



**ROAD MAP DIPLOMASI MARITIM INDONESIA**

***ROAD MAP OF INDONESIA MARITIME DIPLOMACY***

**SKRIPSI**

Oleh

**IBTIHAJ ITSNAINI**

**NIM 130910101010**

**PROGRAM STUDI ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL**

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**UNIVERSITAS JEMBER**

**2019**



**ROAD MAP DIPLOMASI MARITIM INDONESIA**

***ROAD MAP OF INDONESIA MARITIME DIPLOMACY***

**SKRIPSI**

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional dan mencapai gelar Sarjana Sosial (S1) Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Jember

Oleh:

**Ibtihaj Itsnaini**

**NIM 130910101010**

**PROGRAM STUDI ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL  
JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS JEMBER**

**2019**

**i**

**PERSEMBAHAN**

Skripsi ini saya persembahkan untuk Abi Jamaluddin Basyarahil, Ibu Mun'imah  
Fais, Mbak Balgis Risdawati, Mas Farusi Hari Mukti dan Firyal Avicena



**MOTTO**

*Fastabiqul Khoiraat*

(Berlomba-lombalah kamu dalam kebaikan)

(QS. Al-Baqarah: 148)



**PERNYATAAN**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ibtihaj Itsnaini

NIM : 130910101010

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul: “**Road Map Diplomasi Maritim Indonesia**” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 11 Maret 2019

Yang Menyatakan,

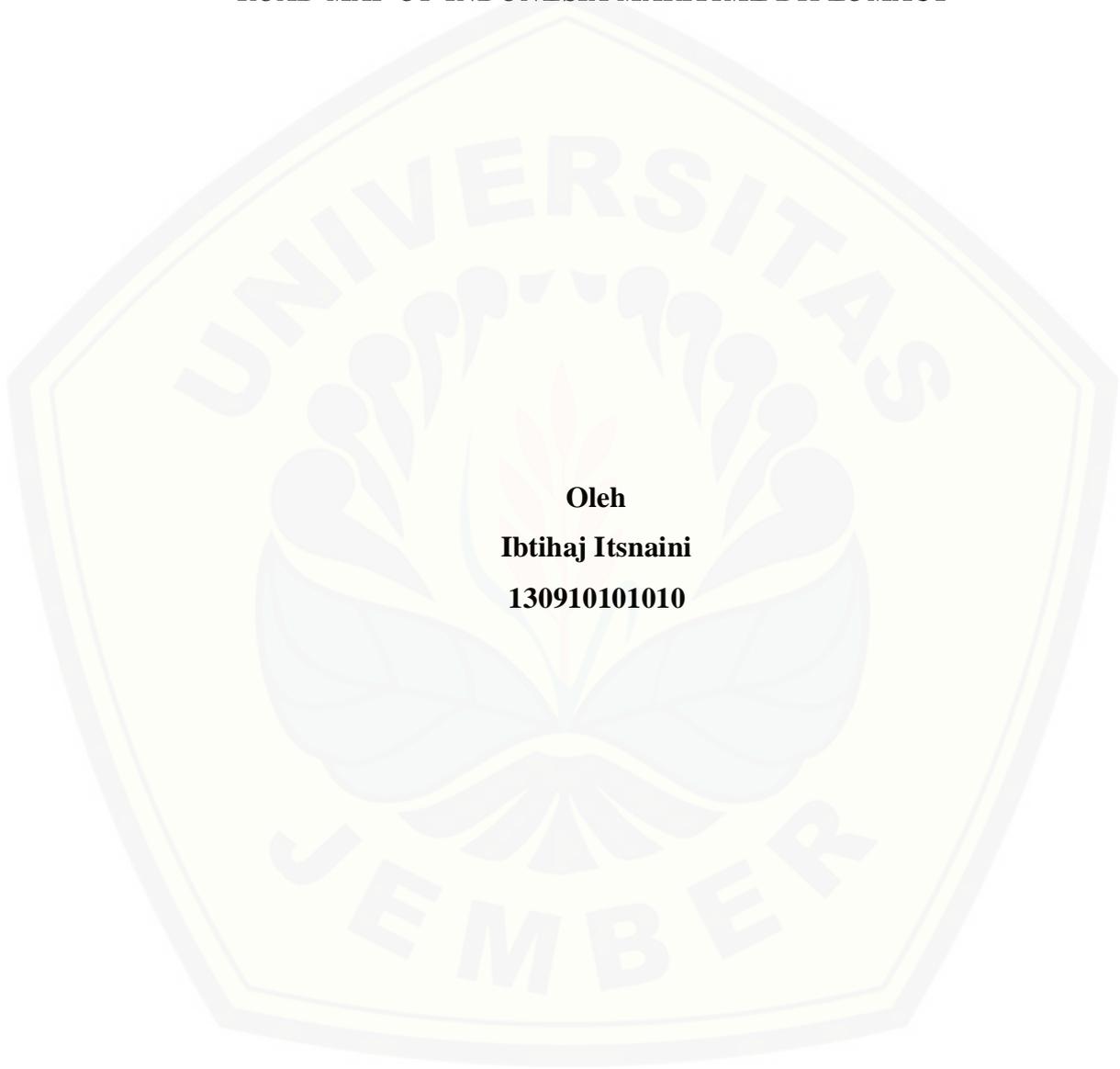
Ibtihaj Itsnaini

130910101010

**SKRIPSI**

***ROAD MAP DIPLOMASI MARITIM INDONESIA***

***ROAD MAP OF INDONESIA MARITIME DIPLOMACY***



**Oleh**  
**Ibtihaj Itsnaini**  
**130910101010**

Dosen Pembimbing Utama : Dr. Muhammad Iqbal, S.Sos., M.Si

Dosen Pembimbing Anggota : Drs. Supriyadi, M.Si

**PENGESAHAN**

Skripsi berjudul “*Road Map* Diplomasi Maritim Indonesia” telah diuji dan disahkan pada:

hari, tanggal : 11 Maret 2019  
waktu : 13.30  
tempat : Ruang Ujian Bersama

Tim Penguji:  
Ketua

Drs. Bagus Sigit Sunarko, M.Si., Ph.D  
NIP. 196802291998031001

Sekretaris I

Sekretaris II

Dr. Muhammad Iqbal, S.Sos., M.Si  
NIP. 197212041999031004

Drs. Supriyadi, M.Si  
NIP. 195803171985031003

Anggota I

Anggota II

Drs. Djoko Susilo, M.Si  
NIP. 195908311989021001

Drs. Abubakar Eby Hara, MA., Ph.D  
NIP. 196402081989021001

Mengesahkan  
Dekan,

Dr. Ardiyanto, M.Si.  
NIP. 195808101987021002

## RINGKASAN

**“Road Map Diplomasi Maritim Indonesia”** ; Ibtihaj Itsnaini; 130910101010; 2019; 135 halaman; Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Jember.

Indonesia memiliki kondisi geografis yang unik, yang membedakan dengan negara-negara Asia Tenggara lainnya. Mengingat Indonesia memiliki ribuan pulau yang terbentang dari Sabang-Merauke dan menjadi negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia serta letak geografis yang strategis menjadikan posisi Indonesia sangat penting dalam kaitannya dengan perekonomian internasional. Sehingga Indonesia melakukan diplomasi maritim karena sektor maritim tersebut akan dikelola oleh antar negara terkait yang terlibat dalam perjanjian internasional, kemudian akan mengembangkan sektor maritim seperti eksploitasi SDA, tingkat pariwisata dan energi terbarukan. Diplomasi maritim merupakan pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional. Indonesia memerlukan diplomasi maritim sebagai media untuk memperjuangkan kepentingan nasional dan isu strategis di bidang kemaritiman. Penelitian ini akan membahas mengenai *road map* diplomasi maritim Indonesia dari masa kemerdekaan sampai pasca reformasi.

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis dalam penulisan karya ilmiah ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah teknik penelitian kepustakaan (*library research*) dan jenis data yang diperoleh adalah data sekunder (*secondary data*). Data sekunder tersebut kemudian dianalisis secara eksplanasi untuk menjawab pertanyaan yang terdapat dalam rumusan masalah.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa praktik diplomasi maritim di Indonesia sudah dilakukan sejak zaman pra kemerdekaan. Setelah kemerdekaan, wawasan maritim Indonesia mulai bangkit kembali. Diawali era orde lama, muncul Deklarasi Djuanda 1957 yang menyatakan bahwa perairan di sekitar

Nusantara dan yang menghubungkan pulau-pulau tersebut menjadi bagian kedaulatan negara Republik Indonesia. Pada era orde baru, Indonesia berhasil memperjuangkan konsep negara kepulauan (*archipelagic state*) untuk diakui di dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) tahun 1982. Sampai pada era reformasi, semangat budaya maritim kembali dicanangkan oleh Presiden Jokowi dalam visi, misi dan program aksi yang terkenal dengan Nawacita. Visi dan misi tersebut digunakan untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Hingga lahirnya kebijakan kelautan tahun 2017 sebagai bentuk yang lebih konkrit untuk mengarahkan haluan negara sebagai PMD dalam Peraturan Presiden No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

## PRAKATA

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas anugerah dan kasih-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan salah satu kewajiban akademik melalui skripsi yang berjudul “*Road Map* Diplomasi Maritim Indonesia”. Skripsi ini, disusun untuk memenuhi salah satu syarat dalam menyelesaikan jenjang strata satu (S1) jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Dalam penulisan skripsi ini, banyak pihak yang memberikan bantuan dan dukungan kepada penulis. Oleh sebab itu, penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang tak terhingga, terutama kepada :

1. Bapak Dr. Muhammad Iqbal, S.Sos, M.Si., selaku Dosen Pembimbing Utama. Terima kasih atas semua transfer ilmu, nasehat, kesabaran dan ketelatenan dalam memberikan bimbingan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
2. Bapak Drs. Supriyadi, M.Si., selaku Dosen Pembimbing Anggota. Terima kasih atas ketelatenan, ketelitian dan kesabaran dalam membimbing penulis.
3. Bapak Fuat Albayumi, SIP. M.A., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah membimbing selama penulis menjadi mahasiswa.
4. Bapak Drs. Bagus Sigit Sunarko, M.Si., Ph.D., Ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional dan Drs. Sri Yuniati, M.Si., selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Hubungan Internasional.
5. Seluruh Dosen di Jurusan Ilmu Hubungan Internasional yang telah memberikan segenap ilmu dan pengetahuannya selama penulis belajar di jurusan ini.
6. Akhmad Sofyan yang telah membantu dan menyemangati penulis selama ini sehingga skripsi ini dapat selesai dengan baik.
7. Lu’luil Bahiroh dan Ilmi Farida Octavi yang selalu memberikan dukungan moril dan motivasi kepada penulis sehingga bisa menyelesaikan skripsi ini.

8. Sahabat-sahabat terbaik penulis, Oktavia Ria Vungky, Rahmatun Nazilah, Aprilia Kurnia, Indah Pratiwi, Wildan Abdul Aziz, Cipto Rizki Agung dan Gibran Muhammad. Semoga selalu dalam kebersamaan yang saling menguatkan. Yakin bahwa usaha kita pasti sampai.
9. Teman-teman Hubungan Internasional angkatan 2013 terima kasih untuk kebersamaan dan pengalaman selama menjalani masa perkuliahan.
10. Keluarga Besar Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Cabang Jember Komisariat Fisipol, tempat mengasah nalar, berproses, dan berorganisasi, terimakasih atas pengalaman yang begitu luar biasa.
11. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Penulis menyadari tidak ada manusia yang sempurna begitu pula dengan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis membuka ruang bagi ajakan diskusi, kritik, dan saran dari semua pihak terhadap skripsi ini. Akhirnya penulis berharap, semoga skripsi ini dapat bermanfaat terutama untuk dialektika dalam kajian diplomasi.

Jember, 11 Maret 2019

Penulis

**DAFTAR ISI**

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN MOTTO</b> .....	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PEMBIMBING</b> .....	<b>v</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>vi</b>
<b>RINGKASAN</b> .....	<b>vii</b>
<b>PRAKATA</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xv</b>
<b>DAFTAR SINGKATAN</b> .....	<b>xvi</b>
<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1 Latar Belakang</b> .....	<b>1</b>
<b>1.2 Ruang Lingkup Pembahasan</b> .....	<b>4</b>
1.2.1 Batasan Materi.....	5
1.2.2 Batasan Waktu.....	5
<b>1.3 Rumusan Masalah</b> .....	<b>5</b>
<b>1.4 Tujuan Penelitian</b> .....	<b>6</b>
<b>1.5 Kerangka Pemikiran</b> .....	<b>6</b>
1.5.1 Konsep Negara Kepulauan.....	7
1.5.2 Konsep Negara Maritim.....	8
1.5.3 Konsep Diplomasi Maritim.....	11
<b>1.6 Argumen Utama</b> .....	<b>13</b>
<b>1.7 Metode Penelitian</b> .....	<b>14</b>
1.7.1 Paradigma Penelitian.....	14
1.7.2 Pendekatan Penelitian.....	16
1.7.3 Sifat Penelitian.....	17

1.7.4 Teknik Pengumpulan Data.....	18
1.7.5 Teknik Analisis Data.....	19
<b>1.8 Sistematika Penulisan.....</b>	<b>22</b>
<b>BAB 2. GAMBARAN UMUM: INDONESIA SEBAGAI</b>	
<b>NEGARA MARITIM.....</b>	<b>23</b>
<b>2.1 Sejarah Maritim Indonesia.....</b>	<b>23</b>
2.1.1 Era Prakolonialisme.....	24
2.1.1 Era Kolonialisme.....	30
<b>2.2 Letak Wilayah Negara Indonesia.....</b>	<b>33</b>
2.2.1 Letak Astronomis Indonesia.....	33
2.2.2 Letak Geografis Indonesia.....	34
2.2.3 Letak Geologis Indonesia.....	36
<b>2.3 Kejayaan Indonesia sebagai Negara Maritim.....</b>	<b>37</b>
2.3.1 Indonesia sebagai Negara Kepulauan.....	37
2.3.2 Negara Kepulauan Terbesar di Dunia.....	38
2.3.3 Luas Wilayah NKRI.....	40
<b>BAB 3. KEBIJAKAN POLITIK LUAR NEGERI INDONESIA</b>	
<b>TENTANG MARITIM.....</b>	<b>42</b>
<b>3.1 Masa Orde Lama.....</b>	<b>43</b>
<b>3.2 Masa Orde Baru.....</b>	<b>45</b>
<b>3.3 Masa Reformasi.....</b>	<b>52</b>
3.3.1 Presiden B.J Habibie.....	52
3.3.2 Presiden Abdurrahman Wahid.....	53
3.3.3 Presiden Megawati Soeknoputri.....	54
<b>3.4 Masa Pasca Reformasi.....</b>	<b>56</b>
3.4.1 Presiden Susilo Bambang Yudhoyono.....	56
3.4.2 Presiden Joko Widodo.....	58
<b>BAB 4. ROAD MAP DIPLOMASI MARITIM INDONESIA DARI</b>	
<b>MASA KEMERDEKAAN SAMPAI PASCA</b>	
<b>REFORMASI.....</b>	<b>64</b>
<b>4.1 Masa Presiden Soekarno.....</b>	<b>64</b>

