

UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan Politik Maritim Asia Tenggara



Oleh: Rudy C Tarumingkeng

*Rudy C Tarumingkeng: UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan Politik
Maritim Asia Tenggara*

Oleh:

[Prof Ir Rudy C Tarumingkeng, PhD](#)

Professor of Management NUP: 9903252922

Rektor, Universitas Cenderawasih, Papua (1978-1988, dan
Rektor, Kampus AGRO Manokwari sekarang Universitas Papua Manokwari)

Coordinator, CIDA/DIKTI SFU Burnaby BC Canada 1988-1991

Rektor, Universitas Kristen Krida Wacana, Jakarta (1991-2000)

Ketua Dewan Guru Besar, IPB-University, Bogor (2005-2006)

AI - Data Analyst, dan Ketua Senat Akademik, IBM-ASMI, Jakarta 2024-

© RudyCT Academic Series

rudyc75@gmail.com

13 Maret 2026

UNCLOS, LAUT CINA SELATAN, DAN POLITIK MARITIM ASIA TENGGARA

1. Pendahuluan

Laut Cina Selatan bukan sekadar sengketa tentang pulau, karang, atau garis putus-putus di peta. Ia adalah ruang tempat hukum laut internasional, strategi militer, akses energi, perikanan, jalur pelayaran, dan prestise negara bertemu dalam satu arena yang sangat padat. Bagi Asia Tenggara, Laut Cina Selatan adalah salah satu ruang paling menentukan bagi masa depan keamanan kawasan, karena di situlah kepentingan negara-negara ASEAN bersinggungan langsung dengan ambisi maritim Tiongkok, keterlibatan Amerika Serikat, dan pentingnya aturan internasional bagi stabilitas regional. ASEAN sendiri dalam *ASEAN 2045: Our Shared Future* mengakui bahwa perdamaian dan stabilitas di Indo-Pasifik, termasuk Laut Cina Selatan, serta rivalitas kekuatan besar, merupakan tantangan utama masa depan kawasan.

Di tengah situasi itu, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, atau UNCLOS, tetap menjadi fondasi normatif utama. PBB menggambarkan UNCLOS sebagai rezim yang komprehensif untuk hukum dan ketertiban di samudra dan laut dunia. Masalahnya, fondasi hukum yang kuat tidak otomatis menghasilkan kepatuhan politik yang setara. Justru Laut Cina Selatan menunjukkan jurang antara hukum dan kekuasaan: aturan ada, tetapi penafsiran dan penerapannya diperebutkan; mekanisme penyelesaian sengketa tersedia, tetapi tidak

Rudy C Tarumingkeng: UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan Politik Maritim Asia Tenggara

semua pihak mau menerima hasilnya; kebebasan navigasi diakui, tetapi aktivitas maritim tetap dibayangi intimidasi, insiden, dan demonstrasi kekuatan. ([United Nations](#))

Karena itu, membahas UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan politik maritim Asia Tenggara berarti membahas tiga lapisan sekaligus. Pertama, lapisan hukum: bagaimana UNCLOS mengatur laut teritorial, ZEE, negara kepulauan, dan kebebasan navigasi. Kedua, lapisan sengketa: bagaimana klaim-klaim yang saling bertumpang tindih dibangun, dipertahankan, dan diperdebatkan. Ketiga, lapisan politik kawasan: bagaimana negara-negara Asia Tenggara, khususnya anggota ASEAN, menegosiasikan kepentingan kedaulatan, keamanan, ekonomi, dan hubungan mereka dengan kekuatan besar. Tesis utama tulisan ini adalah bahwa UNCLOS tetap menjadi jangkar hukum yang paling sah bagi Laut Cina Selatan, tetapi politik maritim Asia Tenggara akan terus ditentukan oleh kemampuan negara-negara kawasan menerjemahkan norma itu ke dalam kapasitas diplomatik, penegakan hukum, dan pengelolaan rivalitas yang nyata. ([United Nations](#))

2. UNCLOS sebagai kerangka dasar hukum laut modern

Untuk memahami politik Laut Cina Selatan, kita harus mulai dari arsitektur hukumnya. UNCLOS menetapkan bahwa negara pantai dapat menetapkan laut teritorial sampai 12 mil laut dari garis pangkal, dan dalam laut teritorial itu kapal negara lain menikmati hak *innocent passage*. UNCLOS juga menetapkan bahwa ZEE tidak boleh melampaui 200 mil laut dari garis pangkal. Untuk laut lepas, konvensi menegaskan bahwa laut lepas terbuka bagi semua negara dan kebebasan laut lepas dijalankan menurut syarat-syarat yang ditetapkan konvensi. Rangkaian aturan ini penting karena ia membedakan secara jelas antara kedaulatan penuh, hak berdaulat, dan kebebasan bersama. ([United Nations](#))

