

Kedaulatan Negara vs Kebebasan Navigasi Laut: Studi Konflik Laut Cina Selatan dalam Perspektif UNCLOS

*State Sovereignty vs. Freedom of Navigation: A Study of the South China Sea Dispute from
the Perspective of UNCLOS*

Osti Meilana

Program Studi Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Kristen Maranatha,
Jl. Prof.drg. Suria Sumantri No.65, Bandung 40164
osti.meilana@yahoo.com

Submitted: 2022-10-09 | Reviewed: 2023-04-06 | Revised: 2023-04-28 | Accepted: 2023-04-29

ABSTRAK

Laut Cina Selatan memiliki posisi strategis dalam geopolitik dan geoekonomi global, dengan lebih dari sepertiga perdagangan dunia melintasinya setiap tahun. Selain jalur pelayaran utama, kawasan ini juga kaya akan sumber energi dan perikanan. Namun, klaim *Nine-Dash Line* oleh Tiongkok yang mencakup hampir 90 persen wilayah laut tidak memiliki dasar hukum menurut Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) 1982, dan memicu sengketa dengan negara pantai lainnya.

Penelitian ini menganalisis konflik Laut Cina Selatan dalam kerangka UNCLOS 1982 menggunakan pendekatan yuridis normatif dan multidisipliner. Metode penelitian yang digunakan adalah studi literatur dan dokumen hukum internasional. Bahan penelitian mencakup teks UNCLOS 1982, putusan Mahkamah Arbitrase Permanen (PCA) tahun 2016, artikel akademik dalam hubungan internasional, laporan pemerintah negara terkait, dan sumber sekunder seperti jurnal hukum dan kajian strategis. Rumusan masalah yang diajukan antara lain apakah klaim *Nine-Dash Line* oleh Tiongkok memiliki dasar hukum menurut ketentuan-ketentuan UNCLOS? Bagaimana status hukum pulau-pulau dan fitur maritim di Spratly menurut putusan PCA 2016 dalam term UNCLOS? Apa faktor yang menghambat pelaksanaan hukum internasional dan bagaimana teori hubungan internasional dapat menjelaskan dinamika sengketa ini?

Hasil penelitian menunjukkan bahwa UNCLOS memberikan kepastian hukum terkait batas maritim, kedaulatan, dan kebebasan navigasi. Namun, implementasinya terkendala oleh rivalitas geopolitik serta penolakan negara besar terhadap putusan internasional. Penyelesaian sengketa menuntut supremasi hukum internasional, diplomasi multilateral, dan kerja sama regional.

Kata kunci: Laut Cina Selatan, kedaulatan, kebebasan navigasi, hukum internasional.

ABSTRACT

The South China Sea holds a strategic position in global geopolitics and geoeconomics, with more than one-third of world trade passing through it annually. Besides being a major shipping lane, the region is also rich in energy resources and fisheries. However, China's Nine-Dash Line claim, which covers nearly 90 percent of the sea's territory, lacks a legal basis under the UNCLOS, and has sparked disputes with other coastal states.

This study analyzes the South China Sea conflict within the 1982 UNCLOS framework using a normative and multidisciplinary juridical approach. The research method used is a study of literature and international legal documents. The research materials include the text of the 1982 UNCLOS, the 2016 Permanent Court of Arbitration (PCA) ruling, academic articles on international relations, government reports of the relevant countries, and secondary sources such as law journals and strategic studies. The research questions raised include: Does China's Nine-Dash Line claim have a legal basis under the provisions of UNCLOS? What is the legal status of the islands and maritime features in the Spratlys according to the 2016 PCA ruling in UNCLOS terms? What factors hinder the implementation of international law, and how can international relations theory explain the dynamics of this dispute?

The research shows that UNCLOS provides legal certainty regarding maritime boundaries, sovereignty, and freedom of navigation. However, its implementation is hindered by geopolitical rivalries and the rejection of international rulings by major powers. Dispute resolution requires the supremacy of international law, multilateral diplomacy, and regional cooperation.

Keywords: *South China Sea, sovereignty, freedom of navigation, international law.*

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Laut bukan sekadar hamparan air yang memisahkan daratan, tetapi juga ruang strategis yang menyatukan negara, budaya, dan perekonomian global. Di era modern, laut menjadi urat nadi perdagangan dunia, lebih dari 90 persen barang melintasi samudera melalui kapal. Namun, di balik perannya yang vital, laut juga menyimpan potensi konflik, terutama ketika kepentingan kedaulatan suatu negara berbenturan dengan prinsip kebebasan navigasi internasional.

Konflik paling menonjol dalam konteks ini adalah sengketa Laut Cina Selatan. Laut Cina Selatan bukan hanya kaya akan sumber daya alam seperti ikan, minyak, dan gas, tetapi juga merupakan salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia. Sekitar tiga puluh persen perdagangan global melalui laut melewati kawasan ini setiap tahunnya, menjadikannya sangat strategis secara ekonomi dan politik.¹ Dikatakan strategis secara ekonomis, karena Laut Cina Selatan seperti jalan tol laut yang menghubungkan pabrik-pabrik di Asia dengan pasar-pasar di seluruh dunia. Laut Cina Selatan mengandung cadangan minyak dan gas bumi yang besar.

¹ Bateman, Sam, and Ralf Emmers. *Security and International Politics in the South China Sea*. Routledge, 1 Dec. 2008, pp. 41–54.

Hampir sepertiga barang dagangan dunia melawati Laut Cina Selatan. Negara yang memiliki pangkalan militer di Laut Cina Selatan bisa memantau dan mengendalikan pergerakan kapal militer dan dagang. Ini meningkatkan posisi tawar dalam diplomasi internasional. Dengan menempatkan kapal perang atau membangun pangkalan di sekitar wilayah ini, negara tersebut bisa mengamankan kepentingannya sekaligus menunjukkan “gigi” ke negara lain. Misalnya, yang dilakukan Tiongkok dengan membangun pulau buatan dan fasilitas militernya. Namun, di balik pentingnya wilayah ini, terdapat ketegangan geopolitik terkait posisi dan kondisi suatu wilayah di peta dunia bisa mempengaruhi kekuatan, strategi, dan Keputusan politik suatu negara yang tak kunjung reda.

Negara-negara di Kawasan, seperti Tiongkok, Filipina, Vietnam, Malaysia, Brunei, dan Taiwan, saling mengklaim wilayah di laut ini, menjadikannya sebagai kawasan penuh potensi konflik. Terutama akibat klaim Tiongkok atas wilayah maritimnya melalui konsep *Nine-Dash Line*.² *Nine-Dash Line* pada dasarnya merupakan garis yang dibuat sepihak oleh Cina. Garis tersebut menandakan wilayah yang menjadi wilayah historis Laut Cina Selatan seluas 2 juta kilometer (KM) persegi yang sembilan puluh persen nya di klaim Cina sebagai hak maritime historisnya. Klaim ini banyak menuai kritik dan penolakan, terutama karena dianggap bertentangan dengan prinsip-prinsip hukum laut internasional yang tertuang dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982.

Di sinilah United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 memainkan peran sebagai “wasit” Internasional. Konvensi ini menetapkan aturan mengenai batas kedaulatan negara di laut, sekaligus menjaga prinsip kebebasan navigasi yang penting bagi perdagangan global.

Kedaulatan Negara dalam UNCLOS 1982 mengakui bahwa negara pantai memiliki kedaulatan penuh atas Laut teritorial sejauh 12 mil laut dengan kedaulatan penuh negara pantai. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) sejauh 200 mil laut, di mana negara memiliki hak berdaulat atas sumber daya. Dan laut lepas yang menjadi milik bersama umat manusia, di mana berlaku kebebasan navigasi.