4.1.1 Sumpah Pemuda 1928.....	65
4.1.2 Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia 1945.....	66
4.1.3 Deklarasi Djuanda 1957.....	67
4.1.4 Undang-Undang No. 4 Prp Tahun 1960.....	72
<b>4.2 Masa Presiden Soeharto.....</b>	<b>76</b>
4.2.1 Konvensi PBB tentang Hukum Laut.....	76
4.2.2 Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi PBB tentang Hukum Laut.....	88
4.2.3 Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.....	89
<b>4.3 Masa Presiden B.J Habibie.....</b>	<b>93</b>
<b>4.4 Masa Presiden Abdurrahman Wahid.....</b>	<b>95</b>
<b>4.5 Masa Presiden Megawati Soekarnoputri.....</b>	<b>95</b>
<b>4.6 Masa Presiden Susilo Bambang Yudhoyono.....</b>	<b>97</b>
4.6.1 <i>Coral Triangle Initiative (CTI) dan World Ocean Conference (WOC).....</i>	98
4.6.2 <i>ASEAN Maritime Forum (AMF) dan Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF).....</i>	101
<b>4.7 Masa Presiden Joko Widodo.....</b>	<b>110</b>
4.7.1 <i>Asia Pasific Economi Cooperation (APEC).....</i>	111
4.7.3 <i>Pencapaian Diplomasi Maritim Tahun 2015-2017.....</i>	112
4.7.4 <i>Indian Ocean Rim Association (IORA).....</i>	114
4.7.5 <i>Peraturan Presiden No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.....</i>	116
<b>BAB 5. KESIMPULAN.....</b>	<b>121</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>123</b>

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
<b>Gambar 1.1 Peristiwa Penting Perkembangan Indonesia sebagai Negara Maritim.....</b>	<b>11</b>
<b>Gambar 1.2 Komponen Analisis Data Kualitatif.....</b>	<b>20</b>
<b>Gambar 2.1 Letak Astronomis Indonesia.....</b>	<b>33</b>
<b>Gambar 2.2 Letak Geografis Indonesia.....</b>	<b>35</b>
<b>Gambar 2.3 Peta Indonesia.....</b>	<b>41</b>
<b>Gambar 4.1 Peta Batas Wilayah Indonesia Berdasarkan TZMKO 1939 (sebelum Deklarasi Djuanda).....</b>	<b>72</b>
<b>Gambar 4.2 Peta Batas Wilayah Indonesia setelah Deklarasi Djuanda.....</b>	<b>72</b>
<b>Gambar 4.3 Landas Kontinen.....</b>	<b>86</b>
<b>Gambar 4.4 Kawasan Coral Triangle.....</b>	<b>99</b>

**DAFTAR TABEL**

	Halaman
<b>Tabel 3.1 Kebijakan-Kebijakan tentang Kemaritiman/Kelautan</b>	
Masa Presiden Soeharto.....	46
<b>Tabel 3.2 Analisis Perubahan/Kesinambungan dalam Strategi</b>	
Maritim Indonesia.....	62
<b>Tabel 4.1 Praktik Diplomasi Masa Presiden Soekarno.....</b>	<b>74</b>
<b>Tabel 4.2 Praktik Diplomasi Masa Presiden Soeharto.....</b>	<b>91</b>
<b>Tabel 4.3 Praktik Diplomasi Masa Presiden SBY.....</b>	<b>108</b>
<b>Tabel 4.4 Praktik Diplomasi Masa Presiden Jokowi.....</b>	<b>118</b>

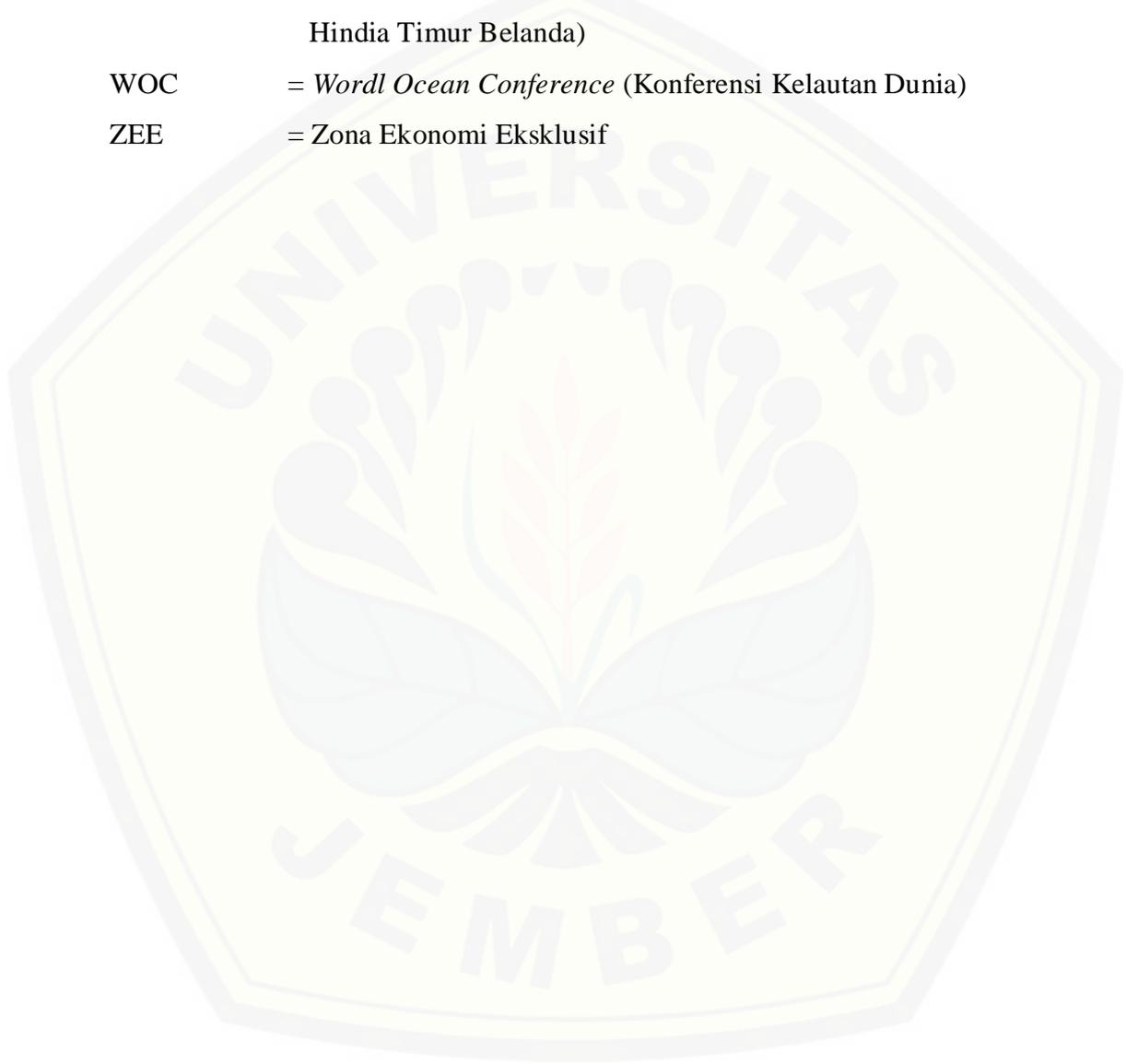
## DAFTAR SINGKATAN

AD	= Angkatan Darat
AL	= Angkatan Laut
ALKI	= Alur Laut Kepulauan Indonesia
AMF	= <i>ASEAN Maritime Forum</i> (Forum Maritim ASEAN)
APEC	= <i>Asia Pasific Economic Cooperation</i> (Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik)
AS	= Amerika Serikat
ASEAN	= <i>Association of Southeast Asian Nations</i> (Asosiasi Negara-Negara Asia Tenggara)
ARF	= <i>ASEAN Regional Forum</i> (Forum Regional ASEAN)
Bakamla	= Badan Kemanan Laut Republik Indonesia
BMI	= Benua Maritim Indonesia
BPP	= Badan Penelitian dan Pengembangan
BPPK	= Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan
BT	= Bujur Timur
CTI	= <i>Coral Triangle Initiative</i> (Inisiatif Segitiga Terumbu Karang)
DMI	= Dewan Maritim Indonesia
EAMF	= <i>Expanded ASEAN Maritime Forum</i> (Perluasan Forum Maritim ASEAN)
EAS	= <i>East Asia Summit</i> (Forum Regional Kawasan Asia Timur)
EIC	= <i>East Indies Company</i> (Perusahaan Hindia Timur)
GAM	= Gerakan Aceh Merdeka
IORA	= <i>Indian Ocean Rim Association</i> (Asosiasi Negara-Negara Pesisir Samudera Hindia)
IUUF	= <i>Illegal, Unreported &amp; Unregulated Fishing</i> (Penangkapan ikan yang Dilakukan Secara Ilegal, Tidak Dilaporkan atau yang yang Belum dan Tidak Diatur)
Kemlu	= Kementerian Luar Negeri
Keppres	= Keputusan Presiden

KKP	= Kementerian Kelautan dan Perikanan
KSPN	= Kawasan Strategis Pariwisata Nasional
KTT	= Konferensi Tingkat Tinggi
LS	= Lintang Selatan
LU	= Lintang Utara
NKRI	= Negara Kesatuan Republik Indonesia
PBB	= Perserikatan Bangsa-Bangsa
PKI	= Partai Komunis Indonesia
PLN	= Politik Luar Negeri
PLNI	= Politik Luar Negeri Indonesia
PMD	= Poros Maritim Dunia
PP	= Peraturan Pemerintah
PPKI	= Panitia Persiapan Kemerdekaan Indonesia
Renstra	= Rencana Strategis
RI	= Republik Indonesia
RPJMN	= Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional
RPJP	= Rencana Pembangunan Jangka Panjang
RUU	= Rancangan Undang-Undang
SDM	= Sumber Daya Manusia
SLOC	= <i>Sea Lanes of Communication</i> (Jalur Komunikasi Laut)
SLOE	= <i>Sea Lanes of Economics</i> (Jalur Ekonomi Laut)
SLOT	= <i>Sea Lanes of Trade</i> (Jalur Perdagangan Laut)
TNI	= Tentara Nasional Indonesia
TZMKO	= <i>Teritoriale Zeen en Maritime Kringen Ordinantie</i> (Peraturan Lingkar Laut dan Laut Teritorial)
UNCLOS	= <i>United National on the Law of the Sea</i> (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut)
UN-DOALOS	= <i>United Nations-Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea</i> (Devisi Negara-Kesatuan untuk Urusan Laut dan Hukum Laut)
UNESCO	= <i>United Nations Educational, Scientific, and Cultural</i>

*Organization* (Organisasi Pendidikan, Keilmuan, dan  
Kebudayaan Persatuan Bangsa-Bangsa)

- UU = Undang-Undang  
UUD = Undang-Undang Dasar  
VOC = *Verenigde Oost Indische Compagnie* (Persatuan Perusahaan  
Hindia Timur Belanda)  
WOC = *Wordl Ocean Conferance* (Konferensi Kelautan Dunia)  
ZEE = Zona Ekonomi Eksklusif



## BAB 1. PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Menyandang predikat sebagai negara kepulauan terbesar di muka bumi tentu hal yang membanggakan meskipun terkadang mencemaskan. Membanggakan karena sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki wilayah laut yang menakjubkan. Luas wilayah perairan Indonesia membentang seluas 5,9 juta km<sup>2</sup>, terdiri dari 3,2 juta km<sup>2</sup> Perairan Nusantara dan 2,7 juta km<sup>2</sup> Perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). Hal ini menunjukkan 70 persen dari luas total wilayah Indonesia adalah perairan. Garis pantai Indonesia melengkung sejauh 81.000 km<sup>2</sup>, garis pantai sepanjang itu hanya bisa ditandingi oleh Kanada. Dan memiliki pulau dengan jumlah  $\pm$  17.508 pulau, menjadikan Indonesia secara geografis sulit ditandingi oleh negara manapun.

Laut bagi sebuah negara terutama negara kepulauan seperti Indonesia, tidak bisa dianggap hanya sekedar genangan air semata. Laut memiliki nilai strategis baik dalam dimensi ekonomi, politik, pertahanan maupun diplomasi. Secara ekonomi, laut di Indonesia menyimpan cadangan kekayaan yang sangat besar. Selain secara ekonomi, secara politik luas dan kekayaan laut juga dapat menaikkan harga diri bangsa dan bisa menjadi daya tawar yang ampuh dalam berhadapan dengan negara lain. Dari sisi pertahanan, topografi laut yang beragam sesungguhnya bisa menjadikan keunggulan komparatif kita, karena selat dan pulau-pulau dengan topografi tertentu dapat digunakan sebagai alat pertahanan yang efektif. Pada titik ini, laut tidak lagi dimaknai hanya sebatas air asin yang siap diambil manfaatnya, juga tidak hanya sebagai genangan air dengan sejuta potensinya. Laut dalam konteks eksistensi sebuah negara adalah bentang kedaulatan, sebab karena laut Indonesia disebut sebagai negara kepulauan. Di laut itulah kedaulatan harus ada. Daulat laut menjadi keniscayaan jika sebuah negara kepulauan tetap ingin eksis.

Sebuah kombinasi yang memikat pernah terjadi dalam sejarah bangsa Indonesia ketika diplomasi dan militer berkelindan tangan dalam menjaga daulat laut Indonesia. Negara Indonesia pernah memiliki armada laut terbesar di Asia

Tenggara. Namun, besarnya armada militer tersebut tidak dapat menjamin bahwa Indonesia bebas dari infiltrasi negara lain. Berbagai pemberontakan yang terjadi di tahun 1950-an tidak terlepas dari campur tangan asing, dimana kapal-kapal perang mereka saat itu dengan bebas memasuki celah-celah laut Indonesia yang memang secara yuridis merupakan perairan internasional. Menyikapi hal tersebut, pada tanggal 13 Desember 1957, Perdana Menteri Indonesia, Ir. Djuanda mengeluarkan pernyataan unilateral yang intinya menobatkan Indonesia sebagai negara kepulauan. Pengumuman ini menimbulkan berbagai reaksi karena dianggap menabrak aturan internasional. Atas berbagai reaksi tersebut, mesin diplomasi Indonesia langsung bergerak. PM Djuanda dan para pejuang-pejuang diplomasi di masa selanjutnya seperti Prof. Mochtar Kusumaatmadja dan Prof. Hasjim Djalal dengan gigih berjuang sehingga konsepsi negara kepulauan ditetapkan dalam Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) 1982.

Pemerintahan baru Indonesia di bawah Presiden Joko Widodo telah terpilih dalam pemilu 2014. Jauh sebelum terpilih sebagai presiden, Jokowi dan para pembantunya telah menyiapkan dan meluncurkan agenda pembangunan baru Indonesia, yang bertitik tolak dari kebijakan Poros Maritim Dunia atau *Global Maritime Fulcrum* (GMF) (Yuwono, 2014:153-157). Kebijakan tersebut mengungkapkan penekanan Indonesia pada pembangunan sektor kelautan dalam berbagai aspek di masa pemerintahannya dalam rentang waktu tahun 2015-2019 (Nainggolan, 2015:168).

Presiden Jokowi yang mengemban tugas sebagai kepala negara memiliki 9 (sembilan) program prioritas yang terkenal dengan jargon *Nawacita*. Adapun sembilan program prioritas tersebut sebagai berikut: (1) menghadirkan perlindungan segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas-aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim, (2) menjadikan pemerintah tidak absen dengan membangun tata kelola pemerintahan yang efektif, bersih, demokratis dan terpercaya, (3) memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan melalui pembangunan Indonesia dari pinggiran, (4)

melakukan reformasi sistem dan penegakkan hukum yang bebas korupsi, bermartabat dan terpercaya sebagai penolakan negara yang lemah, (5) meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia, (6) meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional, (7) menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik dengan sebagai perwujudan kemandirian ekonomi, (8) melakukan revolusi karakter bangsa, dan (9) memperteguh ke-bhineka-an serta memperkuat restorasi sosial Indonesia (Kompas, 2014).

