batas luas tidak boleh melebihi kelautan 200 mil dari garis dasar dimana luas pantai territorial telah ditentukan. Kata-kata dalam ketentuan ini menyarankan bahwa 200 mil adalah batas maksimum dari ZEE, sehingga jika ada suatu negara pantai yang menginginkan wilayahnya ZEE-nya kurang dari itu, negara itu dapat mengajukannya. Di banyak daerah tentu saja negara-negara pantai tidak akan memilih mengurangi wilayah ZEEnya kurang dari 200 mil, karena kehadiran wilayah ZEE negara tetangga. Kemudian timbul pertanyaan mengapa luas 200 mil menjadi pilihan maksimum untuk ZEE. Alasannya adalah berdasarkan sejarah dan politik : 200 mil tidak memiliki geographis umum, ekologis dan biologis nyata. Pada awal UNCLOS zona yang paling banyak di klaim oleh negara pantai adalah 200 mil, diklaim negara-negara amerika latin dan Afrika. Lalu untuk mempermudah persetujuan penentuan batas luar ZEE maka dipilihlah figur yang paling banyak mewakili klaim yang telah ada. Tetapi tetap mengapa batas 200 mil dipilih sebagai batas luar jadi

pertanyaan. Menurut Prof. Hollick, figure 200 mil dipilih karena suatu ketidaksengajaan, dimulai oleh negara Chili. Awalnya negara Chili mengaku termotivasi pada keinginan untuk melindungi operasi paus lepas pantainya. Industri paus hanya menginginkan zona seluas 50 mil, tapi disarankan bahwa sebuah contoh diperlukan. Dan contoh yang paling menjanjikan muncul dalam perlindungan zona adalah diadopsi dari Deklarasi Panama 1939. Zona ini telah disalahpahami secara luas bahwa luasnya adalah 200 mil, padahal faktanya luasnya beranekaragam dan tidak lebih dari 300 mil.

Delimitasi Zona Ekonomi Eksklusif

Batas dalam ZEE adalah batas luar dari laut teritorial. Zona batas luas tidak boleh melebihi kelautan 200 mil laut dari garis dasar dimana luas pantai teritorial telah ditentukan. Kata-kata dalam ketentuan ini menyarankan bahwa 200 mil laut adalah batas maksimum dari ZEE, sehingga jika ada suatu negara pantai yang menginginkan wilayahnya ZEE-nya kurang dari itu, negara itu dapat mengajukannya. Di banyak daerah tentu saja negara-negara pantai tidak akan memilih mengurangi wilayahnya ZEE kurang dari 200 mil laut, karena kehadiran wilayah ZEE negara tetangga.

Kemudian timbul pertanyaan mengapa luas 200 mil laut menjadi pilihan maksimum untuk ZEE. Alasannya adalah berdasarkan sejarah dan politik: 200 mil laut tidak memiliki geografis umum, ekologis, dan biologis nyata. Pada awal UNCLOS zona yang paling banyak diklaim oleh negara pantai adalah 200 mil laut, diklaim negara-negara Amerika Latin dan Afrika. Lalu untuk mempermudah persetujuan

penentuan batas luar ZEE maka dipilihlah figur yang paling banyak mewakili klaim yang telah ada. Tetapi tetap mengapa batas 200 mil laut dipilih sebagai batas luar jadi pertanyaan. Menurut Prof. Hollick, figur 200 mil laut dipilih karena suatu ketidaksengajaan, dimulai oleh negara Chili.

Awalnya negara Chili mengaku termotivasi pada keinginan untuk melindungi operasi paus lepas pantainya. Industri paus hanya menginginkan zona seluas 50 mil laut, tapi disarankan bahwa sebuah contoh diperlukan. Dan contoh yang paling menjanjikan muncul dalam perlindungan zona diadopsi dari Deklarasi Panama 1939. Zona ini telah disalahpahami secara luas bahwa luasnya adalah 200 mil laut, padahal faktanya luasnya beraneka ragam dan tidak lebih dari 300 mil laut.

Batasan

Dalam banyak wilayah negara banyak yang tidak bisa mengklaim 200 mil laut penuh, karena kehadiran negara tetangga, dan itu menjadikan perlu menetapkan batasan ZEE dari negara-negara tetangga, pembatasan ini diatur dalam hukum laut internasional.

Pulau-pulau.

Pada dasarnya semua teritori pulau bisa menjadi ZEE. Namun, ada 3 kualifikasi yang harus dibuat untuk pernyataan ini. Pertama, walau pulau-pulau normalnya bisa menjadi ZEE, artikel 121(3) dari Konvensi Hukum Laut mengatakan bahwa, "batu-batu yang tidak dapat membawa keuntungan dalam kehidupan manusia atau kehidupan ekonomi mereka, tidak boleh menjadi ZEE."

