



REKLAMASI PULAU REPUBLIK RAKYAT TIONGKOK DI LAUT CINA SELATAN: SUATU ANALISIS TERHADAP STATUS PENAMBAHAN WILAYAH DAN DAMPAK TERHADAP JALUR PELAYARAN INTERNASIONAL

Try Satria Indrawan Putra*, F.X. Adjie Samekto, Soekotjo Hardiwinoto
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : satriaindrawantry@gmail.com

Abstrak

Status Laut Cina Selatan adalah sebagai laut yang berbatasan dengan banyak negara pantai. Sedangkan kedudukan Laut Cina Selatan adalah sebagai laut setengah tertutup. Status dan kedudukan Laut Cina Selatan inilah yang sering menimbulkan sengketa atau konflik di wilayah Laut Cina Selatan. Salah satu sengketa atau konflik yang terjadi di Laut Cina Selatan adalah sengketa atau konflik yang berkaitan dengan tindakan reklamasi yang dilakukan oleh Republik Rakyat Tiongkok. Tindakan reklamasi yang dilakukan oleh Republik Rakyat Tiongkok sejatinya dapat dibenarkan di dalam Hukum Internasional karena tindakan tersebut sah secara hukum dan tidak melanggar norma apapun, dan mengenai status dari pulau buatan Republik Rakyat Tiongkok juga memenuhi kriteria pulau yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982.

Kata Kunci : Reklamasi, Pelayaran Internasional, Konvensi Hukum Laut 1982, Laut Cina Selatan

Abstract

The South China Sea status is a bordered sea by many countries. Meanwhile, the position is a semi-enclosed sea. These status and position often lead to disputes or conflicts in the South China Sea region, like a dispute or conflicts related to reclamation undertaken by the Republic of China. The reclamation actually could be justified in international law because it is legal and does not violate any norms, and the status of these Republic of China artificial islands also met the criteria which was set by The Law of Sea Convention 1982.

Keywords : Reclamation, International Cruise Lanes, United Nation Convention on the Law of the Sea 1982, South China Sea.

I. PENDAHULUAN

Laut Cina Selatan merupakan sebuah perairan dengan berbagai potensi yang sangat besar karena di dalamnya terkandung minyak bumi dan gas alam. Selain itu, peranannya sangat penting sebagai jalur pendistribusian minyak dunia,

perdagangan dan pelayaran internasional.¹ Negara-negara dan wilayah yang berbatasan dengan Laut Cina Selatan adalah Republik Rakyat Tiongkok (RRT) termasuk (Makau dan

1

http://id.wikipedia.org/wiki/Laut_Cina_Selatan, Laut Cina Selatan, diakses pada tanggal 7 Desember 2015



Hongkong), Republik Tiongkok (Taiwan), Filipina, Malaysia, Singapura, Brunei, Indonesia dan Vietnam.

Sengketa teritorial di Laut Cina Selatan ini diawali oleh klaim Republik Rakyat Tiongkok (RRT) atas kepulauan Sparty dan Paracel pada tahun 1974 dan 1992.² Hal ini dipicu oleh Republik Rakyat Tiongkok (RRT) yang pada tahun 1947 untuk pertama kalinya mengeluarkan peta yang merinci klaim kedaulatan negara itu. Peta itu menunjukkan dua rangkaian pulau yang masuk dalam wilayah mereka. Tentu saja klaim tersebut mendapat respon negara-negara yang perbatasannya bersinggungan di Laut Cina Selatan, terutama negara-negara anggota ASEAN. Adapun negara-negara tersebut antara lain Vietnam, Brunei Darussalam, Filipina, dan Malaysia.

Salah satu sengketa atau konflik yang terjadi di Laut Cina Selatan adalah sengketa atau konflik yang berkaitan dengan tindakan reklamasi yang dilakukan oleh Republik Rakyat Tiongkok. Bahkan tindakan RRT saat ini telah menyulut kemarahan Filipina, Vietnam, Malaysia, Taiwan dan Brunei setelah mengerjakan proyek reklamasi pulau di tujuh terumbu karang di antara pulau-pulau kecil di tengah-tengah laut yang masih dalam sengketa.

Negara-negara yang bersengketa dengan RRT telah melancarkan protes terhadap reklamasi yang dilakukan oleh RRT di Laut Cina

Selatan. Protes tersebut dikarenakan dengan adanya pulau-pulau buatan tersebut dapat memberikan kekuasaan penuh RRT atas seluruh wilayah tersebut yang berakibat pada timbulnya masalah yurisdiksi teritorial terhadap negara mereka.

Keterlibatan banyaknya negara-negara dalam sengketa ini sangat berpengaruh terhadap stabilitas keamanan di wilayah Laut Cina Selatan. Hal ini juga berdampak sangat besar terhadap jalur pelayaran internasional, dimana jalur ini merupakan jalur yang sangat penting bagi perdagangan internasional dan dapat dikategorikan sebagai jalur yang sangat tinggi mobilitasnya.