Bagi Asia Tenggara, ada satu dimensi tambahan yang sangat penting, yaitu rezim negara kepulauan. UNCLOS mengakui bahwa kedaulatan

negara kepulauan mencakup perairan yang dilingkupi garis pangkal kepulauan, dan ini sangat relevan bagi Indonesia dan Filipina. Namun pengakuan itu tidak berarti perairan kepulauan menjadi ruang tertutup sepenuhnya. UNCLOS tetap memuat rezim lintas alur laut kepulauan, yang menegaskan bahwa negara kepulauan harus menyeimbangkan kedaulatannya dengan kebutuhan navigasi internasional. Dalam konteks Asia Tenggara, hal ini menjadikan persoalan maritim bukan sekadar batas luar, tetapi juga pengelolaan ruang lintas strategis yang menopang perdagangan global. ([United Nations](#))

Secara politik, kekuatan UNCLOS justru terletak pada kemampuannya menyediakan bahasa bersama bagi negara-negara yang sangat berbeda kepentingannya. Laut teritorial, ZEE, landas kontinen, *archipelagic waters*, *innocent passage*, dan kebebasan navigasi bukan sekadar istilah teknis; semuanya adalah kategori yang menentukan siapa boleh melakukan apa, di mana, dan dengan dasar hukum apa. Tanpa kategori-kategori itu, sengketa maritim akan jauh lebih mudah bergeser menjadi politik kekuatan semata. Karena itu, UNCLOS tidak menghapus sengketa, tetapi ia memberi batas normatif bagi perilaku negara. Itulah sebabnya hampir semua pihak di Asia Tenggara—bahkan ketika berbeda kepentingan—tetap merasa perlu berbicara dalam bahasa UNCLOS. ([United Nations](#))

3. Mengapa Laut Cina Selatan menjadi begitu penting

Laut Cina Selatan sangat strategis karena beberapa alasan sekaligus. Pertama, ia merupakan salah satu jalur perdagangan paling sibuk di dunia dan menjadi penghubung utama antara Samudra Hindia dan Pasifik. Kedua, ia kaya sumber daya perikanan dan diyakini memiliki potensi energi yang besar. Ketiga, ia berada di jantung interaksi antara negara-negara ASEAN dan Tiongkok. Keempat, wilayah ini sarat dengan pulau, karang, shoal, dan fitur maritim lain yang status hukumnya sering diperselisihkan. Dalam *ASEAN Outlook on the Indo-Pacific*, ASEAN secara eksplisit menyebutkan bahwa tantangan geopolitik kawasan banyak

berputar pada isu maritim dan sengketa maritim yang berpotensi menjadi konflik terbuka.

Pentingnya Laut Cina Selatan juga terlihat dari bagaimana ASEAN 2045 menempatkannya dalam agenda strategisnya. Dokumen itu tidak hanya menyebut Laut Cina Selatan sebagai salah satu megatren tantangan kawasan, tetapi juga menempatkan dukungan pada UNCLOS, penyelesaian sengketa secara damai, implementasi Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea (DOC), negosiasi Code of Conduct (COC), serta kebebasan navigasi dan overflight sebagai bagian dari rencana strategis politik-keamanan ASEAN. Ini menunjukkan bahwa bagi ASEAN, Laut Cina Selatan bukan isu pinggiran, tetapi salah satu ujian utama bagi masa depan keamanan regional.

Di sisi lain, pentingnya wilayah ini justru memperbesar kompetisi. Semakin tinggi nilai strategis suatu ruang, semakin sulit pula negara-negara yang berkepentingan untuk berkompromi. Dalam Laut Cina Selatan, kompromi tidak hanya menyangkut garis delimitasi, tetapi juga menyangkut prestise nasional, hak atas sumber daya, posisi tawar terhadap kekuatan besar, dan persepsi tentang tatanan kawasan. Itulah sebabnya sengketa di wilayah ini terus bertahan, meskipun sudah puluhan tahun dibicarakan dalam forum ASEAN, bilateral, dan internasional. ([Reuters](#))

