

PANDANGAN TNI ANGKATAN LAUT TERHADAP BATAS TERITORIAL, YURIDIKSI NEGARA PANTAI DAN KEPULAUAN BERDASARKAN UNCLOS I, UNCLOS II dan UNCLOS III/1982

(KONFLIK KLAIM KEWILAYAHAN DI LAUT CHINA SELATAN dan PERBEDAAN PERSEPSI INDONESIA dengan PALAU*)

Jarot Wicaksono

Pusat Pengkajian Maritim Seskoal

Jarotwicaksono@gmail.com

<http://doi.org/10.52307/jmi.v9i2.186>

Abstrak

Batas yurisdiksi negara pantai dan kepulauan secara internasional ditetapkan berdasarkan UNCLOS 1982. Akan tetapi dalam aplikasi, masih terdapat persepsi antara beberapa negara seperti Indonesia dan Palau. Hal ini merupakan isu penting yang mempengaruhi hubungan bilateral kedua negara, terutama dalam konteks hukum internasional. Meskipun Indonesia dan Palau sama-sama mengakui UNCLOS sebagai pedoman, terdapat perbedaan dalam metode delimitasi yang digunakan untuk menentukan batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Indonesia menerapkan metode proporsionalitas, sementara Palau menggunakan metode sama jarak (*equidistance*), yang menyebabkan tumpang tindih wilayah maritim. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus, mengumpulkan data melalui kajian literatur dan wawancara dengan ahli hukum internasional. Hasil analisis menunjukkan bahwa dialog diplomatik yang lebih intensif, rujukan pada hukum internasional, serta opsi penyelesaian sengketa melalui arbitrase sangat diperlukan untuk mencapai kesepakatan. Selain itu, kerjasama bilateral dalam bidang ekonomi dan lingkungan dapat menciptakan suasana yang lebih kondusif. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pemahaman yang lebih baik tentang isu batas maritim di kawasan Asia Tenggara dan mendorong penyelesaian yang damai dan konstruktif.

Kata Kunci: Batas Yuridiksi, Hubungan Bilateral, Indonesia dan Palau.

Abstract

The jurisdictional boundaries of coastal and archipelagic states are internationally determined based on UNCLOS 1982. However, in its application, there are still

perceptions between several countries such as Indonesia and Palau. This is an important issue that affects bilateral relations between the two countries, especially in the context of international law. Although Indonesia and Palau both recognize UNCLOS as a guideline, there are differences in the delimitation methods used to determine the boundaries of the Exclusive Economic Zone (EEZ). Indonesia applies the proportionality method, while Palau uses the equidistance method, which causes overlapping maritime areas. This study uses a qualitative approach with a case study method, collecting data through literature reviews and interviews with international legal experts. The results of the analysis show that more intensive diplomatic dialogue, reference to international law, and the option of resolving disputes through arbitration are needed to reach an agreement. In addition, bilateral cooperation in the economic and environmental fields can create a more conducive atmosphere. This study is expected to contribute to a better understanding of maritime boundary issues in the Southeast Asian region and encourage peaceful and constructive resolution.

Keywords: Jurisdictional Boundaries, Bilateral Relations, Indonesia and Palau.

Klaim Cina [Tiongkok] atas hak historis, atau hak atau yurisdiksi kedaulatan lainnya, sehubungan dengan daerah maritim Laut Cina Selatan yang tercakup oleh bagian dari 'nine-dash line' terkait adalah melanggar ketentuan **Konvensi (UNCLOS 1982)** dan tidak berlaku secara sah sejauh melebihi batasan geografis dan substantif dari hak-hak maritim Cina berdasarkan Konvensi [dan bahwa] **Konvensi mengalahkan segala hak historis, atau hak atau yurisdiksi kedaulatan lainnya yang melebihi batas-batas yang ditetapkan di dalamnya.**¹

¹ The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China), Perkara pengadilan Arbitrase permanen - Permanent Court of Arbitration (PCA) No. 2013-19, Putusan tertanggal 12 Juli, 2016, para. 278, tersedia pada website PCA.

LATAR BELAKANG

Limits in the Seas – dapat dimaknai dalam Bahasa Indonesia sebagai Batas-batas (wilayah) di lautan. Batas-batas wilayah sebuah negara di lautan merupakan batas yang bersifat imajiner dimana tidak ada penanda nyata atasnya dilokasi. Meski demikian, negara memiliki hak berdaulat nyata padanya² dan diakui oleh Rezim Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982)³ yang merupakan pedoman pokok di laut secara

² Juwono Sudarsono (2008). Pegelolaan Wilayah Perbatasan Dalam Rangka Menjaga Keutuhan Wilayah Negara Ke satuan Republik Indonesia, disampaikan dalam Seminar Nasioal di Universitas Islam Indonesia, Jogjakarta.

³ United Nations Convention on the Law of the Sea, dibuka untuk penandatanganan pada tanggal 10 Des. 1982, 1833 UNTS 397 (mulai berlaku pada tanggal 16 Nov., 1994).

internasional. Dengan ke khas-an karakter ini, negara-negara pantai/kepulauan dalam menentukan batas wilayah yuridiksi dan teritorial laut dengan negara tetangganya melakukan berbagai perundingan secara bi/tri lateral menggunakan prinsip-prinsip yang terkandung dalam UNCLOS 1982.

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) merupakan sebuah perjanjian internasional yang menjadi **kerangka hukum untuk semua kegiatan kelautan dan maritim**. Konvensi ini disusun untuk menggantikan konsep lama tentang kebebasan laut yang diusung oleh banyak negara sejak abad ke-17. Dimana dalam konsep kebebasan laut, jarak batas teritorial sebuah pantai atau pulau (disebut dengan istilah wilayah perairan tertentu) membentang sejauh 3 mil laut dari surut air laut terendah. Konsep ini dikembangkan oleh Ahli hukum Belanda Cornelius van Bynkershoek dimana jarak 3 mil laut itu mengadopsi jarak tembakan meriam pada masa itu.⁴ Wilayah perairan diluar jarak dimaksud merupakan

perairan internasional sesuai dengan prinsip *mare liberum* yang diusung Hugo Grotius.⁵

UNCLOS I (1958). Ditanda tangan di Genewa, Swiss tanggal 29 April 1958. yang berhasil menetapkan sebuah perjanjian yang dikenal sebagai Konvensi Hukum Laut Pertama (ditanda tangan 52 negara). Dalam konvensi ini berhasil dirumuskan tentang laut teritorial, zona tambahan (berlaku mulai 10 September 1964), landas kontinen (10 Juni 1964), laut lepas (10 September 1962) serta konvensi tentang penangkapan ikan dan konservasi sumber daya hayati di laut lepas (20 Maret 1966). Meski hanya diikuti 52 negara, pasca Konvensi Hukum Laut ini ditanda tangan, 103 negara kemudian turut meratifikasinya.⁶

UNCLOS II tahun 1960. Pada tahun 1960, PBB kembali melaksanakan Konferensi Hukum Laut ke-2 di Genewa, Swiss. Konferensi yang mulai dihadiri negara-negara dunia ketiga ini tidak menghasilkan kesepakatan/konvensi baru

⁴ Akashi, Kinji (2 Oktober 1998). Cornelius Van Bynkershoek: Perannya dalam Sejarah Hukum Internasional . Penerbit Martinus Nijhoff. P. 150. ISBN _ 978-9041105998. Diarsipkan dari versi asli tanggal 10 Maret 2023 .

⁵ "The Freedom of the Seas (versi Latin dan Inggris, Magoffin trans.) – Perpustakaan Kebebasan Online" . oll.libertyfund.org . Diarsipkan dari versi asli tanggal 16 November 2020

⁶ Major Thomas E. Behuniak (Fall 1978). "The Seizure and Recovery of the S.S. Mayaguez: Legal Analysis of United States Claims, Part 1" (PDF). *Military Law Review*. Department of the Army. **82**: 114–121. ISSN 0026-4040. Archived from the original

meskipun konferensi sendiri berlangsung hingga enam pekan.⁷

UNCLOS III atau UNCLOS 1982.

Konferensi Hukum Laut ke-3 berlangsung dalam waktu sebelas tahun dalam diselingi berbagai periode penundaan. Dimulai tahun 1973 di New York, akhirnya konferensi ini ditutup tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaica.⁸ Konvensi Hukum Laut menghasilkan banyak putusan terkait hal dan tanggung jawab negara pantai dan negara kepulauan. Terdiri dari 17 Bab, secara detail membahas; Laut Teritorial dan Zona Tambahan; Aturan terkait selat yang digunakan sebagai jalur pelayaran internasional, Negara-Negara Kepulauan; Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE); Landas Kontinen; Laut lepas; Rezim pulau; Laut tertutup dan setengah tertutup; Hak negara bukan pantai untuk akses ke dan dari laut dan hak kebebasan transit; Tentang kawasan perairan; Perlindungan dan kelestarian alam (di laut); Riset ilmiah bidang kelautan; Pengembangan dan alih teknologi bidang kelautan; Penyelesaian persengketaan hingga

Ketentuan umum dan; Ketentuan penutup.⁹ Konvensi ini kemudian menjadi konvensi internasional satu-satunya (hingga saat ini) terkait rezim hukum laut. Hingga saat ini, UNCLOS 1982 ditandatangani oleh 169 pihak terdiri dari 168 negara dan 1 Uni Eropa. Dari awalnya hanya 60 negara penanda tangan.¹⁰

Tiongkok sebagai negara kontinental terbesar ketiga didunia¹¹, menjadi salah satu dari 168 negara yang menanda tangan UNCLOS 1982. Pada tanggal 26 Juni 1998, Tiongkok mengeluarkan Undang - Undang tentang ZEE dan Landas Kontinen, dimana dalam UU yang merupakan ratifikasi UNCLOS 1982 dinyatakan bahwa ketentuan undang - undang ini tidak mengurangi "hak bersejarah" yang dinikmati oleh Tiongkok.¹² Hak bersejarah dimaksud adalah wilayah-wilayah perairan (termasuk diantaranya Laut Lepas) yang padanya terdapat pulau dan karang, pada Laut China Selatan yang oleh Tiongkok di

⁷ I.b.i.d.