Kawasan Laut Cina Selatan dihadapkan pada tantangan keamanan maritim non-tradisional. Hal ini merupakan isu global yang terdiri dari masalah-masalah, dilema-dilema dan tantangan yang berkaitan dengan keamanan perdamaian internasional, keadilan, kebebasan, tatanan, keamanan maritim dan pembangunan progresif.³ Dapat diklasifikasikan ke dalam diplomasi militer, keamanan maritim, strategis militer dan sosio-ekonomi.

Melihat perkembangan dan dinamika yang terjadi di kawasan Laut Cina Selatan yang merupakan kawasan dengan potensi konflik sekaligus potensi kerjasama yang tinggi, penulis merasa bahwa penting untuk

² Evelyn Goh, (*Meeting the China Challenge: The U.S. in Southeast Asian Regional Security Strategies*, 2005), *East-West Center Washington*, hlm. 31.

³ James E. Dougherty, "*The Configuration of Global System*" dalam Boyd, Gavin dan Pentland, Charles, et.al, *Issues in Global Politics*, (London, the Free Press, 1981), hlm. 6.



menganalisa fenomena perkembangan Hukum Laut Internasional terkait dengan yurisdiksi teritorial suatu Negara. Dapat dirumuskan permasalahan yang akan diangkat dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana status hukum dari reklamasi yang dilakukan oleh Republik Rakyat Tiongkok (RRT) di Laut Cina Selatan menurut Hukum Internasional?
2. Bagaimana dampak dari reklamasi yang dilakukan oleh Republik Rakyat Tiongkok (RRT) terhadap jalur pelayaran Internasional, terkait dengan Kebebasan Berlayar dan Hak Lintas Damai di Laut Cina Selatan?

II. METODE

Penelitian ini adalah penelitian di bidang ilmu hukum dalam ranah kajian yang bersifat kualitatif dengan memanfaatkan pendekatan Doktrinal atau Normatif. Pada penelitian hukum jenis ini, biasanya hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam perundang-undangan (*law in books*) atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas.⁴ Metode penelitian Yuridis-Normatif digunakan dalam penelitian ini, karena ditujukan untuk membuktikan tingkat ketaatan negara pada suatu peraturan. Penelitian Yuridis-Normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara

meneliti bahan pustaka atau disebut data sekunder. Pendekatan Yuridis-Normatif yaitu dengan mengkaji peraturan-peraturan dan perjanjian yang berkaitan dengan penelitian ini yaitu Konvensi Hukum Laut 1982.

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif analitis. Metode deskriptif adalah prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan objek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak dan sebagaimana adanya, sehingga penelitian ini diharapkan mampu memberi gambaran secara rinci, sistematis dan menyeluruh mengenai segala hal yang berkaitan dengan status Reklamasi yang berupa pulau buatan dan dampak dari Reklamasi terhadap Jalur Pelayaran Internasional sesuai dengan aturan yang berlaku.

Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah teknik analisis nonstatistik. Data yang diperoleh dalam penelitian ini selanjutnya dianalisis dengan kajian yang bersifat kualitatif, yaitu dengan mengkaji kedalaman dari suatu data bukan dari banyaknya data yang diperoleh seta memperhatikan fakta-fakta yang ada di lapangan kemudian dikelompokkan, dihubungkan dan dibandingkan dengan ketentuan hukum yang berkaitan

Dalam penarikan kesimpulan, penulis menggunakan metode deduktif. Metode deduktif yaitu pola berpikir yang mendasarkan dari suatu fakta yang sifatnya umum (premis mayor) kemudian ditarik kesimpulan yang sifatnya khusus (premis minor)

⁴ Amiruddin & H. Zainal Asikin, *pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2012, hlm 118.



untuk membangun sistem hukum positif.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN STATUS HUKUM DARI REKLAMASI PULAU OLEH TIONGKOK

1. Latar belakang reklamasi pulau oleh RRT

Reklamasi adalah proses perluasan wilayah yang dilakukan secara sengaja oleh negara bersangkutan dengan cara memindahkan tanah/pasir sehingga membentuk daratan. Bagi RRT, reklamasi merupakan kebijakan nasional yang ditujukan bagi kepentingan nasionalnya. Setiap negara pengklaim memiliki kepentingan nasionalnya masing-masing di kawasan Laut Cina Selatan. Ada beberapa faktor yang dapat dijadikan sebagai latar belakang RRT melakukan pembangunan reklamasi pulau di beberapa gugusan pulau di kawasan Laut Cina Selatan:

- a. Mempertegas kedaulatannya di Laut Cina Selatan
- b. Kepentingan Militerisasi
- c. Pertimbangan Ekonomi dan Bisnis

