

**BAB I**

# Potensi Konflik Laut Tiongkok Selatan



## A. Laut Tiongkok Selatan dan *Claimant States*

Laut Tiongkok Selatan<sup>1</sup>, terletak di wilayah yang berbatasan dengan Tiongkok, Taiwan, dan sebagian negara ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*)<sup>2</sup>. Wilayah ini secara geografis memiliki arti strategis, baik ditinjau dari segi kepentingan jalur lalu lintas pelayaran; dari aspek politik, pertahanan, dan keamanan; ataupun dari aspek ekonomi berupa kekayaan sumber daya alam yang ada di wilayah tersebut. Dalam aspek kepentingan lalu lintas pelayaran, wilayah ini merupakan salah satu jalur pelayaran dan perdagangan dunia yang sangat penting. Wilayah ini juga merupakan lokasi yang penting bagi tempat transit dan wilayah operasional kapal serta pesawat militer<sup>3</sup> untuk aspek politik, pertahanan, dan keamanan. Aspek sumber daya alam yang berupa wilayah landas kontinen, memiliki kandungan sumber daya minyak dan gas. Beberapa kegiatan eksplorasi membuktikan besarnya kandungan minyak dan gas<sup>4</sup> melalui pipa-pipa dan kabel bawah laut. Wilayah zona ekonomi eksklusif (ZEE) di Laut Tiongkok Selatan juga banyak mengandung sumber daya perikanan dan sumber daya hayati lainnya.<sup>5</sup>

Meningkatnya pertumbuhan perekonomian negara-negara di sekitar wilayah Laut Tiongkok Selatan, menjadikan kebutuhan akan energi dan stok pangan di negara-negara tersebut semakin meningkat pula. Dilatarbelakangi adanya perbedaan kepentingan dari para pihak yang berkepentingan di wilayah ini, seperti kontrol strategis terhadap posisi penting jalur transportasi laut, wilayah penangkapan ikan,

<sup>1</sup> Mengingat makalah ini merupakan kajian yuridis, maka berdasarkan Keppres Nomor 12 Tahun 2014, tanggal 14 Maret 2014 tentang pencabutan Surat Edaran Presidium Kabinet Ampera Nomor SE-06/Pred.Kab/6/1967, tertanggal 28 Juni 1967, yang pada pokoknya mengganti istilah Tjina menjadi Tionghoa/Tiongkok maka digunakan istilah Laut Tiongkok Selatan.

<sup>2</sup> ASEAN merupakan organisasi regional negara-negara kawasan Asia Tenggara yang pertama kali didirikan berdasarkan Deklarasi Bangkok pada tahun 1967. ASEAN kemudian mempunyai *legal personality* dengan disepakatinya *ASEAN Charter* pada 2008. ASEAN didirikan pada 8 Agustus 1967 di Bangkok, Thailand, dengan ditandatanganinya Deklarasi ASEAN (Deklarasi Bangkok), <http://www.aseansec.org/overview/> diakses pada 1 November 2013.

<sup>3</sup> Perairan Laut Tiongkok Selatan adalah kawasan strategis bagi jalur *Sea Lane of Trade* (SLOT) dan *Sea Lane of Communication* (SLOC) bagi kapal-kapal perang dan kapal niaga termasuk super tanker dari negara-negara kawasan Eropa dan Timur Tengah ke negara-negara di kawasan Asia Pasifik dan Amerika dan sebaliknya. Lihat Makarim Wibisono, *Sengketa Laut Tiongkok Selatan*, (Harian Kompas, 11 Desember 2012).

<sup>4</sup> Tim Wantimpres, *Kajian Penataan Postur Pertahanan Keamanan Negara Menghadapi Eskalasi Keadaan di Kawasan Perbatasan RI dengan Laut Tiongkok Selatan*, (Executive Summary: 2010), hlm. 5.

