

PEMUTAKHIRAN PETA DI KAWASAN LAUT NATUNA UTARA SEBAGAI LANGKAH INDONESIA MENJADI POROS MARITIM DUNIA

Rio Atnan Riyadi, Diah Apriani Atika Sari
Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret
E-mail: rioatnanriyadi@gmail.com, atika_sari@staff.uns.ac.id

Abstract

This study discusses the actions of the Indonesian Government updating maps in the North Natuna Sea Area to make Indonesia a Global Maritime Axis. This study is based on legal research using the legal approach and case approach. Collection of legal materials through library studies and analyzed by deductive methods. The results of the discussion showed that updating maps in the North Natuna Sea could make Indonesia a Global Maritime Axis in terms of Defense, Security, Law Enforcement and Safety at Sea and Maritime Diplomacy based on Indonesian Maritime Policy in accordance with United Nations on The Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982).

Keywords: Map updating, Maritime Axis, Indonesian Maritime Policy, UNCLOS 1982

A. Pendahuluan

Peta Negara Kesatuan Republik Indonesia mengilustrasikan Negara Kesatuan Republik Indonesia beserta batas-batasnya. Peta ini memberikan informasi spasial bagi publik tentang Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam peta Negara Kesatuan Republik Indonesia juga dicantumkan nama-nama geografis pulau-pulau terluar milik Indonesia yang berada di sebelah dalam garis pangkal kepulauan Indonesia. Selain itu peta Negara Kesatuan Republik Indonesia juga menggambarkan proyeksi batas menurut hukum Indonesia. Atas dasar tersebut maka perlu dinyatakan bahwa peta Negara Kesatuan Republik Indonesia bersifat dinamis dan akan selalu dimutakhirkan sesuai dengan perkembangan. Indonesia merupakan Negara Kepulauan terluas di dunia yang terdiri dari 17.508 pulau dan sebanyak 5.707 pulau berpenghuni (<http://presidenri.go.id/wp-content/uploads/2017/10/20171018-Kemenko-Maritim-3th-Jokowi-JK-cetak.pdf>). Indonesia memiliki garis pantai sepanjang 99.000 km dan terletak pada posisi sangat strategis antara Benua Asia dan Australia serta Samudera Hindia dan Pasifik. Wilayah laut Indonesia berbatasan dengan 10 Negara, yaitu India, Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Filipina, Republik Palau, Australia, Timor Leste dan Papua Nugini.

Sebagai Negara Kepulauan yang memiliki laut yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritim dan kelautan menjadi sangat strategis bagi Indonesia ditinjau dari aspek ekonomi dan lingkungan, sosial budaya, hukum dan keamanan. Untuk memaksimalkan potensi

tersebut diperlukan penetapan batas-batas maritim secara lengkap. Penetapan batas ini harus dilakukan berdasarkan ketentuan Hukum Laut Internasional, yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 (KHL 1982). Pemerintah Indonesia telah meratifikasi KHL 1982 melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 sehingga Indonesia wajib mengikuti segala aturan yang ada didalam KHL 1982. Sadar akan potensi maritim yang besar Pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia yang ditandatangani pada tanggal 20 Februari 2017 oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo. Tujuan dikeluarkannya Peraturan Presiden tersebut untuk dijadikan sebagai pedoman serta acuan pembangunan sektor kelautan untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia yang diantaranya adalah keamanan, pertahanan, penegakkan hukum dan keselamatan di laut serta diplomasi maritim.

Penetapan batas maritim sangat dibutuhkan untuk memperoleh kepastian hukum yang dapat mendukung pembangunan disektor kelautan Indonesia. Melalui Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan Peta wilayah terbarunya pada tanggal 14 Juni 2017. Pemerintah Republik Indonesia melakukan tindakan sepihak (*unilateral act*) dengan mendeklarasikan peta wilayah terbarunya. Terdapat beberapa perubahan yang termuat dalam peta tersebut, salah satunya di bagian kolom air di utara Kepulauan Natuna diberi nama Laut Natuna Utara dan memaksimalkan

lebar Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) sepanjang 200 mil diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia yang didasarkan pada Konvensi Hukum Laut 1982. Laut Natuna Utara berbatasan langsung dengan tiga negara yaitu Indonesia, Malaysia dan Vietnam serta berbatasan langsung dengan Laut China Selatan. Laut Natuna Utara menjadi sangat penting mengingat terdapat potensi yang sangat besar yang berada di sektor perikanan, pertambangan minyak dan gas alam. Sebagaimana data yang diakses oleh penulis pada tanggal 3 Maret 2018 melalui situs resmi Pemerintahan Daerah Kabupaten Natuna (<http://natunakab.go.id/potensi-dan-peluang-investasi-di-kabupaten-natuna/>) sebagai berikut:

Kawasan Laut Natuna Utara merupakan salah satu kawasan perairan di Indonesia yang memiliki sumber daya yang melimpah baik dari sumber daya perikanan maupun sumber daya mineral dan gasnya. Sumber daya perikanan laut di Natuna Utara dapat mencapai lebih dari 1 juta ton per tahun sedangkan untuk sumber daya minyak dan gas alam yang terletak 225 km di sebelah utara Pulau Natuna dengan total cadangan 222 *trillion cubic feet* (TCT) dan gas hidrokarbon yang bisa didapat sebesar 46 TCT yang merupakan salah satu sumber terbesar di Asia.

Letak Laut Natuna Utara yang berada di antara tiga negara tersebut menimbulkan berbagai macam permasalahan, salah satunya mengenai garis batas maritim. Sebelumnya sudah ada konflik mengenai sengketa Laut China Selatan terkait klaim tumpang tindih wilayah yang melibatkan Tiongkok dan beberapa negara di kawasan Asia Tenggara. Namun pada tanggal 12 Juni 2016 Mahkamah Arbitrase Internasional memutuskan bahwa seluruh tindakan Tiongkok di kawasan Laut China Selatan tidak sesuai dengan Hukum Laut Internasional, sehingga Tiongkok tidak berhak atas klaim wilayah tersebut. Setelah adanya Putusan Mahkamah Arbitrase Internasional mengenai sengketa Laut China Selatan, Indonesia mengambil langkah dengan mengubah nama di kawasan barat daya Laut China Selatan menjadi Laut Natuna Utara. Akan tetapi masih ada beberapa hal yang harus diperhatikan terutama mengenai perjanjian tentang batas wilayah dengan beberapa negara di sekitar kawasan Laut Natuna Utara karena akan ada tumpang tindih klaim ZEE di kawasan tersebut. Sebelumnya ketiga negara telah mengadakan suatu perundingan. Perundingan yang pertama dilakukan oleh Republik Indonesia dengan Malaysia yang menghasilkan *Memorandum of Understanding* (MoU) tentang