⁸ "The United Nations Convention on the Law of the Sea (A historical perspective)". United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. Diakses tanggal September 13, 2010.

⁹ Perserikatan Bangsa-Bangsa. UNCLOS 1982.

¹⁰ Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements". United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. 8 January 2010

¹¹ Sukamdani S. Gitosardjono, Dinamika Hubungan Indonesia Tiongkok di Era Kebangkitan Asia, Lembaga Kerjasama Ekonomi, Sosial dan Budaya Indonesia – China, (Jakarta: PT. Putra Perkasa Cahaya Bunda, 2006), hlm.72.

¹² Widagdo, A. (2021). Sejarah Nine Dash Line di Laut China Selatan. Trobosaqua.com tanggal 15 Februari 2021. Diakses 13 Februari 2024

klaim sebagai wilayah penangkapan ikan tradisional nelayan negeri itu yang dikenal dengan nama *Nine Dash Line* (NDL). NDL merupakan garis yang dibuat sepihak oleh Tiongkok seluas 2 juta km² pada Laut China Selatan yang membentang sejauh 2.000 km dari daratan Tiongkok di Benua Asia hingga beberapa ratus km dari Filipina, Brunei, Malaysia, dan Vietnam. NDL dilaporkan pertama kali muncul di peta negara Tiongkok pada 1947 dalam bentuk 11 garis (*Eleven Dash Line*).

Bagi Indonesia, klaim ini azasnya tidak masuk ke wilayah perairan Indonesia. Namun, NDL China bersinggungan dengan ZEE Indonesia di Utara Kepulauan Natuna. Meski hanya bagian kecil ZEE, klaim ini berdampak pada hilangnya perairan Indonesia seluas lebih kurang 83.000 km² atau 30 % dari luas laut Indonesia di Natuna Utara. Akan tetapi bagi negara-negara lain, seperti Filipina, Malaysia, Vietnam, Thailand, Brunei hingga Taiwan (berada di luar Kawasan Asia Tenggara) terkena imbas dari klaim NDL China hingga wilayah laut teritorial mereka.¹³

¹³ Irawan Sapto Adi. (2022). Apa Itu Nine Dash Line yang Sering Dipakai China untuk Klaim Natuna?.

Selain permasalahan yang belum terselesaikan terkait LCS, Indonesia hingga saat ini masih belum sepakat dengan Palau, negara tetangga yang terletak di utara Pulau Papua dan Kepulauan Maluku Utara. Selain belum adanya hubungan diplomatik antara Indonesia dan Palau, perbedaan persepsi atas UNCLOS 1982 menjadi kendala utama antara Indonesia dan Palau untuk menetapkan batas wilayah teritorial dan yuridiksi masing-masing di laut.

TNI Angkatan Laut selaku unsur pertahanan utama matra laut Indonesia¹⁴ memiliki tugas dan tanggung jawab besar menjaga keutuhan dan kedaulatan NKRI. Terkait apa yang terjadi dalam beberapa dekade ini pada Laut China Selatan, TNI Angkatan Laut harus mengambil sikap sesuai dengan marwah keberadaannya dengan tetap berpatokan pada rambu serta koridor aturan perundangan. Hal yang sama juga berlaku untuk di wilayah Papua dan Maluku Utara yang berbatasan dengan Palau. Dalam rangka membahas hal ini, kajian tentang pandangan TNI Angkatan Laut terhadap batas yuridiksi dan teritorial negara pantai/kepulauan berdasarkan UNCLOS 1982 disusun.

Kompas.com 4 Desember 2022 pukul 15:00 WIB. Diakses 15 Februari 2024

¹⁴ UU RI Nomor 34 tahun 2004 tentang TNI

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus untuk menganalisis perbedaan persepsi antara Indonesia dan Palau mengenai batas wilayah maritim berdasarkan UNCLOS 1982. Data dikumpulkan melalui kajian literatur yang mencakup dokumen resmi, perjanjian internasional, serta penelitian terdahulu yang relevan dengan topik ini. Analisis data dilakukan dengan membandingkan posisi masing-masing negara dalam konteks hukum internasional dan praktik yang berlaku, serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi perundingan batas maritim. Hasil dari analisis ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang konstruktif untuk penyelesaian sengketa batas maritim antara Indonesia dan Palau.

PEMBAHASAN

1. Penjelasan Umum Geografis atas kawasan Laut Cina Selatan yang Menjadi Area Perselisihan Kewilayahan Antar Negara.

Laut Cina Selatan adalah sebuah kawasan semi-tertutup besar yang dikelilingi oleh beberapa negara

antaranya Brunei, Tiongkok, Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura, Taiwan dan Vietnam. Secara umum pada laut ini tidak terdapat pulau besar kecuali pulau kecil dalam jumlah cukup banyak. Dalam keadaan alaminya, pulau-pulau LCS ini memiliki luas total daratan hanya sekitar 15 km². terkait pasang surut, terdapat banyak elevasi air surut (low-tide elevation) serta fitur-fitur di bawah air di Laut Cina Selatan, yang bukan merupakan “pulau” sebagaimana yang didefinisikan oleh hukum internasional.¹⁵



Gambar 1 (Peta Nine Dash Line Tiongkok)
Sumber : Naskah Kantor Urusan Kelautan dan Perikanan Biro Samudera dan Lingkungan Hidup dan Keilmiah Internasional Deplu A.S.

¹⁵ UNCLOS 1982 pasal 121(1)

Gambar 1 menunjukkan fitur-fitur geografis yang relevan terhadap situasi di wilayah Laut China Selatan yang menjadi objek terkait konflik klaim kewilayahan sebagai berikut:

- **Pulau Pratas.** sebuah pulau tunggal yang berada di atas Karang (*Reef*) Pratas berjarak 130 mil laut¹⁶ dari daratan Tiongkok.
- **Kepulauan Paracel.** Terletak di sisi barat Laut China Selatan (Timur Vietnam dan Selatan Pulau Hainan - Tiongkok)
- **Kepulauan Spratly.** Kepulauan ini tersebar di area luas pada tenggara Laut China Selatan, berhadapan dengan Sabah - Malaysia dan Pulau Palawan - Filipina.
- **Macclesfield Bank.** Merupakan fitur besar yang seluruhnya berada di bawah air disisi tenggara Kepulauan Paracel. Tepi ini memiliki panjang sekitar 70 Mil dengan lebar 40 Mil.

¹⁶ 1 mil laut ditetapkan sejumlah 1/60 dari 1^o Garis Bujur atau setara dengan 1,852 km = 1,15078 mil (darat). Satuan mil digunakan secara internasional untuk mengukur jarak. Mil (darat) digunakan sejak masa lampau dengan berpatokan pada 1000 langkah pasukan legiun Romawi yang di konversi menjadi 1,60934 km. pengukuran mil laut sendiri diambil dari sudut penuh lingkaran bumi (360^o) dimana setiap derajat = 1 jam (60 menit). Selanjutnya 1 mil derajat dijadikan patokan menjadi 1 mil laut dinamakan satuan kecepatan yang digunakan adalah knot.

- **Karang Scarborough.** Merupakan area terumbu karang berbentuk segitiga. Terletak di Selatan Macclesfield Bank dan sebelah barat Pulau Luzon - Filipina.

- **Dangkalan pasir James Shoal.** Terletak di antara Kepulauan Spratly dan Utara Serawak - Malaysia. Merupakan fitur bawah air berkedalaman 20 meter di bawah permukaan air. Vietnam (Kepulauan Spratly dan Paracel);

Pulau/kepulauan serta fitur-fitur maritim ini yang menjadi dasar Tiongkok melakukan klaim di wilayah Laut China Selatan. Pada sisi lain, hal yang sama dilakukan oleh beberapa negara yang berdekatan dengan pulau/kepulauan dan fitur maritim dimaksud. Seperti Filipina (mengklaim Kepulauan Spratly dan Karang Scarborough); Malaysia (Pulau bagian Kepulauan Spratly yang terletak di bagian selatan); Brunei (Karang Louisa – Kepulauan Spratly); dan terakhir Taiwan mengklaim keseluruhannya, sama dengan Tiongkok.¹⁷

¹⁷ Sehubungan dengan garis putus-putus dan peta historis terkait, lihat Limits in the Seas No. 143, supra note 1, pada 3-7

2. Aturan Terkait Negara Pantai dan Negara Kepulauan Menurut UNCLOS 1982

Prinsip dasar; Setiap negara mempunyai kedaulatan penuh atas wilayahnya baik darat, air, maupun udara, dimana hukum yang berlaku adalah hukum nasional negara masing-masing. Batas-batas wilayah suatu negara telah diatur berdasarkan atas suatu perjanjian yang dilakukan oleh 2 atau lebih negara yang wilayahnya berdekatan. Negara dibagi atas beberapa macam negara sesuai dengan letak geografis serta besar kecilnya, seperti negara mini atau sering disebut dengan negara liliput, negara pantai, negara kepulauan dan sebagainya.¹⁸

Coastal State (Negara Pantai) dan *Archipelagic State* (Negara Kepulauan). Istilah **Negara Pantai** mulai disahkan keberadaannya pada UNCLOS 1 tahun 1958 terutama terkait keaulatan mereka pada laut teritorial. Pada Pasal 3 menyebutkan tentang negara pantai memiliki hak teritorial diukur dari garis dasar normal (garis yang diambil

berpatok pada saat posisi air surut).¹⁹

Dalam konvensi ini diatur tentang berbagai hal terkait hak teritorial namun aplikasi batasnya belum dapat menemui kesepakatan. Berdasarkan UNCLOS I (1958), setiap negara yang memiliki wilayah dimana darat bertemu dengan laut maka disebut negara pantai. Definisi ini digunakan sejak tahun ditanda tangannya konvensi hingga saat ini.