Salah satu program dari nawacita Presiden Jokowi yaitu mencanangkan poros maritim dunia sebagai arah orientasi pembangunan Indonesia masa depan. Pencanaan tersebut dapat dikatakan sebagai upaya untuk mempertegas kebijakan politik luar negeri Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic State*) (Viva, 2014). Mengingat Indonesia memiliki ribuan pulau yang terbentang dari Sabang-Merauke dan letak geografis Indonesia yang berada diantara Benua Asia dan Benua Australia serta Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, menjadikan posisi Indonesia sangat strategis dan penting dalam kaitannya dengan perekonomian internasional. Keberadaan Indonesia pada persimpangan lalu lintas dunia merupakan salah satu determinan yang menentukan masa depan sebagai negara maritim terbesar.

Konsep mengenai negara kepulauan dan negara maritim akan penulis bahas pada bagian-bagian berikutnya. Terkait dengan penelitian ini, penulis memandang sangat penting untuk memetakan bagaimana praktik diplomasi maritim Indonesia yang ditarik sejak awal proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia tahun 1945 hingga dicanangkannya kebijakan Presiden Jokowi tersebut. Penulis meyakini bahwa terdapat banyak sumber historis yang sangat penting untuk dikaji lebih mendalam terkait dengan upaya memetakan praktik diplomasi maritim Indonesia.

Pemetaan yang dimaksud dalam penelitian ini mencakup tahapan-tahapan yang signifikan terhadap perkembangan diplomasi maritim dari zaman Presiden Soekarno (orde lama), lalu berlanjut pada masa Presiden Soeharto (orde baru), sampai di masa reformasi (baik pada masa pemerintahan Presiden BJ Habibie, Presiden Abdurrahman Wahid, Presiden Megawati Soekarno Putri, dua periode

Presiden Susilo Bambang Yudhoyono hingga saat ini di masa pemerintahan Presiden Jokowi).

Tentu penulis menyadari akan menjumpai banyak kendala dalam mengumpulkan dokumentasi atau sumber referensi terkait pemetaan ini. Meski demikian, penulis akan berusaha keras untuk mendeskripsikan berbagai perjalanan praktik diplomasi maritim Indonesia tersebut sekurang-kurangnya ada deskripsi pokok dan utama pada peristiwa-peristiwa yang signifikan bagi perkembangan diplomasi maritim. Peristiwa penting tersebut antara lain adalah sebagai berikut; tahapan diplomasi maritim masa proklamasi kemerdekaan tahun 1945 dan deklarasi Djuanda tahun 1957 (masa Presiden Soekarno). Kemudian di masa Presiden Soeharto adalah adanya pengakuan dunia internasional dalam konferensi hukum laut PBB atau populer dikenal sebagai UNCLOS tahun 1982 hingga di masa Presiden Jokowi dengan lahirnya kebijakan kelautan Indonesia tahun 2017 sebagai bentuk yang lebih kongkrit untuk mengarahkan haluan negara sebagai poros maritim dunia.

Peristiwa-peristiwa penting tersebut jelas merupakan tonggak sejarah keberhasilan diplomasi maritim Indonesia di mata internasional. Namun demikian setelah penulis telusuri dari berbagai sumber masih sangat minim khasanah kajian tentang peta perjalanan praktik diplomasi maritim Indonesia sepanjang masa kemerdekaan sampai sekarang (saat penelitian ini dilakukan). Dengan demikian di sinilah penelitian ini menemukan posisi penting guna melengkapi kelengkapan sumber minim tersebut. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang bagaimana *road map* diplomasi maritim Indonesia dari masa kemerdekaan sampai pasca reformasi.

## **1.2. Ruang Lingkup Pembahasan**

Ruang lingkup pembahasan sangat diperlukan dalam kesempurnaan sebuah karya ilmiah. Pengaplikasian ruang lingkup pembahasan ialah untuk membatasi pembahasan dalam karya ilmiah tersebut. Diharapkan dengan pengaplikasiannya maka karya ilmiah yang dihasilkan menjadi fokus dan lebih akurat. Oleh karena

itu penulis dalam karya ilmiahnya ini menggunakan ruang lingkup pembahasan yang meliputi; batasan materi dan batasan waktu.

### **1.2.1. Batasan Materi**

Batasan materi merupakan ruang pembahasan yang menunjukkan objek penelitian, untuk memberikan fokus selama proses penelitian. Penulis membatasi permasalahan penelitiannya pada praktik diplomasi maritim Indonesia yang sedang dijalankan dari masa kemerdekaan sampai pasca reformasi.

### **1.2.2. Batasan Waktu**

Batasan waktu diperlukan untuk mengkaji rentang waktu yang dikaji penulis dalam karya ilmiahnya. Dalam penelitian ini penulis mengambil batasan waktu pada era pemerintahan Presiden Soekarno sampai Presiden Jokowi, yaitu tahun 1945 hingga 2017, karena perkembangan diplomasi maritim Indonesia banyak mengalami perubahan dari masa ke masa. Batasan awal ini menjadi penting karena tahun 1945 merupakan tahun kemerdekaan bagi bangsa Indonesia dimana Soekarno menjabat sebagai presiden pertama Republik Indonesia. Kemudian batasan akhir dari penelitian ini sampai pada tahun 2017. Batasan akhir tersebut dipilih karena pada saat penelitian ini dimulai, Jokowi masih menjabat sebagai presiden Republik Indonesia dan mengeluarkan Peraturan Presiden No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

### **1.3. Rumusan Masalah**

Arti dari perumusan masalah adalah proses menuju kristalisasi dari berbagai hal yang terdapat dalam latar belakang (Universitas Jember, 2016:48). Rumusan masalah merupakan penegasan hal-hal spesifik yang akan dikaji oleh peneliti (Noor, 2012:246). Perumusan masalah akan mudah jika dikemukakan dalam bentuk pertanyaan (*research question*), yakni dengan mempertanyakan hal-hal yang telah dibatasi pada batasan masalah. Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan di atas, maka penulis merumuskan permasalahan yang nantinya akan dijawab dalam skripsi ini yaitu:

**“Bagaimana *road map* diplomasi maritim Indonesia yang dijalankan dari masa kemerdekaan sampai pasca reformasi?”**

#### **1.4. Tujuan Penelitian**

Penelitian selalu memiliki suatu tujuan tertentu. Tujuan penelitian adalah *purpose statement* yang didefinisikan sebagai berikut “*Purpose statement is a statement that advance the overall direction of focus for the study*” (Creswell, 2003:15). Tujuan penelitian saling berkaitan dengan rumusan masalah dan merupakan arahan asumsi jawaban penulis. Tujuan penelitian memberikan hasil-hasil yang akan dicapai dan tidak boleh menyimpang dari rumusan masalah yang telah ditentukan. Penulisan skripsi ini antara lain bertujuan untuk mendeskripsikan *road map* (perjalanan) diplomasi maritim Indonesia dari masa kemerdekaan sampai pasca reformasi.

#### **1.5. Kerangka Pemikiran**

Dalam penulisan karya ilmiah ini, penulis menggunakan konsep dan teori yang dianggap relevan terhadap permasalahan yang diangkat. Teori merupakan penjelasan tentang mengapa sesuatu terjadi dan kapan sesuatu akan terjadi. Selain berfungsi sebagai eksplanasi, teori juga merupakan dasar dari suatu prediksi (Mas’oed, 1990:186). Teori berfungsi untuk memberikan hipotesis secara sistematis. Selain itu, teori dapat menjelaskan maksud dari berbagai fenomena yang terjadi. Jika tanpa menggunakan teori, fenomena tersebut akan sukar untuk dipahami. Di sisi lain, teori juga dapat berupa pernyataan yang menghubungkan konsep-konsep secara logis (Nasution, 1998:65). Dari pemahaman tersebut, maka peneliti memanfaatkan konsep/teori untuk membantu menjelaskan dan menganalisis permasalahan yang ada. Pemilihan konsep/teori disesuaikan dengan permasalahan yang diangkat.

Sebagai bagian dari upaya meneliti dan mendeskripsikan perjalanan praktik diplomasi maritim Indonesia dari masa kemerdekaan sampai pasca reformasi penulis menggunakan beberapa konsep, antara lain:

1. Konsep Negara Kepulauan

2. Konsep Negara Maritim
3. Konsep Diplomasi Maritim

### **1.5.1. Konsep Negara Kepulauan**

Pembahasan Konferensi Hukum Laut senantiasa dikaitkan dengan konsep Negara Kepulauan sebagaimana untuk pertama kali diperkenalkan melalui Deklarasi Djuanda. Deklarasi Djuanda menjadi modal dasar bagi delegasi Indonesia ke Konferensi Hukum Laut. Indonesia menganggap perjuangan untuk memasyarakatkan konsep Negara Kepulauan mulai mendapatkan tempat dengan diplokanikannya Konvensi Hukum Laut 1982.

Sejak tahun 1957, melalui Deklarasi Djuanda, Indonesia mengembangkan konsep Negara Kepulauan. Konsep ini berdasar atas kesatuan dari daratan dan lautan. Meskipun pada akhirnya konsep ini tidak tercantum dalam Konvensi Hukum Laut tahun 1958 (dan 1960) yang diselenggarakan oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), akan tetapi Indonesia tetap melanjutkan penerapan konsep tersebut. Sesungguhnya prinsip kesatuan antara daratan dan lautan sudah terdapat dan dikenal sejak lama di Indonesia. Kata ‘tanah air’ sudahlah cukup untuk mencerminkan dikenalnya konsep Negara Kepulauan ini sejak lama oleh Indonesia (Sjawie, 1999:131).

Baru sejak disahkannya Konvensi Hukum Laut PBB tahun 1982, yang dewasa ini telah diratifikasi oleh 60 negara dan sudah berlaku penuh, konsep Negara Kepulauan diakui secara internasional. Hal ini berarti bahwa usaha dan perjuangan yang dilakukan oleh Indonesia untuk mendapat pengakuan dari masyarakat internasional atas konsep tersebut memakan waktu lebih dari 20 tahun. Usaha yang ditempuh oleh Indonesia dalam memperjuangkan untuk diterimanya konsep Negara Kepulauan dilakukan pada Komite I tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan. Jawaban atas permasalahan mengenai seberapa jauh batas luasnya Laut Teritorial yang dapat diklaim oleh suatu negara juga diharapkan dapat diputuskan oleh Komite I. Deklarasi Djuanda yang dikeluarkan pada tanggal 13 Desember 1957 selanjutnya dipergunakan sebagai basis sikap

oleh delegasi Indonesia untuk membela pandangan dan konsepsi Negara Kepulauan yang telah dicanangkannya (Sjawie, 1999:132-133).

Konsep Negara Kepulauan diterima oleh masyarakat internasional dan dimasukkan kedalam UNCLOS III 1982, utamanya pada pasal 46. Dalam pasal tersebut disebutkan bahwa Negara Kepulauan berarti suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Sedangkan pengertian kepulauan berarti suatu yang terdiri dari suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya sama erat sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian (UNCLOS 1982; BAB IV; Pasal 46(a)).

Sesuai dengan ketentuan Pasal 46 Konvensi 1982, tidak semua negara yang wilayahnya terdiri dari kumpulan pulau-pulau dapat dianggap sebagai Negara Kepulauan. Seperti diketahui Indonesia dan Filipina bersama-sama dengan Fiji dan Mauritius merupakan negara yang mensponsori dimasukkannya ketentuan tentang Negara Kepulauan ke dalam Konvensi 1982.

### **1.5.2. Konsep Negara Maritim**

Sejarah menunjukkan bahwa pada masa lalu, Indonesia memiliki pengaruh yang sangat dominan di wilayah Asia Tenggara, terutama melalui kekuatan maritim besar di bawah Kerajaan Sriwijaya dan kemudian Majapahit. Wilayah laut Indonesia yang merupakan dua pertiga wilayah nusantara mengakibatkan sejak masa lampau, nusantara diwarnai dengan berbagai pergumulan kehidupan di laut. Negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan laut, walaupun negara tersebut mungkin tidak punya banyak laut, tetapi mempunyai kemampuan teknologi, ilmu pengetahuan, peralatan, dan lain-lain untuk mengelola dan memanfaatkan laut tersebut, baik ruangnya maupun kekayaan alamnya dan letaknya yang strategis. Oleh karena itu, banyak negara kepulauan atau negara pulau yang tidak atau belum menjadi negara maritim karena belum mampu

memanfaatkan laut yang sudah berada di dalam kekuasaannya (Muhammad, 2014:6).

Istilah maritim berasal dari bahasa Inggris yaitu *maritime*, yang berarti navigasi, maritim atau bahari. Dari kata ini kemudian lahir istilah *maritime power* yaitu negara maritim atau negara samudera. Pemahaman maritim merupakan segala aktivitas pelayaran dan perniagaan/perdagangan yang berhubungan dengan kelautan atau disebut pelayaran niaga, sehingga dapat disimpulkan bahwa maritim adalah terminologi kelautan (Kadar, 2015:428). Pengertian kemaritiman yang selama ini diketahui oleh masyarakat umum adalah menunjukkan kegiatan di laut yang berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan, sehingga kegiatan di laut yang menyangkut eksplorasi, eksploitasi atau penangkapan ikan bukan merupakan kemaritiman. Dalam arti lain kemaritiman berarti sempit ruang lingkungannya, karena berkenaan dengan pelayaran dan perdagangan laut. Sedangkan pengertian lain kemaritiman yang berdasarkan pada terminologi adalah mencakup ruang/wilayah permukaan laut, pelagik dan mesopelagik yang merupakan daerah subur dimana pada daerah ini terdapat kegiatan seperti pariwisata, lalu lintas, pelayaran dan jasa-jasa kelautan (Yhuni, 2018:1).

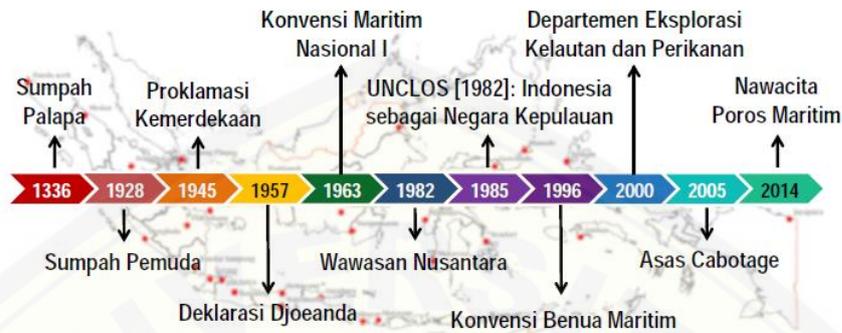
Dilihat dari sisi tata bahasa, kelautan adalah kata benda, maritim adalah kata sifat. Dengan demikian, kalau ingin menyatakan bahwa Indonesia adalah negara yang memanfaatkan laut, rasanya kata maritim lebih tepat. Indonesia harus menjadi negara maritim, bukan hanya negara kelautan. Argumentasinya, negara maritim adalah negara yang mempunyai sifat memanfaatkan laut untuk kejayaan negaranya, sedangkan negara kelautan lebih menunjukkan kondisi fisiknya, yaitu negara yang berhubungan, dekat dengan atau terdiri dari laut. Dilihat dari kata secara luas, kata kelautan mungkin lebih cenderung mengartikan laut sebagai wadah, yaitu sebagai hamparan air laut dengan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Dengan demikian, istilah maritim sesungguhnya lebih komprehensif, yaitu tidak hanya melihat laut secara fisik, wadah dan isi, tetapi juga melihat laut dalam konteks geopolitik, terutama posisi Indonesia dalam persilangan antara dua benua dan dua samudera serta merupakan wilayah laut yang sangat penting bagi perdagangan dunia (Kadar, 2015:428).