penetapan batas landas kontinen antara kedua negara dan ditandatangani pada tanggal 27 Oktober 1969. Sedangkan perundingan yang kedua dilakukan oleh Pemerintah Republik Indonesia bersama dengan Pemerintah Republik Sosialis Vietnam untuk membuat persetujuan tentang penetapan batas landas kontinen yang ditandatangani pada tanggal 26 Juni 2003. Perjanjian dengan ketiga negara yang wilayahnya berbatasan langsung dengan Laut Natuna Utara memang telah dilaksanakan, hanya saja perjanjian tersebut tidak ada kaitannya dengan batas wilayah ZEE melainkan perjanjian mengenai batas landas kontinen. Tindakan yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dengan memaksimalkan lebar ZEE sejauh 200 mil sejalan dengan cita-citanya yaitu mewujudkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. Akan tetapi, tindakan sepihak (*unilateral act*) yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia mengakibatkan tumpang tindih klaim wilayah antara ketiga negara tersebut. Mengingat bahwa dalam pergaulan internasional ketika suatu negara ingin melakukan klaim wilayah dengan melakukan pemutakhiran peta harus ada suatu perundingan antara negara yang wilayahnya saling berhadapan atau berdampingan.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus. Bahan hukum primer meliputi *United Nations On The Law Of The Sea* 1982, Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia tentang Penetapan Garis Batas Landas Kontinen antara Kedua Negara, Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Sosialis Vietnam tentang Penetapan Batas Landas Kontinen, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, Putusan Mahkamah Arbitrase Internasional mengenai Sengketa Laut China Selatan antara Republik Rakyat Tiongkok dan Republik Filipina. Bahan hukum sekunder berupa hasil karya ilmiah dan penelitian-penelitian yang relevan atau terkait dengan penelitian ini termasuk diantaranya skripsi, tesis, disertasi, maupun jurnal-jurnal hukum, serta kamus-kamus hukum dan buku yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti (Peter Mahmud Marzuki, 2014: 195-196).

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Wilayah Laut di Bawah Yurisdiksi Nasional

Rezim hukum laut modern memiliki kompleksitas tersendiri tidak sebagaimana halnya pada masa sebelumnya yang hanya membagi dua wilayah, antara laut teritorial yang berada di dekat daratan dan laut bebas yang jauh dari daratan dan laut ini tidak bisa dijadikan sebagai objek penguasaan oleh negara manapun. Dalam hukum laut modern yang sangat terpengaruh oleh perkembangan teknologi pembagian wilayah laut sangat kompleks (Malcolm N. Shaw, 2013: 624). Konvensi Hukum Laut 1982 (KHL 1982) membagi wilayah laut atau zona maritim berdasarkan yurisdiksinya, yaitu di bawah yurisdiksi nasional dan di luar yurisdiksi nasional. Wilayah laut yang berada di bawah yurisdiksi nasional kemudian dibagi lagi kedalam zona-zona maritim yang berada di bawah kedaulatan penuh negara pantai, dan zona-zona maritim bagian-bagian dimana negara pantai dapat melaksanakan wewenang serta hak-hak khusus yang diatur dalam konvensi (Dikdik Mohammad Sodik, 19: 2011).

Sebagaimana diuraikan di atas bahwa wilayah laut terbagi menjadi 2 (dua), yaitu wilayah laut yang merupakan yurisdiksi nasional dan wilayah laut yang berada di luar yurisdiksi nasional sebagai berikut:

a. Wilayah Laut Yang Merupakan Yurisdiksi Nasional

1) Perairan Pedalaman (*Internal Waters*)

Perairan pedalaman adalah perairan yang berada pada sisi darat (dalam) garis pangkal. Di perairan pedalaman ini negara memiliki kedaulatan penuh atasnya sehingga tidak ada kapal asing yang diperbolehkan masuk ke dalam wilayah ini kecuali keadaan yang bersifat memaksa (Pasal 8 KHL 1982). Pada prinsipnya negara-negara lain tidak dapat menikmati hak lintas (damai) di perairan ini, namun apabila perairan pedalaman ini terbentuk karena adanya penarikan garis pangkal lurus, maka hak lintas damai di perairan tersebut dapat dinikmati oleh negara-negara lain

(Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, 2006: 186).

2) Perairan kepulauan (*Archipelagic Waters*) termasuk ke dalamnya selat yang digunakan untuk pelayaran internasional

Perairan kepulauan berada pada sisi dalam garis pangkal untuk mengukur laut teritorial, tanpa memperhatikan kedalaman dan jaraknya pada pantai. Kedaulatan Negara pantai terbatas pada wilayah laut ini, sehingga negara lain dapat menikmati hak lintas damai dan hak lintas transit (Pasal 49 KHL 1982). Hak lintas damai adalah hak yang diberikan kepada kapal-kapal asing untuk melintasi wilayah laut yang berada dalam yurisdiksi suatu negara sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai (Pasal 17-32 KHL 1982), sedangkan hak lintas transit adalah hak untuk melewati suatu selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin antara suatu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya (Pasal 1982).

Selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional (*straitused for international navigation*), sebagaimana diatur dalam Pasal 34-35 KHL 1982, negara-negara yang berada di tepi selat juga mempunyai kedaulatan (dan yurisdiksi) penuh atasnya. Ada dua kategori dalam selat ini, yang pertama adalah selat-selat yang dipergunakan bagi pelayaran internasional yang menghubungkan suatu laut lepas atau ZEE dengan laut lepas atau ZEE lainnya. Pada kategori pertama berlaku hak lintas transit kapal-kapal asing. Negara yang berbatasan dengan selat tidak boleh menghambat lintas transit dan harus mengumumkan setiap saat adanya bahaya bagi pelayaran di dalam atau di atas selat yang diketahuinya. Kategori kedua adalah selat-selat yang

menghubungkan laut lepas atau ZEE dengan perairan yang termasuk dalam yurisdiksi nasional (laut teritorial) suatu negara asing (Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, 2006: 187).

3) Laut Teritorial (*Territorial Waters*)

Laut teritorial adalah laut yang terletak di sisi luar garis pangkal yang tidak melebihi lebar 12 mil laut diukur dari garis pangkal. Kedaulatan ini meliputi ruang udara diatas laut teritorial serta dasar laut dan tanah dibawahnya, namun negara lain masih mempunyai hak lintas (damai) di laut ini. Jadi dalam prakteknya negara dalam melaksanakan kedaulatannya dibatasi. Ketentuan mengenai laut teritorial diatur dalam Pasal 2-32 KHL 1982.