Namun, kedaulatan ini bukan tanpa batas. Bahkan di laut teritorial, negara tetap harus mengizinkan adanya lintas damai (*innocent passage*) bagi kapal asing. Dengan kata lain,

² Simanjuntak, Mangisi. “PEMBANGUNAN PANGKALAN MILITER CINA DI LAUT CINA SELATAN DITINJAU DARI HUKUM LAUT INTERNASIONAL (UNCLOS 1982).” *Jurnal Maritim Indonesia*, vol. 10, no. 1, 2022, pp. 73–81, <https://doi.org/10.52307/jmi.v10i1.103>.

UNCLOS menyeimbangkan antara hak negara pantai dan kepentingan komunitas internasional.

Kebebasan Navigasi dalam UNCLOS 1982, di luar laut teritorial, berlaku prinsip kebebasan laut lepas yang artinya bahwa semua negara, baik pantai maupun tidak, berhak melakukan navigasi, penerbangan, kabel dan pipa bawah laut, penelitian ilmiah, hingga penangkapan ikan dengan aturan tertentu. Prinsip ini menjadi urat nadi perdagangan global, sebab 90 persen barang dunia diangkut lewat jalur laut, termasuk jalur padat di Laut Cina Selatan.

Dengan demikian, kebebasan navigasi adalah kepentingan bersama yang tidak boleh dikuasai secara sepah oleh negara manapun.

1.2 Konflik Laut Cina Selatan

Tiongkok mengklaim sebagian besar Laut Cina Selatan dengan “*Nine-Dash Line*”, merujuk pada peta historis. Klaim ini tumpang tindih dengan ZEE negara lain seperti Filipina, Vietnam, Malaysia, dan Brunei.³

Filipina vs. Cina (Arbitrase UNCLOS 2013–2016)⁴

Filipina menggugat klaim Cina melalui Arbitrase Annex VII UNCLOS. Tribunal memutus pada 2016 bahwa:

1. Klaim “*Nine-Dash Line*” tidak sesuai dengan UNCLOS.
2. Beberapa fitur yang diklaim Tiongkok hanyalah *batu karang* (rocks), bukan pulau, sehingga tidak bisa menghasilkan ZEE.
3. Tiongkok dinilai melanggar hak berdaulat Filipina dengan menghalangi kegiatan perikanan dan eksplorasi di ZEE-nya.

Putusan ini menunjukkan UNCLOS benar-benar berfungsi sebagai “wasit” yang menjaga agar kedaulatan negara pantai tetap sejalan dengan kebebasan navigasi internasional.

1.3 Kedaulatan versus Navigasi

Dari sisi kedaulatan, negara pantai berhak mengelola laut nya, tetapi hanya sebatas yang diatur UNCLOS. Klaim sepah yang melebihi batas seperti *Nine-Dash Line* bertentangan dengan hukum internasional. Dari sisi kebebasan navigasi, Laut Cina Selatan adalah jalur vital

³ Beckman, Robert. “THE UN CONVENTION on the LAW of the SEA and the MARITIME DISPUTES in the SOUTH CHINA SEA.” *THE AMERICAN JOURNAL of INTERNATIONAL LAW*, vol. 107, no. 142, 2013, pp. 142–163. <https://doi.org/10.5305/amerjintlaw.107.1.0142>

⁴ 1982 UN Convention on the Law of the Seas (“UNCLOS”) (Art. 287 and Annex VII (“Arbitration”))

perdagangan global. Jika satu negara menguasainya sepihak, maka prinsip kebebasan navigasi terancam. UNCLOS menegaskan bahwa jalur tersebut adalah bagian dari rezim laut internasional yang terbuka bagi semua. Konflik Laut Cina Selatan memperlihatkan bagaimana kedaulatan negara pantai dapat berbenturan dengan kebebasan navigasi internasional. UNCLOS 1982 berperan penting sebagai “wasit” yang menetapkan batas-batas jelas, sehingga tidak ada negara yang bisa menguasai laut seenaknya.

Melalui mekanisme seperti Arbitrase UNCLOS (Annex VII), hukum laut internasional memberikan kepastian bahwa laut bukan hanya milik negara tertentu, melainkan juga ruang bersama umat manusia. Dalam praktiknya, interpretasi dan penerapan aturan UNCLOS sering menjadi tantangan. Pertanyaan besar muncul apakah kedaulatan negara pantai dapat dijalankan tanpa merugikan kebebasan navigasi internasional? Konflik Laut Cina Selatan menjadi studi kasus yang tepat untuk menguji dinamika ini.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka rumusan masalah penelitian ini adalah **Bagaimana UNCLOS 1982 mengatur hubungan antara kedaulatan negara pantai dan kebebasan navigasi laut.** Kedaulatan Negara Pantai dalam UNCLOS 1982, UNCLOS mengakui bahwa negara pantai memiliki kedaulatan penuh atas wilayah laut nya, tetapi kedaulatan ini bertingkat tergantung pada jaraknya dari pantai:

1. Laut Teritorial (12 mil laut)

Pasal 2 UNCLOS menyatakan negara pantai memiliki kedaulatan penuh di wilayah laut teritorial, termasuk ruang udara dan dasar laut nya. Namun, kedaulatan ini tidak mutlak karena kapal asing tetap berhak melakukan lintas damai (innocent passage) dalam pasal 17–19. Jadi, meski negara pantai berhak mengatur, ia tidak bisa menutup laut teritorialnya dari lalu lintas internasional.

2. Zona Tambahan (24 mil laut)

Negara pantai tidak berdaulat penuh, tetapi berwenang melakukan penegakan hukum untuk mencegah pelanggaran bea cukai, imigrasi, fiskal, dan sanitasi.

3. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) – 200 mil laut

Dalam ZEE, negara pantai tidak memiliki kedaulatan penuh, melainkan hanya hak berdaulat untuk memanfaatkan sumber daya alam (Pasal 56). Sementara itu, kapal asing tetap dapat melakukan navigasi dan penerbangan bebas sesuai Pasal 58. Inilah bentuk kompromi UNCLOS, negara pantai boleh mengeksplorasi ikan atau minyak, tetapi tidak bisa melarang kapal dagang atau militer lewat.

4. Landas Kontinen

Pasal 76–77 UNCLOS mengatur bahwa negara pantai memiliki hak berdaulat atas eksplorasi sumber daya di dasar laut (seperti minyak dan gas), namun laut di atasnya tetap terbuka bagi navigasi internasional.⁵

Kebebasan Navigasi Laut dalam UNCLOS, selain melindungi hak negara pantai, UNCLOS juga menegakkan prinsip kebebasan laut, yang sangat penting bagi perdagangan dunia dan stabilitas geopolitik. Lintas Damai di Laut Teritorial (Pasal 17–19) memberikan hak kepada semua kapal untuk melintas, selama tidak mengganggu keamanan negara pantai. Lintas Transit di Selat Internasional (Pasal 37–44) memberi kebebasan lebih luas bagi kapal dan pesawat, misalnya di Selat Malaka. Dan kebebasan di ZEE dan Laut Lepas (Pasal 58, 87–90) menjamin kapal dari semua negara, baik negara pantai maupun negara tanpa laut (landlocked states), untuk tetap memiliki akses terhadap jalur perdagangan laut.

Dengan aturan ini, UNCLOS memastikan bahwa laut tetap menjadi ruang bersama global (global commons), bukan hanya milik negara pantai.