4. Klaim, fitur maritim, dan akar sengketa

Sengketa Laut Cina Selatan sangat rumit karena ia bukan satu sengketa tunggal, melainkan tumpukan beberapa jenis sengketa. Ada sengketa kedaulatan atas fitur maritim seperti pulau, karang, dan shoal. Ada sengketa tentang status hukum fitur tersebut: apakah pulau, batu, atau low-tide elevation. Ada pula sengketa tentang hak maritim yang dapat dihasilkan dari fitur-fitur itu. Dan di atas semua itu, ada klaim luas Tiongkok yang dituangkan dalam apa yang lazim disebut *nine-dash line*. PCA menjelaskan bahwa arbitrase Filipina melawan Tiongkok memang

secara langsung menyentuh isu peran *historic rights*, sumber hak maritim, status fitur-fitur di Laut Cina Selatan, dan legalitas tindakan Tiongkok menurut konvensi. ([PCA-CPA](#))

Bagi negara-negara ASEAN, sengketa ini tidak dirasakan secara seragam. Filipina, Vietnam, dan Malaysia menghadapi ketegangan paling nyata dengan Tiongkok dalam beberapa tahun terakhir. Reuters pada Januari 2025 mencatat bahwa ketegangan tinggi terutama terasa antara Beijing dan Manila, Vietnam, serta Malaysia, dan bahwa isu-isu kunci dalam COC masih meliputi ruang lingkup, status mengikat, dan implikasinya bagi pihak ketiga. Ini menunjukkan bahwa klaim dan kepentingan negara-negara ASEAN di Laut Cina Selatan berbeda, sehingga tidak mudah membangun posisi regional yang sepenuhnya seragam. ([Reuters](#))

Indonesia menempati posisi yang khas. Indonesia bukan penggugat utama fitur-fitur di Kepulauan Spratly, tetapi ia sangat berkepentingan pada ZEE-nya di Laut Natuna Utara. Ketika pada November 2024 muncul polemik tentang frasa "overlapping claims" dalam pernyataan bersama Indonesia–Tiongkok, Jakarta segera menegaskan bahwa Indonesia tidak mengakui klaim Tiongkok di Laut Cina Selatan dan tidak memiliki overlapping maritime claims dengan Beijing. Pemerintah juga menegaskan bahwa kesepahaman apa pun tidak memengaruhi kedaulatan maupun yurisdiksi Indonesia di Laut Natuna Utara. Posisi ini penting karena menunjukkan bahwa meskipun Indonesia bukan claimant utama terhadap fitur daratan, ia tetap langsung terseret ke politik Laut Cina Selatan melalui persoalan hak berdaulat di ZEE. ([Reuters](#))

5. Putusan arbitrase 2016 dan arti hukumnya

Salah satu momen paling penting dalam sejarah modern Laut Cina Selatan adalah putusan arbitrase 12 Juli 2016 dalam perkara Filipina melawan Tiongkok. Menurut ringkasan resmi PCA, tribunal mempertimbangkan implikasi *nine-dash line* dan apakah Tiongkok memiliki *historic rights* atas sumber daya di Laut Cina Selatan di luar hak

maritim yang diberikan konvensi. Tribunal juga menilai status sejumlah fitur maritim yang diklaim Tiongkok dan menyimpulkan bahwa tidak ada yang mampu menghasilkan entitlement ZEE secara mandiri. PCA juga mencatat bahwa tribunal menilai tindakan tertentu Tiongkok di Laut Cina Selatan dalam konteks legalitas menurut UNCLOS. (docs.pca-cpa.org)

Secara hukum, arti putusan itu sangat besar. Ia menegaskan bahwa klaim historis tidak dapat berdiri di atas rezim hak maritim yang telah secara komprehensif diatur oleh UNCLOS. Ia juga mempersempit kemungkinan penggunaan fitur-fitur kecil untuk menghasilkan klaim maritim yang sangat luas. Dengan demikian, putusan 2016 memperkuat logika bahwa Laut Cina Selatan harus dibaca bukan melalui peta historis sepihak, tetapi melalui kategori hukum laut modern. Itulah sebabnya putusan ini menjadi rujukan penting bagi banyak negara ASEAN, terutama Filipina, dan juga sering dijadikan acuan tidak langsung oleh Indonesia dalam menolak dasar hukum klaim Tiongkok. (docs.pca-cpa.org)

Namun secara politik, dampaknya lebih terbatas daripada secara hukum. Tiongkok menolak putusan itu dan tetap mempertahankan posisinya. Ini memperlihatkan salah satu batas utama hukum internasional: putusan dapat memperjelas norma, tetapi tidak selalu memaksa perubahan perilaku jika negara besar memilih menolak. Karena itu, arbitrase 2016 harus dibaca sebagai kemenangan normatif yang penting, tetapi bukan penyelesaian akhir. Ia menguatkan posisi hukum negara-negara Asia Tenggara yang berpijak pada UNCLOS, tetapi tidak otomatis menutup politik kekuatan di lapangan. ([PCA-CPA](https://pca-cpa.org))