4) Zona Tambahan (*Contiguous Zone*)

Zona tambahan adalah suatu jalur tambahan dan berada di luar laut teritorial dimana suatu negara mempunyai kekuasaan terbatas untuk mencegah pelanggaran terhadap peraturan-peraturan bea cukai, fiskal, imigrasi dan kesehatan. Zona ini merupakan zona transisi antara laut lepas dan laut wilayah, zona ini berfungsi untuk mengurangi kontras antara laut wilayah yang rezimnya tunduk seluruhnya pada kedaulatan negara pantai dan laut lepas dimana terdapat rezim kebebasan (Boer Mauna, 2003: 377). Setiap kapal asing yang melakukan pelanggaran terhadapnya, maka negara pantai berhak untuk menghukumnya. Mengacu Pasal 24 ayat (1) KHL 1958, bahwa kekuasaan negara pantai dapat dibedakan, yaitu kekuasaan mencegah hanya dapat dilakukan atas kapal-kapal yang akan masuk dan kekuasaan menghukum diterapkan terhadap kapal-kapal yang akan meninggalkan zona tambahan. Lebar zona tambahan ini tidak boleh lebih dari 24 mil laut, maka secara praktis lebar zona tambahan adalah 12 mil laut, apabila diukur dari garis atau batas laut teritorial.

Zona tambahan diatur didalam Pasal 33 KHL 1982.

5) Zona Ekonomi Eksklusif (*Exclusive Economic Zone*)

Zona Ekonomi Eksklusif diartikan sebagai suatu daerah diluar laut teritorial yang lebarnya tidak boleh melebihi 200 mil laut diukur dari garis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar laut teritorial. Negara pantai memiliki yurisdiksi berkenaan dengan riset ilmiah kelautan, perlindungan dan pelestarian laut, serta pembuatan dan pemakaian pulau buatan, instalasi, dan bangunan. Yurisdiksi adalah kewenangan dari sebuah kekuasaan berdaulat untuk menegakkan ketentuan hukum dan mengatur kegiatan-kegiatan dalam wilayah/batas-batas tertentu yang telah diterapkan. Negara pantai juga memiliki hak-hak berdaulat untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber daya alam, baik hayati maupun non hayati, dari perairan di atas dasar laut dan dari dasar laut dan tanah dibawahnya dan berkenaan dengan kegiatan lain untuk keperluan eksplorasi Zona Ekonomi Eksklusif tersebut. Hak-hak berdaulat (*Sovereign rights*) adalah hak-hak eksklusif yang dilaksanakan oleh negara pantai dan berlaku terhadap sumber-sumber daya alam dalam wilayah/batas tertentu yang telah ditetapkan. Zona Ekonomi Eksklusif diatur dalam Pasal 55-75 KHL 1982.

6) Landas Kontinen (*Continental Shelf*)

Pengertian landas kontinen menurut Pasal 7 KHL 1982 adalah sebagai berikut: 1) dasar laut dan tanah dibawahnya yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang adanya kelanjutan ilmiah dari wilayah daratannya sampai ke pinggir tepi kontinen; atau 2) dasar laut dan tanah di bawahnya sampai jarak 200 mil laut dari garis pangkal dimana laut teritorial diukur; 3) landas kontinen dimungkinkan mencapai 350 mil laut dari garis pangkal dimana laut teritorial diukur;

atau 4) tidak melebihi 100 mil laut dari kedalaman (*isobaths*) 2500 meter. Landas kontinen memiliki kekayaan alam yang luar biasa sehingga negara pantai memiliki hak berdaulat untuk eksploitasi dan mengeksplorasi sumber daya alamnya dan apabila negara lain ingin melakukan eksplorasi atau eksploitasi harus mendapat izin dari negara pantai karena hak tersebut bersifat eksklusif (Pasal 77 ayat (1) dan (2) KHL 1982). Hak negara pantai atas landas kontinen tidaklah merubah status hukum perairan di atasnya atau udara di atas perairan tersebut. Landas Kontinen diatur dalam Pasal 76-85 KHL 1982.

2. Mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia adalah Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Status Indonesia hingga saat ini masih sebagai negara kepulauan. Usaha Indonesia untuk diakui sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) pertama kali tertuang dalam Deklarasi Djuanda (Mirza Satria Buana, 2007: 105) tanggal 13 Desember 1957 yang menyatakan.

“Bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian-bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas dan lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar wilayah daratan Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada Negara Republik Indonesia. Lalu-lintas yang damai melalui perairan-perairan pedalaman bagi kapal-kapal asing terjamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan kedaulatan dan keselamatan Negara Indonesia. Penentuan batas laut teritorial yang lebarnya 12 mil yang diukur dari garis-garis yang menghubungkan titik-titik yang terluar dari pulau-pulau Negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan undang-undang”.

Status Indonesia barulah sebatas negara kepulauan setelah berlakunya KHL 1982 pada 16 November 1994. Ini artinya, jika Indonesia ingin menjadi poros maritim dunia, terlebih dahulu Indonesia harus berupaya menjadi negara maritim. Untuk menjadi negara maritim, menurut Hasjim Djalal, Indonesia harus mampu memanfaatkan semua unsur kelautan di sekelilingnya untuk kesejahteraan rakyat dan kemajuan bangsa, juga harus mampu menghadirkan kekuatan keamanan laut yang memadai, semacam *sea and coast guard*, guna menjaga keamanan perairan Indonesia dari berbagai tindak pelanggaran hukum (Simela Victor Muhamad, 6: 2014).

Indonesia memiliki wilayah perairan yang sangat luas dengan potensi sumber daya kelautan yang melimpah sehingga perlu dikelola secara optimal dan berkelanjutan. Pengelolaan sumber daya kelautan dilakukan dalam rangka mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dan dalam upaya memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat. Berdasarkan hal tersebut Presiden Republik Indonesia Joko Widodo pada tanggal 20 Februari 2017 menandatangani Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Perpres tersebut menjelaskan Kebijakan Kelautan Indonesia adalah pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/ lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia.

Ditegaskan dalam Perpres ini, bahwa Kebijakan Kelautan Indonesia berfungsi sebagai: a) pedoman bagi kementerian/ lembaga untuk melakukan perencanaan, pelaksanaan, serta pemantauan dan evaluasi pembangunan sektor kelautan untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia; dan b) acuan bagi masyarakat dan pelaku usaha dalam ikut serta melaksanakan pembangunan sektor kelautan untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia. Kebijakan Kelautan Indonesia disusun berdasarkan 6 (enam) prinsip dasar, yaitu: 1) wawasan nusantara; 2) pembangunan berkelanjutan; 3) ekonomi biru; 4) pengelolaan terintegrasi dan transparan; 5) partisipasi; 6) kesetaraan dan pemerataan. Adapun misi dari Kebijakan Kelautan Indonesia adalah:

- a. Terkelolanya sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan.
- b. Terbangunnya kualitas sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan yang andal.
- c. Terbangunnya pertahanan dan keamanan kelautan yang tangguh.
- d. Terlaksananya penegakkan kedaulatan, hukum, dan keselamatan di laut.
- e. Terlaksananya tata kelola kelautan yang baik.
- f. Terwujudnya kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil yang merata.
- g. Terwujudnya peningkatan pertumbuhan ekonomi dan industri kelautan yang berdaya saing.
- h. Terbangunnya infra struktur kelautan yang andal.
- i. Tersesainya aturan tentang tata ruang laut.
- j. Terlaksananya perlindungan lingkungan laut.
- k. Terlaksananya diplomasi maritim.
- l. Terbentuknya wawasan identitas dan budaya bahari.