Negara Kepulauan adalah istilah yang baru memiliki aspek legal di dunia internasional pada UNCLOS III atau secara luas dikenal dengan UNCLOS 1982. Dalam UNCLOS 1982 disebutkan bahwa Negara Kepulauan adalah suatu negara yang terdiri dari satu (pulau tunggal) atau beberapa kepulauan. Kepulauan disini disebutkan sebagai suatu gugusan pulau. Negara Kepulauan berada di tengah-tengah laut dimana wilayah daratan utamanya (yang terbesar) tidak berada pada sebuah benua. Perbedaan antara Negara Pantai dengan Negara Kepulauan ada pada penjelasan lanjut Pasal 46 UNCLOS 1982 dimana negara pantai daratan utamanya

¹⁸ Asshiddiqie, Jimly, Gagasan Kedaulatan Rakyat dalam Konstitusi dan Pelaksanaannya di Indonesia. Ihtiar Baru Van Hoeve. Jakarta . 1994, hal 7

¹⁹ Perserikatan Bangsa-Bangsa (1958). Konvensi tentang Laut Teritorial dan Zona Bersebelahan 1958. Genewa, 29 April 1958. Mulai berlaku pada 10 September 1964

berada pada sebuah benua namun negara dimaksud memiliki pulau terpisah dari daratan utama.²⁰ Untuk menetapkan hal itu (tentang negara pantai), pada pasal 47 UNCLOS 1982 menjelaskan negara pantai adalah negara yang rasio daratannya lebih besar dari laut teritorial yang dimiliki. Dengan rasio 1:1 hingga 1:9.²¹

Berdasarkan apa yang ditetapkan oleh UNCLOS 1 hingga UNCLOS 1982 dapat dipastikan bahwa pada Kawasan Asia Tenggara; Brunei, Filipina, Indonesia, Singapura dan Timor Leste adalah Negara Kepulauan. Sementara Kamboja, Malaysia, Myanmar, Thailand dan Vietnam adalah Negara Pantai. Contoh lain tentang hal ini, misalnya negara Amerika Serikat yang mempunyai pulau hingga 18.617²². negara ini tidak termasuk Negara Kepulauan karena daratan utamanya berada di benua Amerika.²³ Bahkan Negara Swedia yang

merupakan negara dengan jumlah terbanyak didunia (sekitar) 267.570 pulau, tidak dapat disebut Negara Kepulauan karena daratan utamanya berada di Benua Eropa.²⁴

a. Batas Teritorial Negara Pantai dan Negara Kepulauan

Dalam Hukum Laut Internasional, “daratan mendominasi lautan”; artinya **daratan adalah “sumber hukum kekuasaan”** dari Negara pantai untuk melaksanakan wewenang atas ruang maritim yang melekat.²⁵ Tanpa keberadaan daratan maka tidak dapat dilakukan klaim terhadap laut. Hal diadopsi dari Pasal 3 UNCLOS 1982 yang menyatakan

Setiap Negara mempunyai hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya sampai suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan Konvensi ini.

²⁰ UNCLOS 1982, Pasal 46.

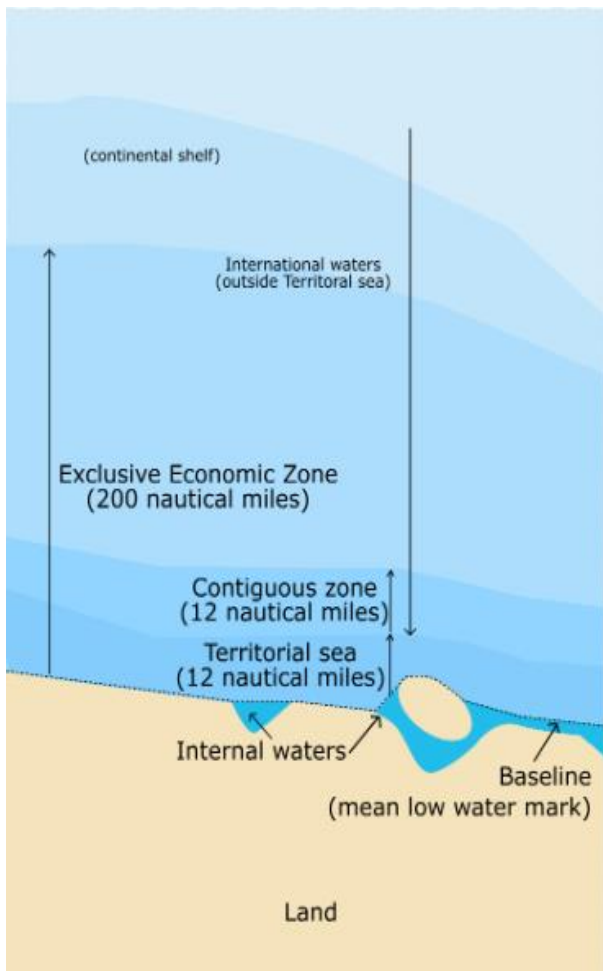
²¹ UNCLOS 1982, Pasal 47 (1).

²² Kurnia Elma Armavilia (2013). 7 Negara Dengan Jumlah Pulau Terbanyak. data.goodstats.id, 30 September 2023, pukul 10:12 WIB. Diakses 18 Februari 2024

²³ Debora Clara Octaviani (2021). Mengenal perbedaan bentuk negara Archipelagic State dan Coastal State dalam Kasus Sengketa Internasional Blok Ambalat (Indonesia – Malaysia). Lembaga Pengembangan dan Konsultasi Nasional, 29 Januari 2021. Diakses 18 Februari 2024

²⁴ I.b.i.d.

²⁵ North Sea Continental Shelf (Germany v. Denmark), 1969 ICJ Rep. 3, para. 96, at 52 (Feb. 20)



Gambar 2 (Titik penentuan garis pangkal)
 Sumber : historisair 16:23, 22 April 2006
 (UTC) - Diadaptasi dari Gambar:Zona maritim
 UNCLOS

Secara tegas UNCLOS menyebutkan, hak wilayah teritorial sebuah negara dilaut ada ketika negara dimaksud memiliki wilayah pantai/wilayah yang berbatas dengan laut. Dan **wilayah teritorial yang diberikan sejauh 12 mil laut**. Apabila dalam hal tertentu negara pantai berhadapan atau berdampingan, maka penentuan wilayah teritorial mereka ditentukan

melalui perundingan diantara keduanya (Pasal 5). Atas dasar hal ini, luas laut teritorial sebuah negara pantai adalah 12 mil laut diukur dari titik-titik yang membentuk garis pangkal disekitar daratan kecuali dalam kondisi tertentu harus melakukan perundingan dengan tetangga yang memiliki wilayah pantai berhadapan atau berdampingan. Terkait penarikan 12 mil laut ada perbedaan antara negara pantai dengan negara kepulauan dimana negara pantai yang digunakan adalah garis pangkal normal (*normal baseline*) sementara negara kepulauan adalah garis pangkal kepulauan (*archipelagic baseline*).

Perbedaan signifikan antara keduanya ada pada titik-titik yang membentuk garis pangkal. *Normal baseline* diambil dari titik terendah saat air surut pada wilayah daratan atau pulau.²⁶ Sementara *Archipelagic baseline* penetapannya adalah mengikuti titik surut terluar dari pulau terluar sebuah negara

²⁶ WayanParthiana, Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia, Op.,Cit., hal. 72.

kepulauan.²⁷ Hal ini menyebabkan bentuk teritorial negara pantai dengan pulaunya dibandingkan dengan negara kepulauan ada perbedaan dimana negara pantai bentuk wilayah teritorial mengikuti surut terendah daratan utama ditambah wilayah perairan disekitar pulau yang dimiliki sementara negara kepulauan membentuk suatu wilayah teritorial utuh dimana perairan di dalam gugus kepulauan merupakan perairan dalam dengan secara keseluruhan (perairan dalam tadi) sebagai bagian teritorial negara kepulauan.

b. Batas Zona Tambahan Bagi Negara Pantai dan Negara Kepulauan

Zona ini diberikan kepada negara pantai dan negara kepulauan untuk penegakkan hukum atas kedaulatan negaranya. Diukur sejauh maksimal 24 mil laut dari garis pangkal yang menjadi patokan ukuran Laut Teritorial negara dimaksud. Zona ini membantu negara pantai dan negara kepulauan untuk mencegah

dan menghukum setiap pelanggaran pada wilayah Laut Teritorial-nya (disesuaikan dengan peraturan perundangan yang berlaku).²⁸

Seperti halnya Batas Teritorial, untuk zona tambahan tidak ada perbedaan prinsip penarikan garisnya antara negara pantai dan negara kepulauan selain mengikuti aturan *normal baseline* dan *archipelagic baseline*. Sederhananya, zona tambahan ini mengikuti kontur yang dibentuk oleh Laut Teritorial sebuah negara.

3. Zona Ekonomi Eksklusif Negara Pantai dan Negara Kepulauan

Pada pasal 55 UNCLOS disebutkan tentang ZEE yang merupakan sebuah wilayah perairan diluar laut teritorial dimana area ini merupakan bagian negara pantai dan/atau negara kepulauan. Hak yang ada pada ZEE adalah hak berdaulat dimana kedaulatan bukan bersifat mutlak namun negara dimaksud menjadi satu-satunya yang memiliki hak dan kewenangannya padanya, termasuk dalam melakukan pengelolaan hingga eksplorasi sumber

²⁷ 72 Pasal 46- 54 UNCLOS 1982.