2. Potensi Konflik akibat interpretasi berbeda terhadap Konvensi Hukum Laut 1982

Kegiatan reklamasi yang dilakukan oleh RRT tidak dapat dipisahkan dari ketentuan dalam Konvensi Hukum Laut Internasional. Hal ini dikarenakan Konvensi Hukum Laut 1982 sebagai satu-satunya rujukan bagi negara-negara yang memiliki masalah dengan wilayah laut. Permasalahan reklamasi RRT

menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam kaitannya dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982. Penyebabnya, belum ada aturan atau pasal yang spesifik dari Konvensi Hukum Laut 1982 yang mengatur mengenai reklamasi. Meskipun begitu ada beberapa pasal dalam Konvensi Hukum Laut yang dapat diinterpretasikan dalam proses reklamasi yaitu:

a. Pasal 60 ayat 8 Konvensi Hukum Laut 1982

Pasal tersebut menyebutkan mengenai struktur, reklamasi, ataupun pulau buatan tidak akan mengubah garis batas laut teritorial, landas kontinen, dan zona ekonomi eksklusif (ZEE). Sehingga dapat diinterpretasikan bahwa *base point* hanya bisa diukur dari pulau terluar yang alamiah, bukan dari daratan hasil reklamasi. Dengan kata lain, jika mengacu pada pasal 60 ayat 8 meski daratan RRT bertambah, wilayah perairannya tidak serta merta ikut maju dan berpengaruh pada kedaulatan wilayah perairan Laut Cina Selatan menurut Konvensi Hukum Laut 1982

b. Pasal 12 Konvensi Hukum Laut 1982

Dengan dibangunnya fasilitas-fasilitas yang berfungsi sebagai tempat pelabuhan kapal-kapal yang berlayar di Laut Cina Selatan, maka menurut pasal 12 Konvensi Hukum Laut 1982 maka RRT secara tidak



langsung memiliki kedaulatan di wilayah reklamasi yang masih menjadi sengketa, karena wilayah tersebut termasuk dalam wilayah laut teritorialnya.

c. Pasal 15 Konvensi Hukum Laut 1982

Pasal 15 antara lain menyebutkan mengenai penetapan garis batas laut teritorial antara negara-negara yang pantainya berhadapan atau berdampingan. Bahwa untuk dapat menetapkan batas laut teritorialnya, maka tidak satupun diantaranya berhak, kecuali ada persetujuan yang sebaliknya diantara mereka, tetapi ketentuan tersebut tidak berlaku jika terdapat alasan hak historis atau keadaan khusus lainnya.

d. Pasal 121 Konvensi Hukum Laut 1982

Di dalam pasal 121 ayat 1 menyebutkan bahwa pulau merupakan daerah daratan yang terbentuk secara alami yang berada diatas permukaan air pada saat air pasang, dan pada ayat 3 pasal 121 menyebutkan bahwa karang yang tidak dapat mendukung kediaman manusia atau kehidupan ekonomi tersendiri tidak mempunyai ZEE dan landas kontinen. Namun menurut RRT pulau/karang yang berada di Laut Cina Selatan memenuhi kriteria pulau yang dimaksudkan di dalam pasal 121 yang mempunyai ZEE dan

landas kontinen, karena proyek reklamasi mereka telah memperluas karang yang ada di Laut Cina Selatan, sehingga tidak lagi menjadi elevasi surut dan dapat didiami oleh manusia.

Berdasarkan interpretasi terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 mengenai reklamasi tersebut, maka ada celah-celah dari masing-masing negara. Semua negara pengklaim dapat mengajukan argumen masing-masing terkait permasalahan reklamasi yang dilakukan oleh RRT dan dampak delimitasi wilayah.

3. Status Hukum dari reklamasi pulau oleh RRT di Laut Cina Selatan

Sejak Desember 2013, RRT melakukan perluasan sebanyak lebih dari 1.200 hektar di kepulauan di Laut Cina Selatan sebagian besar reklamasi dilakukan di Kepulauan Spratly, yakni pulau-pulau di perairan antara Vietnam, Malaysia, dan Filipina, dimana seluruh negara ini termasuk RRT, Taiwan, dan Brunei memperebutkan klaim di wilayah tersebut.

Dalam beberapa bulan terakhir, Tiongkok sangat aktif dan juga agresif dalam upayanya membentuk sebuah pulau buatan di Kepulauan Spratly. Kepulauan itu sendiri masih dalam sengketa antara Tiongkok dan beberapa negara tetangganya. Pembentukan pulau ini adalah salah satu upaya Tiongkok mengakui wilayah tersebut sebagai miliknya. Tiongkok menggunakan asas *effective*



occupation agar wilayah tersebut dapat diklaimnya dan memperluas wilayah tersebut dengan cara akresi yang berupa pulau buatan.

Tercatat ada tujuh gugusan karang yang direklamasi oleh RRT, tujuh gugusan karang tersebut seperti; Mischeif, Gaven, Hughes, Johnson South, Cuarteron, Firy Cross. Beberapa dari gugusan karang tersebut adalah karang yang tenggelam di bawah laut saat terjadi air pasang, dan RRT mereklamasi gugusan karang tersebut untuk memperluas dan mengubah statusnya menjadi sebuah pulau yang tidak tenggelam saat air pasang, sehingga memiliki pengaruh terhadap delimitasi batas maritime.

RRT dapat mendasarkan reklamasi yang dilakukannya di wilayah Laut China Selatan dengan dalih kebebasan laut lepas. Di dalam pasal 87 Konvensi Hukum Laut 1982 dijelaskan bahwa laut lepas terbuka untuk semua negara. Negara pantai atau negara tidak berpantai diberi kebebasan-kebebasan, dan salah satunya adalah kebebasan untuk membangun pulau buatan. RRT menyatakan berhak untuk melakukan kegiatan reklamasi di Laut China Selatan karena Laut China Selatan merupakan bagian dari wilayahnya.