Dalam Perpres ini juga disebutkan, Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia yang akan dilaksanakan periode 2016-2019, menurut dokumen tersebut terdiri dari 5 (lima) kluster program prioritas yaitu: 1) batas maritim, ruang laut, dan diplomasi maritim; 2) industri maritim dan konektivitas laut; 3) industri sumber daya alam dan jasa kelautan serta pengelolaan lingkungan laut; 4) pertahanan dan keamanan laut; 5) budaya bahari.

Kebijakan Kelautan Indonesia merupakan salah satu bentuk kepentingan nasional, menurut Miroslav Nincic terdapat tiga kriteria yang harus dipenuhi dalam kepentingan nasional salah satunya yaitu kepentingan nasional harus berkaitan dengan lingkungan internasional artinya pencapaian kepentingan nasional harus dipengaruhi oleh lingkungan internasional (Prameswari Surya Anggraeni, 349: 2016). Penerapan Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia juga harus memperhatikan ketentuan-ketentuan yang ada di dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Melihat dari letak negara Indonesia yang pantainya berhadapan serta

berdampingan dengan negara lain tentu saja hal tersebut akan berkaitan dengan batas wilayah laut yang saling bersinggungan. Ditambah lagi adanya sengketa tentang kepemilikan Laut China Selatan oleh Tiongkok serta negara-negara di ASEAN secara tidak langsung berpengaruh dengan Kebijakan Kelautan Indonesia. Putusan yang dikeluarkan oleh Mahkamah Arbitrase mengenai Sengketa Laut China Selatan antara Tiongkok melawan Filipina sangat berpengaruh terhadap Kebijakan Kelautan Indonesia. Hal tersebut terkait dengan Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia mengenai batas maritim, ruang laut dan diplomasi maritim serta pertahanan dan keamanan laut.

3. Pemutakhiran Peta di Kawasan Laut Natuna Utara

Indonesia merupakan negara pantai yang secara geografis berada diantara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Status Indonesia sebagai negara pantai memiliki hak untuk membuat hukum untuk wilayah teritorial dan menegakkannya; *the rights of the coastal state to make laws its territorial sea and to enforce them* (R.R. Churchill and A.V. Lowe, 92: 1999). Salah satunya dengan menerbitkan peta wilayah terbarunya. Pemerintah Republik Indonesia melalui Kementerian Koordinator Kemaritiman mengumumkan secara resmi nama baru perairan di utara Kepulauan Natuna yang berbatasan langsung dengan Laut China Selatan yang diberi nama Laut Natuna Utara. Selain ada perubahan nama, Pemerintah Indonesia juga memaksimalkan lebar Zona Ekonomi Eksklusif sejauh 200 mil laut diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia. Tujuan pemutakhiran peta di kawasan Laut Natuna Utara tersebut adalah untuk mempertegas batas wilayah laut Indonesia dengan negara lain agar tidak ada klaim wilayah yang tumpang tindih serta adanya satu kejelasan dan kesamaan dengan landas kontinen. Dengan adanya kejelasan mengenai batas wilayah tersebut maka diharapkan Indonesia mampu memaksimalkan sumber daya kelautan dan dapat mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Ditinjau dari Konvensi Hukum Laut 1982 tindakan sepihak yang dilakukan oleh Pemerintah Republik Indonesia dapat dibenarkan karena pemutakhiran

peta Indonesia dilaksanakan berdasarkan kaidah-kaidah didalam Konvensi Hukum Laut (KHL) 1982. Pertama, terkait perubahan nama wilayah perairan yang berada di Utara Kepulauan Natuna yang sebelumnya dikenal dengan sebutan Laut China Selatan kini diperbarui dengan nama Laut Natuna Utara yang mengacu pada kegiatan migas yang telah berlangsung sejak tahun 1970-an. Tindakan mempertegas kedaulatan wilayah negara tersebut dilakukan untuk kepentingan nasional. Dikutip dari Koran harian Kompas, I Made Andi Arsana mengatakan bahwa:

"Memberi nama berbeda pada ruang laut yang sudah memiliki nama tertentu dapat dilakukan asal dengan maksud untuk kepentingan nasional. Selain itu, setiap negara memiliki nama geografis wilayah darat dan laut sesuai dengan bahasa yang digunakan, yang kemungkinan besar berbeda dengan yang disepakati komunitas Internasional (diakses melalui situs resmi Koran Harian Kompas pada tanggal 22 Juni 2018 dengan artikel yang berjudul "Diplomasi Kartografis di Laut Natuna" <http://kompas.id/baca/opini/2017/07/04/diplomasi/kartografis-di-laut-natuna/>").

Wilayah perairan tersebut masuk kedalam kedaulatan negara Indonesia sehingga Indonesia memiliki kewenangan dan dapat melaksanakan kewenangannya sebatas dalam wilayah-wilayah yang telah menjadi bagian dari kekuasaannya (Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, 2006: 169). Secara internasional, penamaan atau toponimi setiap ruang laut di muka bumi sudah disepakati. Dalam hal ini, ruang laut di utara Kepulauan Natuna dikenal dengan Laut China Selatan. Penamaan tersebut tertuang dalam dokumen S-23 *International Hydrographic Office* (IHO) dan yang termutakhir adalah yang disepakati pada tahun 1953 (www.iho.int). Mengingat dokumen S-23 yang sudah cukup tua maka Pemerintah Indonesia telah mendaftarkan perubahan nama tersebut kepada Organisasi Hidrografi Internasional dan sedang dalam tahap proses pengkajian. Kedua, memaksimalkan batas Zona Ekonomi Eksklusif selebar 200 mil. Berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 57 mengenai Lebar Zona Ekonomi Eksklusif dijelaskan bahwa Zona Ekonomi Eksklusif tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal darimana

lebar laut teritorial diukur. Berdasarkan ketentuan tersebut pemerintah Indonesia melakukan tindakan sepihak (*unilateral act*) untuk memaksimalkan lebar Zona Ekonomi Eksklusif di kawasan Laut Natuna Utara. Mengingat bahwa pemutakhiran peta merupakan salah satu kepentingan nasional untuk mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia. Namun ada akibat yang ditimbulkan oleh pemutakhiran peta tersebut adalah terjadi tumpang tindih antara Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia-Vietnam dan Indonesia-Malaysia. Tumpang tindih tersebut disebabkan lebar dari Zona Ekonomi Eksklusif dari ketiga negara tidak lebih dari 200 mil sedangkan Indonesia dengan peta barunya mengklaim Zona Ekonomi Eksklusif selebar 200 mil.