<sup>5</sup> Andrie Soetarno, *Pengaruh Konflik Laut Tiongkok Selatan terhadap Batas Wilayah Laut RI*, (Kemenko Polhukam: April tahun 2013), hlm. 2.

ekplorasi dan eksploitasi minyak mentah serta gas alam, menyebabkan potensi konflik di wilayah Laut Tiongkok Selatan semakin meningkat dan melibatkan para pihak *claimant states* (negara-negara pengklaim), yaitu Republik Rakyat Tiongkok (RRT), Vietnam, Taiwan, Filipina, Malaysia, dan Brunei Darussalam.<sup>6</sup> RRT sebagai negara adidaya, dengan kekuatan ekonomi dan militer tampaknya ingin menguasai seluruh wilayah Laut Tiongkok Selatan.

Dari uraian di atas dapat diasumsikan bahwa permasalahan Laut Tiongkok Selatan dilatarbelakangi oleh tiga faktor strategis, yakni politik, ekonomi, dan strategis. Tiga faktor tersebut merupakan motif utama bagi *claimant states* untuk memperjuangkan haknya di Laut Tiongkok Selatan. Yang menjadi objek sengketa para pihak di Laut Tiongkok Selatan terfokus pada dua kepulauan utama, yaitu Spratly dan Paracel. Negara-negara pengklaim Kepulauan Spratly adalah Brunei, RRT, Malaysia, Filipina, Taiwan, dan Vietnam. Taiwan dan Vietnam juga menuntut kepemilikan atas Kepulauan Paracel yang berada di bawah kontrol RRT sejak 1974.

## **B. Potensi dan Kepentingan Indonesia di Laut Tiongkok Selatan**

Wilayah Laut Tiongkok Selatan dianggap penting dari segi ekonomi karena wilayah ini diyakini kaya akan sumber daya alam berupa minyak, gas bumi, perikanan, dan hasil laut lainnya, yang dapat dimanfaatkan baik oleh negara pengklaim, negara non-pengklaim, ataupun negara lain yang berkepentingan untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi kekayaan sumber daya alam di wilayah ini.

Wilayah ini juga dianggap penting secara strategis, karena penguasaan Laut Tiongkok Selatan khususnya bagi RRT, akan memperkokoh posisi mereka sebagai salah satu *global power*.<sup>7</sup> Selain

<sup>6</sup> Yusuf Effendi, *Membangun Kekuatan Armada TNI AL*, Jelasena No. 08/1, Desember 2011, hlm. 15. Yusuf Effendi menjelaskan bahwa ketika terjadi konflik perbatasan atau klaim akan sebuah pulau di perbatasan, sesungguhnya inti permasalahannya bukan pulau atau wilayah perbatasannya itu sendiri, melainkan karena kandungan dan potensi yang ada di dalamnya. Selama ini konflik perbatasan selalu menyangkut adanya sumber minyak atau gas yang terkandung di wilayah perbatasan yang disengketakan.

<sup>7</sup> *Global power* merupakan kemampuan suatu negara untuk memengaruhi dan mengontrol negara-negara lain dalam lingkup global agar mau melakukan sesuatu yang diinginkan oleh negara yang bersangkutan. Lihat Nurlaili Azizah, *Pengantar Hubungan Internasional*, diakses 28 Juni 2015.

itu, komando dan kontrol terhadap Laut Tiongkok Selatan akan memperkuat posisi negara dari segi *maritime regime*, mengingat wilayah tersebut merupakan *the heart of Southeast Asia*<sup>8</sup> dilihat dari aktivitas maritimnya. Wilayah ini juga digunakan sebagai *sea lane of trade* dan *sea lane of communication* bagi kapal-kapal yang melalui Laut Tiongkok Selatan.

Kepentingan aspek politik di Laut Tiongkok Selatan menyangkut masalah klaim teritori, baik klaim terhadap fitur yang ada di kepulauan yang berada di Laut Tiongkok Selatan maupun klaim terhadap perairan di sekitarnya. Kekalahan dalam mempertahankan wilayahnya akan menimbulkan masalah domestik, sehingga dipandang perlu oleh negara pengklaim untuk mempertahankannya sesuai dengan penafsiran dan pandangan masing-masing demi kedaulatan negara.