Hubungan Antara Kedaulatan vs Navigasi, UNCLOS mencoba menjembatani dua kepentingan besar:

1. Kedaulatan negara pantai → memberi kontrol agar negara pantai bisa melindungi keamanan dan mengelola sumber daya alam di perairannya.
2. Kebebasan navigasi internasional → menjamin bahwa laut tetap terbuka sebagai jalur perdagangan dan komunikasi global.

Dengan kata lain, UNCLOS menegaskan bahwa kedaulatan negara di laut bukanlah absolut, melainkan dibatasi oleh kewajiban untuk menghormati kepentingan komunitas internasional. UNCLOS mengajarkan bahwa kedaulatan di laut berbeda dengan kedaulatan di darat. Negara pantai memang memiliki hak-hak khusus, tetapi laut pada dasarnya tetap terbuka bagi semua. Di sisi lain, sengketa Laut Cina Selatan menjadi pengingat bahwa tanpa komitmen politik untuk mematuhi UNCLOS, aturan hukum sekalipun bisa diperdebatkan.

UNCLOS adalah kompromi besar umat manusia negara pantai mendapat perlindungan atas sumber dayanya, sementara dunia tetap bisa menikmati kebebasan navigasi. Tantangan ke depan, seperti ditunjukkan dalam kasus Laut Cina Selatan, adalah memastikan bahwa kompromi ini benar-benar dihormati semua pihak.

Contoh Kasus Implementasi UNCLOS 1982:

1. Konflik Laut Cina Selatan (Cina vs. Filipina, PCA 2016)

⁵ 1982 UN Convention on the Law of the Seas, Articles 2–3 (Laut Teritorial), 33 (Zona Tambahan), 56–57 (ZEE), 76 (Landas Kontinen), paragraph 2

Pada tahun 2013, Filipina menggugat Tiongkok ke Permanent Court of Arbitration (PCA) di Den Haag berdasarkan mekanisme penyelesaian sengketa UNCLOS (Annex VII).⁶ Gugatan ini berfokus bukan pada masalah kedaulatan atas pulau-pulau (sovereignty), melainkan pada hak maritim dan interpretasi UNCLOS. Pada 12 Juli 2016, PCA mengeluarkan putusan penting yang secara garis besar berisi Klaim “Nine-Dash Line” Tiongkok tidak memiliki dasar hukum internasional.⁷ PCA menegaskan bahwa UNCLOS sudah menetapkan rezim hukum laut secara menyeluruh, sehingga tidak ada ruang bagi klaim “hak historis” yang tidak sesuai dengan konvensi. Tribunal memutuskan bahwa tidak ada satu pun fitur di Kepulauan Spratly yang berstatus “pulau” yang bisa menghasilkan ZEE (Pasal 121 UNCLOS). Sebagian besar hanya “rocks” (batu karang), sehingga hanya berhak atas laut teritorial 12 mil. PCA menilai Tiongkok melanggar hak berdaulat Filipina dengan menghalangi eksplorasi sumber daya alam di ZEE Filipina, khususnya di Reed Bank. Tiongkok dinyatakan bersalah karena merusak ekosistem laut akibat reklamasi besar-besaran dan kegiatan penangkapan ikan destruktif.

Putusan PCA memberikan interpretasi tegas bahwa UNCLOS adalah lex specialis hukum laut internasional. Artinya, klaim apapun yang bertentangan dengan UNCLOS tidak dapat dibenarkan. Konsep “hak historis” tidak diakui jika bertabrakan dengan ZEE dan landas kontinen negara pantai yang sah menurut UNCLOS. Dengan demikian, *Nine-Dash Line* dianggap tidak sah secara hukum internasional. Putusan ini sekaligus menjawab perdebatan yang selama ini menggantung apakah klaim historis dapat hidup berdampingan dengan rezim UNCLOS? Jawabannya adalah tidak. Meskipun Tiongkok menolak putusan ini, signifikansinya tetap besar. Putusan ini mempertegas batasan klaim maritim Berdasarkan UNCLOS, sehingga negara-negara lain memiliki pegangan hukum yang lebih pasti. PCA menegaskan kembali bahwa peta atau klaim historis tidak dapat menggantikan norma UNCLOS, sejalan dengan praktik sebelumnya (misalnya *Nicaragua v. Colombia ICJ, 2012*).

Seperti diuraikan oleh Bill Hayton (2014)⁸ dalam *The South China Sea The Struggle for Power in Asia*, sengketa LAUT CINA SELATAN tidak hanya soal hukum, tetapi juga

⁶ Adi, Danang Wahyu Seto. "Analysis of Settlement of South China Sea Disputes by the International Arbitration Agency." *Jurnal Hukum Lex Generalis*, vol. 2, no. 1, 2021, pp. 1-13. <https://doi.org/10.56370/jhlg.v1i3.259>

⁷ Hongbin, Ding, and Ihsan Ullah. "THE SOUTH CHINA SEA'S NINE DASH LINE: KEY DISPUTES and CHINA'S HISTORICAL RIGHTS CLAIMS." *Journal of Pakistan-China Studies (JPSCS)*, vol. 3, no. 1, 1 Dec. 2022, pp. 67-86, <https://doi.org/10.55733/jpcs.v3i1.53>.

⁸ Hayton, Bill, and Greg Torode. "The South China Sea: The Struggle for Power in Asia." *Contemporary Southeast Asia*, vol. 36, no. 3, 30 Dec. 2014, pp. 467-469, <https://doi.org/10.1355/cs36-3f>.

politik dan kekuasaan. Putusan PCA 2016 menegaskan aspek hukum, namun penerapannya sangat dipengaruhi oleh dinamika geopolitik Tiongkok menolak putusan dengan alasan “*invalid and null*”. Negara-negara ASEAN cenderung berhati-hati, tetapi menggunakan putusan ini sebagai dasar diplomasi. Negara-negara besar seperti AS, Jepang, dan Uni Eropa mendukung putusan ini sebagai rujukan hukum internasional.

Putusan PCA 2016 adalah tonggak penting dalam hukum laut internasional :

1. Menolak klaim *Nine-Dash Line*,
2. Mempertegas keutamaan UNCLOS,
3. Menjadi preseden penting dalam praktik peradilan internasional, dan
4. Memberikan “peta jalan hukum” bagi negara-negara Asia Tenggara dalam menghadapi Tiongkok.⁹

Namun, seperti dicatat Hayton (2014), meski putusan ini jelas secara hukum, implementasinya tetap menghadapi hambatan besar karena tarik-menarik politik dan kekuatan militer di kawasan.¹⁰ Walaupun tidak ada mekanisme eksekusi, putusan ini menjadi instrumen diplomasi yang memperkuat posisi negara-negara ASEAN dalam menghadapi klaim ekspansif Tiongkok. Tribunal juga mengakui pentingnya perlindungan ekosistem laut, menegaskan bahwa reklamasi besar-besaran bertentangan dengan kewajiban lingkungan dalam UNCLOS (Pasal 192–194).

2. Selat Malaka & Singapura (*Freedom of Transit Passage*)

- Latar Belakang:

Selat Malaka adalah jalur strategis perdagangan global yang dilalui ribuan kapal tiap tahun.

- Masalah UNCLOS:

Karena selat ini sempit dan berada di laut teritorial Indonesia, Malaysia, dan Singapura, ada potensi negara pantai menutup akses.

- Aturan UNCLOS:

Pasal 38 UNCLOS menyebutkan adanya hak lintas transit (*transit passage*), artinya kapal dagang maupun kapal perang asing tidak boleh dihalangi.