Dalam pasal 121 Konvensi Hukum Laut 1982, zona maritim dapat diperpanjang tidak hanya dari wilayah utama negara pantai, tapi juga dari pulau-pulau terluar dimana negara itu berdaulat. Pasal 121 (1) Konvensi Hukum Laut 1982 mengatur bahwa sebuah pulau merupakan daerah yang terbentuk secara alami dari tanah, dikelilingi oleh air, yang tetap diatas

air pada saat pasang tinggi. Melihat ketentuan tersebut, beberapa kondisi yang harus dipertimbangkan dalam penentuan “pulau” dalam arti hukum adalah; pertama, sebuah pulau harus merupakan suatu lahan yang harus lebih dahulu memenuhi dua unsur: (1) memiliki lahan daratan, dan (2) selalu berada di atas garis pasang tinggi.

Kedua, sebuah pulau harus dikelilingi oleh air. Akhirnya, mengacu pada pasal 121 (1), sebuah pulau harus secara alami terbentuk dan diatas air pada saat pasang. Terlepas dari kenyataan bahwa ketentuan tersebut tidak menjelaskan sejauh mana tanah diatas air pada saat pasang dapat dilihat sebagai sebuah pulau, hal ini bisa disimpulkan bahwa hal tersebut dimaksudkan untuk pengecualian terhadap pulau buatan manusia dan pulau yang tenggelam pada saat air pasang tinggi untuk dapat memperoleh status hukum pulau dibawah Konvensi. Selanjutnya di dalam pasal 60 (8) dan 80 Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa pulau buatan yang dibangun di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) atau di landas kontinen tidak memiliki status pulau.

Disisi lain, masih menjadi sebuah perdebatan apakah status hukum pulau harus diputuskan menurut faktor-faktor yang diatur dalam pasal 121 (3), dimana tidak terdapat ketentuan yang tegas menyatakan apa defenisi batu, dan



juga tidak memberikan perbedaan antara batu dan jenis pulau lainnya.⁵

Selanjutnya, hubungan yang jelas antara batu dan pulau-pulau juga membawa pertanyaan apakah pulau harus memenuhi persyaratan “sosio ekonomi” yang diatur dalam ayat 3, belum lagi bahwa isi dari pasal 121(3) tidak menjelaskan apakah yang dimaksud dengan konsep “kehidupan ekonomi”, haruskah bersifat produktif atau komersial saja.⁶

Sebelum RRT mereklamasi dan membangun pulau buatan, wilayah tersebut hanya berupa karang dan bebatuan yang tidak ditinggali manusia dan jelas statusnya bukan sebuah pulau sehingga tidak memiliki zona maritimnya sendiri.

RRT membangun pulau buatan untuk memperluas gugusan karang di Kepulauan Spratly, hal ini, merupakan kombinasi dari faktor alamiah dan buatan manusia karena pulau buatan dibangun untuk memperluas pulau yang terbentuk secara alamiah.

Namun di balik itu, kelihatannya RRT sedang membangun suatu dalil hukum (melalui hukum nasionalnya) bahwa pulau buatan hasil reklamasi tidak tunduk pada Konvensi Hukum Laut, namun merupakan rezim hukum tersendiri yang diatur di luar Konvensi Hukum Laut. Salah satu pakar hukum Tiongkok telah mulai membangun dalil ini. Pakar Tiongkok mengakui bahwa menurut Konvensi

Hukum Laut 1982 pulau buatan tidak berhak atas laut teritorial dan tidak mempengaruhi delimitasi maritim. Namun selain pulau buatan yang dibangun dengan struktur yang tertanam pada dasar laut, terdapat pula jenis lain pulau buatan dengan struktur yang terbangun diatas fitur alamiah (elevasi pasang surut, karang, dan pulau di tengah laut). Pulau buatan ini sulit disebut ‘*artificial*’ atau pun ‘alamiah’ karena merupakan kombinasi dari keduanya. Reklamasi di *Mischief Reef* dan *Johnson Reef* termasuk dalam kategori ini. Berdasarkan karakternya yang bersifat *artificial* dan sekaligus alamiah maka tidak tepat jika pulau ini tunduk pada rejim “*artificial islands*” seperti yang diatur oleh Konvensi Hukum Laut 1982. Dalam hal ini menurut pakar Tiongkok hukum internasional belum mengatur tentang status pulau semacam ini dan mengkatogorikannya sebagai “isu hukum baru” dalam hukum laut yang perlu mendapat perhatian pakar hukum.⁷

Apa yang dilakukan oleh RRT dengan membuat pulau buatan di Laut Cina Selatan sah menurut hukum dan tidak melanggar norma apapun. Status dari pulau buatan tersebut adalah *legal island* untuk RRT, karena pulau tersebut tidak secara formal masuk dalam wilayah suatu negara dan RRT mempunyai dasar klaim yang diakui untuk melakukan reklamasi di wilayah

⁵ Robin Rolf Churchill and Alan Vaughan Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester University Press, 1999 hlm 50.

⁶ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, 2012, hlm 66.