Walaupun tidak terlibat secara langsung di dalam sengketa di Laut Tiongkok Selatan, namun Indonesia memiliki kedaulatan di perairan Indonesia dan hak berdaulat di perairan yurisdiksi pada kawasan Laut Tiongkok Selatan, sehingga mempunyai kepentingan terhadap keamanan di wilayah tersebut. Kepentingan Indonesia di sebagian wilayah Laut Tiongkok Selatan tersebut terdiri atas keutuhan wilayah, stabilitas kawasan, dan kepentingan ekonomi.

Kepentingan atas keutuhan wilayah terkait dengan batas klaim RRT 9 *dashed lines* atas wilayah Laut Tiongkok Selatan yang tidak dapat didefinisikan, sehingga dikhawatirkan akan menyentuh perairan yurisdiksi Indonesia ZEEI dan landas kontinen Indonesia di Laut Utara Natuna. Apabila konflik di wilayah Laut Tiongkok Selatan tidak ditangani dengan baik akan berdampak terhadap stabilitas keamanan Indonesia dan kawasan, mengingat pintu masuk dan keluar ke Laut Tiongkok Selatan melalui wilayah ALKI-I (Alur Laut Kepulauan Indonesia-I) yang merupakan wilayah kedaulatan Indonesia, Selat Malaka, serta Selat Singapura, yang sebagian perairannya juga merupakan wilayah kedaulatan Indonesia. Adapun kepentingan ekonomi Indonesia yaitu menyangkut hak berdaulat atas sumber daya alam di ZEE dan landas kontinen Indonesia di Laut Tiongkok Selatan, baik dari aspek energi

---

<sup>8</sup> Laut Tiongkok Selatan merupakan *the heart of Southeast Asia*, karena merupakan jalur utama kapal-kapal niaga yang lalu-lalang dari Eropa, Afrika, dan Asia Barat menuju Amerika, kawasan Asia Pasifik, dan sebaliknya.

maupun perikanan.

Ketiga kepentingan tersebut merupakan suatu hal yang tidak dapat dikompromikan oleh Indonesia. Sebagian dari kepentingan Indonesia itu tergolong sebagai *shared interest* bersama negara-negara lain di kawasan Asia Pasifik, khususnya kepentingan terhadap stabilitas kawasan. *Shared interest* itu bukan saja telah menjadi kesadaran bersama bagi negara-negara kawasan, tetapi telah diimplementasikan ke dalam berbagai bentuk, khususnya pada ranah diplomatik.<sup>9</sup>

Kepentingan nasional Indonesia di Laut Tiongkok Selatan tersebut secara spesifik dibagi ke dalam dua hal, yaitu kepentingan vital (*survival*) dan kepentingan utama (*major*). Kepentingan vital ini merupakan kepentingan Indonesia yang tidak dapat dinegosiasikan karena menyangkut kelangsungan hidup bangsa dan negara. Kepentingan vital yang dimaksud meliputi kedaulatan dan hak berdaulat di wilayah laut yurisdiksi nasional. UNCLOS (*The United Nations Convention on the Law of the Sea*) 1982 telah mengatur kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia di wilayah yurisdiksi RI yang berbatasan dengan negara lain, termasuk hak berdaulat (*sovereign rights*) untuk tujuan eksplorasi, eksploitasi, pengelolaan, konservasi sumber kekayaan alam,<sup>10</sup> dan perlindungan WNI (Warga Negara Indonesia) yang beraktivitas di sekitar perbatasan RI (Republik Indonesia) dari pelanggaran kedaulatan dan hukum, serta ancaman kekerasan negara pengklaim (aspek keamanan nasional).

Ada beberapa kepentingan utama Indonesia yang patut diupayakan dalam konteks hubungan masyarakat internasional yang diatur dalam hukum internasional. Kepentingan utama (*major*) Indonesia di perbatasan RI dengan Laut Tiongkok Selatan meliputi terjaminnya keamanan maritim (*maritime security*) dan keselamatan navigasi (*safety of navigation*) bagi masyarakat internasional yang menggunakan wilayah di kawasan perbatasan tersebut dari

---

<sup>9</sup> *Shared interest* tersebut misalnya dapat berupa inisiatif ASEAN bersama Tiongkok untuk membahas *Code of Conduct* (CoC) di Laut Tiongkok Selatan dan pertemuan rutin kawasan seperti ASEAN Ministerial Meeting, ASEAN Regional Forum, ASEAN Defence Minister's Meeting dan lain sebagainya yang juga menjadikan isu Laut Tiongkok Selatan sebagai bagian dari topik pembicaraan bersama.