⁹ Permanent Court of Arbitration (PCA), “*The South China Sea Arbitration (Philippines v. China)*”, Award of 12 July 2016, PCA Case No. 2013-19, pp.467-468.

¹⁰ Hayton, Bill., Op.cit. pp. 209-238.

Negara pantai tetap punya kedaulatan, tetapi tidak bisa menutup selat karena diakui sebagai jalur perdagangan internasional.

3. Bangladesh v. Myanmar (ITLOS, 2012, "*Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar)*" , List of cases: No. 16)¹¹

- Latar Belakang:

Bangladesh dan Myanmar berselisih mengenai batas maritim di Teluk Benggala.

- Masalah UNCLOS:

- Bagaimana membagi ZEE dan landas kontinen secara adil?
- Apakah negara pantai bisa memperluas klaimnya hingga mengganggu kebebasan laut?

- Putusan ITLOS:

Tribunal membagi ZEE dengan prinsip “equitable solution” (adil dan proporsional), sehingga tidak ada negara yang mendominasi laut.

UNCLOS menjaga agar kedaulatan negara pantai tidak menutup jalur internasional atau merugikan negara tetangga. UNCLOS 1982 berperan sebagai wasit yang menyeimbangkan dua kepentingan—hak kedaulatan negara pantai dan kebebasan navigasi internasional

Yang bisa kita pelajari dari kasus-kasus tersebut adalah:

1. UNCLOS membatasi kedaulatan negara Pantai, negara pantai punya hak, tetapi tidak bisa seenaknya melanggar kebebasan navigasi.
2. Kebebasan navigasi dijaga untuk kepentingan global agar laut tetap terbuka sebagai jalur perdagangan dan komunikasi internasional.
3. Penyelesaian sengketa melalui mekanisme UNCLOS, lewat PCA (arbitrase), ITLOS, atau bahkan ICJ.

Implementasi prinsip-prinsip dalam UNCLOS terhadap konflik Laut Cina Selatan

Implementasi Prinsip UNCLOS 1982 dalam Konflik Laut Cina Selatan dapat dikaji sebagai berikut:

1. Kedaulatan Negara Pantai

¹¹ International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), “Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh v. Myanmar)”, Judgment of 14 March 2012, ITLOS Reports, p.4.

Negara-negara ASEAN (Filipina, Vietnam, Malaysia, Brunei) mendasarkan klaimnya pada Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 200 mil laut sesuai UNCLOS.

Contoh, Filipina menegaskan bahwa perairan sekitar kepulauan kalayaan masuk ZEE-nya, sehingga mereka punya hak atas ikan, minyak, dan gas di wilayah itu. Filipina mengajukan gugatan ke tribunal arbitrase (PCA) tahun 2013, agar UNCLOS dipakai sebagai dasar hukum atas klaimnya.

2. Kebebasan Navigasi

Laut Cina Selatan adalah salah satu jalur perdagangan laut tersibuk di dunia. AS, Jepang, dan negara-negara Eropa tetap menjalankan Freedom of Navigation Operations (FONOPs)¹² dengan berlayar di perairan yang diklaim Tiongkok.

Mereka merujuk UNCLOS yang menjamin kebebasan navigasi di laut lepas maupun ZEE, sehingga tidak bisa dibatasi oleh klaim sepihak.

3. Putusan PCA (2016), Filipina vs. Cina

- Klaim “*nine-dash line*” Tiongkok tidak sah menurut UNCLOS.
- Pulau-pulau kecil dan karang yang direklamasi Tiongkok tidak bisa dijadikan dasar klaim ZEE.
- Laut Cina Selatan adalah lautan terbuka, navigasi internasional tetap berlaku. Secara hukum internasional, putusan ini memperkuat prinsip bahwa UNCLOS membatasi kedaulatan sepihak. Namun, dalam praktiknya, Tiongkok menolak putusan dan tetap membangun instalasi militer di pulau buatan.

4. Ketegangan Hukum vs. Realita

- Secara hukum UNCLOS sudah jelas—kedaulatan negara pantai berlaku hanya sebatas 200 mil laut, selebihnya adalah milik bersama.
- Secara politik Tiongkok tetap menolak UNCLOS, sementara negara lain (ASEAN + AS) menggunakan sebagi dasar menolak klaim Tiongkok.

Implementasi prinsip UNCLOS di Laut Cina Selatan:

1. Negara pantai (Filipina, Vietnam, dll.) → menggunakan UNCLOS untuk membela hak kedaulatannya atas ZEE.
2. Negara maritim besar (AS, Jepang, Eropa) → memakai UNCLOS untuk menegakkan kebebasan navigasi.

¹² U.S. Department of Defense, “Annual Freedom of Navigation Report to Congress”, Washington DC: DoD, 2017.

3. Cina → menolak putusan arbitrase UNCLOS, sehingga muncul ketegangan antara aturan hukum internasional vs kekuatan politik dan militer.

UNCLOS berfungsi sebagai fondasi hukum internasional untuk menyelesaikan konflik Laut Cina Selatan. Tapi keberhasilan implementasinya masih terganjal oleh kepentingan politik negara besar.

Kendala Implementasi Putusan PCA 2016 dalam Konflik Laut Cina Selatan:¹³

1. Sifat Putusan PCA yang Tidak Memiliki Mekanisme Eksekusi

Putusan PCA 2016 memberi kejelasan hukum, *Nine-Dash Line* tidak punya dasar menurut UNCLOS. banyak fitur di Laut Cina Selatan bukan pulau yang menghasilkan ZEE, dan beberapa tindakan seperti reklamasi destruktif yang melanggar kewajiban lingkungan. Namun kepatuhan terhadap putusan bergantung pada politik dan keseimbangan kekuatan, sehingga solusi harus menggabungkan hukum, politik dan manajemen praktis.

Hukum (UNCLOS/PCA) memberi legitimasi dan peta aturan namun tanpa enforcement otomatis di lapangan. PCA menegaskan norma, tetapi tidak punya “polisi” untuk memaksa pelaksanaan, aktor yang berkuasa bisa menolak putusan demi kepentingan strategisnya.

Politik & kekuatan menentukan apakah norma diikuti, Tiongkok menolak aspek-aspek tertentu dari putusan dan bertindak untuk menciptakan facts on the ground, negara-negara ASEAN kadang terpecah karena kepentingan ekonomi dan politik.

Oleh karena itu strategi mesti menggabungkan kepastian hukum, mekanisme manajemen praktis (CBM), penguatan institusi regional, dan dukungan diplomatik/keamanan ekstraregional semua disesuaikan dengan realitas kekuasaan.

2. Kepentingan Geopolitik dan Kekuasaan Militer Tiongkok

- Laut Cina Selatan adalah jalur vital perdagangan dunia dan kaya sumber daya (minyak, gas, perikanan).
- Tiongkok melihat kawasan ini sebagai strategic core interest (kepentingan vital nasional), sehingga lebih memilih mempertahankan klaimnya dengan kekuatan militer ketimbang tunduk pada hukum internasional.

¹³ Irwandhana, Triyoga Sakti., Chomariyah, Nuhartonosuro, Imam Munajat., “Tinjauan Hukum Internasional: Ketidakpatuhan Tiongkok terhadap Putusan PCA dan Implikasinya bagi Resolusi Sengketa Laut China Selatan”, *Jurnal Pendidikan Tambusai*, Vol.9 No.1, 2025, pp.3847-3855 <https://doi.org/10.31004/jptam.v9i1.24932>.