6. DOC, COC, dan upaya ASEAN mengelola sengketa

ASEAN dan Tiongkok sebenarnya telah lama menyadari perlunya pagar perilaku di Laut Cina Selatan. Reuters mencatat bahwa para pihak berkomitmen membuat code of conduct sejak 2002, tetapi pembahasan baru benar-benar berjalan sekitar 15 tahun kemudian, dan hingga kini progresnya tetap lambat. Pada Januari 2025, Filipina mendesak agar isu-

isu "thorny" dalam COC mulai diselesaikan, terutama soal ruang lingkup, sifat mengikat secara hukum, dan implikasi bagi pihak ketiga. Desakan ini menunjukkan bahwa negosiasi selama ini memang lebih mudah menghasilkan formula umum daripada menjawab pertanyaan paling sensitif. ([Reuters](#))

Pada Januari 2026, sebagai ketua ASEAN, Filipina kembali menegaskan bahwa COC harus secara eksplisit merujuk pada UNCLOS dan diupayakan menjadi *legally binding*. Reuters mengutip Menlu Filipina Ma. Theresa Lazaro yang mengatakan bahwa soal UNCLOS bukan hanya desakan Filipina, tetapi juga anggota ASEAN lain. Posisi ini penting karena memperlihatkan upaya menjadikan UNCLOS bukan sekadar latar normatif, tetapi inti eksplisit dari desain COC. Jika berhasil, ini akan memperkuat hubungan antara norma hukum internasional dan kebiasaan regional. Jika gagal, COC berisiko menjadi dokumen politik yang terlalu lunak untuk mengendalikan perilaku di laut. ([Reuters](#))

ASEAN 2045 mendukung arah itu. Dokumen tersebut mendorong implementasi penuh DOC, intensifikasi konsultasi ASEAN-Tiongkok, peningkatan konsultasi antarnegara anggota ASEAN mengenai DOC dan COC, langkah-langkah *confidence-building* dan *preventive diplomacy*, serta kebebasan navigasi dan overflight sesuai UNCLOS. Dengan demikian, secara normatif ASEAN sudah bergerak pada jalur yang benar. Tantangannya ada pada implementasi: apakah negara-negara ASEAN cukup kohesif untuk mempertahankan posisi minimum yang sama, dan apakah Tiongkok bersedia menerima COC yang sungguh-sungguh membatasi perilaku koersif.

7. Indonesia dan Laut Cina Selatan: bukan claimant utama, tetapi aktor sentral

Posisi Indonesia dalam Laut Cina Selatan sering disalahpahami. Indonesia bukan pihak utama dalam sengketa kedaulatan atas fitur-fitur seperti Spratly atau Paracel. Tetapi Indonesia jelas bukan penonton. Laut Natuna

Rudy C Tarumingkeng: UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan Politik Maritim Asia Tenggara

Utara menempatkan Indonesia langsung dalam lingkaran persoalan ketika klaim Tiongkok memotong atau mengganggu area yang oleh Jakarta dipandang sebagai ZEE Indonesia menurut UNCLOS. Itulah sebabnya Indonesia terus menegaskan bahwa posisinya di Laut Cina Selatan tidak berubah dan akan bertindak tepat untuk melindungi wilayahnya. ([Reuters](#))

Pada Oktober 2024, Reuters melaporkan bahwa kapal coast guard Tiongkok mengganggu survei yang dilakukan kontraktor energi Pertamina, dan bahwa kapal itu telah dua kali diusir dari perairan Indonesia. Peristiwa ini sangat penting secara analitis. Ia menunjukkan bahwa bagi Indonesia, Laut Cina Selatan bukan isu abstrak tentang sengketa orang lain, melainkan persoalan langsung yang menyentuh energi, yurisdiksi, dan penegakan hak berdaulat. Dalam politik maritim, gangguan terhadap survei energi berarti ancaman terhadap masa depan ekonomi sekaligus ujian terhadap kredibilitas negara. ([Reuters](#))

Pada saat yang sama, Indonesia terus berupaya menempatkan diri sebagai penyangga stabilitas regional. Menlu Sugiono pada Januari 2025 menegaskan bahwa Indonesia akan terus mendorong penyelesaian COC dan memperkuat kemitraan pertahanan serta keamanan maritim. Ini menunjukkan strategi ganda Indonesia: tegas menjaga hak berdaulatnya sendiri, tetapi tetap mengupayakan agar sengketa Laut Cina Selatan dikelola dalam kerangka regional yang tidak meledak menjadi konflik terbuka. Posisi inilah yang membuat Indonesia sangat penting dalam politik maritim Asia Tenggara: ia bukan negara paling konfrontatif, tetapi juga tidak bisa lagi berpura-pura netral secara pasif. ([Reuters](#))