<sup>10</sup> UNCLOS tahun 1982 mengatur tentang kawasan maritim yang menjadi hak negara pantai. Kawasan maritim ini meliputi berbagai zona yang diukur dengan lebar tertentu dari garis pangkal (*baseline*). Di laut wilayah berlaku kedaulatan penuh atau *sovereignty*, sedangkan pada Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen berlaku hak berdaulat atau *sovereign rights*.

ancaman kekerasan dan pelanggaran hukum sesuai hukum nasional dan internasional. Selain itu, perlu terjaminnya prakarsa dalam penanggulangan *transnational organized crime* di kawasan perbatasan RI dengan Laut Tiongkok Selatan serta terjaminnya keamanan lingkungan (*environmental security*) bagi masyarakat internasional yang menggunakan wilayah di kawasan perbatasan tersebut.<sup>11</sup> Kepentingan utama ini perlu diperjuangkan oleh Pemerintah RI mengingat wilayah Laut Tiongkok Selatan merupakan jalur utama kapal-kapal asing yang akan keluar atau masuk wilayah Indonesia melalui ALKI-I.<sup>12</sup>

Jika eskalasi pertikaian di Laut Tiongkok Selatan semakin meningkat dan memanas, maka sebagai negara terbesar di kawasan Asia Tenggara, Indonesia mempunyai tanggung jawab terhadap keamanan regional. Hal ini sebagaimana yang diamanatkan pada Pembukaan UUD (Undang-Undang Dasar) 1945 yaitu ikut serta menjaga ketertiban dunia. Jika suhu pertikaian di kawasan tersebut semakin meningkat, Indonesia akan terjepit pada berbagai kepentingan dari negara-negara pengklaim, negara-negara non-pengklaim, ataupun negara-negara lain yang berkepentingan di Laut Tiongkok Selatan.

Di sisi lain, tentunya kepentingan Indonesia di Laut Tiongkok Selatan akan terancam, sebab dapat dipastikan bahwa wilayah perairan ZEE Indonesia serta Landas Kontinen Indonesia di Laut Tiongkok Selatan yang terdapat ladang minyak dan gas milik Indonesia serta potensi perikanan yang cukup melimpah akan terganggu jika pertikaian di kawasan Laut Tiongkok Selatan menjadi meningkat. Di samping itu, tentunya biaya asuransi pengkapalan yang melewati jalur Laut Natuna dan Laut Tiongkok Selatan akan meningkat sehingga menyebabkan naiknya harga-harga barang ekspor atau impor. Dengan demikian, untuk mempertahankan dan menjaga kepentingan sumber daya alam Indonesia di kawasan Laut Tiongkok Selatan, kekuatan pertahanan Indonesia yaitu TNI (Tentara Nasional Indonesia) harus mampu mengamankan kepentingan nasional Indonesia apabila terjadi konflik di Laut Tiongkok Selatan, baik melalui Operasi Militer untuk Perang

---

<sup>11</sup> Andrie Soetarno, *Op. Cit.*, hlm. 3.

<sup>12</sup> Perairan Indonesia memiliki tiga alur laut kepulauan: di bagian barat (ALKI-I), bagian tengah (ALKI-II), dan di bagian timur (ALKI-III), lihat peta Indonesia pada gambar 2.

(OMP) maupun Operasi Militer Selain Perang (OMSP).

Jika kita melihat permasalahan ini dari segi hukum internasional, khususnya UNCLOS 1982, yang mencakup mengenai batas maritim dan pemberian hak atas kekayaan laut, maka tiga aspek penting di atas menjadi sangat realistis. Ketika sebuah negara memiliki batas wilayah darat tertentu yang berbatasan dengan laut, maka kepemilikan tersebut akan berimplikasi pada kepemilikan wilayah laut (*land dominated seas*). Seperti kita ketahui bahwa sebuah negara dapat menikmati zona ekonomi eksklusif (ZEE) yang dihitung dua ratus *nautical miles* (nm) dari *base lines*.