²⁸ Disarikan dari pasal 33 UNCLOS 1982 Pasal 33 tentang Zona Tambahan.

daya alam.²⁹ Lebar ZEE ditetapkan tidak boleh melebihi 200 mil laut dari landas kontinen (negara pantai) dan landas kepulauan (negara kepulauan). Landas kontinen sendiri didefinisi sebagai dasar laut yang apabila dilihat dari segi geologi maupun geomorfologinya merupakan kelanjutan dari kontinen atau benua.³⁰

Berbeda dengan Laut Teritorial dan Zona Tambahan; ZEE kerap menjadi pangkal perselisihan antara negara berdampingan. Banyak faktor yang menyebabkan hal ini seperti ego sektoral hingga perbedaan penafsiran atas UNCLOS 1982. Dan faktor penyebab utama tentunya jarak antara pantai atau pulau terluar sebuah negara kurang dari 400 mil laut dengan jarak pantai atau pulau negara tetangganya. Menghadapi kondisi ini UNCLOS menetapkan jalan perundingan sebagai langkah terbaik dan dilindungi Undang-Undang Hukum Laut.³¹

Negara-negara penanda tangan UNCLOS 1982 sangat paham terkait ZEE dan meratifikasi UNCLOS 1982 kedalam aturan perundangan masing-masing. Negara-negara di kawasan Asia

Tenggara yang termasuk kedalam negara pantai dan negara kepulauan seluruhnya menanda tangan UNCLOS 1982 dan meratifikasi (kecuali Thailand, sudah kedatangan namun belum meratifikasi). Negara-negara di Kawasan Asia Tenggara melakukan berbagai perundingan bi hingga tri lateral dalam menetapkan batas wilayah perairan diantara mereka demi semangat kebersamaan sebagai bagian negara Kawasan Asia Tenggara.

3. Sengketa Pada Laut China Selatan dan Ekseksnya Terhadap Laut Natuna Utara

Sengketa LCS pertama kali terjadi pada dasawarsa 1970-an dan masih belum menemui titik akhir hingga saat ini. Sejumlah negara yang terlibat dalam sengketa LCS, sebagai *claimant states*, yaitu Tiongkok, Filipina, Malaysia, Vietnam, Brunei, dan Taiwan. Negara-negara ini mengklaim sebagian LCS dalam kedaulatan masing-masing berdasarkan sudut pandang masing-masing. Tiongkok menggunakan dasar historis, sedangkan *claimant states* lainnya rata-rata menggunakan dasar geografis yang mengacu pada Konvensi

²⁹ UNCLOS 1982, pasal 56

³⁰ Prameshwari Ratna Callista (2017). Klaim Tiongkok Tentang *Traditional Fishing Ground* Di Perairan Natuna Indonesia Dalam Perspektif UNCLOS 1982. *Diponegoro Law Journal* Volume 6, Nomor 2, Tahun 2017

³¹ UNCLOS 1982, pasal 83

Hukum Laut Internasional (UNCLOS)³² kecuali Taiwan (sama dengan Tiongkok, mengedepankan dasar historis).



Gambar 3 (Persinggungan Klaim Antar Negara di LCS)

Sumber : Center for Strategic and International Studies, Permanent Court of Arbitration, 2012.

LCS menjadi kawasan yang diperebutkan karena memiliki nilai strategis seperti sebagai *Sea Lines of Trade* (SLOT) dan *Sea Lines of Communication* (SLOC) yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, situasi yang membuat jalur LCS sebagai salah satu jalur tersibuk di dunia. Setengah lalu lintas perdagangan dunia tercatat melalui kawasan LCS.³³ Selain itu, LCS juga

memiliki nilai ekonomis dengan adanya sumber daya alam berupa minyak dan gas alam.³⁴ Nilai strategis tersebut membuat setiap *claimant states* berupaya untuk mempertahankan klaim mereka masing-masing dengan melakukan berbagai manuver, mulai dari peluncuran peta NDL misalnya oleh Tiongkok. Terkait klaim Tiongkok ini, Filipina melayangkan gugatan terhadap Tiongkok ke Pengadilan Arbitrase Permanen PBB di Den Haag negeri Belanda. Hal lain yang dilakukan negara-negara tadi juga berupa tindakan asertif seperti pembangunan pulau-pulau buatan dan kehadiran militer di LCS. Kompleksitas isu LCS bahkan telah membuat *great power* seperti Amerika Serikat (AS) turut “hadir” melalui kekuatan militernya dengan meningkatkan frekuensi aktivitas *Freedom of Navigation Operation* (FONOPS) untuk menentang ekspansi Tiongkok di kawasan tersebut.³⁵ Sebagai catatan, hingga saat ini AS belum menanda tangan UNCLOS 1982.

Laut China Selatan,” Jurnal Prodi Damai dan Resolusi Konflik, Vol. 3, No. 3 (Desember 2017): 63-88. 5 Utomo,

³⁴ Prihantoro dan Adriana, “Peran Pemerintah Indonesia,” 63-88.

³⁵ Muhammad Danang Prawira Utama, “Intervensi Negara Ketiga dan Peran Indonesia Bersama ASEAN pada Penyelesaian Isu Laut Cina Selatan (LCS),” Jurnal Dinamika Global, Vol. 4, No. 2 (Desember 2019): 329-346

³² Indonesia.go.id, “Sengketa di Kawasan Laut Natuna Utara.”

³³ Hari Utomo, Mitro Prihantoro, dan Lena Adriana, “Peran Pemerintah Indonesia dalam Mengelola Konflik

Dalam perkembangannya, konflik LCS juga mulai “menyeret” Indonesia (sejak tahun 2010), setelah Tiongkok mengklaim wilayah utara Kepulauan Natuna, Provinsi Kepulauan Riau yang merupakan perairan ZEE Indonesia. Tiongkok beralasan pihaknya berhak atas sebagian perairan di Kepulauan Natuna atas dasar argumen *traditional fishing zone*.³⁶ Klaim sepihak Tiongkok atas perairan Natuna masih terus berlanjut hingga membawa Indonesia dan Tiongkok sempat berada dalam situasi “bersitegang” pada tahun 2013 dan mencapai puncaknya tahun 2016.

Pada Maret, Mei, dan Juni 2016 tercatat sejumlah kapal-kapal nelayan Tiongkok berlayar memasuki wilayah ZEE Indonesia dan melakukan sejumlah kegiatan *illegal, unreported, and unregulated fishing* (IUU fishing). Insiden tersebut kembali terjadi pada tahun 2019 dan 2020, dimana kali ini tidak hanya kapal-kapal nelayan yang terlibat, tetapi coast guard Tiongkok juga melakukan pelanggaran serupa dengan alasan mengawasi wilayah yuridiksi mereka

sekaligus menjaga para nelayannya.³⁷ Berbagai insiden pelanggaran di atas terjadi karena adanya perbedaan pandangan antara Tiongkok dan Indonesia terkait batas wilayah yuridiksi masing-masing negara di LCS. Pemerintah Tiongkok mengklaim bahwa kapal-kapal nelayannya berhak untuk berlayar dan coast guard-nya berhak berpatroli di area *nine dash line* (sekarang menjadi *ten dash line*). Sementara itu, pemerintah Indonesia tidak mengakui *nine dash line* dan menganggap bahwa Tiongkok telah melakukan pelanggaran di wilayah ZEE Indonesia, yaitu di perairan Laut Natuna Utara.

4. Perbedaan Prinsip Antara Indonesia dan Palau Terkait UNCLOS 1982

Salah satu batas maritim dengan negara tetangga yang belum selesai ditetapkan adalah batas maritim Indonesia dengan Palau. Palau adalah sebuah negara yang terletak di sebelah Timur Laut Indonesia, di sebelah Utara

³⁶. Vinsensio Dugis, *Teori Hubungan Internasional: Perspektif-perspektif Klasik* (Jawa Timur: Cakra Studi Global Strategis (CSGS), 2016): 97.

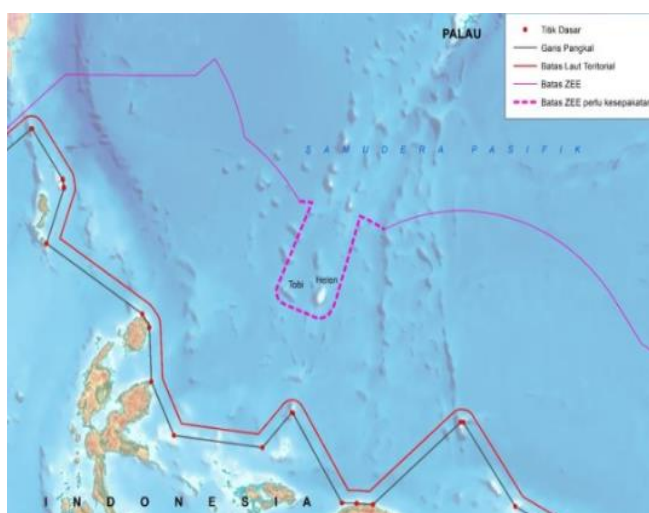
³⁷ Francisca Christy Rosana, “Bakamla Usir Kapal Coast Guard dari ZEE Natuna Utara,” *Tempo.co*, 13 September 2020, diakses 20 November 2020, <https://bisnis.tempo.co/read/1385687/bakamla-usir-kapalcoast-guard-cina-dari-zee-natuna-utara/full&view=ok>

Pulau Papua dan Kepulauan Maluku Utara. Palau adalah negara federal dengan jumlah total luas daratan berkisar 500 km². Palau terdiri dari beberapa pulau, diantaranya adalah Pulau Babelthuap dengan Ibu kota Negara Koror.³⁸