8. Filipina, Vietnam, Malaysia, Brunei, dan beragam gaya ASEAN

Politik maritim Asia Tenggara juga dibentuk oleh keragaman gaya dan kepentingan negara-negara ASEAN. Filipina dalam beberapa tahun terakhir tampil paling keras dan paling terbuka menginternasionalisasi persoalan Laut Cina Selatan, antara lain dengan menekankan arbitrase

2016, memperdalam kerja sama pertahanan dengan Amerika Serikat dan mitra lain, serta mendorong COC berbasis UNCLOS. Reuters menggambarkan bahwa hubungan Manila–Beijing berada pada titik yang sangat tegang, dan inilah salah satu alasan Filipina berusaha menjadikan keketuaan ASEAN 2026 sebagai sarana mempercepat pembahasan COC. ([Reuters](#))

Vietnam cenderung menggabungkan ketegasan pertahanan dengan kehati-hatian diplomatik. Malaysia sering dipandang lebih rendah profilnya, tetapi tetap berkepentingan kuat pada landas kontinen, energi, dan hak maritimnya. Brunei paling tenang secara politik, tetapi secara hukum tetap berkepentingan pada wilayah maritim tertentu. Perbedaan gaya ini menjelaskan mengapa ASEAN sering tampak lambat: anggotanya tidak membaca risiko dan peluang Laut Cina Selatan dengan intensitas yang sama. Namun justru karena keragaman inilah ASEAN menjadi penting. Tanpa forum regional, masing-masing negara akan berhadapan sendiri-sendiri dengan tekanan yang lebih besar. ([Reuters](#))

Masalahnya, keragaman ini juga membuat posisi kolektif ASEAN sering berhenti pada denominator minimum. Pernyataan bersama biasanya mudah menegaskan dukungan pada hukum internasional, UNCLOS, perdamaian, dan kebebasan navigasi. Tetapi ketika masuk ke isu yang lebih sensitif—misalnya soal legal binding status COC, reaksi terhadap insiden spesifik, atau cara menamai tindakan koersif—ASEAN cenderung lebih berhati-hati. Dalam arti ini, politik maritim Asia Tenggara adalah politik keseimbangan antara kebutuhan bersatu dan kenyataan bahwa setiap negara anggota tetap menghitung kalkulasi bilateralnya masing-masing. ([Reuters](#))

9. Laut Cina Selatan sebagai cermin masa depan ASEAN

Tidak berlebihan jika dikatakan bahwa Laut Cina Selatan adalah salah satu cermin terbaik untuk melihat masa depan ASEAN. Dalam AOIP, ASEAN ingin Indo-Pasifik menjadi ruang dialog dan kerja sama, bukan

rivalitas. Dalam ASEAN 2045, ASEAN ingin tetap menjadi *primary driving force* kawasan, mendukung UNCLOS, menjaga Laut Cina Selatan sebagai laut perdamaian, stabilitas, kemakmuran, dan pembangunan berkelanjutan, serta mendorong COC dan kebebasan navigasi. Semua ini menunjukkan bahwa Laut Cina Selatan bukan sekadar sengketa, tetapi medan pembuktian apakah ASEAN masih mampu memberi arah bagi tatanan regional.

Namun pembuktian itu sangat sulit, karena ASEAN harus melakukan tiga hal sekaligus. Ia harus cukup tegas agar norma hukum internasional tidak tergerus. Ia harus cukup inklusif agar Tiongkok tetap berada dalam kerangka dialog dan tidak menganggap ASEAN sebagai instrumen kubu lain. Dan ia harus cukup kohesif agar negara-negara anggotanya tidak saling melemahkan posisi bersama. Tiga syarat ini tidak selalu bergerak searah. Justru ketegangan di antara ketiganya membentuk seluruh politik Laut Cina Selatan.

Karena itu, kemajuan atau kemunduran di Laut Cina Selatan akan terus menjadi indikator penting bagi kesehatan ASEAN sebagai organisasi politik-keamanan. Jika ASEAN berhasil memperkuat COC berbasis UNCLOS, memperluas *preventive diplomacy*, dan mengurangi insiden berbahaya, sentralitasnya akan lebih bermakna. Jika tidak, sentralitas ASEAN akan terus diucapkan, tetapi semakin tipis daya nyatanya di lapangan. ([Reuters](#))