Negara diberikan hak untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi *living and non-living resources* atas laut di daerah ZEE. Sedangkan hak atas *continental shelf* (landas kontinen) yang dapat dihitung hingga 350 nm dari *baselines*, memberikan kebebasan negara untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi *non-living resources*. Ketentuan hukum internasional ini jelas memberi dampak politik, ekonomis, serta strategis bagi negara pengklaim yang akan di-*back up* secara hukum jika ingin mengeksplorasi dan mengeksploitasi ZEE dan landas kontinen di daerah Laut Tiongkok Selatan.

Indonesia yang merupakan negara kepulauan,<sup>13</sup> yang terletak di selatan wilayah Laut Tiongkok Selatan perlu mewaspadai *spill over* konflik wilayah tersebut, mengingat konflik ini tidak saja melibatkan negara-negara pengklaim di atas, namun juga merambah ke negara-negara lain yang berkepentingan di wilayah tersebut. Wilayah nasional Indonesia yang terdiri dari daratan, lautan, udara, dan tanah di bawahnya dan berasaskan negara kepulauan serta berwawasan nusantara merupakan modal dasar hayati yang perlu didayagunakan semaksimal mungkin, dipertahankan keamanan dan keutuhannya untuk kepentingan peningkatan kesejahteraan dan keamanan bangsa.<sup>14</sup> Oleh karena itu, pemerintah beserta kementerian terkait telah

<sup>13</sup> Status Indonesia sebagai negara kepulauan telah diperjuangkan sejak Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957, dan baru diakui sebagai negara kepulauan pada *Konvensi PBB tentang hukum laut III yang dikenal dengan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS). Lihat Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Binacipta 1978, hlm 186-206.

<sup>14</sup> Mochtar Kusumaatmadja, makalah disampaikan pada peringatan Sarasehan Syukuran Makassar Serui (SSMS96) dalam Rangka Mengenang 50 Tahun Pembuangan Ketujuh Tokoh Pergerakan Kebangsaan Makassar ke Serui, Yapen, Irian Jaya oleh Penjajah Belanda, (Ujung Pandang: 30 Juli 1996).

melanjutkan perundingan-perundingan perbatasan maritim dengan negara tetangga di Laut Tiongkok Selatan.<sup>15</sup>

### **C. Perselisihan di Wilayah Laut Tiongkok Selatan**

Geopolitik dari perselisihan maritim di Laut Tiongkok Selatan tersebut sangat kompleks karena melibatkan beberapa negara dan memperjuangkan beberapa kepentingan. Perselisihan maritim tersebut dapat dipahami melalui tiga variabel, yakni: teritorial, sumber daya alam, dan hubungan kekuatan. Konflik di Laut Tiongkok Selatan terutama disebabkan adanya sumber daya alam yang sangat kaya, utamanya di wilayah zona ekonomi eksklusif dan landas kontinennya. Pada Gambar 1 terlihat negara-negara yang turut mengklaim antara lain RRT, Vietnam, Taiwan, Filipina, Malaysia, dan Brunei. Sementara, semula Indonesia merupakan negara yang netral, sampai akhirnya Tiongkok turut mengklaim lapangan gas Natuna yang dieksplorasi oleh Indonesia.