Kedua negara masih berbeda posisi terkait metoda delimitasi yang digunakan dalam mengkonstruksi garis batas ZEE diantara mereka dimana; Indonesia menerapkan metode proporsionalitas atas penarikan garis sama jarak berdasarkan *relevant circumstances*, diantaranya keberadaan pulau dan fitur geografis lain, luas pulau, perbedaan panjang garis pangkal sementara; Palau menerapkan metode sama jarak (*equidistance*).³⁹

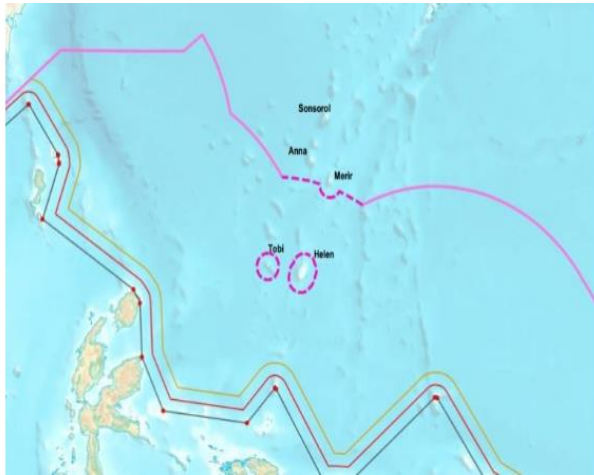
Palau saat ini telah menetapkan luas laut teritorial mereka memiliki lebar sejauh 12 mil dari garis pangkal. Palau juga memiliki zona perikanan yang diperluas (*Extended Fishery Zone*),

berada di luar dan berbatasan dengan ZEE Indonesia, yang lebarnya 200 mil laut diukur dari garis pangkal. Dengan Palau menarik garis zona perikanan yang diperluas (*Extended Fishery Zone*) mereka sejauh 200 mil laut maka akan menyebabkan terjadinya tumpang tindih wilayah antara ZEE milik Indonesia dengan *Extended Fishery Zone* milik Palau. Oleh karena itu, perlu diadakan perjanjian antara kedua negara untuk menentukan garis batas maritim, agar terdapat kepastian hukum bagi Indonesia dan Palau. Dengan adanya kejelasan mengenai batas maritim yang sudah disepakati antar kedua negara akan menjamin adanya penegakan hak berdaulat dan hukum di laut, untuk kebebasan pengelolaan sumber daya alam, serta pengembangan ekonomi kelautan bagi suatu negara.



³⁸ Rachmat Hartono, "Penentuan Batas Maritim Indonesia Dengan Palau Berdasarkan Unclos 1982", Undergraduate Thesis, 2015, Surabaya: Institut Teknologi Surabaya, hlm. 17.

³⁹ Tri Patmasari et al., "Perkembangan Terakhir Batas Maritim Indonesia Dengan Negara Tetangga", Seminar Nasional Peran Geospasial dalam Membingkai NKRI, 2016, Cibinong: Pusat Pemetaan Batas Wilayah - Badan Informasi Geospasial, hlm. 15



Dalam Konsepsi Penetapan Batas Maritim Indonesia dengan Palau, Kemenhan menjelaskan bahwa Berdasarkan konstitusi tahun 1979, Palau memiliki yurisdiksi dan kedaulatan pada Perairan Pedalaman dan Laut Teritorialnya sampai 200 mil laut, diukur dari garis pangkal kepulauan yang mengelilingi kepulauan Palau. Sebagai negara yang terdiri dari beberapa pulau Palau diperbolehkan menarik garis pangkal lurus kepulauan jika memenuhi aturan pada UNCLOS Pasal 47 tentang garis pangkal lurus kepulauan. Namun di dalam tabel klaim yurisdiksi maritim UNCLOS 1982 Palau masih belum termasuk dalam negara kepulauan.⁴⁰ Hal ini akan menjadikan adanya 3 perbedaan luas ZEE akibat dari perbedaan penggunaan garis pangkal yang akan digunakan untuk menentukan batas ZEE

yang bertumpang tindih. Faktor lain yang membuat perundingan belum terjadi adalah, antara Indonesia dan Palau belum terbentuk hubungan bilateral, hal ini mengakibatkan masih sedikit terselenggaranya pertemuan antara kedua negara.

5. Hak dan Kewajiban Negara Kesatuan Republik Indonesia di Laut (Menurut UNCLOS 1982)

Hingga saat ini, setidaknya terdapat 4 (empat) undang-undang yang dapat dijadikan dasar penarikan garis batas wilayah Indonesia, sehingga dalam sistem perundang-undangan negara di bidang kelautan, keempat undang-undang ini dapat dijadikan pondasi. Keempat undang-undang tersebut, yaitu UU No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia, UU No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, UU No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS, dan UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Ditambah undang-undang yang belum diberi nomor yaitu UU Wilayah Negara. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa Indonesia telah mempunyai lima undang-undang yang menjadi pedoman dalam penarikan garis

⁴⁰ Table of claims to maritime jurisdiction (as at 15 July 2011)

batas Laut Teritorial, zona tambahan hingga ZEE-nya.

Hal ini terjadi karena aturan perundangan yang diterbitkan pemerintah Indonesia saling menguatkan dalam membentuk profil wilayah dengan tetap berpatok pada UNCLOS 1982 serta berbagai perjanjian negara tetangga yang sudah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia terkait batas wilayah.

Berdasarkan hal ini, maka Hak Indonesia sebagai negara kepulauan antara lain:

1. Memiliki hak kedaulatan di Laut Teritorial yang wilayahnya di tarik dari surut terendah pulau-pulau terluar yang membentuk Negara Indonesia dan berdaulat di zona tambahan dan ZEE-nya. Hak ini membuat Indonesia dapat melakukan eksplorasi pada wilayah lautnya. (Pasal 77)
2. Memiliki hak eksklusif terkait poin 1, dengan catatan terkait hak berdaulat pada zona tambahan dan ZEE, negara manapun harus meminta ijin kepada Indonesia apabila ingin mengeksplorasinya. (Pasal 77, 81)

3. Memiliki hak melakukan apapun pada seluruh wilayah poin 1 termasuk melakukan kegiatan *tunneling*. (Pasal 85)

4. Memiliki hak pengejaran terhadap kapal asing manapun dengan seluruh sumber daya yang dimiliki ketika kapal dimaksud melakukan/ dipercaya kuat melakukan pelanggaran hukum dan peraturan Negara Indonesia. (Pasal 11)

5. Memiliki hak mengatur wilayah laut dalam sebagai alur lintas damai diantara gugus kepulauannya. (Pasal 21)

Selanjutnya selain hak, Indonesia juga memiliki kewajiban kepada dunia internasional (juga menurut UNCLOS 1982) sebagai berikut:

1. Wajib menetapkan batas wilayah perairan miliknya sesuai dengan apa yang diatur dalam UNCLOS. (Pasal 76)
2. Wajib memberikan kebebasan navigasi bagi kapal-kapal asing yang melintas. (Pasal 78)
3. Wajib memberi ijin aktifitas peletakan dan pemeliharaan kabel/pipa bawah laut di landas kontinen yang menjadi wilayahnya. (Pasal 79)
4. Wajib melaksanakan kegiatan eksplorasi di wilayahnya secara wajar

(memperhatikan lingkungan dan kelestarian). (Pasal 79)

5. Wajib memberi informasi kepada dunia terkait aktifitas seperti pembangunan/keberadaan pulau buatan, instalasi/struktur, dan sarana permanen dengan tetap memperhatikan lingkungan, jalur navigasi internasional serta hak/kewajiban negara lain . Wajib menghilangkan infrastruktur dimaksud bila sudah tidak digunakan. (Pasal 80)

6. Wajib membayar retribusi jika melakukan aktifitas eksplorasi sumber daya alam kepada negara-negara penanda tangan konvensi ketika aktifitas ini dilakukan diluar wilayah ZEE-nya (di laut lepas). (Pasal 82)

7. Wajib menetapkan hal pada poin 1 dengan negara lain yang berdampingan wilayah laut melalui perundingan sesuai dengan yang ditetapkan UNCLOS 1982. (Pasal 83)

8. Wajib membuat peta navigasi atas wilayah kedaulatan dan berdaulatnya dan mempublikasikannya kepada dunia internasional serta wajib menyimpan salinan dari masing-masing bagan atau daftar tersebut kepada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa. (Pasal 84)

9. Wajib memberikan hak lintas damai diantara gugus kepulauan miliknya (perairan dalam) untuk kepentingan navigasi internasional. (Bagian 3)

6. TNI Angkatan Laut Sebagai Pengawal Kedaulatan Dan Garda Pertahanan Utama Indonesia Di Laut

TNI Angkatan Laut adalah Komponen pertahanan utama Republik Indonesia yang bertanggung jawab atas operasi pertahanan negara Republik Indonesia di laut. Seperti matra lainnya, tanggung jawab ini bersifat mutlak. Tugas mempertahankan negara adalah tugas mulia yang akan dijunjung setinggi-tingginya dengan sepenuh jiwa raga oleh seluruh prajurit TNI-AL.

Keberhasilan Indonesia mendorong Deklarasi Djuanda masuk ke dalam salah satu poin penting keputusan Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut atau United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) tahun 1982 di Jamaika merupakan sebuah tonggak penting bagi bersatunya gugus kepulauan nusantara dalam satu kesatuan wilayah. 17.504 pulau milik Negeri ini, berdasarkan UNCLOS, tidak terpisahkan lagi dan memiliki kekuatan hukum secara

internasional menjadi satu Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Secara geografis, gugus kepulauan Indonesia merupakan salah satu yang terluas di dunia dengan berbagai kepentingan dan peluang strategis didalamnya sekaligus memiliki potensi ancaman yang tidak sedikit. Hal ini merupakan karunia sekaligus bencana apabila Bangsa Indonesia tidak dapat menjaga, mengelola dan merawatnya dengan baik.