10. Politik maritim Asia Tenggara tidak hanya soal keamanan

Salah satu kekeliruan yang sering muncul adalah melihat politik maritim Asia Tenggara hanya dari sisi militer atau klaim kedaulatan. Padahal, politik maritim juga mencakup perikanan, eksplorasi energi, kabel bawah laut, pelabuhan, logistik, dan pembangunan ekonomi pesisir. Gangguan terhadap satu survei energi di Natuna, misalnya, bukan sekadar insiden keamanan; ia juga menyentuh masa depan eksploitasi sumber daya dan persepsi risiko bagi investor. Demikian pula kebebasan navigasi bukan

Rudy C Tarumingkeng: UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan Politik Maritim Asia Tenggara

hanya prinsip hukum abstrak, melainkan fondasi arus barang dan energi yang menopang ekonomi kawasan. ([Reuters](#))

AOIP sendiri menempatkan kerja sama maritim sebagai salah satu area utama, yang meliputi penyelesaian sengketa secara damai, promosi keselamatan dan keamanan maritim, kebebasan navigasi dan overflight, penanganan kejahatan lintas negara, serta kerja sama ilmiah kelautan. Ini berarti ASEAN memahami bahwa politik maritim bukan sekadar urusan kapal perang dan coast guard, tetapi juga tata kelola laut yang lebih luas. Dalam konteks Asia Tenggara, memisahkan ekonomi maritim dari keamanan maritim adalah kesalahan analitis. Keduanya saling menguatkan.

Justru karena itu, Laut Cina Selatan adalah arena yang sangat sensitif. Ia bukan hanya persoalan kehormatan nasional, tetapi juga soal akses pada masa depan industri energi, ketahanan pangan laut, posisi logistik, dan ruang hidup ekonomi pesisir. Negara yang tampak "lunak" di laut bisa dipersepsikan mengorbankan kepentingan ekonomi jangka panjang. Sebaliknya, negara yang terlalu keras bisa menghadapi biaya ekonomi dan diplomatik yang tidak kecil. Politik maritim Asia Tenggara tumbuh dari dilema ini. ([Reuters](#))

11. Arah ke depan: hukum, diplomasi preventif, dan kapasitas negara

Ke depan, saya melihat ada tiga syarat utama agar Laut Cina Selatan tidak terus bergerak ke arah yang lebih berbahaya. Pertama, UNCLOS harus tetap dijaga sebagai bahasa hukum utama. Ini berarti negara-negara Asia Tenggara perlu konsisten menolak normalisasi klaim yang tidak sejalan dengan konvensi, sekaligus terus memakai kategori-kategori UNCLOS untuk membingkai sengketa. Semakin kabur bahasa hukumnya, semakin besar ruang bagi politik kekuatan yang tak terkendali. ([United Nations](#))

Kedua, diplomasi preventif harus diperkuat. ASEAN 2045 secara eksplisit mendorong *confidence-building* dan *preventive diplomacy* di Laut Cina Selatan untuk mencegah insiden seperti *unplanned encounters at sea*. Ini sangat penting karena banyak krisis besar dimulai dari insiden kecil yang salah kelola. Hotline, aturan perjumpaan tak terencana, notifikasi aktivitas sensitif, dan konsultasi cepat antarpihak akan jauh lebih berguna daripada hanya mengandalkan pernyataan politik setelah insiden terjadi.

Ketiga, kapasitas negara-negara Asia Tenggara sendiri harus diperkuat. Hukum internasional bekerja lebih efektif bila negara yang menggunakannya juga punya kemampuan patroli, pemantauan, penegakan hukum, dan diplomasi yang kredibel. Indonesia, Filipina, Vietnam, Malaysia, dan negara lain perlu memperkuat kemampuan maritim mereka bukan untuk memicu konflik, tetapi untuk memastikan bahwa norma hukum punya basis implementasi yang nyata. Dalam dunia maritim, hak yang tidak bisa dijaga akan lebih mudah diuji. ([Reuters](#))

12. Penutup

UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan politik maritim Asia Tenggara pada akhirnya berbicara tentang satu hal besar: apakah kawasan ini akan diatur terutama oleh hukum atau terutama oleh kekuatan. Jawaban realistiknya adalah keduanya akan terus hadir. Hukum tidak bisa sepenuhnya menyingkirkan kekuatan, dan kekuatan tidak pernah sepenuhnya bebas dari kebutuhan legitimasi hukum. Karena itu, tugas negara-negara Asia Tenggara bukan memilih salah satu, melainkan memastikan bahwa hukum internasional tetap cukup kuat untuk membatasi permainan kekuatan. ([United Nations](#))

Dalam konteks itu, UNCLOS tetap merupakan jangkar paling penting. Putusan arbitrase 2016 memperjelas banyak aspek sengketa. AOIP dan ASEAN 2045 memberi arah normatif yang benar dengan menekankan sentralitas ASEAN, penyelesaian damai, UNCLOS, DOC, COC, dan