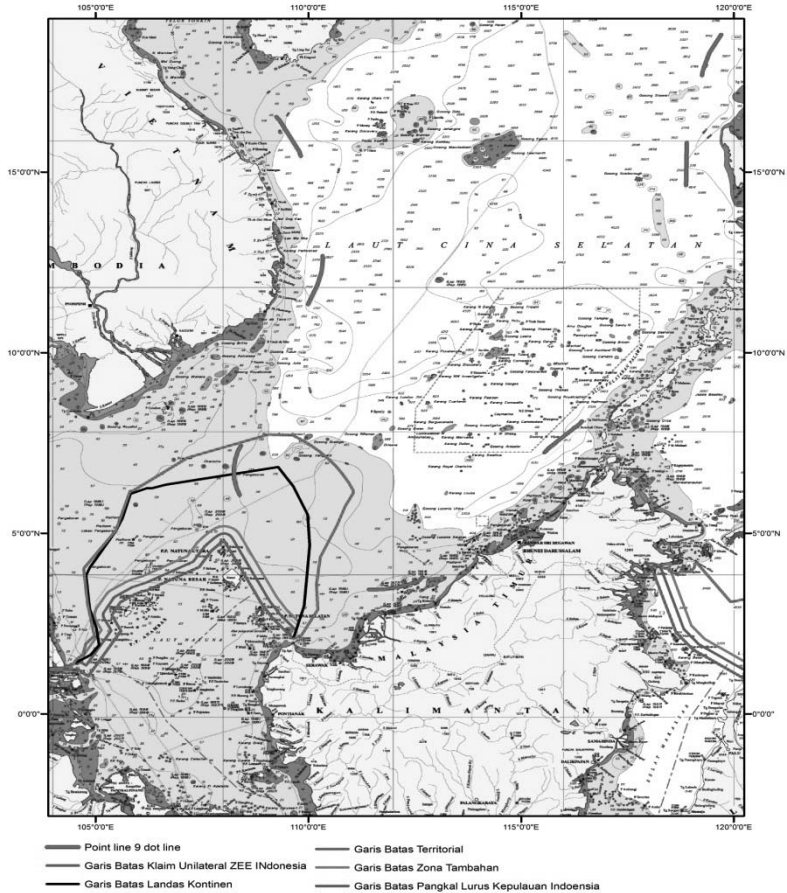
Klaim yang dilakukan oleh RRT, Taiwan, dan Vietnam didasarkan pada sejarah penemuan dan pendudukan pulau-pulau di gugusan Kepulauan Spratly dan Paracel, Filipina didasarkan pada kelanjutan klaim landas kontinen, sedangkan Malaysia dan Brunei mengklaim perpanjangan ZEE dan landas kontinen. Klaim zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen oleh Malaysia, Vietnam, dan RRT tersebut memotong ZEE dan landas kontinen Indonesia. Negara-negara ASEAN yang mengklaim wilayah tersebut mendasarkan klaimnya pada aturan hukum internasional yang tercantum di dalam UNCLOS 1982.

Klaim Indonesia di wilayah ini dimulai dari klaim titik-titik dasar koordinat geografis kepulauan Indonesia (diatur dalam PP Nomor 37 Tahun 2008 tentang Koordinat Titik-titik Dasar Geografis Kepulauan Indonesia), yang sudah didepositkan di Sekjen PBB. Klaim berikutnya

<sup>15</sup> Dalam konteks ini, perundingan perbatasan (*border diplomacy*) menjadi urgen dilakukan oleh Indonesia dalam penentuan titik-titik dasarnya, baik dengan Malaysia di Kalimantan dan Semenanjung Malaysia, maupun dengan Vietnam. Proses diplomasi perbatasan tersebut, menurut Jones dalam teori penentuan perbatasan masuk dalam kategori delimitasi dan demarkasi. Delimitasi adalah proses penentuan garis batas perbatasan negara, sedangkan demarkasi adalah penentuan titik-titik patok perbatasan. Lihat, Sobar Sutisna, Sora Lokita, dan Sumaryo, "*Boundary Making Theory dan Pengelolaan Perbatasan di Indonesia*". Makalah disampaikan pada *workshop* Pengelolaan Wilayah Perbatasan, Jurusan Ilmu HI/UPN Veteran, Yogyakarta, November 2008, hlm.5. Lihat juga, Stephen B. Jones, 1945, *Theory of Boundary Making: A Handbook for Statesmen, Treaty Editors and Boundary Commissioners*, dikutip dalam *Ibid.* hlm.10.



adalah klaim Laut Teritorial, zona tambahan, dan ZEEI yang bersifat unilateral, serta batas landas kontinen Indonesia-Malaysia dan Indonesia-Vietnam yang telah ditetapkan bersama secara bilateral dan diratifikasi oleh masing-masing negara sehingga menjadi hukum positif nasional.