Maritim menurut hemat penulis jangan diartikan dalam pengertian yang sangat sempit, sebaliknya maritim dapat dilihat dari berbagai aspek seperti sosial, hankam, hukum, sosbud, ekonomi dan lain sebagainya. Isu-isu dan wacana tentang kemaritiman memang beberapa tahun belakangan ini muncul dipermukaan sebagai salah satu alternatif dalam konsep pembangunan negara Indonesia sehingga banyak pihak berupaya untuk menggali lebih dalam sesuai dengan bidang keilmuannya. Kemaritiman harus dipandang sebagai objek yang di dalamnya mencakup banyak bidang kehidupan yang mana antara yang satu saling terkait dengan bidang yang lainnya (Adhayanto, 2014:137-138).

Pemahaman Negara Maritim diawali dengan Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957, yang kemudian ditindak lanjuti dengan adanya konsep wawasan nusantara, UU No. 4/60 tentang perairan dan UNCLOS 1982. Gagasan Negara Maritim Indonesia sebagai aktualisasi wawasan nusantara untuk memberi gerak pada pola pikir, pola sikap dan pola tindak bangsa Indonesia secara bulat dalam aktualisasi wawasan nusantara. Pengembangan konsepsi Negara Maritim Indonesia sejalan dengan upaya peningkatan kemampuan bangsa kita menjadi bangsa yang modern dan mandiri dalam teknologi kelautan dan kedirgantaraan bagi kesejahteraan bangsa dan negara. Bumi maritim Indonesia adalah bagian dari sistem planet bumi yang merupakan satu kesatuan alami antara darat dan laut di atasnya tertata secara unik, menampilkan ciri-ciri negara dengan karakteristik sendiri yang menjadi wilayah yuridis Negara Republik Indonesia (Diwi, 2017:2).

Pengembangan negara maritim Indonesia berlandaskan Pancasila dan UUD 1945 karena dalam prikehidupan kebangsaan Indonesia Pancasila pada hakekatnya disusun secara serasi dan seimbang untuk mewartakan seluruh apresiasi bangsa Indonesia. Landasan konsepsionalnya adalah wawasan nusantara dan ketahanan nasional. Dengan wawasan nusantara bangsa Indonesia memandang wilayah nusantara sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya dan keamanan. Pada hakikatnya negara maritim Indonesia merupakan pengembangan dari konsepsi ketahanan nasional, maka konsepsi Negara Maritim Indonesia perlu dijadikan pedoman dan rangsangan serta dorongan bagi bangsa kita dan upaya pemanfaatan dan pendayagunaan secara terpadu, terintegrasi dan berkelanjutan.

## Peristiwa Penting Perkembangan Indonesia sebagai Negara Maritim



Gambar 1.1 Peristiwa Penting Perkembangan Indonesia sebagai Negara Maritim  
(Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2017:4)

Untuk menjadi Poros Maritim Dunia, Indonesia perlu mempertegas jati dirinya sebagai negara maritim dan menjadikan sektor kelautan sebagai sentral kehidupan bangsa dalam mengembangkan segala potensinya. Jika Indonesia memiliki visi menjadi PMD, Indonesia harus mampu mengelola, mengamankan, dan memanfaatkan ruang dan kekayaan lautnya untuk kemajuan dan kesejahteraan bangsa. Empat indikator penting sebagai persyaratan terbentuknya suatu negara maritim yang kuat yaitu kemampuan pemanfaatan, pengawasan, pengamatan, dan pengendalian (BPPK Kemlu, 2015: 5-6).

### 1.5.3. Diplomasi Maritim

Istilah ‘diplomasi’ telah menjadi bahasan umum dalam studi hubungan internasional, yang menurut Brownline diartikan sebagai cara yang diambil untuk mengadakan dan membina hubungan dan berkomunikasi satu sama lain, atau melaksanakan transaksi politik maupun hukum yang dalam setiap hal dilakukan melalui wakil-wakilnya yang mendapat otorisasi (Brownline, 1979:345). Bagi negara mana pun, tujuan utama diplomasinya adalah pengamanan kebebasan politik dan integrasi teritorialnya. Ini bisa dicapai dengan memperkuat hubungan dengan negara sahabat, memelihara hubungan erat dengan negara-negara yang sehaluan dan menetralsir negara yang memusuhi.

Istilah diplomasi diperkenalkan ke dalam bahasa Inggris oleh Edward Burke pada tahun 1796, berdasarkan sebuah kata dari bahasa Prancis yaitu “*diplomatie*”. Sedangkan, negara maritim adalah negara yang dikelilingi oleh laut dan menjadikan laut sebagai bagian dari sumber penghidupan, sehingga diplomasi maritim adalah negosiasi atau perundingan yang dilakukan oleh dua negara atau lebih mengenai batas laut, kerjasama maritim serta pertahanan (Setiadji, 2017). Diplomasi maritim adalah istilah yang berlaku untuk berbagai macam kegiatan di wilayah maritim atau perairan (Riana, Muhammad dan Arifin, 2016:176).

Diplomasi maritim ditujukan untuk keperluan penggetar negara lain atau *deterrence*, yang bisa dipahami sebagai penggunaan ancaman oleh salah satu pihak penangkalan dalam konteks strategi militer untuk meyakinkan pihak lain dalam menahan dan menangkal berbagai upaya tindakan. Ancaman berfungsi sebagai pencegah yang meyakinkan target agar tidak melaksanakan tindakan yang akan mereka lakukan karena biaya dan kerugian yang akan ditimbulkannya. Oleh karena itu, perlu adanya pelaksanaan konsep poros maritim yang mendahulukan implementasi kedaulatan di laut dan penyelesaian batas-batas laut serta penguatan pertahanan di laut dan memastikan efek *deterrence* berjalan sebagaimana mestinya. Pada konteks Indonesia yang memiliki dan mengusung kebijakan poros maritim sangat ideal untuk dikembangkan sekaligus peletakan dasar diplomasi maritim yang ditujukan pada dunia internasional (Riana, Muhammad dan Arifin, 2016:177).

Diplomasi maritim merupakan pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional. Diplomasi maritim Indonesia tidak dapat hanya diartikan secara sempit dalam bentuk perundingan internasional di bidang kelautan, penetapan perbatasan atau diplomasi angkatan laut. Diplomasi maritim Indonesia adalah pelaksanaan politik luar negeri yang tidak hanya terkait dengan berbagai aspek kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan global tetapi juga yang menggunakan aset kelautan, baik sipil maupun militer untuk memenuhi kepentingan nasional Indonesia sesuai

dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia, 2017:61).

Diplomasi maritim Indonesia mengandung prinsip Pembukaan UUD 1945, yang berbunyi ‘ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial’. Prinsip yang dianut oleh Republik Indonesia yang berdiri pada tahun 1945 itu memiliki arti penting bagi stabilitas keamanan dunia dan kawasan. Sehingga pada tahun 1960, Indonesia mengeluarkan prinsip Politik Luar Negeri Bebas Aktif sebagai tindak lanjut dari amanah Pembukaan UUD 1945 (Salim, 2016).

Diplomasi maritim adalah negosiasi atau perundingan yang dilakukan oleh dua negara atau lebih mengenai batas laut, kerjasama maritim serta pertahanan. Diplomasi maritim biasanya tidak dimaksudkan untuk menyebabkan perang, melainkan untuk memberikan isyarat kepada negara sekutu dan lawan maksud dari kebijakan maritim serta kemampuan pertahanan maritim suatu negara (Mière, 2014:85). Kemudian bersinggungan dengan itu, Christian Le Mière juga mengembangkan tiga tipologi dari diplomasi maritim, yakni *cooperative*, *persuasive*, dan *coercive maritime diplomacy* yang dijalankan melalui berbagai operasi maritim dimana *maritime forces* memegang peran utama sebagai aktor diplomasi maritim (Mière, 2014:123). Diplomasi maritim seharusnya merupakan proses yang berkesinambungan antar pemerintahan, agar tertuju pada tujuan yang sama.

### **1.6. Argumen Utama**

Indonesia merupakan negara kepulauan (*arghipelagic State*) yang memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan dalam Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) tahun 1982. Selain menjadi negara kepulauan, Indonesia juga disebut sebagai negara maritim. Sehingga Indonesia memerlukan diplomasi maritim sebagai media untuk memperjuangkan kepentingan nasional, salah satunya adalah mengenai batas wilayah negara Indonesia dan isu strategis di bidang kemaritiman. Indonesia melakukan diplomasi maritim karena sektor maritim tersebut akan dikelola oleh antar negara terkait yang terlibat dalam perjanjian, setelah itu akan

mengembangkan sektor maritim seperti eksploitasi sumber daya alam, tingkat pariwisata dan energi terbarukan. Praktik diplomasi maritim sudah dilakukan oleh Indonesia sejak pra kemerdekaan sampai saat ini (pasca reformasi). Namun, diplomasi maritim Indonesia belum dilaksanakan secara konsisten dan tidak terintegrasi oleh antar pemerintah, sehingga untuk menuju negara maritim belum tercapai dan masih memerlukan berbagai upaya.

## **1.7. Metode Penelitian**

Dalam suatu penelitian diperlukan metode yang bertujuan membantu penulis untuk menganalisa dan menjawab permasalahan. Metode penelitian adalah cara ilmiah yang digunakan untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Untuk memahami suatu fenomena, seorang peneliti harus menghubungkan fenomena yang satu dengan yang lainnya. Maka dari itu diperlukan data-data untuk selanjutnya dianalisa. Agar penelitian dapat terarah dan mendapatkan hasil yang maksimal atau optimal dan sesuai dengan apa yang diharapkan, diperlukan metode penelitian yang tepat. Metode menurut Hadi Soetrisno (1993:4):

“Metode penelitian memberikan garis-garis yang sangat cermat dan menganjurkan syarat-syarat yang keras, maksudnya adalah untuk mencegah agar pengetahuan yang dicapai suatu penelitian dapat mencapai karya ilmiah yang setinggi-tingginya”

### **1.7.1. Paradigma Penelitian**

Paradigma adalah basis kepercayaan utama dari sistem berfikir, basis dari ontologi, epistemologi dan metodologi. Paradigma dapat didefinisikan bermacam-macam, tergantung pada sudut pandang yang digunakan. Sebagian orang menyebut paradigma sebagai citra fundamental dari pokok permasalahan di dalam suatu ilmu. Paradigma menggariskan hal yang seharusnya dipelajari, pernyataan-pernyataan yang seharusnya dikemukakan dan kaidah-kaidah yang seharusnya diikuti dalam menafsirkan jawaban yang diperoleh.

Sejak abad pencerahan hingga era globalisasi, terdapat empat paradigma ilmu pengetahuan yang dikembangkan oleh para ilmuwan. Empat paradigma

tersebut adalah Positivisme, Post-positivisme, *Critical Theory* (Teori Kritis) dan *Constructivism* (Konstruktivisme). Keempatnya dimaksudkan untuk menemukan hakikat realitas atau ilmu pengetahuan yang berkembang. Perbedaan dari keempat paradigma tersebut dapat dilihat dari cara pandang masing-masing terhadap realitas yang digunakan dan cara yang ditempuh untuk melakukan pengembangan penemuan ilmu pengetahuan, khususnya pada tiga aspek yang ada didalamnya, yakni aspek-aspek ontologis, epistemologis dan metodologis. Namun demikian, perlu dicatat bahwa beberapa paradigma kadang kala mempunyai cara pandang yang sama pada satu dari ketiga aspek tersebut (Guba & Egon, 1990:18-27). Dalam penelitian ini dipilih paradigma penelitian dengan menggunakan paradigma positivis.

Paradigma positivisme telah menjadi pegangan para ilmuwan untuk mengungkapkan kebenaran realitas. Paradigma positivisme yaitu suatu keyakinan dasar yang berakar dari paham ontologi realisme yang menyatakan bahwa realitas itu ada dalam kenyataan yang berjalan sesuai dengan hukum alam. Dengan demikian penelitian berusaha untuk mengungkapkan kebenaran realitas yang ada dan bagaimana realitas tersebut senyatanya berjalan (Salim, 2001:39).

Positivisme muncul pada abad ke-19 yang dimunculkan oleh Sosiolog Aguste Comte. Comte menguraikan secara garis besar prinsip-prinsip positivisme yang hingga kini masih banyak digunakan. John Stuart Mill dari Inggris memodifikasi dan mengembangkan pemikiran Comte. Sedangkan Emile Durkheim mengembangkan suatu versi positivisme dalam *Rules of the Sociological Methods* (1895), yang kemudian menjadi acuan bagi para peneliti ilmu sosial yang beraliran positivisme.

Secara singkat, positivisme adalah sistem keyakinan dasar yang menyatakan kebenaran itu berada pada realitas yang terikat pada hukum-hukum alam yaitu hukum kasualitas atau hukum sebab-akibat. Selanjutnya menurut Guba (1990:20) sistem keyakinan dasar para peneliti positivis dapat diringkas sebagai berikut:

- (1) Asumsi ontologi: bersifat nyata, artinya realitas itu mempunyai keberadaan sendiri dan diatur oleh hukum-hukum alam dan

mekanisme yang bersifat tetap. Pengetahuan tentang hal-hal di luar diri manusia (*entities*), hukum, dan mekanisme-mekanisme ini secara konvensional diringkas dalam bentuk generalisasi yang bersifat tidak terikat waktu dan tidak terikat konteks. Sebagian dari generalisasi ini berbentuk hukum sebab-akibat.

- (2) Asumsi epistemologi: dualis/objektif, adalah mungkin dan esensial bagi peneliti untuk mengambil jarak dan bersikap tidak melakukan interaksi dengan objek yang diteliti. Nilai, faktor bias dan faktor yang mempengaruhi lainnya secara otomatis tidak mempengaruhi hal studi.
- (3) Asumsi metodologi: bersifat eksperimental/manipulatif. Pertanyaan-pertanyaan dan/atau hipotesis-hipotesis dinyatakan dalam bentuk proporsisi sebelum penelitian dilakukan dan diuji secara empiris dengan kondisi yang terkontrol secara cermat.

### **1.7.2. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian berperan penting dalam sebuah penelitian. Penelitian mengarah pada ide-ide, aturan-aturan, teknik-teknik dan pendekatan-pendekatan yang digunakan dalam penelitian ilmiah. Metode penelitian juga berfungsi sebagai landasan atau alat dalam menjawab rumusan masalah dalam suatu penelitian, sekaligus berguna sebagai sarana memperoleh, mengolah dan menganalisa data-data ilmiah.

Sesuai dengan permasalahan yang dipilih dalam penelitian ini, maka penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut Kirk dan Miller, penelitian kualitatif adalah tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan ilmu sosial yang secara fundamental bergantung dan pengamatan pada manusia dalam kawasannya maupun dalam peristilahannya. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek penelitian, misalnya perilaku persepsi, motivasi dan tindakan secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah (Moleong, 1995:25).

Penelitian kualitatif adalah penelitian yang tidak menggunakan model-model matematik, statistik atau komputer. Proses penelitian dimulai dengan menyusun asumsi dasar dan aturan berpikir yang akan digunakan dalam penelitian. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang dalam kegiatannya peneliti tidak menggunakan angka dalam mengumpulkan data dan dalam memberikan penafsiran terhadap hasilnya.

Pada penelitian kualitatif, penelitian dilakukan pada objek yang alamiah maksudnya, objek yang berkembang apa adanya tidak dimanipulasi oleh peneliti dan kehadiran peneliti tidak begitu mempengaruhi dinamika pada objek tersebut. Sebagaimana dikemukakan dalam penelitian kualitatif instrumennya adalah orang atau peneliti itu sendiri (*human instrument*). Untuk dapat menjadi instrumen maka peneliti harus memiliki bekal teori dan wawasan yang luas, sehingga mampu bertanya, menganalisa dan mengkonstruksi situasi sosial yang diteliti menjadi lebih jelas dan bermakna.