7

<http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt56c2d1b5a1134/adu-norma-di-laut-tiongkok-selatan-broleh--damos-dumoli-agusman>-diakses pada tanggal 22 Februari 2016



tersebut. Tetapi, untuk mendapatkan statusnya sebagai pulau seperti dalam pasal 121 Konvensi Hukum Laut yang mempengaruhi penetapan batas laut teritorial, zona ekonomi eksklusif atau landas kontinen atau hanya berstatus pulau buatan seperti pasal 60 Konvensi Hukum Laut yang tidak memiliki laut teritorial masih harus dikaji lebih lanjut lagi.

Jika mengacu pada pasal 121 Konvensi Hukum Laut 1982, pulau-pulau buatan RRT jelas memenuhi status pulau yang diatur dalam pasal tersebut. Pulau buatan RRT dibangun diatas pulau yang terbentuk secara alami, dan tidak lagi bersifat elevasi surut. RRT juga telah membangun fasilitas-fasilitas yang dapat mendukung pulau tersebut untuk didiami manusia dan dapat menopang kehidupan ekonomi di wilayah tersebut.

Seluruh kriteria pulau yang terdapat dalam pasal 121 Konvensi Hukum laut sudah dipenuhi oleh pulau buatan RRT. Hal ini berarti bahwa proyek reklamasi yang dilakukan RRT dengan membangun pulau buatan di atas gugusan karang di wilayah Laut Cina Selatan berhak atas laut teritorial, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinennya sendiri. Selain itu, RRT juga telah mengeluarkan Undang-undang Maritim yang disahkannya pada tanggal 15 Mei 1996 yang berisikan tentang batas perairan teritorialnya yang ditarik dari garis pantai di sepanjang daratan RRT dan Kepulauan Paracel di sebelah utara Laut Cina Selatan, dengan menggunakan prinsip garis pangkal lurus (Konvensi Hukum Laut 1982

Pasal 7 ayat 1,3 dan 5) dan garis pangkal negara kepulauan (Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 47 ayat 1). Undang-undang ini mengindikasikan RRT untuk memasukkan Spratly dan Paracel ke dalam wilayah maritimnya seluas 200 mil dari laut. Untuk mempertegas klaimnya, RRT menghubungkan wilayah daratan negaranya dengan Pulau Hainan, lalu menerapkan garis pangkal negara kepulauan di sekeliling Kepulauan Paracel.

Secara hukum tidak ada norma yang dilanggar oleh RRT dalam pembangunan pulau buatan di Laut Cina Selatan. Tetapi dalam hal politik, langkah RRT dalam membangun pulau buatan di wilayah yang masih menjadi sengketa ini akan meningkatkan eskalasi konflik diantara negara-negara pengklaim yang sebelumnya sudah memanas. Hal ini dapat merusak status quo yang telah sejak lama diberlakukan di Laut Cina Selatan. Oleh karena, permasalahan yang kompleks dan hingga sekarang belum tercapainya penyelesaian mengenai sengketa di Laut Cina Selatan, maka negara pengklaim sepakat untuk memberlakukan status quo di wilayah tersebut.

Jika melihat upaya yang dilakukan RRT dengan melakukan pembangunan pulau buatan di wilayah yang masih menjadi sengketa, sama seperti apa yang dilakukan Malaysia dalam kasus sengketa pulau Sipadan-Ligitan dengan Indonesia. Oleh karena belum ditemukannya penyelesaian mengenai sengketa pulau Sipadan dan Ligitan maka Indonesia dan Malaysia sepakat untuk menetapkan status quo



pada pulau tersebut. Akan tetapi Malaysia secara diam-diam melakukan kegiatan eksplorasi dan membangun sejumlah fasilitas-fasilitas di pulau tersebut, serta secara terus-menerus melakukan pengawasan akan pulau tersebut. Dan pada saat kasus tersebut dibawa ke Mahkamah Internasional, hakim menyatakan Malaysia berhak atas pulau Sipadan dan Ligitan. Hakim Mahkamah Internasional mendasarkan putusannya pada prinsip pendudukan dengan pengawasan yang efektif. Malaysia yang dapat membuktikan berbagai kegiatan berdaulat yang dilakukannya di pulau tersebut akhirnya berhasil menjadi pemilik sah pulau Sipadan dan Ligitan.⁸

Dengan dibangunnya pulau buatan dan beberapa fasilitas seperti mercusuar dan fasilitas lainnya, maka apabila kasus tersebut diserahkan penyelesaiannya pada Mahkamah Internasional maka RRT mempunyai peluang besar untuk memenangkan sengketa kepemilikan pulau tersebut. Karena, RRT telah melakukan pendudukan dengan pengawasan yang efektif di pulau tersebut. Mulai dari menempatkan petugas penjaga pulau, membangun mercusuar dan landasan bagi pesawat terbang, melakukan patroli rutin disekitar pulau sampai dengan membangun pulau buatan di pulau tersebut.