Rudy C Tarumingkeng: *UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan Politik Maritim Asia Tenggara*

kebebasan navigasi. Tetapi semuanya akan bergantung pada apakah negara-negara kawasan—terutama anggota ASEAN—mampu menerjemahkan norma itu ke dalam posisi politik yang lebih kohesif, diplomasi yang lebih operasional, dan kapasitas maritim yang lebih nyata. (docs.pca-cpa.org)

Bagi Asia Tenggara, Laut Cina Selatan bukan sekadar persoalan hari ini. Ia adalah laboratorium masa depan kawasan. Jika kawasan berhasil menjaganya sebagai ruang yang ditata oleh hukum, pengendalian diri, dan diplomasi, maka Asia Tenggara akan menunjukkan bahwa ia masih mampu membentuk lingkungannya sendiri. Jika gagal, Laut Cina Selatan akan terus menjadi bukti bahwa di kawasan paling dinamis di dunia, politik maritim masih terlalu mudah ditentukan oleh negara yang paling kuat.

[Reuters](#)

[Reuters](#)

[Reuters](#)

[Reuters](#)

[Reuters](#)

Berikut **glosarium** dan **daftar pustaka gaya APA 7** untuk makalah **“UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan Politik Maritim Asia Tenggara.”**

Glosarium

UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea)

Konvensi hukum laut PBB 1982 yang menjadi kerangka hukum utama bagi tata kelola laut modern, termasuk laut teritorial, ZEE, landas kontinen, negara kepulauan, dan kebebasan navigasi. ([United Nations](#))

Laut teritorial

Zona laut sampai 12 mil laut dari garis pangkal, tempat negara pantai menjalankan kedaulatan, dengan tetap mengakui hak *innocent passage* bagi kapal asing. ([United Nations](#))

Innocent passage

Hak lintas damai kapal asing di laut teritorial selama lintas itu tidak merugikan perdamaian, ketertiban, atau keamanan negara pantai. ([United Nations](#))

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Wilayah laut di luar dan berdampingan dengan laut teritorial yang tidak boleh melampaui 200 mil laut dari garis pangkal, tempat negara pantai memiliki hak berdaulat atas eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan sumber daya alam. ([United Nations](#))

Negara kepulauan (archipelagic State)

Kategori negara dalam UNCLOS yang seluruhnya terdiri atas satu atau lebih kepulauan; kedaulatannya mencakup perairan yang dilingkupi garis pangkal kepulauan, dengan rezim lintas tertentu tetap diakui. Ini sangat relevan bagi Indonesia dan Filipina. ([United Nations](#))

Archipelagic sea lanes passage

Hak lintas kapal dan pesawat asing melalui alur laut kepulauan yang ditetapkan atau rute yang lazim digunakan, secara terus-menerus dan secepat mungkin. ([United Nations](#))

Nine-dash line

Garis klaim maritim Tiongkok di Laut Cina Selatan yang diperdebatkan

luas dan menjadi salah satu inti persoalan hukum-politik kawasan. Dalam arbitrase 2016, tribunal menilai klaim *historic rights* Tiongkok tidak dapat berdiri melampaui kerangka hak maritim UNCLOS. ([PCA CPA Docs](#))

The South China Sea Arbitration (2016)

Putusan arbitrase dalam perkara Filipina melawan Tiongkok pada 12 Juli 2016 yang menilai dasar hukum klaim Tiongkok, status sejumlah fitur maritim, dan legalitas tindakan tertentu di Laut Cina Selatan. ([PCA CPA Docs](#))

DOC (Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea)

Deklarasi politik ASEAN–Tiongkok tahun 2002 yang dimaksudkan sebagai kerangka pengelolaan perilaku para pihak di Laut Cina Selatan sebelum lahirnya Code of Conduct yang lebih rinci. Reuters mencatat bahwa sejak komitmen 2002, pembahasan COC berlangsung sangat lambat. ([Reuters](#))

COC (Code of Conduct) Laut Cina Selatan

Kerangka aturan perilaku yang sedang dinegosiasikan ASEAN dan Tiongkok. Pada 2025–2026, isu-isu penting yang masih diperdebatkan meliputi ruang lingkup, sifat mengikat secara hukum, rujukan eksplisit pada UNCLOS, dan implikasi terhadap pihak ketiga. ([Reuters](#))