Sebelumnya Indonesia telah melakukan perjanjian dengan kedua negara tersebut, pada tanggal 27 Oktober 1969 Republik Indonesia dan Malaysia menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) tentang penetapan batas landas kontinen antara kedua negara. Pada tanggal 26 Juni 2003 Pemerintah Republik Indonesia bersama dengan Pemerintah Republik Sosialis Vietnam membuat persetujuan tentang penetapan batas landas kontinen. Batas landas kontinen antara Indonesia dan Vietnam ditentukan dengan garis lurus yang menghubungkan titik-titik berikut ini yang ditandai dengan koordinat-koordinat dan dalam urutan yang dicantumkan dalam perjanjian tersebut. Perjanjian dengan kedua negara tersebut memang telah dilaksanakan, hanya saja sebatas landas kontinen bukan batas Zona Ekonomi Eksklusif.

4. **Pertahanan, Keamanan, Penegakkan Hukum, dan Keselamatan di Laut di Kawasan Laut Natuna Utara**

Indonesia saat ini masih berstatus sebagai negara kepulauan sejak deklarasi djuanda pada tanggal 13 Desember 1957 dan saat ini bercita-cita menjadi poros maritim dunia. Untuk mewujudkan cita-citanya Indonesia harus mampu melaksanakan pertahanan, keamanan, penegakkan hukum, dan keselamatan di laut yang tertuang dalam Kebijakan Kelautan Indonesia. Berdasarkan ketentuan Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 sebagai negara kepulauan Indonesia diwajibkan menyediakan wilayah lautnya untuk

kepentingan lalu lintas pelayaran kapal-kapal asing yang akan melaluinya sehingga Pemerintah Indonesia menetapkan tiga wilayah alur laut kepulauan Indonesia (Ety R. Agoes, 12: 2009). Sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982 mengenai hak lintas alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*) sebagai berikut:

1. Suatu Negara Kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus dan langsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya.
2. Semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan demikian.
3. Lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini dalam cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif lainnya.
4. Alur laut dan rute udara demikian harus melintasi perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan dan mencakup semua rute lintas normal yang digunakan sebagai rute atau alur untuk pelayaran internasional atau penerbangan melalui atau melintasi perairan kepulauan dan di dalam rute demikian, sepanjang mengenai kapal, semua alur navigasi normal dengan ketentuan bahwa duplikasi rute yang sama kemudahannya melalui tempat masuk dan keluar yang sama tidak perlu.
5. Alur laut dan rute penerbangan demikian harus ditentukan dengan suatu rangkaian garis sumbu yang bersambungan mulai dari tempat masuk rute lintas hingga tempat ke luar. Kapal dan pesawat udara yang melakukan lintas melalui alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang lebih dari pada 25 mil laut ke dua sisi garis sumbu demikian, dengan ketentuan bahwa

kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut.

6. Suatu Negara kepulauan yang menentukan alur laut menurut ketentuan pasal ini dapat juga menetapkan skema pemisah lalu lintas untuk keperluan lintas kapal yang aman melalui terusan sempit dalam alur laut demikian.
7. Suatu Negara kepulauan, apabila keadaan menghendaki, setelah untuk itu mengadakan pengumuman sebagaimana mestinya, dapat mengganti alur laut atau skema pemisah lalu lintas yang telah ditentukan atau ditetapkannya sebelumnya dengan alur laut atau skema pemisah lalu lintas lain.
8. Alur laut dan skema pemisah lalu lintas demikian harus sesuai dengan peraturan internasional yang diterima secara umum.
9. Dalam menentukan atau mengganti alur laut atau menetapkan atau mengganti skema pemisah lalu lintas, suatu Negara kepulauan harus mengajukan usul-usul kepada organisasi internasional berwenang dengan maksud untuk dapat diterima. Organisasi tersebut hanya dapat menerima alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang demikian sebagaimana disetujui bersama dengan Negara kepulauan, setelah mana Negara kepulauan dapat menentukan, menetapkan atau menggantinya.
10. Negara kepulauan harus dengan jelas menunjukkan sumbu-sumbu alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang ditentukan atau ditetapkannya pada peta-peta yang harus diumumkan sebagaimana mestinya.
11. Kapal yang melakukan lintas alur laut kepulauan harus mematuhi alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang berlaku yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan pasal ini.
12. Apabila suatu Negara kepulauan tidak menentukan alur laut atau rute penerbangan, maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional.

Indonesia telah menyepakati Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dalam *International Maritime Organization* dengan rincian sebagai berikut: 1) ALKI I, Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut China Selatan; 2) ALKI II, Selat Lombok, Selat Makasar, dan Laut Sulawesi; 3) ALKI III-A, Laut Sawu, Laut Ombai-Wetar, Laut Banda (sebelah barat Laut Buru), Laut Seram (sebelah timur pulau Mongole), Laut Maluku dan Samudera Pasifik; 4) ALKI III-B, Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda (sebelah barat Laut Buru), selanjutnya ke ALKI III-A; dan 5) ALKI III-C, Laut Arafuru, Laut Banda (sebelah barat Pulau Buru) selanjutnya terus ke utara menyambung ke ALKI III-A (Imah Rustam, 9: 2014).

ALKI terbentuk setelah Konvensi Hukum Laut 1982 dan dinyatakan sebagai hukum positif internasional sejak 16 November 1994 telah mengakui hak Indonesia sebagai *archipelagic state* (Wahyono, 89:2009). ALKI sendiri merupakan suatu wilayah terbuka yang membagi Indonesia dalam empat kompartemen strategis dan tercatat menimbulkan beragam permasalahan dilaut. Sebagai negara yang meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982, Indonesia berkewajiban menjamin keamanan dan kelancaran lalu lintas bagi negara-negara yang berkepentingan (Ansori, 18 :2012). Jaminan keamanan perlu dilakukan mengingat dengan adanya ALKI maka perairan Indonesia sangatlah terbuka dan hal tersebut dapat mengancam kedaulatan Indonesia. Ancaman keamanan laut ini dapat ditinjau dari dua model yaitu isu keamanan tradisional dan isu keamanan non-tradisional. Ancaman keamanan tradisional yang melibatkan aktor negara kini tergeser oleh maraknya isu non-tradisional. Namun bukan berarti isu keamanan tradisional hilang begitu saja. Justru Indonesia perlu lebih waspada karena ancaman ini dapat muncul sewaktu-waktu mengingat pemerintah masih memiliki masalah mengenai batas Zona Ekonomi Eksklusif di kawasan Laut Natuna Utara yang baru saja diperbaharui batas wilayahnya. Kawasan tersebut merupakan salah satu pintu masuk bagi kapal-kapal asing yang melintasi jalur pelayaran ALKI I yang menghubungkan ke Laut China Selatan.