- Tiongkok terus membangun pangkalan militer, radar, dan landasan pacu di pulau buatan meski sudah dinyatakan ilegal oleh PCA.

3. Fragmentasi di ASEAN

- Negara-negara ASEAN yang juga mengklaim wilayah (Filipina, Vietnam, Malaysia, Brunei) tidak selalu satu suara dalam menghadapi Tiongkok.
- Ada negara yang lebih tegas (Vietnam, Filipina), ada yang lebih kompromistik karena faktor ekonomi (Kamboja, Laos).
- Fragmentasi ini membuat ASEAN sulit bertindak kolektif untuk menekan Tiongkok agar mematuhi UNCLOS.

4. Kebebasan Navigasi vs. Dominasi Regional

- Amerika Serikat dan sekutunya (Jepang, Australia, Eropa) aktif melakukan Freedom of Navigation Operations (FONOPs).
- Namun, operasi ini lebih bersifat demonstrasi kekuatan militer, bukan penegakan hukum UNCLOS.
- Akibatnya, Laut Cina Selatan jadi arena rivalitas geopolitik, bukan murni forum penerapan hukum internasional.

5. Keterbatasan UNCLOS sebagai “Hukum Tanpa Polisi”

- UNCLOS 1982 memang kuat sebagai aturan hukum internasional, tapi lemah dalam penegakan.
- Seperti hukum internasional pada umumnya, keberhasilannya sangat bergantung pada kepatuhan negara dan tekanan politik internasional.
- Tanpa adanya mekanisme sanksi efektif, negara kuat seperti Tiongkok bisa mengabaikan hukum tanpa konsekuensi langsung.

Putusan PCA 2016 adalah kemenangan hukum bagi Filipina dan prinsip UNCLOS 1982, tetapi kegagalan politik dalam implementasi.

Faktor-faktor yang membuatnya sulit diterapkan:

1. Tidak ada mekanisme eksekusi yang mengikat.
2. Dominasi geopolitik dan militer Tiongkok.
3. Fragmentasi politik di ASEAN.
4. Rivalitas kekuatan besar yang lebih mengutamakan strategi dibanding hukum.

Konflik Laut Cina Selatan memperlihatkan jurang antara hukum internasional dan realitas politik global. UNCLOS 1982 memberi dasar aturan main, tetapi implementasinya sering bergantung pada “siapa yang lebih kuat di laut”.

Sejauh mana UNCLOS 1982 berperan sebagai “wasit” dalam penyelesaian sengketa di Laut Cina Selatan?

Peran UNCLOS 1982 sebagai “Wasit” dalam Sengketa Laut Cina Selatan

1. Sebagai Aturan Main yang Disepakati Global

- UNCLOS 1982 adalah “konstitusi laut internasional” yang mengatur:
 - Laut teritorial (12 mil laut),
 - Zona Ekonomi Eksklusif (200 mil laut),
 - Laut lepas sebagai milik bersama umat manusia.
- Semua negara pihak, termasuk Tiongkok dan Filipina, telah menandatangani UNCLOS, sehingga secara hukum mereka terikat dengan aturan yang sama.
- Artinya, UNCLOS berfungsi sebagai aturan wasit yang netral, bukan berpihak pada negara tertentu.

2. Menjadi Rujukan dalam Penyelesaian Sengketa

- UNCLOS menyediakan mekanisme penyelesaian sengketa:
 - ITLOS (International Tribunal for the Law of the Sea),
 - ICJ (International Court of Justice),
 - Arbitrase (seperti PCA 2016).
- Dalam kasus Filipina vs. Tiongkok (2013-2016), UNCLOS digunakan sebagai dasar hukum oleh PCA untuk menilai sah/tidaknya klaim “*nine-dash line*” Tiongkok.
- Hasilnya: PCA menyatakan klaim Tiongkok tidak sesuai UNCLOS. Ini menunjukkan UNCLOS bisa benar-benar berfungsi sebagai wasit hukum.

3. Keterbatasan sebagai “Wasit”

Namun, berbeda dengan pertandingan olahraga, “wasit” di sini tidak punya peluit yang memaksa pemain patuh.

- UNCLOS tidak memiliki aparat penegak hukum.
- PCA maupun ITLOS hanya memberi putusan, tapi implementasi tergantung pada kemauan politik negara.
- Tiongkok menolak putusan PCA, sehingga peran “wasit” UNCLOS berhenti sebatas putusan hukum tanpa eksekusi nyata.

4. Peran Normatif vs. Praktis

- Normatif, UNCLOS berhasil menjaga agar sengketa dibahas dalam kerangka hukum internasional, bukan klaim sepihak.

- Praktis, kekuatan militer dan kepentingan geopolitik sering “menenggelamkan” suara wasit. Laut Cina Selatan tetap dipenuhi pembangunan pulau buatan, patroli militer, dan ketegangan diplomatik.

Sejauh ini, peran UNCLOS 1982 sebagai “wasit” dalam sengketa Laut Cina Selatan sudah berhasil menyediakan aturan main yang jelas dan memberi dasar hukum bagi penyelesaian sengketa (contoh PCA 2016). Namun terbatas karena tidak mampu memaksa kepatuhan, terutama ketika negara besar seperti Tiongkok lebih memilih kekuatan politik dan militer dibanding tunduk pada hukum internasional.

Jadi, UNCLOS adalah wasit normatif yang menentukan aturan main, tapi belum sepenuhnya bisa jadi wasit eksekutif yang memastikan kepatuhan di lapangan.

Beberapa perbandingan UNCLOS 1982 sebagai “Wasit”:

1. Sengketa Maritim Bangladesh vs. Myanmar (2012).¹⁴ Bangladesh dan Myanmar bersengketa mengenai delimitasi batas maritim di Teluk Bengala. Sengketa diajukan ke ITLOS (International Tribunal for the Law of the Sea) berdasarkan UNCLOS 1982. Pada 2012, ITLOS menetapkan batas maritim yang adil antara kedua negara dengan metode delimitasi. ITLOS menegaskan bahwa delimitasi ZEE dan landas kontinen harus mengikuti prinsip equidistance dan equity, bukan sejarah atau dominasi. Kedua negara menerima putusan dan melaksanakannya. UNCLOS di sini berperan sebagai wasit efektif, tidak hanya memberi aturan main, tetapi putusannya diikuti kedua pihak sehingga konflik mereda.
2. Sengketa Laut Cina Selatan (Filipina vs. Tiongkok, 2016). Filipina menggugat klaim “nine-dash line” Tiongkok yang dianggap merambah ke Zona Ekonomi Eksklusif Filipina. Kasus diajukan ke PCA (*Permanent Court of Arbitration*) berdasarkan UNCLOS 1982. PCA menyatakan klaim Tiongkok tidak sesuai UNCLOS, dan aktivitasnya di wilayah sengketa melanggar hak berdaulat Filipina. Tiongkok menolak putusan dan tetap memperkuat kehadirannya di Laut Cina Selatan. UNCLOS berfungsi sebagai wasit normatif (menetapkan aturan main), tetapi gagal sebagai wasit eksekutif karena tidak ada mekanisme memaksa negara besar untuk patuh.

¹⁴ International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), *Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh v. Myanmar)*, Judgment of 14 March 2012, ITLOS Reports, hlm. 21, no. 40.

3. Kasus Qatar v. Bahrain (ICJ, 2001),¹⁵ ICJ menolak klaim sepihak berdasarkan peta atau “penguasaan historis” yang tidak konsisten. Penetapan batas maritim dilakukan dengan metode *equidistance/relevant circumstances*, sesuai dengan prinsip UNCLOS. Sama seperti Tiongkok, Bahrain pernah berusaha menunjukkan klaim historis, tetapi ditolak.