Wilayah yang tidak berdiri sendiri

Kualifikasi kedua berkaitan dengan wilayah yang tidak meraih baik kemerdekaan sendiri atau pemerintahan mandiri lain yang

statusnya dikenal PBB, dan pada wilayah yang berada dalam dominasi kolonial. Resolusi III, diadopsi oleh UNCLOS III pada saat yang sama pada teks Konvensi, menyatakan bahwa dalam kasus tersebut ketentuan yang berkaitan dengan hak dan kewajiban berdasarkan Konvensi harus diimplementasikan untuk keuntungan masyarakat wilayah tersebut, dengan pandangan untuk mempromosikan keamanan dan perkembangan mereka.

Mengingat ZEE yang merupakan zona baru, dalam penerapannya oleh negara-negara menimbulkan situasi bahwa negara-negara yang berhadapan atau berdampingan yang jarak pantainya kurang dari 200 mil laut harus melakukan suatu delimitasi (batasan) ZEE satu sama lain. seperti halnya delimitasi batas landas kontinen, prinsip hukum delimitasi ZEE diatur dalam pasal 74 konvensi hukum laut 1982. rumusan pasal ini secara mutatis mutandis sama dengan pasal 83 tentang delimitasi landas kontinen.

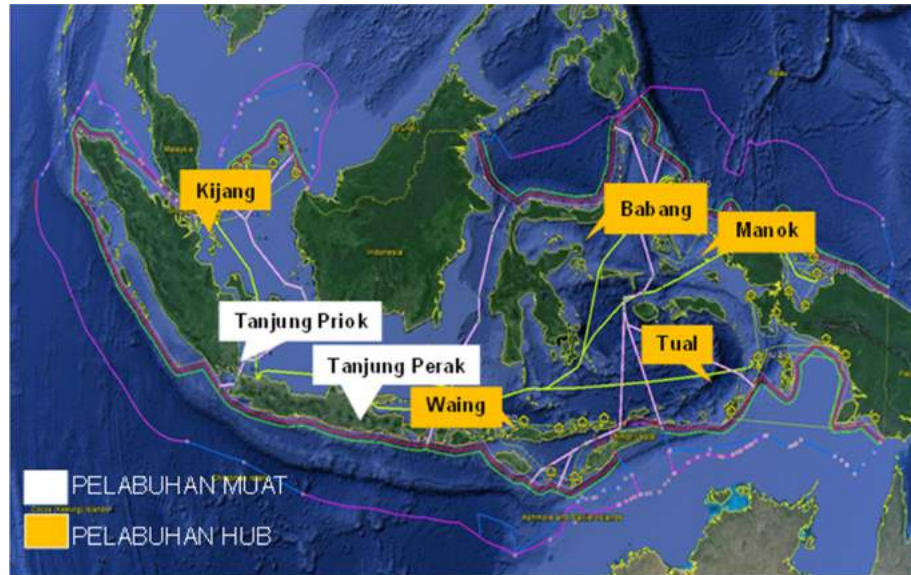
Sebelum zona ini lahir, negara-negara pada umumnya mengenal konsepsi zona perikanan sehingga perjanjian yang dibuat adalah perjanjian batas zona perikanan pula. perjanjian batas ZEE antar negara berdasarkan konvensi hukum laut 1982 masih belum begitu banyak. Indonesia baru menetapkan perjanjian ZEE hanya dengan Australia melalui perjanjian antara pemerintah republik Indonesia dengan pemerintah Australia tentang penetapan batas Zona Ekonomi Eksklusif dan batas-batas dasar laut tertentu yang ditandatangani di Perth, pada tanggal 14 Maret 1997. Indonesia masih harus membuat

perjanjian ZEE dengan seluruh negara yang berbatasan laut dengan Indonesia kecuali Australia

Konsep Dasar Tol Laut

Konsep tentang Tol laut bukanlah jalan tol di atas laut seperti yang telah ada di Bali, tetapi Tol laut yang diusung Presiden Jokowi itu mengacu pada kondisi wilayah Indonesia yang dua pertiganya adalah lautan dan selama ini kurang diperhatikan. Dengan mewujudkan konsep tol laut, kapal-kapal besar akan terus berlayar dari ujung barat sampai timur sehingga memudahkan transportasi barang, jasa, dan orang ke seluruh wilayah Indonesia. Didalam pelaksanaannya Tol laut didukung oleh kapal-kapal besar yang lalu lalang di seluruh perairan Indonesia. Untuk pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia akan didukung oleh kapal yang berukuran kecil tugasnya menjangkau wilayah yang tidak terjangkau kapal besar.