Laut Sebagai Medan Juang Pertahanan. Atas dasar tanggung jawab mutlak diatas, laut adalah medan juang utama bagi TNI Angkatan Laut. Mempertahankan kedaulatan di laut bersifat mutlak untuk TNI Angkatan Laut. Salah satu indikator keberhasilan fungsi pertahanan TNI Angkatan Laut adalah kestabilan situasi di seluruh Laut Nusantara. Dalam rangka mewujudkan stabilitas di laut, TNI-AL merumuskan Strategi Pertahanan Laut Nusantara yang terdiri dari 3 pilar utama, yaitu meliputi pilar: Penangkalan, Pertahanan Berlapis dan Hankamrata. Untuk itu, TNI-AL harus memiliki struktur kekuatan yang jelas dan mampu menunjukkan eksistensi.

Penangkalan. Mencegah lebih baik daripada memperbaiki, adalah hal esensial pada sebuah sistem tata kelola. Pilar utama dari Sistem Pertahanan Laut Nusantara adalah Penangkalan. Tujuan dari penangkalan adalah mencegah terjadinya kejadian yang dapat mengganggu stabilitas kedaulatan negara di laut.

Kekuatan diri sendiri menjadi faktor dasar unsur penangkalan. Maksudnya, jumlah dan jenis KRI beserta segala kemampuannya, menjadi faktor utama sekaligus posisi tawar yang kuat ketika ada pihak lain yang berniat dan/atau berupaya mengusik kedaulatan negara. Pimpinan TNI Angkatan Laut saat ini, Laksamana TNI Muhammad Ali sangat sadar akan hal ini. KSAL memberi penekanan berupa kesiapan untuk bergerak adalah hal yang wajib bagi seluruh komponen TNI-AL. Kapal, Pasukan Pendarat dan Unsur pendukung lain, ketika dibutuhkan, maka harus bergerak dalam hitung jam. Hal ini disampaikan oleh KSAL pada briefing awal beliau sesaat setelah dilantik.

Selanjutnya, elemen lain dari faktor penangkalan adalah kehadiran di medan laga. Disini, Keberadaan KRI di laut

adalah kuncinya. Panglima TNI, sangat paham akan kondisi ini. Bentuknya adalah melaksanakan relokasi Armada I. Hal ini merupakan sebuah prestasi besar bagi beliau saat menjadi KSAL. Laksamana TNI purn Yudo Margono merelokasi Mako Armada I dari Jakarta menuju Tanjung Pinang di Pulau Bintan, Kepulauan Riau. Pergeseran ini, diikuti unsur kekuatan armada dan tentunya pasukan pendarat. Keputusan ini membuat mobilisasi TNI-AL menuju titik rawan pertahanan di wilayah utara Kepulauan Nusantara menjadi lebih cepat.

Selama hampir 2 dekade ke belakang, Tiongkok masih terus berupaya memasukkan Wilayah Laut China Selatan sebagai bagian wilayahnya di laut. Dan, secara positionil, klaim sepihak mereka menjangkau ZEE Indonesia di sebagian wilayah Laut Natuna Utara. Hal ini merupakan salah satu faktor nyata ancaman kedaulatan. Apa yang dilakukan oleh Panglima TNI adalah sebuah bentuk reaksi strategis menjaga kedaulatan negara di laut.

Pertahanan Berlapis. Konsepsi pertahanan mendalam pada hakikatnya adalah suatu mekanisme pertahanan

apabila terjadi serangan pihak lain terhadap Indonesia. Untuk itu, disusun zona pertahanan berlapis mulai dari batas terluar (ZEE) hingga terdalam di laut Teritorial. Secara garis besar, zona pertahanan yang disusun ini adalah:

1. Medan Pertahanan Penyanggah. Daerah pertahanan lapis pertama yang berada di luar garis batas ZEE yang berada di Kawasan Laut Internasional dan lapisan udara di atasnya.
2. Medan Pertahanan Utama. Daerah pertahanan lapis kedua mulai dari batas terluar ZEE sampai dengan batas terluar laut teritorial dan lapisan udara di atasnya.
3. Medan Perlawanan Akhir. Daerah pertahanan lapis ketiga mulai dari laut teritorial dan wilayah perairan nusantara dan lapisan udara di atasnya.

Bertolak pada tatanan medan juang pertahanan tersebut, struktur kekuatan TNI Angkatan Laut yang dibangun diarahkan dan ditata untuk mampu menyelenggarakan fungsi pertahanan di laut secara nyata. Dari ketiga tatanan medan juang dan dengan mempertimbangkan kemampuan keuangan negara, maka tatanan Medan

Perlawanan Akhir yang patut dijadikan pilihan sebagai arah pembangunan kekuatan TNI Angkatan Laut. Hal ini mengandung pengertian bahwa struktur kekuatan TNI Angkatan Laut yang dibangun harus mampu melaksanakan perlawanan secara optimal di medan perlawanan akhir dalam rangka mempertahankan keutuhan wilayah negara.

Sishankamrata. Sistem Pertahanan Keamanan Rakyat Semesta atau Sishankamrata adalah sistem pertahanan negara yang dianut oleh Indonesia. Sishankamrata adalah sistem pertahanan yang bersifat semesta, yang melibatkan seluruh warga negara, wilayah dan sumber daya nasional lainnya. Hal ini harus disiapkan oleh pemerintah dan diselenggarakan secara total, terpadu, terarah, sinambung dan berkelanjutan.

Pemerintah sangat sadar akan hal ini dan memasukkannya ke dalam Undang-Undang RI No 34 Tahun 2004, tentang Pertahanan Negara. Dalam sishankamrata, TNI adalah unsur utama kejuangan dengan dukungan dari unsur pendukung yang berasal dari seluruh elemen Bangsa Indonesia. Pada medan juang maritim, TNI-AL menjadi elemen

utama yang senantiasa harus siap sedia mengatasi seluruh ancaman yang mengusik kedaulatan negara.

Untuk mewujudkannya, semangat Bela Negara harus ditumbuhkan pada seluruh anak bangsa sejak dini. Ketika semangat Bela Negara membumi di negri ini, maka ketika negara membutuhkan, seluruh elemen masyarakat akan berupaya dan bergerak memberikan apa yang mereka miliki.

Menghadapi kemungkinan ancaman kedaulatan dari negara lain. Saat ini, berdasarkan data kekuatan global militer dunia, Angkatan Laut Tiongkok adalah kekuatan terbesar kedua dunia setelah Amerika Serikat. Mensikapi klaim Tiongkok atas Laut China Selatan, TNI Angkatan Laut harus memperkuat kemampuan armadanya menghadapi hal ini (terlepas dari upaya diplomasi yang dilakukan negara)

Saat ini, kekuatan Armada milik TNI-AL masuk dalam kategori *Green Water Navy*. *Green Water navy* adalah sebuah label yang diberikan kepada Angkatan Laut negara-negara di dunia dimana alutsista matra laut yang utamanya mengandalkan frigat sebagai flagship, Label ini digunakan sebagai doktrin untuk

menunjukkan kemampuan operasional angkatan laut dalam level regional. Untuk Kawasan Asia Pasifik sendiri, kebanyakan negara berada di level ini. Di atas *Green Water Navy*, terdapat kelompok negara dengan kekuatan *Blue Water Navy*.

Blue Water Navy. Angkatan Laut sebuah negara yang mendapat kategori ini apabila kemampuan angkatan lautnya mampu melaksanakan gelar kehadiran di laut dalam kurun waktu yang cukup lama. Armada ini kemudian memiliki kemampuan membela diri segala macam kemungkinan serangan, baik yang berasal dari kapal selam (bawah air), permukaan (kapal perusak, frigat, korvet, dll), dan serangan udara. Di samping itu, untuk menjadi sebuah angkatan laut yang *blue-water* dibutuhkan suplai logistik yang baik sehingga armada yang sedang berada di tengah samudera luas tadi dapat beroperasi terus-menerus tanpa mengalami gangguan. Salah satu cirinya, negara yang masuk kelompok ini minimal memiliki alutsista sekelas Kapal Penjelajah (*Cruiser*). Negara Asia Pasifik yang berada di level ini antara lain, Tiongkok, India, Jepang, Korea Selatan dan Australia.

Thailand, satu-satunya negara Asia Tenggara yang memiliki Kapal Induk, masih belum mampu disebut kelompok *Blue Water Navy*. Sebaliknya, Korea Selatan dan Australia, meski tidak memiliki Kapal Induk, masuk karena memiliki beragam alutsista modern yang mampu melaksanakan operasi lintas samudera mempertahankan diri dari berbagai ancaman serangan. Untuk meningkatkan kemampuan, TNI-AL, mengacu pada Cetak Biru pengembangan TNI-AL (dicetus oleh KSAL Laksamana TNI Purn. Bernart Ken Sondakh), terus berupaya mengembangkan kekuatannya (Perkembangan dan kebangkitan TNI-AL akhir-akhir ini akan di bahas di bab terpisah buku ini).

Yang menjadi titik perhatian pertahanan adalah keberadaan Tiongkok yang memiliki 3 buah Kapal Induk lengkap dengan Armada pendukungnya. Tiongkok adalah sebuah masalah serius pertahanan jika melakukan pemaksaan penguasaan atas wilayah ZEE yang di klaim oleh mereka. Menghadapi hegemoni ini, TNI Angkatan Laut selain menggelar unsur kekuatannya, melakukan perkuatan Armada di Kepulauan Riau, saat ini bersama 2

matra lainnya memperkuat kedudukan di Pulau Natuna Besar yang merupakan pulau dengan kemampuan dukungan logistik mumpuni terdekat area yang menjadi klaim Tiongkok.