4. Nicaragua v. Colombia (ICJ, 2012),¹⁶ ICJ menolak klaim “historical waters” yang tidak sesuai dengan rezim UNCLOS. ICJ memberikan pulau kecil kepada Kolombia, tetapi menolak klaim maritimnya yang terlalu luas. Hampir identik dengan situasi Laut Cina Selatan, di mana klaim maritim yang luas berbasis sejarah tidak diakui.

UNCLOS 1982 memang dirancang sebagai “wasit global” dalam pengaturan laut. UNCLOS berhasil ketika negara-negara mengakui kewenangannya dan menghormati hukum (contoh: Bangladesh vs. Myanmar). Namun UNCLOS terbatas ketika berhadapan dengan kekuatan geopolitik besar yang mengutamakan kepentingan nasional di atas hukum (contoh: Laut Cina Selatan). Dengan kata lain, efektivitas UNCLOS sebagai wasit sangat bergantung pada kepatuhan sukarela negara dan adanya tekanan diplomatik internasional.

II. PEMBAHASAN

2.1 Tinjauan UNCLOS terhadap Kedaulatan Suatu Wilayah

2.1.1 *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982*

UNCLOS 1982 sering disebut sebagai “konstitusi laut” karena menjadi kerangka hukum internasional yang paling komprehensif untuk mengatur pemanfaatan laut. Konvensi ini lahir setelah negosiasi panjang selama hampir satu dekade dalam Konferensi Hukum Laut PBB III (1973–1982).

UNCLOS membagi laut menjadi beberapa rezim hukum:

1. Laut Teritorial (12 mil laut): Negara pantai memiliki kedaulatan penuh, namun tetap wajib mengakui hak lintas damai kapal asing.
2. Zona Ekonomi Eksklusif (200 mil laut): Negara pantai memiliki hak berdaulat atas eksplorasi dan eksploitasi sumber daya, namun tidak boleh melarang kebebasan navigasi dan penerbangan internasional.

¹⁵ International Court of Justice, Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain), Judgment of 16 March 2001, ICJ Reports, hlm. 74-79, no. 224-249.

¹⁶ International Court of Justice, Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia), Judgment of 19 November 2012, ICJ Reports.

3. Laut Lepas: Terletak di luar ZEE, bersifat milik bersama umat manusia (*res communis*), dengan prinsip kebebasan laut.

UNCLOS juga menyediakan mekanisme penyelesaian sengketa melalui ITLOS, ICJ, dan Arbitrase (Annex VII dan VIII).

2.1.2 Kedaulatan Negara di Laut

Konsep kedaulatan pada dasarnya adalah hak penuh suatu negara untuk mengatur wilayahnya tanpa campur tangan pihak luar. Dalam konteks laut:

- Di laut teritorial, kedaulatan hampir sama dengan kedaulatan di darat.
- Di ZEE, kedaulatan hanya terbatas pada pemanfaatan sumber daya, bukan kedaulatan mutlak.

Dengan demikian, UNCLOS menegaskan bahwa kedaulatan negara di laut bukan tanpa batas, tetapi harus dijalankan sejalan dengan kepentingan internasional.

2.1.3 Kebebasan Navigasi

Kebebasan navigasi merupakan prinsip kuno hukum laut yang ditegaskan kembali dalam UNCLOS. Prinsip ini penting karena:

- Menjamin perdagangan internasional tetap lancar.
- Mencegah monopoli satu negara atas jalur laut strategis.
- Menjadi dasar hukum bagi negara-negara besar seperti Amerika Serikat untuk tetap menjaga “freedom of navigation operations (FONOPs)” di kawasan yang disengketakan.

2.1.4 Sengketa Laut Cina Selatan

Konflik Laut Cina Selatan muncul karena Tiongkok mengklaim sebagian besar wilayah dengan “Nine-Dash Line”. Klaim ini bertentangan dengan:

- Hak ZEE negara lain (Filipina, Vietnam, Malaysia, Brunei).
- Prinsip kebebasan navigasi yang dilindungi UNCLOS.

Kasus paling terkenal adalah *Philippines v. Cina (2013–2016)* di Arbitrase Annex VII UNCLOS. Tribunal memutus bahwa klaim Tiongkok tidak memiliki dasar hukum, menegaskan supremasi UNCLOS sebagai rujukan hukum laut internasional.

2.2 Teori-teori Kedaulatan yang diatur dalam UNCLOS

2.2.1 Teori Kedaulatan

Jean Bodin mendefinisikan kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi yang tidak terbatas dalam suatu negara. Dalam konteks hukum laut, teori ini disesuaikan: kedaulatan di laut tidak absolut, melainkan dibatasi oleh hukum internasional (UNCLOS).

2.2.2 Teori *Freedom of the Seas*

Hugo Grotius (1609) memperkenalkan konsep *mare liberum* (laut bebas), yang menyatakan bahwa laut adalah milik semua orang dan tidak boleh dimiliki secara eksklusif. Teori ini menjadi dasar dari prinsip kebebasan navigasi modern.

2.2.3 Teori Res Communis

Teori ini menyatakan bahwa ada wilayah-wilayah tertentu seperti laut lepas, ruang angkasa yang menjadi milik bersama umat manusia. UNCLOS mengadopsi konsep ini untuk menghindari dominasi negara tertentu atas laut lepas.

2.3 Relevansi Teori terhadap Penelitian

- Teori Kedaulatan → Menjelaskan dasar klaim negara pantai di Laut Cina Selatan.
- Teori Kebebasan Laut → Menjadi landasan menolak klaim eksklusif Tiongkok atas jalur navigasi internasional.
- Teori Res Communis → Menjadi pemberian hukum bahwa laut lepas tidak boleh diklaim sepihak.

Dengan kerangka teori ini, penelitian dapat menganalisis konflik Laut Cina Selatan dari dua sisi hak negara pantai untuk berdaulat, sekaligus kewajiban untuk menjaga kepentingan global dalam kebebasan navigasi.

III. METODELOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis-normatif, yaitu penelitian hukum yang berfokus pada studi terhadap norma-norma hukum internasional yang tertuang dalam UNCLOS 1982 serta instrumen hukum terkait. Pendekatan ini dipilih karena isu yang dikaji menyangkut peraturan internasional mengenai kedaulatan negara di laut dan kebebasan navigasi.

Selain itu, penelitian ini juga bersifat kualitatif. Artinya, analisis dilakukan bukan melalui perhitungan angka, melainkan dengan penafsiran hukum, telaah dokumen, dan analisis putusan internasional.

IV. PEMBAHASAN DAN ANALISIS

4.1 Kedaulatan Negara dalam UNCLOS 1982

UNCLOS 1982 memberikan pengakuan terhadap kedaulatan negara pantai atas wilayah lautnya, yang dibagi dalam beberapa zona:

1. Laut Teritorial (12 mil laut)

Negara pantai berdaulat penuh, mirip dengan kedaulatan atas daratan. Namun, masih ada ketentuan *right of innocent passage* (hak lintas damai), yaitu kapal asing boleh lewat asalkan tidak mengganggu keamanan dan ketertiban negara pantai.

2. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE, 200 mil laut)

Negara pantai tidak memiliki kedaulatan penuh, melainkan hak berdaulat atas sumber daya alam. Di wilayah ini, kapal asing bebas berlayar dan melakukan aktivitas non-ekonomi.

3. Laut Lepas

Tidak ada negara yang boleh mengklaim kedaulatan. Laut lepas menjadi “milik bersama umat manusia” (*common heritage of mankind*).