ASEAN Centrality

Prinsip bahwa ASEAN harus tetap menjadi poros utama dalam arsitektur kawasan Indo-Pasifik, terutama melalui mekanisme yang dipimpin ASEAN. AOIP menegaskan sentralitas ASEAN sebagai prinsip dasar kerja sama di Indo-Pasifik. ([ASEAN](#))

AOIP (ASEAN Outlook on the Indo-Pacific)

Dokumen strategis ASEAN 2019 yang memandang Indo-Pasifik sebagai ruang dialog dan kerja sama, bukan rivalitas, dengan sentralitas ASEAN sebagai landasan utamanya. ([ASEAN](#))

Rudy C Tarumingkeng: UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan Politik Maritim Asia Tenggara

Laut Natuna Utara

Wilayah maritim Indonesia yang berkaitan langsung dengan ZEE Indonesia dan menjadi titik sensitif ketika aktivitas kapal pemerintah atau kapal asing Tiongkok mengganggu survei energi atau aktivitas maritim Indonesia. ([Reuters](#))

Kebebasan navigasi dan overflight

Prinsip hukum laut internasional yang menegaskan pentingnya pelayaran dan penerbangan internasional yang tidak dihambat secara sewenang-wenang. ASEAN 2045 menegaskan pentingnya menjaga kebebasan navigasi dan overflight di Laut Cina Selatan. ([ASEAN](#))

Preventive diplomacy

Pendekatan diplomatik untuk mencegah sengketa atau insiden berkembang menjadi krisis yang lebih besar. Dalam konteks Laut Cina Selatan, ASEAN 2045 menekankan *confidence-building* dan *preventive diplomacy* untuk mengurangi risiko benturan yang tidak direncanakan. ([ASEAN](#))

Daftar Pustaka (APA 7)

Association of Southeast Asian Nations. (2019). *ASEAN Outlook on the Indo-Pacific*. ASEAN Secretariat. ([ASEAN](#))

Association of Southeast Asian Nations. (2024). *ASEAN Leaders' Declaration on the ASEAN Outlook on the Indo-Pacific for the Future-Ready ASEAN and ASEAN-Centred Regional Architecture*. ASEAN Secretariat. ([ASEAN](#))

Association of Southeast Asian Nations. (2025). *ASEAN 2045: Our Shared Future*. ASEAN Secretariat. ([ASEAN](#))

Rudy C Tarumingkeng: *UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan Politik Maritim Asia Tenggara*

Permanent Court of Arbitration. (2016, July 12). *Press release: The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China)*. Permanent Court of Arbitration. ([PCA-CPA](#))

Permanent Court of Arbitration. (2016, July 12). *The South China Sea Arbitration Award*. Permanent Court of Arbitration. ([PCA CPA Docs](#))

Reuters. (2024, October 24). *Indonesia says Chinese vessel twice driven away after disrupting energy survey*. Reuters. ([Reuters](#))

Reuters. (2024, October 31). *Indonesia to respond appropriately to South China Sea incidents, official says*. Reuters. ([Reuters](#))

Reuters. (2024, November 11). *Indonesia says it has no overlapping South China Sea claims with China, despite deal*. Reuters. ([Reuters](#))

Reuters. (2025, January 18). *ASEAN and China must start tackling thorny issues of South China Sea code, Philippines says*. Reuters. ([Reuters](#))

Reuters. (2025, April 14). *Philippines says voiced South China Sea concerns during ASEAN-China negotiations*. Reuters. ([Reuters](#))

Reuters. (2026, January 22). *Philippines will insist South China Sea code is based on international law, foreign minister says*. Reuters. ([Reuters](#))

Reuters. (2026, January 29). *Southeast Asian bloc faces challenges from Myanmar to South China Sea*. Reuters. ([Arab News](#))

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. United Nations. ([United Nations](#))

United Nations, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. (n.d.). *Part II: Territorial Sea and Contiguous Zone*. United Nations. ([United Nations](#))

United Nations, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. (n.d.). *Part IV: Archipelagic States*. United Nations. ([United Nations](#))

Rudy C Tarumingkeng: *UNCLOS, Laut Cina Selatan, dan Politik Maritim Asia Tenggara*

United Nations, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. (n.d.). *Part V: Exclusive Economic Zone*. United Nations. ([United Nations](#))

United Nations. (n.d.). *Convention overview*. United Nations. ([United Nations Treaty Collection](#))

Bila Bapak berkenan, saya dapat lanjutkan dengan **ilustrasi satu halaman untuk cover makalah ini**.

Copilot for this article - Chatgpt 5.2 Thinking. Access date: 13 Maret 2026
Prompting on Writer's account ([Rudy C Tarumingkeng](#))

<https://chatgpt.com/c/69b363a2-f8c0-839c-9567-4273c1136a9a>