Pendekatan kualitatif menekankan pada makna, penalaran, definisi suatu situasi tertentu (dalam konteks tertentu), lebih banyak meneliti hal-hal yang berhubungan dengan kehidupan sehari-hari. Pendekatan kualitatif, lebih lanjut mementingkan proses dibandingkan dengan hasil akhir. Oleh karena itu urutan-urutan kegiatan dapat berubah sewaktu-waktu tergantung pada kondisi dan banyaknya gejala-gejala yang ditemukan. Pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu secara holistik (utuh).

### **1.7.3. Sifat Penelitian**

Berdasarkan sifatnya, penulis menggunakan penelitian deskriptif untuk menganalisis permasalahan ini, dimana metode ini merupakan metode yang digunakan dalam penelitian dengan mendeskripsikan suatu fenomena yang nantinya akan digunakan untuk menjelaskan atau memprediksikan kemungkinan logis yang akan terjadi. Deskriptif adalah satu dari ciri penelitian kualitatif yang merupakan tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung pada pengamatan pada manusia baik dalam kawasannya

sendiri dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasanya dan dalam peristilahannya.

Penelitian deskriptif mempelajari masalah-masalah dalam masyarakat serta tata cara yang berlaku dalam masyarakat serta situasi-situasi tertentu, termasuk tentang hubungan, kegiatan-kegiatan, sikap-sikap, pandangan-pandangan, serta proses-proses yang sedang berlangsung dan pengaruh-pengaruh dari suatu fenomena (Nazir, 2003:54-55). Berdasarkan sifat penelitian deskriptif, data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Dengan begitu laporan penelitian ini akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan tersebut. Data tersebut dapat berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, foto, *vidiotape*, dokumen pribadi, catata atau memo, dan dokumen resmi lainnya (Moleong, 2004:11).

Penelitian ini memfokuskan dalam suatu masalah dimana dalam prosesnya tidak sekedar mengumpulkan dan mengelola data. Pada metode penelitian ini, penulis dituntut untuk dapat meneliti, menganalisis, menginterpretasikan, menjelaskan serta membuat kesimpulan masalah suatu fenomena. Dengan harapan dapat menyusun karya ilmiah secara sistematis agar isi dari karya ilmiah ini dapat dipahami. Dari hasil penelitian ini, peneliti mencoba mendeskripsikan *road map* diplomasi maritim Indonesia dari masa kemerdekaan sampai pasca reformasi.

#### **1.7.4. Teknik Pengumpulan Data**

Berkaitan dengan rangkaian kegiatan penulisan yang dilakukan, maka tentunya diperlukan data-data yang relevan dengan fokus penulisan untuk dianalisa dan mempeoleh gambaran umum sebagai hasil penulisan. Pengumpulan data merupakan suatu proses mencari data yang diperlukan dalam penulisan. Metode pengumpulan data adalah teknik atau cara-cara yang dapat digunakan oleh penulis untuk mengumpulkan data.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan data sekunder (*Secondary Data*). Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan pihak lain dan bukan dengan pengamatan secara langsung, yang berarti penulis tidak berinteraksi secara langsung dengan objek kajian (Moleong, 1995:62). Metode ini

kerap juga disebut sebagai studi kepustakaan. Data sekunder inilah yang nantinya akan dijelaskan lebih lanjut dalam mendeskripsikan perjalanan diplomasi maritim Indonesia dari masa kemerdekaan sampai pasca reformasi.

Data penunjang dalam penelitian ini diperoleh melalui studi pustaka. Penelitian kepustakaan dilakukan untuk mendapatkan data-data yang diperoleh dari bahan-bahan sekunder, yaitu:

1. Buku-buku mengenai Ilmu Hubungan Internasional
2. Berbagai skripsi, tesis dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (Jurusan Ilmu Hubungan Internasional) Universitas Jember
3. Berbagai surat kabar
4. Berbagai artikel maupun berita dari situs-situs di internet.

Dengan demikian penulis melakukan pengumpulan data-data ini di beberapa tempat, antara lain:

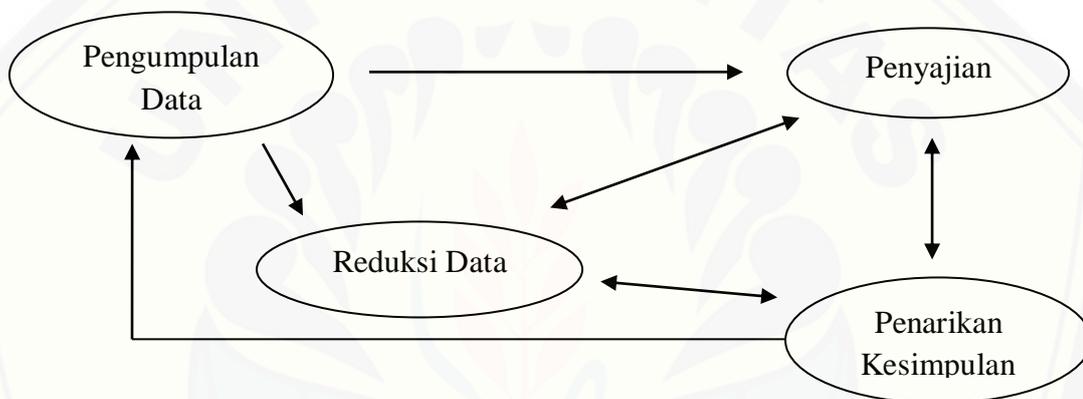
1. Perpustakaan Universitas Jember
2. Ruang Baca Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember

#### **1.7.5. Teknik Analisis Data**

Teknik penyajian dan analisis data sebagai metode atau cara mengkaji dan mengolah data awal atau data mentah menjadi informasi dan uraian tentang cara analisisnya. Teknik penyajian (display) data merupakan kegiatan penyajian data dalam bentuk matriks, network, chart atau grafik dan sebagainya dalam usaha memberikan gambaran keseluruhan data tersebut (Hundaeni & Akbar, 2003:85). Secara umum teknik analisis data dapat dibedakan menjadi dua yaitu analisis data kualitatif dan analisis data kuantitatif.

Memperhatikan definisi mengenai teknis penyajian dan analisis data di atas, penelitian ini menggunakan analisis data kualitatif sesuai dengan jenis data yang digunakan yaitu data kualitatif. Analisis data kualitatif adalah bersifat induktif yaitu suatu analisis berdasarkan data yang diperoleh selanjutnya dikembangkan menjadi proposisi atau hipotesis. Dalam penelitian kualitatif, analisis data dilakukan bersamaan atau hampir bersamaan dengan pengumpulan data.

Teknik analisis data ini menerangkan bagaimana prosedur penulis dalam memperoleh data-data yang digunakan dalam menyusun sebuah penelitian (Pertiwi, 2009:51). Dalam penelitian ini, data-data yang digunakan adalah berupa kata-kata sehingga tidak dapat diukur secara matematis. Maka penulis dalam hal ini menggunakan model analisis data yang ditawarkan oleh Miles dan Huberman. Menurut Miles dan Huberman kegiatan analisis data kualitatif terdiri dari tiga kegiatan yang membentuk siklus dan dilaksanakan secara bersamaan, tiga alur tersebut terdiri dari reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan atau verifikasi.



Gambar 1.2 Komponen Analisis Data Kualitatif  
(Sumber: Silalahi, 2012:340)

#### 1) Tahap Pengumpulan Data

Pada tahap ini peneliti melakukan proses pengumpulan data dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang telah ditentukan sejak awal. Proses pengumpulan data harus melibatkan sisi aktor (informan), aktivitas, latar atau konteks terjadinya peristiwa (Idrus, 2009:48). Data penelitian kualitatif bukan hanya sekedar terkaid dengan kata-kata, tetapi sesungguhnya yang dimaksud dengan data dalam penelitian kualitatif adalah segala sesuatu yang diperoleh dari yang dilihat, didengar dan diamati. Dengan demikian, data berupa catatan lapangan sebagai hasil amatan, deskripsi wawancara, catatan harian atau pribadi, foto, pengalaman pribadi, jurnal, cerita sejarah dan lain-lain.

## 2) Reduksi Data

Silalahi menyebutkan reduksi data sebagai bentuk analisis data dengan cara menyederhanakan, mengabstraksikan, menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu dan mengorganisasikan data sedemikian rupa untuk mendapatkan kesimpulan-kesimpulan atas data yang direduksi tersebut (Silalahi, 2012:340). Reduksi data ini dilakukan secara terus menerus selama pengumpulan data hingga setelah selesai pengumpulan data atau sampai laporan akhir penelitian telah tersusun lengkap.

## 3) Penyajian Data

Silalahi menyebutkan penyajian data sebagai kegiatan dalam proses analisis data yang ditempuh untuk memahami data-data yang disajikan sehingga peneliti dapat mengambil tindakan atau melakukan penarikan kesimpulan atas data yang disajikan tersebut. Penyajian data kualitatif dapat dilakukan dengan menggunakan teks naratif, matriks, grafik, jaringan dan bagan. Penyajian data tersebut untuk mempermudah peneliti untuk memahami esensi atau abstraksi dari data yang diperoleh sehingga peneliti dapat melakukan tindakan atas penarikan kesimpulan data yang disajikan tersebut (Silalahi, 2012:340).

## 4) Penarikan Kesimpulan

Thapan akhir dari proses analisis data adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Silalahi menyebutkan bahwa pada saat peneliti melakukan proses pengumpulan data, peneliti tersebut mulai mencari arti benda-benda, mencatat keteraturan, pola-pola, penjelasan, konfigurasi-konfigurasi yang mungkin, alur sebab akibat dan proporsi untuk merik kesimpulan awal yang mula-mula tidak begitu jelas atau terperinci namun kemudian terus kian mengikat menjadi lebih terperinci (Silalahi, 2012:341). Verifikasi merupakan proses pengujian kebenaran, kekukuhan dan kecocokan makna-makna yang muncul dari data sehingga terbukti validitas data tersebut.

### **1.8. Sistematika Penulisan**

Untuk menjelaskan gambaran umum tugas akhir ini, penulis mengajukan sistematika penulisan sebagai berikut:

#### **Bab 1. Pendahuluan**

Bab pendahuluan berisi latar belakang masalah untuk menjelaskan mengapa masalah itu penting untuk dibahas. Pembatasan masalah diperlukan untuk menghasilkan karya ilmiah yang fokus dalam pembahasan masalah. Bab ini juga berisikan kerangka konseptual, argumen utama, metode penelitian dan sistematika penulisan skripsi.

#### **Bab 2. Gambaran Umum: Indonesia sebagai Negara Maritim**

Bab pembahasan ini, penulis akan memaparkan mengenai letak negara Indonesia yang strategis dan sejarah Indonesia sebagai negara maritim.

#### **Bab 3. Kebijakan Politik Luar Negeri Indonesia tentang Maritim**

Bab 3 membahas mengenai kebijakan atau regulasi-regulasi dari politik luar negeri Indonesia tentang kemaritiman.

#### **Bab 4. Road Map Diplomasi Maritim Indonesia dari Masa Kemerdekaan sampai Pasca Reformasi**

Bab 4 berisi pembahasan yang menjawab rumusan masalah. Dalam bab ini akan mendeskripsikan dan memetakan praktik diplomasi maritim Indonesia dari masa kemerdekaan sampai pasca reformasi.

#### **Bab 5. Kesimpulan**

Bab 5 berisi kesimpulan penulis terkait permasalahan yang diteliti dan dianalisa dalam karya ilmiah ini.

## **BAB 2. GAMBARAN UMUM: INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM**

Aktivitas pelayaran bangsa Indonesia sudah berlangsung sejak zaman nenek moyang kita, berjalan bersamaan dengan perjalanan sejarah bangsa Indonesia. Karakter terbuka dari geografi kepulauan Indonesia telah memungkinkan terjadinya fenomena diaspora maritim sebagai fenomena yang setua dengan keberadaan bangsa Indonesia itu sendiri. Seperti diketahui bahwa kepulauan Indonesia membentang di perairan tropis antara Samudera Hindia dan Pasifik, dan dari Asia Tenggara hingga Australia Utara. Hal ini tidak mengherankan jika Indonesia dijuluki sebagai negara kepulauan terluas di dunia. Karakter kepulauan dari wilayah Indonesia telah memungkinkan adanya akses yang sangat mudah bagi pengaruh asing. Wilayah kepulauan Nusantara yang terletak pada titik silang jaringan lalu lintas laut dunia, secara tidak langsung merupakan penghubung dunia Timur dan Barat. Berbagai hasil bumi dari Indonesia merupakan barang-barang yang dibutuhkan oleh pasaran dunia. Hal ini telah mengakibatkan munculnya aktivitas perdagangan dan pelayaran yang cukup ramai dari dan ke Indonesia.

Bab ini berisi tentang gambaran umum Indonesia sebagai negara maritim. Pada sub bab 2.1 akan dijelaskan mengenai sejarah maritim di Indonesia, dimulai dari sejarah maritim era prakolonialisme sampai era kolonialisme. Kemudian sub bab 2.2 akan dijelaskan mengenai letak wilayah Indonesia. Seperti dijelaskan diatas bahwa negara Indonesia merupakan Negara Kepulauan terluas di dunia yang berkarakter, sehingga perlu adanya pembahasan singkat mengenai letak wilayah negara Indonesia yang strategis. Letak wilayah tersebut akan dijelaskan dari segi letak astronomis, letak geologis, dan letak geografis. Dan terakhir pada sub bab 2.3 berisi tentang Indonesia sebagai negara kepulauan.

### **2.1 Sejarah Maritim di Indonesia**

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki sejarah yang panjang dalam perkembangannya meraih kemakmuran di ranah maritim. Dengan berbagai

penggunaan kekuatan maupun diplomasi yang ada di Indonesia pada zaman dahulu, sektor maritim dianggap penting untuk masa depan suatu bangsa. Kejayaan maritim bangsa Indonesia dalam sejarahnya mengalami pasang surut, dan tentunya kita dapat belajar untuk memahami substansi yang menjadi penentu kejayaan dan penurunan orientasi kemaritman bangsa Indonesia dari masa ke masa.

### **2.1.1 Era Prakolonialisme**

Sebelum masuknya era modern, kehidupan nenek moyang di Indonesia pada waktu itu sangat bergantung pada sektor pertanian atau hal-hal yang bersifat agraris. Berbagai macam sumber daya alam yang dimiliki menyebabkan banyak negara penjajah yang ingin menduduki Indonesia, terlebih dengan mengambil hasil kekayaan alam yang ada. Sejarah menyebutkan bahwa sejak zaman kerajaan, kemaritman di Indonesia memiliki pengaruh yang besar untuk kehidupan nenek moyang pada waktu itu. Segala bentuk aktivitas perdagangan maupun pelayaran dapat terkontrol dengan baik dan pada masa itu juga kerajaan-kerajaan yang ada di Indonesia sangat disegani di dunia internasional.

Pada era prakolonialisme, di Indonesia yang saat itu disebut Nusantara, telah terdapat kerajaan-kerajaan maritim besar yang memiliki kekuasaan dan pengaruh hingga meliputi Nusantara itu sendiri dan bahkan kawasan Asia Tenggara. Pada era inilah terjadi kejayaan Nusantara sebagai bangsa bahari.

#### **1. Kerajaan Sriwijaya**

Kerajaan Sriwijaya pada dasarnya merupakan suatu kerajaan-pantai, sebuah negara perniagaan dan negara yang berkuasa di laut. Kekuasaannya lebih disebabkan oleh perdagangan internasional melalui Selat Malaka. Dengan demikian berhubungan dengan jalur perdagangan internasional dari Asia Timur ke Asia Barat dan Eropa paling sedikit lima belas abad lamanya. Sriwijaya adalah kerajaan maritim yang pernah tumbuh menjadi suatu kerajaan maritim terbesar di Asia Tenggara (Burhanuddin, 2003:63).