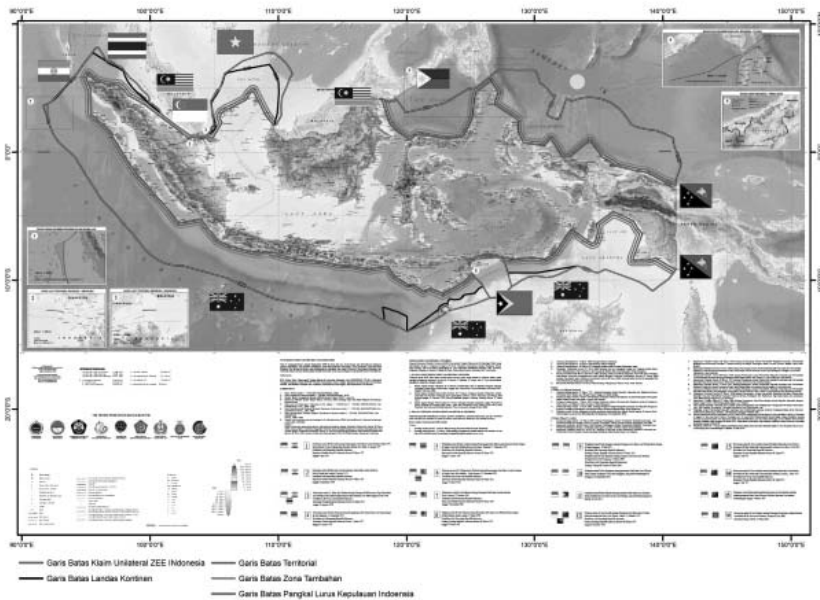


**Gambar 1. Klaim Tiongkok (*Nine-Dashed Lines*) yang Memotong Garis Batas Landas Kontinen dan ZEE Indonesia.<sup>16</sup>**

Sumber: Kajian Internal Dishidros TNI AL, 2012.

<sup>16</sup> Peta Tiongkok ini pertama kali dipublikasikan pada tahun 2009. Menurut Arif Havas Oegroseno (2013), peta ini tidak dilengkapi dengan tanggal dan tahun penerbitan, tidak ada datum, tidak mencantumkan koordinat, tidak ada titik-titik dasar, tidak ada garis-garis dasar, dan tidak ada keterangan maksud dan tujuan pembuatan peta, seperti klaim pulau atau perairan, serta tidak dijelaskan bagaimana menghubungkan *dashed lines* tersebut. Peta tersebut memuat 11, bukan 9 *dashed lines*.

Hingga saat ini, Pemerintah Indonesia belum mempermasalahkan wilayah yurisdiksi ZEE dan landas kontinen Indonesia di Laut Tiongkok Selatan yang beririsan dengan klaim *9 dashed line* RRT. Hingga saat ini peta Indonesia yang resmi hanya berbatasan dengan sepuluh negara tetangga dan belum memasukkan batas wilayah maritim di utara Natuna dengan RRT. Pada Gambar 2 tampak jelas peta Indonesia dengan klaim unilateralnya sampai dengan Zona Ekonomi Eksklusif (warna merah) dan batas landas kontinen Indonesia-Malaysia dan Indonesia-Vietnam (warna biru), dan klaim perairan yurisdiksi di utara Natuna atau di Laut Tiongkok Selatan tampak beririsan dengan klaim *9 dashed line* RRT tersebut.



**Gambar 2. Peta Batas Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang Merupakan Peta Wilayah Klaim Unilateral Pemerintah RI**

Sumber: Dinas Hidrografi dan Oceanografi TNI-AL, tahun 2013.

Di dalam konteks klaim perbatasan maritim, secara terbuka Pemerintah RRT menyatakan memiliki permasalahan sengketa perbatasan maritim yang belum disepakati dengan Indonesia di Laut Tiongkok Selatan, yakni permasalahan klaim tumpang tindih wilayah