Frigat, saat ini adalah unsur kekuatan pemukul utama milik TNI-AL. Hal ini amat minimalis untuk Indonesia. “Kita harus menjadi raja di laut kita!” adalah ungkapan ketegasan Presiden Joko Widodo pada peringatan Hari Maritim Nasional Tahun 2021, selanjutnya beliau menyatakan, “Identitas Indonesia sebagai bangsa maritim harus terus-menerus kita pulihkan dan kita kokohkan. Bukan melalui jargon-jargon kemaritiman semata, tetapi melalui kerja nyata di berbagai bidang”.

Kerja nyata di berbagai bidang, adalah kata kunci bagi TNI Angkatan Laut melakukan upaya terbaik dalam misinya mengemban kedaulatan bangsa di laut. Pembangunan kekuatan harus terus dilakukan demi menjadikan Indonesia sebagai Bangsa Maritim yang digjaya.

Beberapa tahun ke belakang, dunia di guncang oleh pandemik COVID-19. Hal ini mengakibatkan stagnansi roda perekonomian. Tidak saja Indonesia, melainkan seluruh bangsa dunia

mengalaminya. Menghadapi kondisi ini, dalam melakukan penyusunan kekuatan, TNI-AL melakukan tahapan/prioritas pembangunan kekuatan. Terkait hal ini, tahapan pembangunan kekuatan dapat yang dilakukan TNI Angkatan Laut, sebagai berikut :

1. Prioritas I.

a. Pembangunan kapal-kapal patroli dan pesawat udara (pesud) patroli yang diperlukan untuk memperluas kemampuan liput perairan.

b. Meningkatkan kemampuan operasional Lanal dan Posal terpilih yang mendukung pelaksanaan pengamanan dan pengawasan terhadap setiap kegiatan di laut.

c. Rekondisi dan repowering armada Kapal Amfibi. Dan penambahan unsur jumlah.

2. Prioritas II.

a. Penataan Lantamal termasuk sistem pertahanan pangkalannya.

b. Modernisasi Armada Pemukul

3. Prioritas III.

a. Modernisasi Kapal Selam klas 209 diringi penambahan unsur Kapal Selam

- b. Pengadaan kapal kombatan dan pesud patroli maritim beserta lapangan udara pendukungnya.

Prioritas I

Pembangunan kapal dan pesud patroli maritim. Selain memperkuat pertahanan matra laut, pembangunan ini akan mendukung kebijakan pemerintah dalam upaya meningkatkan perekonomian negara. Kapal patroli dan pesud TNI AL yang diadakan selain melaksanakan fungsi utamanya, menegakkan kedaulatan di laut, harus mampu melindungi, mengawasi, mengendalikan dan mengamankan Indonesia terhadap semua kegiatan di laut yang memiliki potensi kerugian bagi negara. Untuk memenuhi kebutuhan Kapal Patroli dan Pesud dapat ditempuh melalui cara-cara sebagai berikut :

1. Pengadaan kapal baru dari luar negeri. Dalam pengadaan kapal baru sebagai kapal patroli dari luar negri faktor penting utama adalah teknologi yang diusung harus yang termodern dengan kemampuan litoral harus mumpuni, namun dalam kondisi khusus, kapal dimaksud harus mampu melaksanakan misi lintas perairan terbuka.

2. Pengadaan kapal dari dalam negeri. Hal ini akan memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan sekaligus perkembangan industri perkapalan dalam negeri. Kelebihan lainnya, biaya produksi dan struktur designnya akan lebih mudah diselaraskan dengan kebutuhan TNI-AL.

3. Pengadaan pesawat patroli. Industri penerbangan dalam negeri, azasnya mampu dan sanggup memenuhi kebutuhan ini. Pesawat CN 235 dan N 250 telah memiliki prototipe maritim. Kedua Pesud ini dapat menjadi tulang punggung TNI-AL dalam patroli udara maritim.

Meningkatkan kemampuan operasional Lanal dan posal terpilih. Lanal dan Posal hingga Pos Pengamatan (Posmat) adalah ujung tombak kewilayahan TNI-Angkatan Laut. Saat ini, keberadaannya telah mencakup keseluruhan wilayah NKRI. Apabila kita memperhatikan geografi nusantara, pangkalan-pangkalan yang memadai ditinjau dari kepentingan operasional dengan titik berat jarak jelajah adalah Tarempa, Sabang, Teluk Bayur, Teluk Ratai, Cilacap, Lembar, Kupang, Tual/Timika, Biak, Jayapura, Bitung dan Tarakan. Sedangkan pangkalan Harkan

adalah Belawan, Tanjung Uban, Jakarta, Surabaya, Ujung Pandang, Ambon, Manokwari dan Bontang.

Keberhasilan TNI Angkatan Laut mewujudkan kondisi yang kondusif bagi semua kegiatan ekonomi yang dilaksanakan di laut, akan melahirkan kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah utamanya TNI Angkatan Laut sebagai aparat Negara dan sekaligus akan mendorong segera pulihnya perekonomian negara. Oleh karena itu, diperlukan kerja keras semua pihak untuk mewujudkannya.

Kapal-kapal Amfibi, merupakan salah satu unsur utama mobilitas di perairan Indonesia yang luas. Saat ini unsur Kapal Amfibi TNI-AL terdiri dari 2 kelompok besar, yaitu Landing Platform Dock (LPD) dan Landing Ship Tank (LST). Kapal LPD dan LST saat ini telah mampu diproduksi oleh Perusahaan Galangan Kapal Dalam Negeri. Untuk LPD, dapat berfungsi sebagai kapal induk helikopter. Kelas Banjarmasin, yaitu KRI Banjarmasin-592 dan KRI Banda Aceh-593, masing-masing selain mampu membawa kekuatan amfibi kekuatan Batalyon Tempur Pendarat (BTP) lengkap, dapat dimuati 5 buah Helikopter

maritim. Kekurangan dari keduanya ada pada kemampuan menangkal dan mempertahankan diri terhadap serangan. Terkait hal ini, TNI-AL senantiasa melaksanakan pembinaan dan peningkatan kemampuan tempur unsur KRI ini.

Untuk Kapal Amfibi berjenis LST, Kapal Kelas Teluk Bintuni menjadi unsur kekuatan utama. Saat ini, TNI-AL memiliki 6 buah kapal dari Kelas Bintuni. Kelebihan kelompok kapal ini, mereka mampu mengusung Tank-tank andalan Indonesia, Kelas Leopard hingga masing-masing 10 buah. Ini adalah modal kekuatan utama TNI-AL dalam melaksanakan Gelar Operasi Militer.

Prioritas II

TNI-AL saat ini memiliki 14 buah Lantamal. Keberadaan Lantamal memiliki makna besar bagi kelancaran logistik dan strategik bagi satuan operasional. ***‘Distance is a fundamental consideration in all strategy’***, dalam sebuah strategi militer, jarak adalah hal fundamental. TNI-AL telah berhasil melakukan hal ini dengan menempatkan Lantamal-lantamalnya pada titik strategis kewilayahan.

Yang saat ini dilakukan adalah memperkuat Lantamal-lantamal tadi agar dapat menjadi Komando Wilayah Strategis. Lantamal, pada kondisi Indonesia mengalami agresi, akan menjelma sebagai Komando Tugas Gabungan Pertahanan Pantai Kogasgabhantai). Tugas utamanya adalah, mempertahankan wilayah teritorial darat yang berada di area kerjanya dengan segala kekuatan yang ada, agar NKRI tetap utuh.

Modernisasi Armada Pemukul.

Mendesripsikan kekuatan frigat yang sudah dimiliki dan pengembangannya.

Prioritas III

Kapal Selam klas 209 yang dimiliki TNI AL percepatan proses transfer teknologi dan pembangunan Kapal Selam Kelas Ardedali. Kapal Selam merupakan salah satu kesenjataan yang memiliki nilai penangkalan tinggi, kerenanya kemampuan dan kuantitasnya perlu diperbanyak. Dalam rangka mempertahankan kemampuannya, untuk KRI Cakra 401 diperlukan modernisasi beberapa peralatan yang dimiliki, utamanya peralatan yang dipergunakan untuk mendukung fungsi azasnya sebagai senjata strategik TNI AL.

Mengingat luas wilayah perairan Indonesia dan posisi strategik yang dimiliki, disamping kapal atas air masih diperlukan beberapa kapal selam untuk mewujudkan kemampuan sebagai kekuatan yang disegani di perairan Indonesia dan mampu meniadakan setiap ancaman yang mengganggu Indonesia.

Selanjutnya, Indonesia tengah melaksanakan proses transfer teknologi Kapal Selam dari Korea Selatan setelah sebelumnya sukses melakukan hal ini pada Kapal Amfibi tipe LPD. Kapal-kapal Selam hasil transfer teknologi akan dapat memenuhi Minimum Essential Force (MEF) sejumlah 12 unit *atau* unsur. MEF sendiri adalah kekuatan penting/pokok utama yang harus dimiliki TNI-AL dalam menjaga Laut Indonesia.

Pesud patroli maritim merupakan kepanjangan tangan kapal, perlu ditingkatkan kemampuannya yang semula hanya mampu melaksanakan patroli maritim pada siang hari menjadi mampu melaksanakan pada malam hari. Oleh karena itu dipandang perlu untuk menambah beberapa pesud patroli maritim agar liputi patroli yang dilakukan mampu mencapai area yang luas. Disamping penambahan jumlah pesawat,

perlu dipersiapkan pangkalan udara pendukungnya.