Keberadaan Sriwijaya dapat dilacak berlangsung dari abad 7 sampai 14 M. Dalam dunia perdagangan dan pelayaran, Sriwijaya berhasil menguasai

hampir semua wilayah perairan di Nusantara antara lain laut Jawa, laut Banda dan sebagian laut di wilayah Indonesia Timur. Di samping itu, Sriwijaya juga menjalin hubungan dagang dengan India, Myanmar, Malaysia, Thailand, Kamboja, Cina dan Philipina (Surowo, 2012:5).

Salah satu kunci keberhasilan Sriwijaya menjadi sebuah negara maritim yang besar pada zamannya adalah kebijakan dan sikap yang responsif terhadap lingkungan geostrategisnya. Dalam hal ini, Sriwijaya yang memiliki posisi yang strategis tidak menjadi objek yang pasif. Hasil-hasil kebudayaan yang berkembang pada waktu itu menunjukkan tentang adanya peran yang signifikan orang-orang lokal dalam proses akulturasi kebudayaan di kawasan ini, khususnya antara budaya lokal dengan budaya India. Seperti diketahui bahwa pada abad ke-2 Masehi hubungan dagang antara Nusantara dan India sudah relatif intensif sehingga pada abad ke-5 Masehi pengaruh perdagangan itu telah menembus pada segi-segi kehidupan sosial, kebudayaan dan agama penduduk Nusantara dengan munculnya kerajaan-kerajaan yang menunjukkan pengaruh kebudayaan Hindu dan Budha (Coedes, 1968:20).

Dalam hal ini orang-orang Sriwijaya tidak hanya menunggu para pedagang asing datang menjual dan membeli barang, tetapi dalam perkembangan selanjutnya mereka juga menjadi pemain yang menentukan sebagai pelaut dan pedagang yang ulung. Hampir bisa dipastikan bahwa pada awal abad ke-5 telah ada orang-orang Nusantara yang datang berlayar/berdagang langsung ke Cina. Muncul dan berkembangnya Sriwijaya terkait erat dengan perdagangan yang sedang berkembang di sepanjang jaringan maritim antara India dan Cina, antara Nusantara dan Cina, dan perdagangan intra-regional di Asia Tenggara. Di antara faktor yang paling penting dalam kebangkitan Sriwijaya sebagai pusat perdagangan maritim di Asia Tenggara adalah kemampuan mereka untuk mengontrol wilayah pedalaman mereka sendiri di Sumatera dan kemampuannya untuk mendominasi kota-kota pelabuhan saingannya dan dengan demikian secara tidak langsung juga mengontrol daerah-daerah

pedalaman mereka. Kontrol ini memungkinkan Sriwijaya untuk menguasai dan memusatkan perdagangan produk pertanian, hutan dan produk-produk laut kepulauan Indonesia di pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai Sriwijaya.

Selain itu, Sriwijaya juga mengembangkan sistem politik yang didasarkan pada kesetiaan dan kontrol terhadap sumber daya perdagangan. Lokasi Sriwijaya itu sendiri sebenarnya relatif tidak strategis karena terletak jauh dari Selat Malaka. Dengan memanfaatkan kekuatan armadanya, akhirnya Sriwijaya bisa mengontrol perdagangan di bagian barat kepulauan Indonesia. Disamping itu mereka juga membangun beberapa kawasan strategis sebagai pangkalan armadanya untuk mengawasi serta melindungi kapal-kapal dagang seklaigus memungut bea cukainya. Letak geografis Sumatera menyebabkan raja-raja yang memerintah di kawasan itu lebih mudah menarik pajak dari arus perdagangan, terutama yang mengalir antara India dan Cina (Vlekke, 2008:43).

Untuk kelangsungan hidupnya, Sriwijaya menjalin hubungan diplomatik internasional dengan dua ‘kekuatan super’, yaitu Cina dan India yang diperkirakan menjadi potensi ancaman (Sulistiyono, 2016:89). Diplomasi dengan India, misalnya, dibangun dengan mendirikan sebuah vihara di Nalanda selama pemerintahan Balaputradewa. Diplomasi dengan Cina dibangun dengan mengirim upeti kepada Kaisar Cina. Setiap kali Sriwijaya mendapat ancaman dari musuh-musuhnya, ia selalu meminta perlindungan dari Cina. Sriwijaya mengakui Cina sebagai pelindung dan mengirimkan upeti kepada Kaisar Cina. Dengan mengambil berbagai kebijakan seperti itu, Sriwijaya merasa aman dari bahaya ekspansi militer Cina yang telah jauh mencapai Vietnam dan Fu-Nan. Selain itu, kapal-kapal Sriwijaya akan mendapatkan perlakuan yang lebih baik ketika mereka berlabuh di pelabuhan-pelabuhan Cina.

Pada masa Kerajaan Sriwijaya, kemaritiman Nusantara telah mencapai puncaknya, karena pada waktu itu Nusantara memiliki pelabuhan internasional yang hampir mendominasi segala aktivitas perdagangan dan pelayaran di wilayah barat hingga Semenanjung Malaya. Maritim Nusantara

pada zaman dahulu yang dipegang oleh Kerajaan Sriwijaya sangat disegani oleh pihak asing (Yulianti, 2014:133).

## 2. Kerajaan Majapahit

Majapahit adalah sebuah kerajaan yang berpusat di Jawa Tmur, berdiri dari sekitar tahun 1293 hingga 1500 M. menurut Kakawin Negarakertagama pupuh 13-15, daerah kekuasaan Majapahit meliputi Sumatera, Semenanjung malaya, Borneo, Sulawesi, kepulauan Nusa Tenggara, Maluku, Papua dan sebagian kepulauan Filipina. Wilayah tersebut terhubung oleh aktivitas perdagangan dan juga dimonopoli oleh Raja Majapahit juga memiliki hubungan yang baik dengan Campa, Kamboja, Siam, Birma bagian selatan serta Vietnam dan bahkan kemudian mengirim duta-duta kerajaan ke negeri Cina.

Pada masa pemerintahan Ratu Tribhuwana Tungadewi (1328-1350 M), ibunda Hayam Wuruk, majapahit mulai melebarkan pengaruhnya ke luar Jawa, antara lain ke Bali. Penyerangan ke Bali dipimpin oleh Majapahit Gajah Mada dan saudara ratu dari daerah Minangkabau, Arya Wangsadhira Adityawarman. Pada masa pemerintahan Sumpah Palapa untuk mempersatukan nusantara. Sumpah tersebut mampu dibuktikan dalam masa pemerintahan Hayam Wuruk yang berada di puncak kemegahan *Wilwatikta* (Suropati, 2012:5).

Ada yang menyangkal apakah memang betul bahwa Majapahit merupakan kerajaan maritim mengingat ibukota Majapahit itu sendiri tidak terletak di tepi pantai, tetapi berada di pedalaman. Berdasarkan catatan Ma Huan yang menyertai ekspedisi Cheng Ho pada waktu Majapahit masih berdiri dapat diketahui adanya informasi bahwa Majapahit memiliki empat kota penting yaitu *Tu-Pan* (Tuban), *Ko-erh-his* (Gresik), *Su-erh-pa-ya* (Surabaya), dan ibukota *Man-che-po-I* (Majapahit). Ma Huan juga menggambarkan berbagai tempat yang merupakan pintu gerbang menuju ibukota Majapahit. Ia mengatakan bahwa dari Surabaya kapal-kapal kecil dapat berlayar sejauh 70 hingga 80 *li* (sekitar sepertiga mile) hingga mencapai pelabuhan Cangu sebagai tempat berlabuh. Selanjutnya

perjalanan menuju ke arah baratdaya selama satu setengah hari akan mencapai ibukota Majapahit (Colless, 1975:130).

Dari keterangan Ma Huan tersebut dapat disimpulkan bahwa memang betul ibukota Majapahit berada di pedalaman namun sebagian perjalanannya masih bisa ditempuh dengan menggunakan kapal kecil. Dari segi geostrategi, letak ibukota yang demikian ini justru sangat menguntungkan mengingat bahwa ibukota kerajaan yang berada di tepi pantai akan lebih rentan terhadap serangan musuh dari laut yang sangat terbuka. Selain itu Majapahit juga memiliki pelabuhan-pelabuhan penting sebagai pusat kegiatan kemaritiman seperti Tuban, Canggü, Gresik, Surabaya dan sebagainya (Sulistiyono, 2016:92). Kemampuan armada dagang Majapahit tidak dapat diragukan lagi untuk melayari laut-laut di Nusantara tetapi juga samudera lepas dalam perdagangan internasional.

Pentingnya transportasi laut dan sungai bisa diterima secara akal sehat mengingat wilayah Majapahit khususnya daerah di sekitar ibukota merupakan hutan pegunungan dengan sungai-sungai besar. Di sini peranan sungai Brantas sebagai media transportasi menjadi sangat penting. Pada waktu itu kapal-kapal laut masih bisa berlabuh di pelabuhan Canggü yang merupakan pelabuhan sungai besar yang dekat dengan ibukota Majapahit. Kerajaan Majapahit berkembang bukan hanya dari basis ekonomi pertanian namun juga perkembangan kegiatan pelayaran dan perdagangan sebagai sebuah negara maritim. Perdagangan laut itu bukan hanya dilakukan antara satu daerah dengan daerah lain di Nusantara, tetapi juga perdagangan internasional dengan kawasan lebih luas. Perlu diingat bahwa Tome Pires yang berkunjung di pelabuhan-pelabuhan di Jawa pada awal abad ke-16 mendengarkan dengan telinganya sendiri bahwa kebesaran Majapahit sudah beredar di kalangan banyak orang pada waktu itu. Ia mengatakan bahwa:

*They say that the island of Java used to rule as far as the Moluccas (Maluco) on the eastern side and (over) a great part of the west; and that it had almost all this for along time past until about a hundred years ago, when its power began to diminish until it came to its present state (Cortesao, 1944:74; Colless, 1975:124-161).*

Pada masa Kerajaan Majapahit, strategi untuk mempertahankan laut Indonesia dari ancaman negara lain sangat diperhatikan, dengan membangun armada-armada kapal yang dapat mencegah bahaya dari ancaman asing. Tradisi yang memperkuat Majapahit sebagai kerajaan maritim tergambar pada hubungan dagang dan misi diplomatik yang cukup luas. Sarana transportasi dan pelabuhan juga menjadi pendukung sistem perdagangan maritim pada zaman Majapahit. Ekspedisi-ekspedisi dalam rangka perluasan wilayah tentunya juga dapat tergambar sebagai usaha kemajuan dalam bidang kelautannya (Wahyudi, 2013:90).

Kerajaan Majapahit memiliki armada dagang yang mampu berlayar dan sekaligus bersaing di perairan Nusantara dan bahkan mampu mengarungi Lautan Hindia dan Laut Cina Selatan untuk berdagang dengan Cina. Angkatan laut Majapahit mampu mengontrol wilayah dan lalu lintas laut di sekitar Selat Malaka yang merupakan pintu gerbang perdagangan internasional di kawasan ini. Pada saat yang sama, penduduk Majapahit mampu memproduksi dan menjual komoditi perdagangan yang dibutuhkan oleh pasar internasional. Di satu sisi para pedagang dan pelaut dapat memperoleh keuntungan sedangkan pemerintah dapat menarik pajak dan berbagai pendapatan yang terkait dengan kegiatan perdagangan dan para pemilik kapal memiliki peluang untuk mengembangkan investasi mereka menjadi usaha yang lebih besar. Agar sejalan dengan tuntutan perdagangan internasional misalnya, kerajaan Majapahit melakukan penyesuaian struktural dalam birokrasi dan pasar domestik yang dapat menjadi katalis antara pasar lokal dengan pasar internasional (Hall, 1985:25).

Dengan demikian, perdagangan internasional yang dilakukan oleh para pedagang Majapahit bukan hanya merupakan kegiatan para pedagang dan pelaut itu sendiri, tetapi juga merupakan bagian yang integral dari kegiatan masyarakat dan merupakan bagian dari kegiatan yang berada di bawah kontrol pemerintah. Hal itu berarti bahwa mekanisme sebagai negara maritim melibatkan segenap potensi yang ada di dalam masyarakat sebagai sebuah sistem.

### 2.1.2 Era Kolonialisme

Pada era kolonialisme Barat di Indonesia, mereka sebagai penjajah tidak memperbolehkan kerajaan-kerajaan di nusantara untuk membangun armada laut, namun diarahkan untuk mengelola sumber daya alam di daratan guna kepentingan kaum kolonial. Mereka sadar, orientasi kelautan sebagai kekuatan utama bangsa Indonesia dapat membahayakan kedudukan mereka sebagai penjajah. Oleh karena itu mereka harus melumpuhkan kekuatan maritim bangsa Indonesia.

#### 1. Portugis

Kolonialisme dan imperialisme mulai merebak di Indonesia sekitar awal abad XVI, yaitu diawali dengan pendaratan bangsa Portugis di Malaka. Selama periode 1511-1526, nusantara menjadi pelabuhan maritim penting bagi Kerajaan Portugis, yang secara reguler menjadi rute maritim untuk menuju Pulau Sumatera, Jawa, Banda dan Maluku. Pada tahun 1512 Portugis menjalin komunikasi dengan Kerajaan Sunda untuk menandatangani perjanjian dagang, terutama lada. Perjanjian dagang tersebut kemudian diwujudkan pada tanggal 21 Agustus 1512. Dengan perjanjian ini maka Portugis dibolehkan membangun gudang atau benteng di Sunda Kelapa.

Pada tahun yang sama, Alfonso de Albuquerque mengirim Antonio Albreu dan Francisco Serrao untuk memimpin armadanya mencari jalan ke tempat asal rempah-rempah di Maluku. Akhirnya Portugis menjadi bangsa Eropa pertama yang menemukan Maluku. Pada waktu itu dua armada Portugis, masing-masing di bawah pimpinan Anthony de Abreu dan Francisco Serau, mendarat di Kepulauan Banda dan Kepulauan Peny. Setelah mereka menjalin persahabatan dengan penduduk dan raja-raja setempat, antara lain Kerajaan Ternate di Pulau Ternate, Portugis diberi izin untuk mendirikan benteng di Pikaoli, begitu pula Negeri Hitu lama, dan Mamala di Pulau Ambon.

Persahabatan Portugis dan Ternate berakhir pada tahun 1570. Dengan adanya perlawanan rakyat, peperangan dengan Sultan Babullah selama 5 tahun (1570-1575), membuat Portugis harus angkat kaki dari Ternate dan terusir ke Tidore dan Ambon. Perlawanan rakyat Maluku terhadap Portugis,

dimanfaatkan Belanda untuk menjejakkan kakinya di Maluku. Pada tahun 1605, Belanda berhasil memaksa Portugis untuk menyerahkan pertahannya di Ambo kepada Steven van der Hagen dan di tidore kepada Cornelisz Sebastiansz. Demikian pula benteng Inggris di Kambelo, Pulau Seram, dihancurkan oleh Belanda. Sejak saat itu, Belanda berhasil menguasai sebagian besar wilayah Maluku. Kedudukan Belanda di Maluku semakin kuat dengan berdirinya *Verenigde Oost Indische Compagnie* (VOC) pada tahun 1602, dan sejak saat itu Belanda menjadi penguasa tunggal di Maluku. Di bawah kepemimpinan Jan Pieterszoon Coen, kepala Operasional VOC, perdagangan cengkeh di Maluku sepenuhnya di bawah kendali VOC selama hampir 350 tahun (Suropati, 2012:6-7).