Konsep ini menunjukkan keseimbangan, negara pantai tetap punya hak, tetapi kepentingan internasional (navigasi, perdagangan, riset ilmiah) tetap dijaga.

4.2 Kebebasan Navigasi dalam UNCLOS 1982

Prinsip freedom of navigation adalah fondasi hukum laut modern. UNCLOS menegaskan bahwa:

- Kapal semua negara, baik militer maupun sipil, memiliki hak untuk melintasi laut lepas dan ZEE.
- Kebebasan navigasi tidak boleh dihalangi oleh klaim sepihak.
- Negara pantai wajib menjamin bahwa jalur pelayaran internasional tetap aman dan bebas digunakan.

Prinsip ini penting karena lebih dari 90 persen perdagangan dunia lewat laut, dan sekitar sepertiga dari perdagangan itu melewati Laut Cina Selatan.

4.3 Konflik Laut Cina Selatan dalam Perspektif UNCLOS

Klaim *Nine-Dash Line* adalah peta maritim Tiongkok yang pertama kali dipublikasikan tahun 1947 oleh Republik Tiongkok (ROC), lalu dipertahankan oleh Republik Rakyat Tiongkok (RRT). Peta ini menunjukkan sembilan garis putus-putus yang mencakup hampir seluruh Laut Cina Selatan (LAUT CINA SELATAN), sekitar 80–90 persen wilayahnya.

Tiongkok mengklaim hampir seluruh Laut Cina Selatan melalui *Nine-Dash Line*, klaim historis yang tidak diakui UNCLOS. Klaim ini tumpang tindih dengan ZEE milik Filipina, Vietnam, Malaysia, Brunei, dan Indonesia (khususnya di sekitar Natuna Utara).

Kedaulatan atas pulau-pulau (misalnya Spratly, Paracel), yang menurut Tiongkok memberikan hak maritim luas.

Beberapa pelanggaran yang mencolok:

- Reklamasi dan pembangunan pulau buatan di wilayah yang diklaim.
- Militerisasi pulau yang berpotensi mengganggu kebebasan navigasi.
- Penolakan putusan arbitrase 2016 yang menyatakan klaim *Nine-Dash Line* tidak memiliki dasar hukum internasional.

UNCLOS 1982, yang diratifikasi Tiongkok pada tahun 1996, adalah instrumen utama hukum laut internasional. Jika dibandingkan dengan klaim *Nine-Dash Line*, terdapat kontradiksi mendasar:

UNCLOS tidak mengenal “hak historis” sebagai dasar klaim wilayah laut. Pasal 2–3 hanya mengakui laut teritorial 12 mil, Pasal 55–57 mengatur ZEE 200 mil, dan Pasal 76–77 mengatur landas kontinen.

Pulau dan batu karang dibedakan secara tegas (Pasal 121 UNCLOS). Pulau yang layak dihuni dapat menghasilkan ZEE, tetapi batu karang hanya memberi laut teritorial 12 mil. Banyak fitur di Laut Cina Selatan hanyalah batu karang, sehingga tidak bisa menghasilkan ZEE.

Putusan PCA 2016 (*Philippines v. China*) secara tegas menyatakan bahwa klaim *Nine-Dash Line* tidak memiliki dasar hukum internasional. Pengadilan menolak konsep “hak historis” Tiongkok karena bertentangan dengan UNCLOS, yang merupakan lex specialis hukum laut. Dengan demikian, secara hukum internasional, *Nine-Dash Line* dianggap tidak sah. Jika *Nine-Dash Line* diterima, maka kebebasan navigasi yang dijamin UNCLOS di ZEE dan laut lepas akan terancam. Klaim ini melemahkan kepastian hukum, karena membuka peluang negara lain mengajukan klaim serupa berbasis “sejarah”, bukan norma hukum positif.

4.4 UNCLOS sebagai “Wasit” melalui Mekanisme Penyelesaian Sengketa

UNCLOS menyediakan mekanisme penyelesaian sengketa melalui:

1. *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS) – pengadilan khusus hukum laut.
2. *International Court of Justice* (ICJ) – jika para pihak setuju membawa sengketa ke sana.
3. Arbitrase di bawah UNCLOS (*Annex VII Arbitration*) – contoh paling relevan adalah kasus *Philippines v. China* (2016).

Dalam kasus ini, Pengadilan Arbitrase yang dibentuk berdasarkan Annex VII UNCLOS memutuskan bahwa:

- Klaim *Nine-Dash Line* Tiongkok tidak memiliki dasar hukum.
- Pulau buatan tidak dapat menghasilkan ZEE.

- Tiongkok melanggar hak berdaulat Filipina di ZEE-nya.

UNCLOS 1982 dirancang untuk memberikan kepastian hukum. Negara pantai memiliki kedaulatan terbatas sesuai zona (laut teritorial, ZEE, landas kontinen). Kebebasan navigasi dan penggunaan laut lepas dilindungi sebagai kepentingan bersama dunia. Sengketa dapat diselesaikan melalui mekanisme peradilan internasional (ICJ, ITLOS, PCA).

Secara normatif, UNCLOS sudah menyediakan “peta hukum” yang lengkap. Dalam pelaksanaan nya norma UNCLOS sering berbenturan dengan kepentingan politik, ekonomi, dan keamanan negara-negara besar, khususnya Tiongkok.

Tiongkok menolak putusan PCA 2016, meskipun ia adalah pihak pada UNCLOS. Ini menunjukkan bahwa kepentingan strategis (menguasai jalur dagang, energi, dan militer) lebih dominan daripada komitmen hukum. Militerisasi pulau buatan di Spratly bertentangan dengan semangat UNCLOS yang mendorong perdamaian, tapi dilakukan demi penguatan posisi tawar politik.

Negara-negara ASEAN terpecah, sebagian menolak klaim Tiongkok dengan mengacu pada UNCLOS (Filipina, Vietnam), sementara sebagian lain lebih kompromis karena faktor ekonomi (Kamboja, Laos). Jurang antara hukum dan praktik disebabkan empat faktor, sebagai berikut :

1. Kepentingan Geopolitik dan Strategis, LAUT CINA SELATAN adalah jalur perdagangan internasional vital (± 30 persen perdagangan dunia melewati kawasan ini) dan kaya sumber daya energi. Bagi Tiongkok, ini bukan hanya soal hukum, tetapi soal keamanan nasional dan posisi hegemonik.
2. Keterbatasan Mekanisme Penegakan Hukum, UNCLOS tidak memiliki “polisi internasional” untuk memaksa negara mematuhi putusan. PCA 2016 misalnya, bersifat final dan mengikat secara hukum, tetapi tidak memiliki mekanisme eksekusi.
3. Perbedaan Interpretasi UNCLOS, Tiongkok menafsirkan Pasal 121 (status pulau vs batu karang) secara berbeda. Tiongkok juga mengklaim “hak historis” meski tidak tercantum dalam UNCLOS. Perbedaan ini membuka ruang politik untuk memperluas klaim.
4. Asimetri Kekuatan Politik dan Militer, Negara-negara ASEAN tidak sebanding dengan kekuatan militer Tiongkok. Walaupun hukum berpihak pada mereka, sulit untuk menegakkannya tanpa dukungan kekuatan politik global.