Banyak usaha untuk mendukung konsep tol laut, yang sesuai draf rencana disusun oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), yaitu akan dibangun 24 pelabuhan strategis. Pelabuhan tersebut terbagi atas pelabuhan yang bertugas menjadi penghubung hubungan internasional, pelabuhan utama, dan pelabuhan pengumpul. Dari 24 pelabuhan itu ada dua yang hubungan internasional, yaitu Kuala Tanjung dan Bitung yang akan menjadi ruang tamu bagi kapal-kapal asing dari berbagai negara. Juga disiapkan lima pelabuhan utama yang dapat dilalui kapal-kapal besar berbobot 3.000 hingga 10 ribu TEUS, yakni Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Sorong.



Gambar 5. Pelabuhan Muat dan Pelabuhan Hub

Konsep tol laut memang cocok bagi Indonesia yang sebagian besar wilayahnya adalah perairan dan memiliki 17.500 pulau besar dan kecil. Namun, mewujudkan konsep tol laut tidak semata membangun pelabuhan, tapi juga harus dibarengi pembenahan sistem transportasi laut nasional secara menyeluruh. Bila hanya membangun pelabuhan, tanpa membenahi sistem transportasi yang ada, maka sistem tol laut yang dicanangkan Presiden Jokowi akan sulit terealisasi. Implementasi tol laut harus didukung pula oleh peningkatan kapasitas dan produktivitas pelabuhan-pelabuhan yang ada untuk mempercepat arus barang keluar-masuk pelabuhan. Rendahnya produktivitas pelabuhan di Indonesia bisa dilihat dari lamanya waktu bongkar muat barang (*dwelling time*) di Pelabuhan Tanjung Priok yang tahun lalu mencapai 5,2 hari atau lebih lama dari *dwelling time* di pelabuhan Malaysia dan Singapura.

Tol laut akan melahirkan daya saing ekonomi dan mampu mengurangi ketimpangan ekonomi

antara kawasan Barat dan Timur Indonesia, arti Tol laut adalah jaringan dan rute kapal laut yang bergerak secara rutin dari Aceh hingga Papua. Jalur utama Tol laut akan melewati kota-kota pelabuhan utama di Indonesia. Kemudian, dari pelabuhan Hub tersebut dihubungkan dengan pulau-pulau atau kota-kota lain dengan kapal berukuran lebih kecil. Tol laut juga mampu mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkualitas, target pertumbuhan ekonomi per tahun sangat realistis karena salah satu strategi yang akan dijalankan adalah dengan memperbaiki jaringan logistik Indonesia.

Buruknya jaringan transportasi, menyebabkan biaya logistik di Indonesia merupakan salah satu yang tertinggi di kawasan. Untuk mengurangi biaya logistik tersebut, mengembangkan jaringan transportasi terpadu, di mana transportasi laut terkoneksi secara efisien dengan jaringan jalan dan rel kereta api. Pada dasarnya Tol Laut merupakan upaya penyediaan jaringan angkutan laut

secara *tetap* dan *teratur* melalui penyelenggaraan pelayanan angkutan laut dan peningkatan fasilitas pelabuhan. Tol laut *menghubungkan simpul* pelabuhan utama (atau disebut *Hub*) dengan pelabuhan-pelabuhan pengumpannya (*Feeder*).

Seperti umumnya transportasi massal di darat yang sudah berjalan baik di sejumlah negara maju, Tol laut akan memberikan layanan transportasi laut yang tetap dan teratur serta dapat menghubungkan ke pelabuhan-pelabuhan yang lebih kecil, secara merata di belahan barat maupun timur Indonesia.

Dengan demikian, laut akan benar-benar menjadi “penghubung” antar pulau di seluruh Nusantara. Laut bukan lagi “pemisah” daratan. Dari pelabuhan manapun kita bertolak, melalui infrastruktur Tol laut, kita bisa memilih untuk sampai di pelabuhan manapun di wilayah Indonesia. Mobilitas di laut akan menjadi sangat hidup.

Tol laut juga akan menjadi fondasi penting bagi pengembangan konsep Poros Maritim, yang intinya akan “mengkapitalisasi” keunggulan geo-strategis Indonesia yang berbasis kekayaan bahari. Indonesia adalah negara maritim terbesar di dunia, dengan potensi sumber daya lautnya bisa mencapai ratusan bahkan ribuan triliun rupiah per tahun jika dikelola dengan baik dan optimal.

Potensi sumber daya laut Indonesia tidak hanya berupa ikan, tetapi juga bahan tambang yang terdapat di bawah permukaan laut, termasuk timah, bijih besi, emas, bauksit, nikel serta minyak dan gas bumi. Belum lagi sumber daya pesisir, berupa terumbu karang, mangrove dan sebagainya. Seluruh sumber daya ini tentunya akan memiliki nilai ekonomi dan ekologi yang lebih tinggi dengan adanya infrastruktur Tol laut.