Ancaman keamanan non-tradisional lebih sering disebut sebagai isu transnasional. Aktor kejahatan transnasional umumnya adalah kelompok terorganisir yang tujuan

utamanya adalah mendapatkan uang baik secara legal maupun ilegal dengan menjual barang dagangan apapun yang dapat memberikan keuntungan maksimal dengan resiko sesedikit mungkin. Kegiatan mereka meliputi jual beli senjata, narkoba, kejahatan kekerasan, pemerasan, pencucian uang, pornografi, prostitusi, kejahatan komputer, ekologi dan sebagainya yang melintas batas negara (Bambang Cipto, 224: 2007). Isu kejahatan transnasional yang dihadapi Indonesia dapat dikategorikan menjadi tiga; pertama, gangguan keamanan di laut, contohnya penyelundupan kayu, bahan bakar minyak, pasir, dan pencurian ikan, kedua, gangguan keamanan di udara contohnya pembajakan di udara, sabotase, pengintaian terhadap wilayah Indonesia dan lain-lain; ketiga, gangguan di wilayah perbatasan seperti penyelundupan barang, senjata, narkoba, dan penyelundupan manusia (Ismah Rustam, 11: 2014).

Posisi geografis yang serba terbuka dengan pintu masuk maupun pintu keluar yang menyebar diberbagai posisi akan memudahkan para pelaku pelanggaran di perairan Indonesia untuk melarikan diri menembus perairan bebas. Menerima status sebagai negara kepulauan dengan sejumlah alur laut didalamnya berarti pemerintah siap memanggul tanggung jawab memberikan jaminan keamanan laut dan udara dari segala bentuk gangguan dan ancaman. Kedaulatan dalam sebuah kesatuan negara kepulauan bukan hanya mencakup daratan dan laut saja tetapi juga ruang udara dalam teritorialnya. Konvensi Hukum Laut 1982 telah mengatur bahwa ruang udara adalah milik negara yang berada dibawahnya dan dapat dikelola serta dimanfaatkan bagi keuntungan negara tersebut. Jalur ALKI membuat posisi Indonesia menjadi penghubung antara dua lautan bebas karena letaknya yang memotong kesatuan wilayah kepulauan Indonesia dalam tiga bagian. ALKI sangat berharga bagi negara-negara luar kawasan dimana kepentingan utama mereka adalah kepastian akses serta ketersediaan sumber daya. Jalur ALKI dapat digunakan sebagaimana laut bebas bagi negara lain asal tidak mengganggu kepentingan negara Indonesia.

Laut Natuna Utara merupakan jalur penghubung ke perairan di Laut China Selatan yang merupakan salah satu titik dilakukannya pemutakhiran peta oleh

pemerintah Indonesia. Sebelumnya telah ada konflik mengenai klaim wilayah antara Tiongkok dan negara-negara di ASEAN. Meskipun telah ada putusan dari Mahkamah Arbitrase Internasional mengenai sengketa di kawasan tersebut, Tiongkok tetap saja melakukan berbagai kegiatan terutama dalam hal militer yang dapat mengancam stabilitas keamanan di kawasan. Demi menjaga keamanan maritim, Pemerintah Indonesia dalam Kebijakan Kelautan Indonesia juga mencantumkan program-program mengenai keamanan, pertahanan, penegakkan hukum, dan keselamatan di laut bertujuan untuk menegakkan kedaulatan dan hukum, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman, hambatan, dan gangguan di wilayah laut. Program-program utama dalam melaksanakan strategi kebijakan pertahanan dan keamanan maritim sebagai berikut:

- a. Pembangunan pertahanan dan keamanan laut yang tangguh melalui postur pertahanan kelautan Indonesia yang proposional dengan luas wilayah perairan dan wilayah yuridiksi Indonesia, serta mampu menanggulangi ancaman dan gangguan dari dalam dan luar negeri, ikut berperan dalam membangun perdamaian dan keamanan kawasan;
- b. Peningkatan kemampuan dan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu di seluruh wilayah perairan dan wilayah yuridiksi, serta di luar wilayah yuridiksi sesuai dengan hukum internasional;
- c. Peningkatan pembangunan kawasan perbatasan di laut dan pulau-pulau kecil terluar;
- d. Peningkatan peran aktif Indonesia dalam kerja sama pertahanan dan keamanan laut baik di tingkat regional maupun internasional;
- e. Penegakkan kedaulatan dan hukum di wilayah perairan dan wilayah yuridiksi;
- f. Optimalisasi sistem komando, kendali, komunikasi, komputerisasi, intelijen, serta pengawasan dan pengintaian;
- g. Pembangunan karakter bangsa yang berorientasi kelautan dalam upaya bela negara; dan

- h. Meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran.

Keselamatan pelayaran harus dijamin untuk menghindari adanya kejahatan yang mengancam keamanan dan pertahanan maritim selain itu jaminan keselamatan dan keamanan kegiatan pelayaran juga harus ditingkatkan. Untuk menanggulangi hal tersebut Pemerintah Indonesia membangun pangkalan militer di Natuna untuk menguatkan pertahanan dan keamanan di daerah perbatasan serta mencegah intervensi asing, terutama yang melalui perbatasan Kepulauan Natuna (diakses pada tanggal 21 Juni 2018 melalui situs resmi DPR RI dengan berita yang berjudul “Ketua DPR Apresiasi Masterplan Pangkalan Militer Natuna” <http://www.dpr.go.id/berita/detail/id/20529/t/Ketua+DPR+Apresiasi+Masterplan+Pangkalan+Militer+Natuna>). Selain itu Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI) bekerjasama dengan mitra kerja atau *stakeholder* yang tergabung dalam operasi bersama dengan sandi “Operasi Nusantara” untuk meningkatkan efektifitas penegakkan hukum pelaku *illegal fishing* yang di lakukan oleh kapal asing khususnya di perairan natuna (dalam seminar dengan tema “Keamanan dan Keselamatan Laut dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia” oleh Laksdya TNI Ari Soedewo, S.E, M.H. diakses pada tanggal 2 Agustus 2018 melalui <http://satgas115.id/wp-content/uploads/2017/06/Keynote-Speech-Kabakamla-Compatibility-Mode.pdf>). Untuk peningkatan keselamatan pelayaran, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengeluarkan kebijakan dalam pencegahan kecelakaan kapal seperti membuat maklumat pelayaran tentang peningkatan pengawasan keselamatan pelayaran bagi kapal penumpang, membuat maklumat tentang kondisi cuaca perairan di Indonesia seperti telegram perihal kesiapan cuaca buruk di laut (Muh. Kadarisman, 179: 2017). Disamping itu, kebijakan keselamatan dalam pelayaran atau transportasi laut tersebut, juga diatur oleh lembaga internasional yaitu *International Maritime Organization* (IMO) dan bernaung di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Potensi di sektor perikanan di Kawasan Laut Natuna Utara juga melimpah, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) memiliki program untuk menjadikan kawasan Selat Lampa di Perairan Natuna sebagai salah satu sentra

kelautan dan perikanan terpadu (SKPDT) dimana lokasi tersebut dinilai paling strategis sebagai pusat perikanan di perbatasan Laut China Selatan (diakses pada tanggal 2 Agustus 2018 dengan artikel yang berjudul “KKP Jadikan Selat Lampa Sentra Perikanan Terpadu di Perairan Natuna” melalui situs resmi Direktorat Jendral Perikanan Tangkap <http://www.djpt.kkp.go.id/read/kkp-jadikan-selat-lampa-sentra-perikanan-terpadu-di-perairan-natuna>).