Berdasarkan kondisi di atas, tantangan utama implementasi UNCLOS di Laut Cina Selatan meliputi:

1. Penolakan Putusan Arbitrase

2. Tiongkok menolak PCA 2016, padahal putusan itu jelas menegaskan invaliditas *Nine-Dash Line*.
3. Militerisasi dan Reklamasi Pulau
4. Aktivitas reklamasi besar-besaran Tiongkok menciptakan fakta di lapangan (faits accomplis) yang sulit dibalikkan, meski tidak sah menurut hukum.
5. Fragmentasi ASEAN
6. ASEAN gagal bersatu dalam posisi hukum bersama karena perbedaan kepentingan politik-ekonomi antar anggotanya.
7. Keterlibatan Kekuatan Ekstra-Regional
8. Amerika Serikat, Jepang, dan Australia mendorong kebebasan navigasi (Freedom of Navigation Operations/FONOPs), tapi sering dipersepsikan Tiongkok sebagai langkah provokatif, sehingga menambah dimensi politik yang rumit.

Seperti diingatkan oleh Hayton (2014), konflik LAUT CINA SELATAN tidak bisa dilihat hanya sebagai persoalan hukum, tetapi juga sebagai “perjuangan kekuasaan” di Asia. Hukum internasional menyediakan aturan main, tetapi politik menentukan sejauh mana aturan itu dipatuhi.

4.5 Analisis Kedaulatan vs Kebebasan Navigasi

Konflik Laut Cina Selatan menunjukkan ketegangan klasik antara kedaulatan dan kepentingan global:

- Negara pantai (seperti Filipina, Vietnam, Malaysia) ingin melindungi haknya atas ZEE.
- Tiongkok menekankan klaim historis di luar UNCLOS.
- Negara besar lain (seperti AS) menekankan kebebasan navigasi demi kelancaran perdagangan internasional.

UNCLOS sebenarnya sudah memberikan kerangka hukum yang adil negara pantai tetap berdaulat, tetapi tidak boleh mengorbankan kebebasan navigasi. Tantangannya bukan pada teks hukum, melainkan pada kepatuhan politik negara-negara besar.

V. KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan sebelumnya, Penulis berpendapat meski UNCLOS 1982 adalah “konstitusi lautan” yang memberi aturan main universal. Namun, sebaik apa pun aturan itu, ia tidak akan efektif tanpa itikad baik, kepatuhan, dan kerja sama internasional. Laut seharusnya menjadi ruang bersama untuk kerja sama, bukan arena perebutan kekuasaan.

1. UNCLOS 1982 sebagai kerangka hukum internasional telah berhasil menyeimbangkan dua kepentingan besar, yaitu kedaulatan negara pantai atas wilayah laut nya dan prinsip kebebasan navigasi internasional. Melalui pembagian zona laut (laut teritorial, ZEE, dan laut lepas), UNCLOS memberikan kepastian hukum mengenai hak dan kewajiban negara.
2. Konflik Laut Cina Selatan mencerminkan ketegangan antara klaim kedaulatan yang melampaui ketentuan UNCLOS (klaim *Nine-Dash Line* Tiongkok) dan prinsip kebebasan navigasi yang dilindungi hukum internasional. Hal ini menegaskan bahwa sengketa maritim bukan hanya persoalan hukum, tetapi juga politik dan geostrategis.
3. Mekanisme penyelesaian sengketa UNCLOS (ITLOS, ICJ, dan Arbitrase Annex VII) memberikan jalur hukum yang jelas. Putusan arbitrase 2016 (*Philippines v. Cina*) menjadi bukti nyata bahwa UNCLOS dapat berfungsi sebagai “wasit netral” dalam menafsirkan aturan hukum laut. Namun, kelemahannya terletak pada aspek implementasi karena tidak ada mekanisme pemaksaan terhadap negara yang menolak putusan.
4. Dengan demikian, UNCLOS tetap relevan dan penting, tetapi efektivitasnya bergantung pada kepatuhan negara-negara anggota serta dukungan komunitas internasional dalam menegakkan aturan main.

5.2 Rekomendasi

1. Bagi Negara-Negara Pihak
Harus menjadikan UNCLOS sebagai acuan utama dalam menyelesaikan sengketa maritim, bukan klaim historis sepihak. Perlu meningkatkan kerja sama regional, khususnya di ASEAN, untuk menghadapi pelanggaran aturan laut secara kolektif.
2. Bagi Tiongkok
Sebaiknya meninjau ulang posisi hukumnya dan membuka ruang dialog yang konstruktif dengan negara-negara ASEAN. Menolak UNCLOS justru dapat merusak reputasi internasional Tiongkok sebagai kekuatan global.
3. Bagi ASEAN dan Komunitas Internasional
Mendesak disepakatinya *Code of Conduct in the South China Sea* (COC) yang mengikat secara hukum agar interaksi di kawasan lebih tertib. Mendorong penggunaan forum hukum internasional (ITLOS, ICJ, atau arbitrase UNCLOS) bila terjadi perselisihan baru.

4. Bagi Akademisi dan Praktisi Hukum

Penting untuk terus melakukan penelitian, advokasi, dan pendidikan hukum laut internasional agar pemahaman tentang UNCLOS semakin meluas, baik di kalangan pengambil kebijakan maupun masyarakat umum.

DAFTAR PUSTAKA

- Adi, Danang Wahyu Seto. "Analysis of Settlement of South China Sea Disputes by the International Arbitration Agency." *Jurnal Hukum Lex Generalis*, vol. 2, no. 1, 2021, pp. 1-13. <https://doi.org/10.56370/jhlg.v1i3.259>.
- Bateman, Sam, and Ralf Emmers. *Security and International Politics in the South China Sea*. Routledge, 1 Dec. 2008, pp. 41–54.
- Beckman, Robert. "THE UN CONVENTION on the LAW of the SEA and the MARITIME DISPUTES in the SOUTH CHINA SEA." *THE AMERICAN JOURNAL of INTERNATIONAL LAW*, vol. 107, no. 142, 2013, pp. 142–163. <https://doi.org/10.5305/amerjintlaw.107.1.0142>
- Bernard H Oxman, "University of Miami International and Comparative Law Review: The South China Sea Arbitration Award" 24, no. 2 (2017).
- Bill Hayton, "The South China Sea: The Struggle for Power in Asia" (New Haven: Yale University Press, 2014).
- Hizkia, Jonathan, et.al., "Kajian Hukum Sengketa Laut China Selatan Bagi Indonesia Pasca Keputusan Arbitrase Internasional Tahun 2016 Menurut Hukum Internasional," *LEX PRIVATUM*, vol. 13, no. 3 (March 5, 2024), <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/view/54806/45964>
- Hongbin, Ding, and Ihsan Ullah. "THE SOUTH CHINA SEA'S NINE DASH LINE: KEY DISPUTES and CHINA'S HISTORICAL RIGHTS CLAIMS." *Journal of Pakistan-China Studies (JPCS)*, vol. 3, no. 1, 1 Dec. 2022, pp. 67–86, <https://doi.org/10.55733/jpcs.v3i1.53>. International Court of Justice, "Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain)", Judgment of 16 March 2001, ICJ Reports.
- International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), "Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh v. Myanmar)", Judgment of 14 March 2012, ITLOS Reports

International Tribunal for the Law of the Sea. (2012). *Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal* (Bangladesh v. Myanmar), Judgment of 14 March 2012. ITLOS Reports.

Simanjuntak, Mangisi. "PEMBANGUNAN PANGKALAN MILITER CINA DI LAUT CINA SELATAN DITINJAU DARI HUKUM LAUT INTERNASIONAL (UNCLOS 1982)." *Jurnal Maritim Indonesia*, vol. 10, no. 1, 2022, pp. 73–81, <https://doi.org/10.52307/jmi.v10i1.103>.