Dalam Mahkamah Internasional, dari beberapa sengketa

wilayah yang pernah diselesaikan oleh Mahkamah Internasional, hakim yang mengadili sengketa wilayah biasanya mendasarkan putusannya pada prinsip penemuan (*discovery*), pendudukan dengan pengawasan efektif (*effective control*), pendudukan tanpa protes (*prescription*), dan konektivitas geografis (*contiguity*).⁹

Dampak dari adanya Reklamasi yang dilakukan oleh RRT terhadap Jalur Pelayaran Internasional terkait dengan Kebebasan Berlayar dan Hak Lintas Damai

Laut Cina Selatan disebut-disebut memiliki kekayaan sumber daya alam yang berlimpah. Luas perairan meliputi sekitar 4.000.000 km².¹⁰ Hal ini telah merubah jalur Laut Cina Selatan menjadi rute yang tersibuk di dunia, karena lebih dari setengah perdagangan dunia berlayar melewati Laut Cina Selatan setiap tahun. Diperkirakan lebih dari setengah dari jumlah kapal-kapal super tanker dunia melewati jalur laut ini.¹¹

Oleh karena itu jalur pelayaran yang sangat strategis ini sangat penting untuk dijaga stabilitas keamanannya. Sejumlah aksi agresif dilakukan oleh

⁹ Jon M. Van Dyke, *Legal Issue Related to Sovereignty over Dokdo and its Maritim Boundary*, Ocean Development & International Law, 2007, hlm 158.

¹⁰ Hasjim Djalal, *Potential Conflict in the South Cina Sea: In search of Coopertation*, Indonesian Quarterly XVIII, no.2 (Second Quarter, 1990), hlm 364-365

¹¹ Karmin Suharna, *Konflik dan Solusi Laut Cina Selatan dan dampaknya bagi Ketahanan Nasional*, Jakarta: Majalah Tannas edisi 94, hlm 5.

⁸ Abdul Irsan, *Pelajaran Yang Dapat Ditarik dari Kasus Sipadan dan Ligitan*. Jakarta: Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen. Volume V No. 27, 2009, hlm 243.



negara-negara yang berbatasan langsung dengan kawasan ini untuk melegitimasi setiap wilayah yang diklaim atas kepemilikannya.¹² Klaim tersebut merujuk hingga kepada faktor historis, perhitungan ekonomi dan pertimbangan geostrategis dari negara-negara yang terlibat.¹³

Sebagai negara pertama yang telah menemukan dan mengelola pulau-pulau di Laut Cina Selatan, RRT memiliki kedaulatan yang tidak terbantahkan atas pulau-pulau di Laut Cina Selatan dan yurisdiksi atas perairan di sekitar wilayah pulau-pulau tersebut.¹⁴

Saat ini, sengketa kedaulatan pulau terutama terkonsentrasi di Kepulauan Spratly, yang melibatkan beberapa negara, termasuk RRT, Filipina, Vietnam, Malaysia, Brunei dan Taiwan mengenai delimitasi batas maritim. Tidak diragukan lagi bahwa sengketa kedaulatan pulau dan delimitasi batas maritim di Laut Cina Selatan telah menjadi sengketa yang sangat kompleks yang telah melibatkan banyak negara. Intensitas sengketa yang tinggi menyebabkan meningkatnya risiko yang besar terhadap konflik dan kontradiksi,

¹² *The Spratly Islands Dispute in the South China Sea: Problems, Policies, and Prospects for Diplomatic Accommodation*” diakses dari www.southchinasea.org pada tanggal 24 Februari 2016

¹³ *Ibid.*

¹⁴ K. Y. Zou, “*The Chinese Traditional Maritime Boundary Line in the South China Sea and Its Legal Consequences for the Resolution of the Dispute over the Spratly Islands*,” *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 14, No. 1, 1999, hlm 27-55.

sehingga mengancam keselamatan navigasi di laut.¹⁵

Laut Cina Selatan statusnya adalah sebuah “perairan internasional” atau *international waters* yang mana hampir seperempat dari seluruh kapal dagang di dunia melewati perairan ini. Namun demikian, negara-negara pantai yang mengklaim kawasan ini tidak hanya diberikan hak untuk menguasai wilayah perairan ini, namun juga memiliki kewajiban untuk membuka kawasan ini sebagai jalur yang bebas untuk dilewati negara lain atau memperoleh hak kebebasan berlayar (*freedom of navigation*).

Dalam menggunakan kebebasan tersebut, negara-negara lain harus memperhatikan hak dan kewajiban dari negara pantai.¹⁶ Permasalahan timbul akibat sulitnya menentukan apa saja tindakan yang memperhatikan hak dan kewajiban negara pantai dan apa saja tindakan yang dianggap tidak menghormati negara pantai. Hal inilah yang seringkali menimbulkan permasalahan sengketa di Laut Cina Selatan.

Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982 menjamin hak lintas damai untuk semua kapal di laut teritorial negara pantai. Semua kapal berarti semua kapal berbendera asing, baik

¹⁵ R. Beckman, “*China, UNCLOS and the South China Sea*,” *Asian Society of International Law Third Biennial Conference*, Beijing, 27-28 August 2011, hlm 32.

¹⁶ Sam Bateman, *Regime building in the South China Sea – Current Situation and Outlook*, *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs* Vol. 3 No. 1, 2011, hlm 2.



dari negara pihak maupun bukan pihak terhadap Konvensi Hukum Laut.