Pemutakhiran peta di kawasan Laut Natuna Utara merupakan langkah awal untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia karena dengan melakukan pemutakhiran peta tersebut pemerintah Indonesia menegaskan batas wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia serta mengamankan potensi sumber daya yang ada untuk kesejahteraan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dengan adanya Kebijakan Kelautan Indonesia yang dijadikan sebagai pedoman kemudian pemutakhiran peta di Kawasan Laut Natuna Utara sebagai langkah awal dari pelaksanaan program-program pertahanan, keamanan, penegakkan hukum dan keselamatan di laut dapat menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

5. Diplomasi Maritim di Kawasan Laut Natuna Utara

Pemutakhiran peta di kawasan Laut Natuna Utara masih dilakukan secara sepihak oleh Pemerintah Negara Republik Indonesia sehingga masih dapat menimbulkan permasalahan mengenai batas Zona Ekonomi Eksklusif antara Indonesia, Malaysia dan Vietnam. Demi menjaga stabilitas kawasan maka sesegera mungkin diadakan pertemuan untuk penyelesaian batas wilayah tersebut, selain itu didalam BAB XV Konvensi Hukum Laut 1982 tentang penyelesaian sengketa, terdapat ketentuan mengenai kewajiban untuk menyelesaikan sengketa dengan damai. Hal tersebut dapat dijadikan sebagai salah satu sarana pelaksanaan diplomasi maritim seperti yang sudah pernah dilakukan oleh Indonesia. Diplomasi maritim merupakan salah satu dari tujuh pilar Kebijakan Kelautan Indonesia, yang berupa pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional dan hukum internasional. Program-program utama

dalam melaksanakan strategi kebijakan diplomasi maritim, sebagai berikut:

- a. Peningkatan kepemimpinan di dalam berbagai kerja sama di bidang kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan multilateral;
- b. Peningkatan peran aktif dalam upaya menciptakan dan menjaga perdamaian dan keamanan dunia di bidang kelautan;
- c. Kepemimpinan atau peran aktif dalam penyusunan berbagai norma internasional bidang kelautan;
- d. Percepatan perundingan penetapan batas maritim Indonesia dengan negara tetangga;
- e. Percepatan submisi penetapan ekstensi landas kontinen sesuai dengan hukum internasional;
- f. Peningkatan penempatan warga negara Indonesia di dalam berbagai organisasi internasional bidang kelautan; dan
- g. Pembakuan nama pulau.

Sebagai Negara pantai yang melakukan pemutakhiran peta Indonesia harus mengumumkan sebagaimana mestinya peta atau daftar koordinat geografis dan harus mendepositkan satu kopi setiap peta atau daftar demikian itu pada Sekretaris Jendral Perserikatan Bangsa-bangsa (pasal 75). Hukum dan praktek penetapan batas wilayah (termasuk Zona Ekonomi Eksklusif) tersebar dalam berbagai konvensi Internasional, putusan mahkamah internasional maupun ketentuan hukum nasional negara-negara yang menyatakan bahwa penetapan batas wilayah Zona Ekonomi Eksklusif antara kedua negara yang berdampingan atau berhadapan, dapat ditempuh melalui persetujuan atau perjanjian secara damai antara kedua negara menurut Hukum Internasional yang berlaku umum dan khususnya tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa. Dengan kata lain, praktek penetapan batas wilayah Zona Ekonomi Eksklusif antara negara-negara sudah menjadi aturan kebiasaan internasional, sehingga Indonesia, Vietnam dan Malaysia dapat mencontohnya.

Churchill and Lowe membenarkan praktek tersebut dengan menyatakan bahwa selama ini sejumlah 70 atau lebih negara yang telah menetapkan ketentuan tentang

Zona Ekonomi Eksklusif, dan lebih dari sepertiganya memasukan dalam perundang-undangannya yang merujuk pada prinsip sama jarak seperti suatu solusi sementara sambil menunggu penyelesaian penetapan batas melalui persetujuan. Berdasarkan ketentuan-ketentuan dan yurisprudensi maka Churchill and Lowe menyimpulkan bahwa paling sedikit terdapat empat prinsip yang dapat diterima dengan jelas mengenai penetapan batas yaitu: Pertama, hak-hak landas kontinen adalah melekat dan ini harus diakui dalam penetapan-penetapan batas; ada dalam teori, tidak ada unsur distribusi keadilan yang dilibatkan; Kedua, penetapan batas melalui perjanjian tetap merupakan aturan yang utama dari Hukum Internasional; Ketiga, tiap penetapan batas, apakah disetujui oleh pihak ketiga, harus menghasilkan solusi yang adil; Keempat, pada prinsipnya tidak ada pembatasan bagi faktor-faktor yang berhubungan dengan penetapan-penetapan batas berdasarkan keadilan.

Ketentuan yang sama juga dikodifisir dalam pasal 3 ayat (1) Undang-undang Nomor 5 tahun 1983 yang menyebutkan bahwa apabila wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia tumpang tindih dengan Zona Ekonomi Eksklusif negara yang pantainya saling berhadapan atau berdampingan dengan Indonesia, maka batas Zona Ekonomi Eksklusif antara Indonesia dan negara tersebut ditetapkan dengan persetujuan antara Republik Indonesia dengan negara yang bersangkutan. Penetapan batas Zona Ekonomi Eksklusif berdasarkan persetujuan juga diatur dalam Perjanjian antara Indonesia dan Australia tentang Penetapan Batas Zona Ekonomi Eksklusif dan Batas-batas Laut Tertentu. Didalam konsiderans perjanjian tersebut dikemukakan bahwa Republik Indonesia dan Australia terikat oleh Konvensi Hukum Laut PBB tahun 1982, khususnya berdasarkan ketentuan pasal 74 dan pasal 83 yang menentukan bahwa batas Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen antara kedua negara yang pantainya berhadapan harus diatur dengan persetujuan berdasarkan hukum internasional untuk mencapai suatu penyelesaian yang adil (*the elimination of the economic exclusive zone and continental shelf between States with opposite coasts shall be effected by agreement on the basis of international*

law in order to achive an equitable solution).