## 2. Inggris

Di pihak lain, Inggris juga punya perhatian terhadap Indonesia dimulai sewaktu penjelajah F. Drake singgah di Ternate pada tahun 1579. Kemudian ekspedisi lainnya dikirim pada akhir abad k-16 melalui kongsi dangang yang diberi nama *East Indies Company* (EIC). EIC mengemban misi untuk hubungan dagang dengan Indonesia.

Pada tahun 1602, armada Inggris sampai di Banten dan berhasil mendirikan Loji di sana. Pada tahun 1604, Inggris mengadakan perdagangan dengan Ambon dan Banda, tahun 1609 mendirikan pos di Sukadana Kalimantan, tahun 1613 berdagang dengan Makasaar (Kerajaan Gowa) dan pada tahun 1614 mendirikan Loji di Batavia (Jakarta). Dalam usaha perdagangan itu, Inggris mendapat perlawanan kuat dari Belanda. Setelah terjadi tragedi *Ambon Massacre*, EIC mengundurkan diri dari Indonesia dan mengarahkan perhatiannya ke daerah lainnya di Asia Tenggara, seperti Singapura, Malaysia dan Brunei Darussalam sampai memperoleh kesuksesan.

Inggris kembali memperoleh kekuasaan di Indonesia melalui keberhasilannya memenangkan perjanjian Tuntang pada tahun 1811. Selama lima tahun (1811-1816), Inggris memegang kembali pemerintahan dan kekuasaannya di Indonesia. Indonesia mulai tahun 1811 berada di bawah

kekuasaan Inggris. Inggris menunjuk Thomas Stamford Raffles sebagai Gubernur Jenderal di Indonesia. Raffles berkuasa dalam waktu yang cukup singkat. Sebab sejak tahun 1816 kerajaan Belanda kembali berkuasa di Indonesia.

### 3. Belanda

Bangsa Belanda dengan VOC menerapkan strategi “*Command at Sea*” seperti bangsa-bangsa Eropa lain di tanah jajahannya, sehingga menurunkan semangat dan jiwa maritim dari masyarakat daerah jajahannya. Upaya Belanda sepertinta berhasil dengan terjadinya perubahan nilai-nilai sosial masyarakat Indonesia yang semula bercirikan kemaritiman menjadi kontinental-agraris, bahkan hingga saat ini.

Secara sistematis Belanda mulai menjalankan muslihatnya dengan menjadi aktor di balik peristiwa Perjanjian Giyanti tahun 1755. Perjanjian ini mengakhiri konflik antar raja-raja di Pulau Jawa yang salah satu pihaknya dibantu oleh VOC. Perjanjian tersebut sangat menguntungkan Belanda karena berhasil menguasai seluruh pantai utara Pulau Jawa, sekaligus menguasai jalur perdagangan laut hasil bumi dan rempah-rempah (Maluku – Jawa – Malaka). Sejak saat itu, akses laut yang berarti pula akses ke dunia luar dikuasai oleh VOC dan para penguasa pribumi didesak ke pedalaman (Suropati, 2012:7).

Ditinjau dari aspek strategi maritim, maka Perjanjian Giyanti tahun 1755 merupakan keberhasilan VOC menerapkan *Command at Sea* (penguasaan/pengendalian laut) di tanah jajahannya, yaitu dengan cara menguasai secara firik pantai-pantai dan pelabuhan milik raja-raja di Jawa. Cara tersebut merupakan *naval strategy* yang paling banyak digunakan oleh bangsa-bangsa di Eropa. Perubahan nilai-nilai sosial masyarakat Indonesia yang semula bercirikan kemaritiman menjadi kontinental-agraris hingga saat ini, ditandai dengan karakter masyarakat bahkan bangsa Indonesia yang tidak lagi menyatakan laut sebagai pemersatu, tetapi dipandang sebagai pemisah antara pulau-pulau dan daratan. Akhirnya bangsa Indonesia tidak

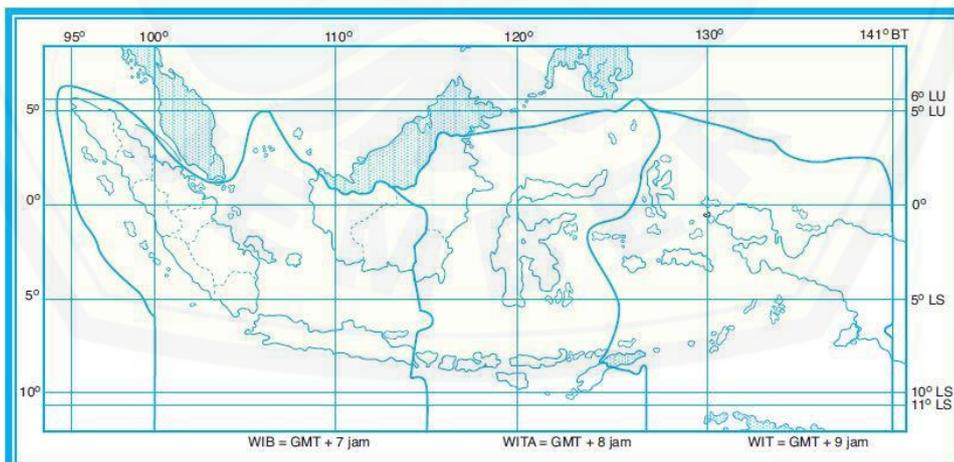
lagi menguasai lautan tetapi terpecah belah karena lautan (Suropati, 2012:7-8).

## 2.2 Letak Wilayah Negara Indonesia

Indonesia memiliki kondisi geografis yang unik, yang membedakan dengan negara-negara Asia Tenggara lainnya. Bentuk kepulauan merupakan karakteristik sebagai negara maritim. Lokasi Indonesia dapat dilihat dari segi letak absolut (*site*) dan letak relatif (*situation*). Lokasi absolut Indonesia, yaitu letaknya di muka bumi, sedangkan lokasi relatifnya adalah letak Indonesia dengan kondisi wilayah di sekitar Indonesia. Letak Indonesia dapat ditinjau dari segi letak astronomis, letak geologis dan letak geografis.

### 2.2.1 Letak Astronomis Indonesia

Secara pengertian, letak astronomis adalah letak suatu wilayah atau daerah yang didasarkan pada posisi garis bujur dan garis lintang astronomisnya. Letak ini merupakan letak yang mutlak dari keseluruhan suatu wilayah. Letak astronomis Indonesia merupakan letak atau posisi negara Indonesia yang ditentukan melalui koordinat garis lintang dan garis bujur.



Gambar 2.1 Letak Astronomis Indonesia  
(Sumber: Al Rafisqy, 2017)

Letak Indonesia secara astronomis  $6^{\circ}\text{LU}$ - $11^{\circ}\text{LS}$  dan antara  $95^{\circ}\text{BT}$ - $141^{\circ}\text{BT}$ . Letak ini menunjukkan bahwa wilayah Indonesia dilalui oleh garis khatulistiwa atau *equator*, sehingga dengan ini Indonesia memiliki jenis iklim tropis. Kemudian karena berada pada posisi garis lintang tersebut maka Indonesia hanya mempunyai dua musim saja, yaitu musim kemarau dan musim hujan (Mulianingsing, 2018:4).

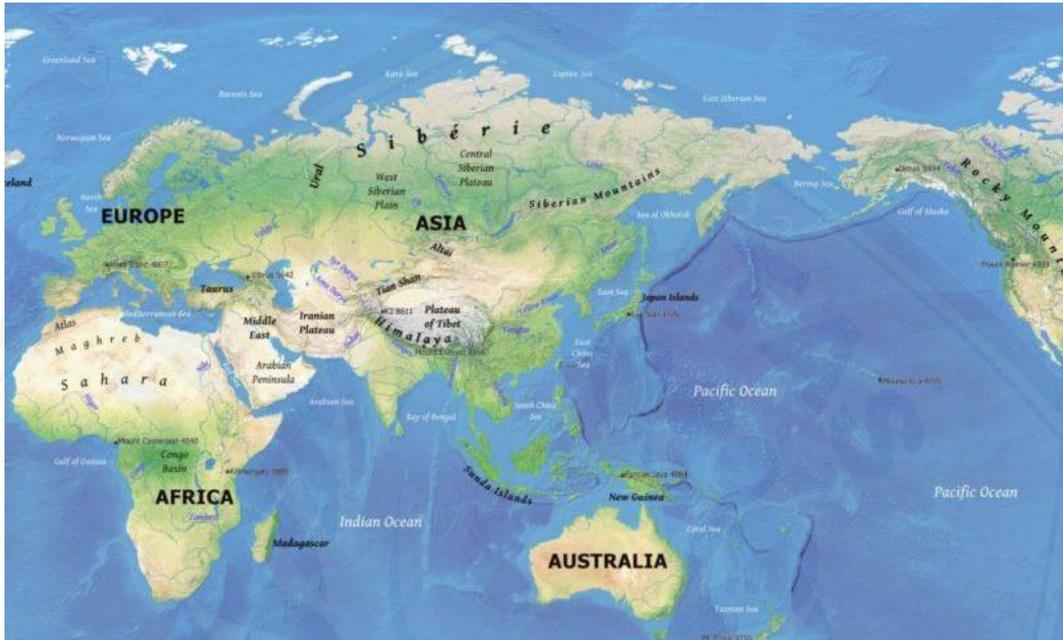
Indonesia termasuk salah satu negara yang dilalui oleh garis horizontal khatulistiwa. Hal ini membuat Indonesia selalu disinari matahari sepanjang tahun. Dengan hanya ada dua musim yaitu kemarau dan hujan, Indonesia memiliki perbedaan dengan negara-negara subtropis yang mempunyai 4 (empat) musim dalam satu tahun, yaitu musim gugur, musim panas, musim semi dan musim dingin. Pada kondisi tersebut menyebabkan Indonesia tidak dilalui oleh gerakan siklon dahsyat seperti badai tornado.

### **2.2.2 Letak Geografis Indonesia**

Letak geografis adalah letak suatu daerah atau negara dilihat dari kenyataan di permukaan bumi. Indonesia termasuk dari negara kepulauan yang memiliki pulau dan wilayah yang amat strategis, karena Indonesia ada di posisi geografis yang benar-benar menguntungkan baik pada aspek ekonomi, komunikasi, sosial budaya, transportasi, ataupun pariwisata. Menurut posisi geografisnya, maka Indonesia ada di antara dua benua di dunia yakni Benua Asia dan Benua Australia.

Posisi tersebut tentunya menguntungkan Indonesia sebab dapat terbentuknya lalu lintas perdagangan dunia. Tidak sekedar segi perdagangan saja, situasi tersebut pula dapat mempengaruhi kondisi iklim serta cuaca di Indonesia. Dengan terapat antara dua benua tersebut faktanya dapat terjadi pengaruh kepada kondisi alam sekeliling yakni menyebabkan wilayah Indonesia kebanyakan beriklim laut. Disamping terapat dua benua, Indonesia juga terapat oleh dua samudera yang paling luas di Asia yakni Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Yang mana kondisi tersebut menyebabkan adanya dua macam musim di Indonesia yakni musim penghujan dan musim kemarau. Terjadinya musim penghujan di Indonesia berlangsung antara bulan Oktober sampai April dengan ditandai

berhembusnya Angin Musim Barat Daya, sementara musim kemarau terjadi dalam kurun antara April sampai Oktober dengan adanya indikasi munculnya Angin Musim Timur Laut.



Gambar 2.2 Letak Geografis Indonesia  
(Sumber: Mulianingsih, 2018:5)

Secara geografis atau letaknya di permukaan bumi, negara Indonesia memiliki batas-batas wilayah yang menjadi patokan seberapa luas wilayah negara Indonesia. Adapun batas-batas wilayah secara geografis tersebut sebagai berikut;

1. Bagian Barat Indonesia berbatasan dengan Samudera Hindia
2. Bagian Timur Indonesia berbatasan dengan Samudera Pasifik dan Irian Jaya (Papua)
3. Bagian Utara Indonesia berbatasan dengan Samudera Pasifik, Selat Malaka, Laut Andaman, Laut Cina Selatan dan Malaysia Timur
4. Bagian Selatan Indonesia berbatasan dengan Benua Australia, Laut Timor Timur, Samudera Hindia dan Laut Arafura.

### 2.2.3 Letak Geologis Indonesia

Letak geologi Indonesia juga cukup strategis. Secara geologis, Indonesia adalah negara yang terletak di antara beberapa lempengan bumi dan beberapa dangkalan laut. Hal ini menyebabkan kondisi geografis Indonesia berbeda-beda di tiap wilayahnya. Daerah Indonesia bagian barat dilalui oleh deretan Pegunungan Muda Mediterania, yang merupakan rangkaian dari Pegunungan Himalaya dengan sifat basa. Sedangkan daerah Indonesia bagian tengah dan timur dilewati oleh deretan Pegunungan Sirkum Pasifik yang cenderung bersifat asam (Mulianingsih, 2018:6).

Letak geologis Indonesia ditandai dengan tiga hal berikut:

1. Indonesia dilalui oleh dua rangkaian pegunungan besar dunia, yaitu rangkaian sirkum mediterania dan sirkum pasifik.
2. Indonesia berada di titik pertemuan tiga lempeng litosfer, yaitu Lempeng Indo-Australia, Lempeng Eurasia dan Lempeng Pasifik.
3. Indonesia terelatak pada tiga daerah dangkalan, yaitu dangkalan sunda, dangkalan sahur dan daerah laut pertengahan Australia Asiatis.

Kondisi geologis Indonesia yang memiliki banyak gunung api ini memiliki dampak positif maupun negatif. Selain menyebabkan tanah di Indonesia memiliki tingkat kesuburan yang tinggi, hal ini juga menyebabkan sering terjadi bencana alam yang disebabkan peristiwa vulkanik. Dilihat dari segi jalur pegunungan yang melalui wilayah Indonesia, kepulauan Indonesia dilalui oleh dua jalur pegunungan besar, yaitu Sirkum Mediterania yang aktif di bagian barat dan Sirkum Pasifik yang terdiri dari rangkaian gunung api tua di bagian timur. Rangkaian Sirkum Mediterania terdiri dari pegunungan muda yang masih aktif menyebabkan di wilayah barat Indonesia banyak terdapat gunung api yang masih aktif. Sedangkan di wilayah timur kebanyakan gunung apinya sudah tidak aktif lagi, karena terdiri dari pegunungan yang sudah tua dari Sirkum pasifik.

Indonesia juga merupakan pertemuan dari lempeng tektonik besar yaitu Lempeng Indo-Australia, Lempeng Eurasia dan Lempeng Pasifik. Lempeng Indo-Australia bertabrakan dengan Lempeng Eurasia di lepas pantai Jawa, Sumatera

dan Nusa Tenggara. Dan bertabrakan dengan Lempeng Pasifik di daerah Maluku dan Papua. Di daerah pertemuan lempeng ini sering terjadi gempa bumi, tsunami dan tanah longsor. Hal ini disebabkan oleh akumulasi energi yang tak sanggup tertahan sehingga lepas menjadi bencana alam.

Secara geologis, Indonesia terdiri atas tiga daerah dangkalan. Dangkalan adalah lautan dangkal yang menghubungkan dua daratan besar. Dangkalan yang ada di Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Dangkalan Sunda yang menghubungkan wilayah Indonesia bagian barat dengan benua Asia.
2. Dangkalan Sahul yang menghubungkan wilayah Indonesia bagian timur dengan benua Australia.
3. Dangkalan laut pertengahan Australia-Asiatik, yaitu daerah yang terletak di wilayah tengah diantara dangkalan sunda dan dangkalan sahal.

Dangkalan-dangkalan ini mempengaruhi persebaran flora dan fauna di Indonesia. Wilayah barat yang dilalui dangkalan sunda memiliki keanekaragaman hayati yang mirip dengan benua Asia. Sedangkan keanekaragaman flora di Indonesia bagian timur yang dilalui dangkalan sahal memiliki kemiripan dengan benua Australia. Sedangkan di wilayah tengah yang disebut Asutralia-Asiatik memiliki flora dan fauna yang khas, tidak sama dengan Asia maupun Australia.