Selanjutnya pasal 19 Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa hak lintas disebut damai jika tidak mengancam perdamaian, ketertiban dan keamanan negara pantai. Beberapa aktivitas kapal yang dianggap tidak berlintas damai, seperti penggunaan ancaman terhadap kedaulatan wilayah, menggunakan senjata, kegiatan intelijen, propaganda dan lain-lain.

Laut Cina Selatan merupakan laut “semi-tertutup” yang menurut pasal 122 Konvensi Hukum Laut terdiri dari sebagian atau keseluruhan laut yang merupakan laut teritorial dan zona ekonomi eksklusif dari dua atau lebih negara pantai. Oleh karena itu, sesuai dengan ketentuan pasal 17, “Kapal dari semua negara berhak menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial”. Dan dalam ZEE, ada pernyataan yang jelas dalam pasal 58, “Di zona ekonomi Eksklusif, semua negara, baik negara berpantai atau tidak berpantai menikmati dan tunduk pada ketentuan yang relevan dalam Konvensi ini. Kebebasan yang dimaksud dalam pasal 87 kebebasan pelayaran dan penerbangan, pemasangan kabel dan pipa bawah laut, pengoperasian kapal, pesawat udara dan sejalan dengan ketentuan-ketentuan lain Konvensi ini.

Selain itu, mengingat bahwa Laut Cina Selatan adalah lalu lintas utama yang menghubungkan Samudera Pasifik dan Laut Hindia¹⁷,

hampir semua penerbangan atau rute pengiriman melalui Laut Cina Selatan harus melalui Kepulauan Spratly, dengan banyaknya pulau dan terumbu karang yang menyebar ke seluruh jalur pelayaran internasional.

Untuk alasan ini sesuai dengan hak lintas damai (pasal 45), selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (pasal 34) dan hak lintas alur laut kepulauan (pasal 53), negara harus diberikan hak lintas transit untuk menjamin kebebasan berlayar dan keterbukaan jalur laut.

Kebebasan berlayar di Laut Cina Selatan bukanlah sebuah kebebasan mutlak tanpa batasan apapun, melainkan setiap negara harus melakukan kewajiban-kewajiban internasional tertentu selagi menikmati hak kebebasan berlayar. Dengan kata lain, navigasi melalui laut teritorial dibawah yurisdiksi negara harus menjadi navigasi yang damai dan mematuhi hak dan kewajiban dari negara pantai serta menghormati kepentingan dan keamanan serta hak berdaulat negara pantai. Hak-hak ini telah diatur dalam pasal 21 dan pasal 58 Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982, yang berbunyi:

“Kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial harus mematuhi semua peraturan perundang-undangan demikian dan semua peraturan internasional bertalian dengan pencegahan tubrukan di laut yang

¹⁷ R. Beckman, “China, UNCLOS and the South China Sea,” Asian Society of

International Law Third Biennial Conference, Beijing, 27-28 August 2011, hlm 32.



diterima secara umum.” (Pasal 21 ayat 4)

“Dalam melaksanakan hak-hak memenuhi kewajibannya berdasarkan Konvensi ini di zona ekonomi eksklusif, Negaranegara 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 lainnya sepanjang ketentuan tersebut tidak bertentangan dengan ketentuan Bab ini.” (Pasal 58 ayat 3)

Selain itu, tidak ada kebebasan mutlak dalam rezim hukum laut modern. Bahkan di laut lepas, setiap kapal yang menikmati kebebasan berlayar harus mematuhi peraturan navigasi nasional sesuai dengan hukum internasional dan hukum kebiasaan internasional yang telah diakui.¹⁸ Masing-masing negara harus menghormati kebebasan berlayar negara lain, pada saat yang sama semua kapal yang berada di bawah kewajiban internasional harus mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran laut, melindungi dan melestarikan lingkungan laut, menjaga keamanan navigasi dan peraturan lintas maritim dan sebagainya.

Akan tetapi negara pantai tidak boleh menghalangi lintas damai kapal

asing melalui laut teritorialnya, kecuali dengan ketentuan Konvensi atau perundangan-undangan yang dibuat sesuai dengan ketentuan konvensi. Negara pantai juga tidak boleh menetapkan persyaratan atas kapal asing yang secara praktis berakibat penolakan atau pengurangan hak lintas damai. Lain dari pada itu negara pantai tidak boleh mengadakan diskriminasi nyata terhadap kapal negara manapun. Untuk keselamatan pelayaran, negara pantai harus secepatnya mengumumkan bahaya apapun bagi navigasi dalam laut teritorialnya yang diketahuinya.

Selanjutnya mengenai hak perlindungan bagi keamanan Negaranya, Negara pantai dapat mengambil langkah yang diperlakukan untuk mencegah lintas yang tidak damai di laut teritorialnya. Negara pantai juga berhak untuk mengambil langkah yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran apapun terhadap persyaratan yang ditentukan bagi masuknya kapal ke perairan pedalaman atau ke persinggahan demikian. Tanpa diskriminasi formil atau diskriminasi nyata di antara kapal negara pantai dapat menanggukkan sementara pada daerah tertentu di taut teritorialnya untuk perlindungan keamanannya termasuk keperluan latihan senjata. Penanggukan ini berlaku setelah diumumkan terlebih dahulu, seperti tercantum dalam pasal 25 Konvensi Hukum laut 1982.