Penetapan batas Zona Ekonomi Eksklusif secara permanen (persetujuan akhir) antara kedua negara (termasuk Indonesia-Vietnam dan Indonesia-Malaysia) juga dapat ditempuh melalui pengaturan sementara yang bersifat praktis berdasarkan, semangat saling pengertian dan kerjasama antara kedua negara, mendahului persetujuan akhir, atau penyelesaian sengketa harus dilakukan jika perlu. Hal ini diatur dalam Pasal 74 ayat (3) Konvensi Hukum Laut 1982 yang menyatakan bahwa sambil menunggu suatu persetujuan yang bersangkutan dengan semangat saling pengertian dan kerjasama, harus melakukan setiap usaha untuk mengadakan pengaturan sementara yang bersifat praktis dan selama masa peralihan ini tidak membahayakan atau menghalangi dicapainya suatu persetujuan akhir. Diplomasi maritim dapat mensinergikan antara pemanfaatan ekonomi dan perlindungan atau konservasi sumber daya laut sehingga dapat menghindarkan adanya tumpang tindih dalam pemanfaatannya untuk kesejahteraan rakyat Indonesia.

D. Simpulan dan Saran

1. Kesimpulan

Pemutakhiran peta Indonesia dapat menjadi salah satu langkah untuk mewujudkan cita-cita Indonesia menjadi poros maritim dunia. Pemutakhiran peta tersebut menjadi langkah awal untuk pelaksanaan program-program strategi Kebijakan Kelautan Indonesia mengenai Pertahanan, Keamanan, Penegakkan Hukum, dan Keselamatan dilaut. Program-program tersebut dapat terjamin dengan adanya batas wilayah yang jelas antara Indonesia, Malaysia dan Vietnam. Untuk mewujudkannya Indonesia perlu mengadakan diplomasi maritim dengan mengadakan perundingan mengenai batas Zona Ekonomi Eksklusif antara Indonesia dengan Malaysia dan Indonesia dengan Vietnam mengingat lebar wilayah di Kawasan Laut Natuna Utara tidak lebih dari dua kali 200 mil laut sehingga cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia dapat terwujud.

2. Saran

Pemerintah Republik Indonesia se-yogyanya dapat memperhatikan kepentingan negara lain agar stabilitas kawasan dan perdamaian dapat terjaga sehingga cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dapat terwujud. Menurut pandangan penulis Pasal 57 KHL 1982 dalam penetapan lebar Zona Ekonomi Eksklusif selebar 200 mil semata-mata tidak dapat diterapkan secara sepihak namun harus

memperhatikan kondisi geografis wilayah tersebut. Terlebih dahulu perlu diadakan persetujuan mengenai batas wilayah Zona Ekonomi Eksklusif dengan Vietnam dan Malaysia, dengan adanya batas wilayah yang jelas maka Pemerintah Indonesia dapat menerapkan Kebijakan Kelautan Indonesia untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia tanpa khawatir akan adanya klaim wilayah yang saling tumpang tindih.

Daftar Pustaka

- Bambang Cipto. 2007. *Hubungan Internasional di Asia Tenggara*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Boer Mauna. 2000. *Hukum Internasional*. Bandung: Alumnus.
- Dikdik Mohammad Sodik. 2011. *Hukum Laut, dan Pengaturannya di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama.
- Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar. 2006. *Hukum Internasional Kontemporer*. Bandung: Refika Aditama.
- Malcolm N. Shaw. 2013. *International Law*. Bandung: Nusa Media.
- Peter Mahmud Marzuki. 2014. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup.
- R.R. Churchill and A.V. Lowe. 1999. *The Law of The Se, Third Edition*. Manchester University, UK: Juris Publishing.
- Wahyono. 2009. *Indonesia Negara Maritim*. Jakarta: PT. Mizan Publika.

Jurnal

- Ansori. *Cara Penetapan Batas Zona Ekonomi Eksklusif Antara Indonesia dan Malaysia dengan Median Line*. Volume 12 Nomor 2. Prespektif Hukum.
- Etty R. Agoes. 2009. *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)*. Volume 6 Nomer 3.
- Imah Rustam. 2014. *Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-Cita Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Indonesian Prespective. Volume 1 Nomor 1.
- Muh. Kadarisman. 2017. *Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut*. Volume 4 Nomor 2. Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik.

Internet

- I Made Andi Arsana dalam artikel yang berjudul *Diplomasi Kartografis di Laut Natuna Utara*, diakses melalui <http://kompas.id/baca/opini/2017/07/04/diplomasi/kartografis-di-laut-natuna/>, pada tanggal 22 Juni 2018 pukul 23.00 WIB.
- Indonesia Poros Maritim Dunia*, diakses melalui <http://presidenri.go.id/wp-content/uploads/2017/10/20171018-Kemenko-Maritim-3th-Jokowi-JK-cetak.pdf>, pada tanggal 20 Februari 2018 pukul 19.33 WIB.
- Keamanan dan Keselamatan Laut dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia* oleh Laksdya TNI Ari Soedewo, S.E, M.H. diakses melalui <http://satgas115.id/wp-content/uploads/2017/06/Keynote-Speech-Kabakmla-Compatibility-Mode.pdf>, pada tanggal 2 Agustus 2018 pukul 00.15 WIB.
- Ketua DPR Apresiasi Masterplan Pangkalan Militer Natuna*, diakses melalui situs resmi DPR RI, <http://www.dpr.go.id/berita/detail/id/20529/t/Ketua+DPR+Apresiasi+Masterplan+Pangkalan+Militer+Natuna> pada tanggal 21 Juni 2018 pukul 20.30 WIB.
- KKP Jadikan Selat Lampa Sentra Perikanan Terpadu di Perairan Natuna*, melalui situs resmi Direktorat Jendral Perikanan Tangkap <http://www.djpt.kkp.go.id/read/kkp-jadikan-selat-lampa-sentra-perikanan-terpadu-di-perairan-natuna> pada tanggal 2 Agustus 2018 pukul 21.44 WIB..

Rio Atnan Riyadi, Diah Apriani Atika Sari: Pemutakhiran Peta di Kawasan Laut Natuna Utara sebagai Langkah...

Potensi dan Peluang Investasi di Kabupaten Natuna, diakses melalui <http://natunakab.go.id/potensi-dan-peluang-investasi-di-kabupaten-natuna/> pada tanggal 15 Desember 2017 pukul 17.00 WIB.

Working Group On The Revision S-23 (Limits of Ocean and Seas), diakses melalui www.iho.int pada tanggal 29 April 2018 pukul 23.55 WIB.