Sebagai suatu negara kepulauan yang terbesar dan terletak pada silang dunia, Indonesia memerlukan kekuatan angkatan laut dengan kemampuan yang dapat mendukung keberadaannya sebagai suatu bangsa. Kekuatan tersebut dibangun berdasarkan konsepsi pertahanan mendalam dengan rancang bangun struktur kekuatan untuk mampu melaksanakan perlawanan di medan perlawanan akhir yang selanjutnya dikembangkan menjadi kekuatan angkatan laut hijau (Green Water Navy) yang kuat dan disegani di perairan kepulauan dan laut teritorial. Pembangunan kekuatan dilaksanakan dengan perencanaan yang hati-hati dan cermat, secara bertahap, konsisten, penuh kesabaran dengan tetap memperhatikan keterbatasan dan perubahan perkembangan lingkungan strategi yang ada.

Jalesu Bhumyamca Jayamahe

Marinir dunia, memiliki sejarah panjang. Sama hal nya dengan Pelaut. Pada abad 5 Sebelum Masehi (SM), Armada Athena (Sekarang bagian dari negara Yunani), memiliki *Milites Classiari* (480 SM). Detasemen pasukan ini berada

di kapal-kapal Armada yang saat itu dipimpin Themis Tocles. Milites Classiari selama pelayaran atau pertempuran dilaut, tidak memiliki tugas serta tanggung jawab khusus. Tugas mereka dimulai, ketika kapal berhasil tiba di daratan, atau tumpuan pantai, maka mereka akan turun ke darat melakukan pertempuran jarak dekat untuk menguasai daratan tadi. Athena sendiri tercatat sebagai Negara Maritim pertama di dunia.

Jalesu Bhumyamca Jayamahe, Di Laut dan Di Darat Kita Jaya. Semboyan miliki Korps Marinir, pertama muncul pada tahun 1962 tepat di hari jadi Korps Marinir (KKO ketika itu) ke-17. Semboyan ini melekat pada seluruh prajurit Korps Marinir TNI-AL hingga saat ini. Prajurit Marinir adalah Tentara pejuang. Tentara yang maju serentak di tumpuan pantai pada suatu operasi Amfibi. Hal ini tercermin pada “Mars Pendaratan”. Mars kebanggaan Pasukan Baret Ungu ini.

Baret Ungu, terinspirasi oleh Bunga Bougenvile. Bunga yang apabila kita perhatikan, tidak pernah layu ketika masih melekat di batang/dahan Pohon Bougenvile. Maknanya, Pasukan Marinir selalu siap sedia berbakti kepada Negara dan Bangsa. Tidak ada pasukan tua di

lingkungan Korps Baret Ungu. Jalesu Bhumyamca Jayamahe dengan Baret Ungu, adalah simbol jiwa Marinir.

Makna kata Marinir sendiri adalah kelompok prajurit yang akan bertugas ketika Operasi Laut tiba di sebuah Pantai Tumpuan. Hanya satu misinya, menguasai pantai tumpuan tadi dengan segala daya serta upaya yang dimiliki. Untuk keberhasilan tugasnya, pasukan ini dilatih secara khusus, menghadapi medan yang tidak lazim bagi pasukan lainnya. Suatu Kampanye Militer Laut, tidak akan memiliki ujung apabila daratan atau pantai yang menjadi bagian kampanye tidak berhasil dikuasai.

Apakah Indonesia perlu pasukan Marinir? Dengan Negeri kita sebagai Negara Kepulauan terluas di dunia, jawabannya Cuma 1, YA. Demikian vital tugas dan tanggung jawabnya, sejak tahun 2019, Korps Marinir ditepkan oleh Presiden Joko Widodo sebagai Kotama Operasi TNI. Artinya, organisasinya bernaung di bawah TNI-AL, pergerakan pasukan serta pergeseran kekuatannya, langsung di bawah Komando Panglima TNI.

Sebagai pasukan pendarat, jatidiri Marinir dibentuk dengan sangat keras.

Mengapa, karena dalam sebuah falsafah pertempuran. Khusus pertempuran di pantai tumpuan, pasukan Marinir berada pada titik lemah karena tidak menguasai medan, dan turun ke daerah pertempuran yang sangat minimalis dari aspek perlindungan terhadap peluru musuh. Jika pada umumnya pertempuran darat, masing-masing pihak memiliki perkubuannya, pada pertempuran demi menguasai pantai tumpuan, pihak pendarat tidak memilikinya. Sementara pihak lawan, dengan segala pengetahuannya, telah memiliki berbagai komponen untuk bertahan.

Pantai Tumpuan? Ya, Pantai Tumpuan adalah pantai yang karena karakteristiknya dapat digunakan sebagai lokasi pendaratan pasukan, pada sebuah Operasi Amfibi. Pantai ini lazimnya tidak terhalang oleh karang dan memiliki kelandaian yang cukup baik. Pantai dengan karakter ini, merupakan pantai yang menjadi incaran sebuah Kampanye Militer sekaligus yang paling diperkuat pertahanannya oleh pemilik atau yang menguasainya.

Berdasarkan hal ini, dapat kita pahami bersama tentang betapa beratnya tugas Pasukan Pendarat.

Situasi NKRI saat ini, Batalyon-batalyon Marinir, selain berada di induk pasukan, ditempatkan di Lantamal-lantamal TNI-AL yang tersebar di seluruh Wilayah Indonesia. Batalyon ini dinamakan Batalyon Marinir Pertahanan Pangkalan (Yonmarhanlan) yang diberi kode angka sama dengan Lantamal tempatnya melekat. Sesuai dengan namanya, Yonmarhanlan memiliki tugas utama untuk menjadi pasukan pertahanan utama dari Lantamal. Dalam Operasi Gabungan TNI, Yonmarhanlan memiliki sebuah tugas yang amat penting, yaitu mempertahankan pantai tumpuan di wilayah tanggung jawabnya ketika ada serangan musuh. Keberhasilan Marinir mempertahankannya, akan membuat NKRI utuh.

PENUTUP

Penelitian ini membahas secara mendalam mengenai batas yurisdiksi negara pantai dan kepulauan berdasarkan UNCLOS 1982, dengan fokus pada perbedaan persepsi batas wilayah antara Indonesia dan Palau. Meskipun kedua negara memiliki hak dan kewajiban yang diatur oleh hukum internasional, perbedaan dalam metode

delimitasi yang digunakan serta kurangnya hubungan bilateral menjadi kendala utama dalam mencapai kesepakatan. Oleh karena itu, penting bagi kedua negara untuk meningkatkan dialog diplomatik, merujuk pada hukum internasional, dan mempertimbangkan opsi penyelesaian sengketa melalui arbitrase.

Selain itu, kerjasama bilateral dalam bidang ekonomi dan lingkungan dapat menciptakan suasana yang lebih kondusif untuk menyelesaikan permasalahan batas maritim. Dengan pendekatan yang komprehensif dan terkoordinasi, diharapkan Indonesia dan Palau dapat menemukan solusi yang adil dan berkelanjutan, sehingga hubungan kedua negara dapat terus berkembang dan terjaga dengan baik. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pemahaman yang lebih baik tentang isu batas maritim di kawasan Asia Tenggara serta mendorong upaya penyelesaian yang damai dan konstruktif.

DAFTAR PUSTAKA

Debora Clara Octaviani (2021). Mengenal perbedaan bentuk negara Archipelagic State dan Coastal State dalam Kasus Sengketa Internasional

- Blok Ambalat (Indonesia - Malaysia). Lembaga Pengembangan dan Konsultasi Nasional, 29 Januari 2021. Diakses 19 Februari 2025.
- Juwono Sudarsono (2008). Pegelolaan Wilayah Perbatasan Dalam Rangka Menjaga Keutuhan Wilayah Negara Ke satuan Republik Indonesia, disampaikan dalam Seminar Nasioal di Universitas Islam Indonesia, Jogjakarta.
- Kinji Akashi, (1998). Cornelius Van Bynkershoek: Perannya dalam Sejarah Hukum Internasional. Penerbit Martinus Nijhoff. P. 150.
- Kurnia Elma Armavilia (2013). 7 Negara Dengan Jumlah Pulau Terbanyak. data.goodstats.id, 30 September 2023, pukul 10:12 WIB. Diakses 19 Februari 2025
- Permanent Court of Arbitration (2016). The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China), Perkara pengadilan Abdritrse permanen - Permanent Court of Arbitration (PCA) No. 2013-19, Putusan tertanggal 12 Juli, 2016, para. 278, tersedia pada website PCA
- Perserikatan Bangsa-Bangsa (1958). Konvensi tentang Laut Teritorial dan Zona Bersebelahan 1958. Genewa, 29 April 1958. Mulai berlaku pada 10 September 1964
- Prameshwari Ratna Callista (2017). Klaim Tiongkok Tentang *Traditional Fishing Ground* Di Perairan Natuna Indonesia Dalam Perspektif UNCLOS 1982. Diponegoro Law Journal Volume 6, Nomor 2, Tahun 2017
- Rachmat Hartono (2015). Penentuan Batas Maritim Indonesia Dengan Palau Berdasarkan Unclos 1982. Undergraduate Thesis, 2015, Surabaya: Institut Teknologi Surabaya, hlm. 17.
- Tri Patmasari et al. (2016). Perkembangan Terakhir Batas Maritim Indonesia Dengan Negara Tetangga", Seminar Nasional Peran Geospasial dalam Membingkai NKRI, 2016, Cibinong: Pusat Pemetaan Batas Wilayah - Badan Informasi Geospasial, hlm. 15
- United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (2010). The United Nations Convention on the Law of the Sea (A historical perspective). Nwe York :Perserikatan Bangsa-Bangsa.
- Wayan Parthiana (2014). Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia. Bandung : Yrama Widya. hal. 72.