¹⁸ Zewei Yang, *The Freedom of Navigation in the South China Sea: An Ideal or a Reality?* Beijing Law Review, 2012, hlm 140.



IV. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Konflik yang terus menerus terjadi di Laut Cina Selatan juga disebabkan oleh perbedaan penafsiran oleh negara-negara yang berkonflik di Laut Cina Selatan terhadap pasal-pasal di dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Dengan semakin banyaknya interpretasi pasal yang berbeda-beda dari negara yang terlibat konflik di Laut Cina Selatan maka akan semakin menimbulkan banyaknya celah yang bisa melemahkan efek hukum dari Konvensi Hukum Laut 1982.
2. Konvensi Hukum Laut 1982 telah mengatur mengenai pulau buatan seperti dalam pasal 60 dan 80, tetapi status pulau yang dibangun dengan kombinasi antara faktor alami dan buatan belum diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Sehingga menurut penulis pasal 60 Konvensi Hukum Laut tidak berlaku bagi pulau buatan RRT, karena pulau buatan RRT sudah memenuhi status pulau yang terdapat dalam pasal 121 Konvensi Hukum Laut 1982, sehingga mempunyai hak untuk delimitasi maritimnya sendiri.
3. Pembangunan pulau buatan yang dilakukan RRT memang dapat memicu terjadinya konflik kedaulatan nasional, keamanan maritim dan pemanfaatan dan pengembangan sumber daya alam. Jika tidak ditangani dengan benar,

konflik tersebut bisa meningkatkan ketegangan dalam permasalahan internasional dan permasalahan maritim yang sedang berlangsung. Meskipun Konvensi memberikan hak kepada negara pantai untuk membangun pulau buatan, negara tersebut juga harus mematuhi aturan-aturan yang pada Konvensi dan menghormati hak-hak dari negara lain di zona maritimnya masing-masing

4. Kebebasan berlayar dan hak lintas damai adalah hak yang dimiliki oleh setiap negara ketika akan melintasi sebuah perairan. Semua negara juga harus menghormati hak lintas damai yang dimiliki oleh negara lain, akan tetapi kapal-kapal yang akan melintasi wilayah perairan suatu negara juga harus mematuhi dan menghormati hak-hak dari negara pantai, karena kebebasan berlayar bukanlah kebebasan mutlak tanpa batasan apapun seperti yang diatur dalam pasal 21 dan pasal 58 Konvensi Hukum Laut 1982.

V. DAFTAR PUSTAKA

Buku Literatur:

- Bateman, Sam “*Regime building in the South China Sea – Current Situation and Outlook.*” Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs Vol. 3 No. 1, 2011, halaman 2
- Beckman, R. “*China, UNCLOS and the South China Sea.*” Asian Society of International Law Third



DIPONEGORO LAW REVIEW

Volume 5, Nomor 2, Tahun 2016

Website : <http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr/>

- Biennial Conference, 27-28 August 2011, halaman 32
- Churchill, Robin rolf and Alan Vaughan Lowe “*The Law of the Sea.*”, Manchester University Press, 1999, halaman 50
- Djalal, Hasjim “*Potential Conflict in the South Cina Sea: In search of Coopertation.*” Indonesian Quarterly XVIII,no.2 Second Quarter,1990, halaman 364-365
- Dougherty, James E “*The Configuration of Global System*” dalam Boyd, Gavin dan Pentland, Charles, et.al, 1981, halaman. 6
- Goh, Evelyn “*The U.S in Southeast Asian Regional Security Strategies.*” East-West Center, halaman 31
- Irsan, Abdul “*Pelajaran Yang Dapat Ditarik dari Kasus Sipadan dan Ligitan.*” Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen. Volume V No. 27, 2009, halaman 243
- Suharna, Karmin, “*Konflik dan Solusi Laut Cina dan dampaknya bagi Ketahanan Nasional.*” Majalah Tannas edisi 94, 2012, halaman 35
- Tanaka, Yoshifumi “*The International Law of the Sea*”, Cambridge University Press, 2012, halaman 66
- Van Dyke, Jon M, “*Legal Issue Related to Sovereignty over Dokdo and its Maritim Boundary.*” Ocean Development & International Law, 2007, halaman 158
- Yang, Zewei “*The Freedom of Navigation in the South China Sea: An Ideal or a Reality?*” Beijing Law Review, 2012, halaman 140
- Zou, K. Y “*The Chinese Traditional Maritime Boundary Line in the South China Sea and Its Legal Consequences for the Resolution of the Dispute over the Spratly Islands.*” International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 14, No. 1, 1999, halaman 27-55

Peraturan Perundang-Undangan:

Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut yang ketiga (UNCLOS III) yang ditanda tangan pada 10 desember 1982 di Montego Bay, Jamaica. Berlaku pada 16 November 1994

Website:

http://id.wikipedia.org/wiki/Laut_Cina_Selatan

http://www.eia.gov/cabs/South_China_Sea/pdf.pdf

<http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt56c2d1b5a1134/adu-norma-di-laut-tiongkok-selatan-broleh--damos-dumoli-agusman->