Luas wilayah laut Indonesia memang sangat besar, yaitu mencapai 5,9 juta kilometer persegi (Luas Laut Yuridiksi Nasional), yang terdiri dari 2,9 juta kilometer persegi Laut Nusantara, 0,3 juta meter persegi Laut Teritorial dan 2,7 kilometer persegi Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). Sedangkan, luas daratan “hanya” mencapai 1,9 juta kilometer persegi. Dari sisi geo-strategis, Indonesia terbentang di antara Benua Asia & Australia dan memiliki 2 Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang telah ditetapkan berdasarkan konvensi hukum laut internasional.

Penutup

Kesimpulan

Melihat begitu banyaknya aktivitas di zona ZEE, keberadaan rezim legal dari ZEE dalam Konvensi Hukum Laut sangat penting adanya. Zona Ekonomi Eksklusif adalah zona yang luasnya 200 mil laut dari garis dasar pantai, yang mana dalam zona tersebut sebuah negara pantai mempunyai hak atas kekayaan alam di dalamnya, dan berhak menggunakan kebijakan hukumnya, kebebasan bernavigasi, terbang di atasnya, ataupun melakukan penanaman kabel dan pipa. Konsep dari ZEE muncul dari kebutuhan yang mendesak. Sementara akar sejarahnya berdasarkan pada kebutuhan yang berkembang semenjak tahun 1945 untuk memperluas batas yurisdiksi negara pantai atas lautnya, sumbernya mengacu pada persiapan untuk UNCLOS III.

Ketentuan utama dalam Konvensi Hukum Laut yang berkaitan dengan ZEE terdapat dalam bagian ke-5 konvensi tersebut. Sekitar tahun 1976 ide dari ZEE diterima dengan antusias oleh

sebagian besar anggota UNCLOS, mereka telah secara universal mengakui adanya ZEE tanpa perlu menunggu UNCLOS untuk mengakhiri atau memaksakan konvensi. Penetapan universal wilayah ZEE seluas 200 mil laut akan memberikan setidaknya 36% dari seluruh total area laut. Walaupun ini porsi yang relatif kecil, di dalam area 200 mil laut yang diberikan menampilkan sekitar 90% dari seluruh simpanan ikan komersial, 87% dari simpanan minyak dunia, dan 10% simpanan pangan. Lebih jauhnya, sebuah porsi besar dari penelitian scientific kelautan mengambil tempat di jarak 200 mil laut dari pantai, dan hampir seluruh dari rute utama perkapalan di dunia melalui ZEE negara pantai lain untuk mencapai tujuannya

Pengangkutan laut Indonesia melalui Tol Laut, dalam pelaksanaannya sejak Tahun 2015 dan Tahun 2017 berjalan telah memberikan bukti yang cukup memuaskan dan hasil yang dapat dikatakan baik, yaitu dapat menurunkan harga-harga barang yang menjadi kebutuhan pokok di kawasan timur Indonesia yaitu Papua, sehingga upaya untuk menyeimbangkan harga kebutuhan pokok di Timur dan Barat dapat seimbang dan tujuan mensejahterakan rakyat Indonesia berhasil dan berdaya guna.

Gagasan tol laut adalah upaya untuk mewujudkan cita cita Bangsa dalam memperkuat jati diri sebagai negara maritim dan membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Selain itu tol laut juga menjadi penegasan, bahwa negara memang benar hadir ke seluruh

daerah lewat kapal-kapal yang menyambangi di wilayah tersebut.

Saran

- a. Pemerintah harus benar-benar menjalankan aturan yang berlaku dan melakukan pengawasan yang ketat serta jangan sampai lengah agar kesalahan pulau sipadan-Lingitan tidak terulang kembali demi keutuhan NKRI.
- b. Dalam rencana pemerintah untuk membuat atau mengadakan tol laut bisa memaksimalkan Aktifitas dalam ZEE
- c. Pengolahan perikanan laut secara maksimal dengan pemanfaatan ZEE, sehingga negara lain tidak dengan mudah memanfaatkannya

Daftar Pustaka

- Gultom, Elfrida, Hukum Pengangkutan Laut. Jakarta:literata Lintas Media. 2008.
- Kaligis.O.C dan Assocites, Sengketa spadang-ligitan mengapa kita kalah. Jakarta : O.C.Kaligis. 2003.
- Kusumaatmadja. Mochtar.Konsepsi hukum Negara Nusantara Pada Konferensi Hukum laut III.Bandung:P.T .Alumni. 2003.
- Koers,Albert, Konvensi perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut,Yogyakarta, Gadjah mada University Press. 1991.