## **2.3 Kejayaan Indonesia sebagai Negara Maritim**

### **2.3.1 Indonesia sebagai Negara Kepulauan**

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki  $\pm 17.508$  pulau. Wilayah NKRI juga terletak pada posisi silang dunia yaitu di antara dua benua dan dua samudera, sehingga dengan posisi geografis demikian menyebabkan laut di antara pulau-pulau menjadi alur laut yang sangat penting artinya bagi lalu lintas pelayaran internasional.

Konstelasi geografis tersebut secara alamiah mengarah pada terwujudnya aktivitas pelayaran di wilayah Indonesia. Pentingnya pelayaran bagi Indonesia disebabkan oleh posisi, luas, dan bentuk geografisnya. Posisi Indonesia yang

strategis berada di jalur persilangan dunia, membuat Indonesia mempunyai potensi yang sangat besar untuk mengembangkan perekonomian (Marsetio, 2018:3).

Sejarah menunjukkan bahwa bangsa Indonesia yang mencintai laut sejak dahulu dan sebagai masyarakat bahari, oleh penjajah kolonial didesak menuju ke darat, yang mengakibatkan hilangnya atau menurunnya jiwa bahari masyarakat Indonesia. Catatan penting sejarah maritim ini menunjukkan bahwa di dibandingkan dengan negara-negara tetangga di kawasan Asia Tenggara, Indonesia memiliki keunggulan aspek budaya bahari yang terbentuk secara alamiah oleh aspek-aspek geografi Indonesia. Berkurangnya budaya bahari lebih banyak disebabkan karena dirubahnya pola hidup bangsa Indonesia oleh pemerintah kolonial Belanda secara sistematis selama 350 tahun dari budaya bahari menjadi budaya agraris.

### **2.3.2 Negara Kepulauan Terbesar di Dunia**

Ditinjau dari aspek geostrategis, Indonesia adalah negara yang sangat penting bagi dunia internasional, karena Indonesia terletak pada posisi yang sangat strategis diantara dua benua dan dua samudera yang merupakan jalur lalu lintas pelayaran internasional sejak dahulu kala sebagai *Sea Lanes of Communication (SLOC)* dan *Sea Lines of Trade (SLOT)* dunia. Indonesia juga memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang menghubungkan wilayah perairan internasional di Utara dan Selatan sebagai bentuk pertanggungjawaban atas diakuinya Indonesia sebagai Negara Kepulauan. Dengan posisi yang demikian, maka keberadaan Indonesia sangat penting bagi negara-negara lain khususnya Amerika Serikat (AS) dan Jepang yang pasokan energinya dari Timur Tengah melalui perairan Indonesia di Selat Malaka, Selat Singapura, Laut Natuna dan perairan Sulawesi (Purdjianto, 2009:28-30).

Pada sisi lain, Indonesia berbatasan laut dengan sepuluh negara tetangga, yaitu India, Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, Timor Leste dan Australia serta berbatasan darat dengan tiga negara yaitu Malaysia, Papua Nugini dan Timor Leste. Hal ini secara tidak langsung membawa konsekuensi yang besar terhadap penegakan kedaulatan negara dan

keutuhan wilayah NKRI karena tingkat ancaman akan semakin besar, kompleks dan datang dari berbagai arah (Marsetio, 2018:6).

Perairan Indonesia yang merupakan bagian dari SLOC pelayaran internasional, menjadi sangat penting bagi masyarakat dunia pengguna laut (Till, 2009:345-349). Hal tersebut memberi arti bahwa manakala bangsa Indonesia mampu memanfaatkan peluang dan tantangan yang ada di wilayah lautnya, maka akan dapat memanfaatkan potensi yang ada untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Sebaliknya manakala bangsa Indonesia tidak mampu mengantisipasi dan mengelola kendala dan kerawakan yang timbul, maka akan berdampak terhadap keamanan bahkan kedaulatannya. Dengan kata lain nilai strategis itu juga dapat dijadikan peluang oleh pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab untuk mendapat kepentingan pribadi atau kelompok (Akimoto, 2001:4-6).

Indonesia merupakan bangsa yang paling beruntung di dunia ini. Ada beberapa alasan yang cukup kuat untuk mengatakan demikian, antara lain:

**Pertama**, wilayah NKRI terletak di khatulistiwa, hal tersebut menjadikan Indonesia memiliki iklim tropis dengan dua musim yang dominan, sehingga sangat mudah dalam aktivitas ekonomi, seperti perikanan, pertanian, transportasi, perkebunan dan lain-lain. **Kedua**, wilayah NKRI berada di posisi silang dunia (antara dua benua dan dua samudera) yang perairannya menjadi bagian dari SLOC dan SLOT serta *Sea Lanes of Economics* (SLOE) sebagai jalur transportasi urat nadi perekonomian dunia. **Ketiga**, wilayah Indonesia memiliki panorama pemandangan alam yang sangat indah dengan 88 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) serta 10 KSPN yang menjadi prioritas yaitu Sabang, Danau Toba, Tanjung Lesung, Kepulauan Seribu, Bali, Lombok, Morotai, Bunaken, Gunung Bromo dan Wakatobi. **Keempat**, bangsa Indonesia mendiami sebuah ruang hidup berbentuk negara kepulauan atau Nusantara, dengan tebaran pulau-pulau yang spesifik dan luas laut yang sedemikian luas, dan **Kelima**, bangsa Indonesia dengan keragaman budaya yang ada, mendiami wilayah yuridiksi nasional Indonesia dengan kekayaan sumber daya alam yang berlimpah, baik dilaut, dasar laut, darat, dan di dalam bumi (Marsetio, 2018:8).

Bila ditinjau dari potensi kekayaan alam, Indonesia ibarat surga yang tertinggal di dunia, karena memiliki kekayaan alam yang melimpah, laut yang indah, tanah yang subur, pemandangannya elok, penduduknya ramah dan sopan serta letak geografisnya berada pada persilangan dunia. Sungguh sangat beruntung memiliki tanah air seperti Indonesia, namun dari berbagai kebaikan tersebut juga banyak mengundang para pendatang untuk masuk dan menguasai Indonesia. Sejak abad pertengahan, hampir sebagian besar bangsa Eropa yang memiliki kekuatan laut yang handal saat itu memperebutkannya, seperti Portugis, Spanyol, Inggris dan Belanda yang pernah menjajah Indonesia.

### 2.3.3 Luas Wilayah NKRI

Wilayah negara Indonesia terdiri dari daratan, lautan atau perairan dan udara. Daratan Indonesia terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan oleh perairan. Indonesia dan mempunyai wilayah negara dengan batas-batas dan hak-hak yang ditetapkan sesuai undang-undang. Hal tersebut sesuai dengan pasal 25A UUD 1945 yang berbunyi, “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang” (Aris, 2017).

Indonesia merupakan salah satu negara terluas di dunia, hal ini menempatkan Indonesia sebagai negara terluas ke-7 di dunia setelah Rusia, Kanada, Amerika Serikat, Cina, Brazil dan Australia. Jika dibandingkan dengan luas negara-negara di Asia, Indonesia berada di peringkat ke-2. Dan jika dibandingkan dengan negara-negara di Asia Tenggara, Indonesia menempatkan dirinya sebagai negara terluas di Asia Tenggara. Total luas negara Indonesia adalah 5.193.250 km<sup>2</sup> yang mencakup daratan dan lautan (Admin, 2013).

Selain sebagai salah satu negara terluas di dunia, Indonesia juga merupakan negara kepulauan terluas di dunia. sepertiga luas Indonesia adalah daratan dan dua pertiga adalah lautan. Luas daratan Indonesia adalah 1.919.440 km<sup>2</sup> yang menempatkan Indonesia sebagai negara ke 15 terluas di dunia (Admin, 2016). Indonesia juga disebut sebagai Nusantara, hal ini karena keberadaan pulau-pulau yang berjumlah tidak kurang dari 17.508 pulau di wilayah Indonesia. Nusantara

memiliki arti kepulauan yang terpisah oleh laut atau bangsa-bangsa yang terpisah oleh laut. Indonesia terbentang sepanjang 3.977 mil dari Samudera Indonesia hingga Samudera Pasifik. Hal ini menjadikan Indonesia memiliki luas lautan sekitar 3.273.180 km<sup>2</sup>.

Indonesia dilewati oleh sala satu selat terpenting dunia, yaitu Selat Malaka yang menjadi jalur vital bagi jalur perdagangan dunia dan distribusi energi global. Setiap tahunnya, diperkirakan sekitar 70.000 kapal melewati Selat Malaka yang mengangkut kurang lebih 80% bahan bakar minyak untuk kawasan Asia Timur dan 2/3 produk-produk yang diperdagangkan di seluruh kawasan. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki aset strategis berupa garis pantai yang panjangnya mencapai 95,181 km (urutan terpanjang ke-4 di dunia). Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki sejumlah selat dan perairan yang menjadi jalur pelayaran internasional. Beberapa selat seperti Selat Lombok, Selat Karimata, dan Selat Sunda bahkan sudah dinyatakan sebagai jalur pelayaran internasional sesuai dengan Hukum Laut Internasional (BPPK Kemlu, 2015:13).



Gambar 2.3 Peta Indonesia  
(Sumber: Sebayang, 2017)

### **BAB 3. KEBIJAKAN POLITIK LUAR NEGERI INDONESIA TENTANG MARITIM**

Politik luar negeri (PLN) suatu negara merupakan rangkaian kebijakan yang ditujukan pada dunia luar. PLN dipengaruhi dan dibentuk oleh dinamika interaksi antara berbagai faktor internal dan eksternal. PLN merupakan pencerminan dari kepentingan nasional yang ditujukan ke luar negeri, dan merupakan bagian dari keseluruhan kebijakan politik nasional yang tidak dapat dipisahkan dari kondisi riil di dalam negeri. Secara umum, PLN merupakan suatu perangkat formula nilai, sikap, arah serta sasaran untuk mempertahankan, mengamankan dan memajukan kepentingan nasional di dalam percaturan dunia internasional. Suatu komitmen yang pada dasarnya merupakan strategi dasar untuk mencapai suatu tujuan baik dalam konteks dalam negeri dan luar negeri, serta sekaligus menentukan keterlibatan suatu negara di dalam isu-isu internasional atau lingkungan di sekitarnya (Perwita dan Yanyan, 2005:47).

Ketika negara Indonesia akhirnya berdiri, pengetahuan terhadap situasi internasional kembali berperan penting dalam menentukan prinsip dasar pelaksanaan PLNI. Negara muda itu langsung dihadapkan dengan dilema antara arah politik luar negeri dan proyek pembangunan dalam negeri. Sebagai negara baru, Indonesia perlu meningkatkan kualitas masyarakat dan memperbanyak pembangunan infrastruktur. Sementara di sisi lain, Indonesia masih minim sumber dana. Pada saat itu, negara besar penguasa Blok Barat dan Blok Timur seperti Amerika Serikat dan Uni Soviet merupakan tujuan paling mudah untuk mendapatkan bantuan modal pembangunan. Kebijakan luar negeri Indonesia tidak bisa dilepaskan dari fondasi awal yang digagas oleh Mohammad Hatta dengan konsep “bebas-aktif”.

Sejarah kemaritiman Indonesia membuktikan bahwa NKRI merupakan legasi dari negara-bangsa maritim seperti Sriwijaya dan Majapahit yang hidup pada abad ke-5 hingga pertengahan abad ke-14. Kesuksesan dari Sriwijaya dalam membangun *hubports* terkemuka di kawasan Asia Tenggara dan Majapahit dengan lima armada perang terkuat pada zamannya menjadi sebuah titik balik

sejarah akan kejayaan Indonesia di masa lampau akan strategi kemaritim yang kaya. Sekaligus menunjukkan bahwa khalayak masih belum mengeksplorasi 100% tentang wawasan kebahariannya (Yunus dalam Susilo, 2015:67). Kedua hal ini yang menjadi citra diri nasional positif di era jauh sebelum PMD diluncurkan sebagai wacana publik yang mengundang perhatian. Sedangkan pengalaman kelam di era penjajahan Belanda dengan pembatasan masyarakat terhadap laut dengan salah satunya menganggap nelayan sebagai kasta terbawah dalam masyarakat (Yakti dan Joko, 2017:110). Dengan demikian strategi yang akan dicapai adalah mencapai negara bahari sebagaimana Sriwijaya dan Majapahit sebagai kekuatan regional terkemuka.

Pada bab 3 akan diuraikan mengenai kebijakan politik luar negeri Indonesia tentang kemaritiman. Bagian sub bab 3.1 dijelaskan kebijakan PLNI tentang maritim masa orde lama, berlanjut sub bab 3.2 kebijakan PLNI tentang maritim masa orde baru, sub bab 3.3 kebijakan PLNI tentang maritim masa reformasi, dan sub bab 3.4 kebijakan PLNI tentang maritim masa pasca reformasi.

### **3.1. Masa Orde Lama**

Indonesia merupakan negara perairan yang memiliki banyak potensi. Potensi itu terlihat dengan jelas melalui banyak sumber daya yang beraneka ragam dalam perairannya. Seiring perkembangan dalam sejarah Indonesia, perairan Indonesia menjadi salah satu hal yang sangat vital dalam berbagai kegiatan. Berbagai kegiatan itu berupa kegiatan perdagangan, transportasi, mata pencaharian, hiburan dan sebagainya. Dan berbagai kegiatan tersebut, terciptalah potensi-potensi yang istimewa. Potensi-potensi ini mempengaruhi bangsa lain sehingga ada keinginan dari mereka untuk menguasai daerah kedaulatan.

Dalam wilayah kedaulatan yang dimiliki Indonesia, terutama untuk perairan, tentu hal ini menjadi sesuatu yang penting. Bangsa Indonesia dijajah oleh Belanda dengan waktu yang tidak sebentar. Selama penjajahan tersebut, banyak sekali pergolakan yang dilakukan oleh tokoh-tokoh pergerakan mulai dari organisasi hingga pemberontakan yang melimpahkan tumpah darah rakyat Indonesia. Ketika rakyat merebut kemerdekaan pada 17 Agustus 1945, masih ada perlawanan

terhadap para penjajah. Belanda masih ingin merebut wilayah kedaulatan Indonesia dengan strategi-strategi yang mereka gunakan karena masih merasa wilayah Indonesia masih dikuasai Belanda. Hal ini menuntut rakyat Indonesia untuk melawan dalam bentuk diplomasi dan aksi secara fisik. Perjuangan tersebut terus berlangsung hingga terjadinya perebutan wilayah Irian Barat.

Dalam mempertahankan wilayah dan kedaulatan tersebut, Indonesia harus memiliki kekuatan wilayah yang kuat dan pengakuan dari dunia internasional tentang Indonesia itu sendiri. Penguatan kedaulatan dapat diperkuat dari sisi hukum, sedangkan penguatan wilayah dapat dilakukan dengan perluasan batas-batasnya. Indonesia memiliki pulau besar dan kecil sekitar 18.000, oleh karena itu penting sekali jika wilayah perairan diprioritaskan. Untuk mempertahankan hal itu wilayah negara Republik Indonesia mengacu pada Ordinasi Hindia Belanda 1939, yaitu *Teritoriale Zeen en Maritime Kringen Ordonantie 1939* (TZMKO 1939). Dalam peraturan zaman Hindia Belanda ini, pulau-pulau di wilayah Nusantara dipisahkan oleh laut di sekelilingnya dan setiap pulau hanya mempunyai laut di sekeliling sejauh 3 mil dari garis pantai. Ini berarti kapal asing boleh dengan bebas melayari laut yang memisahkan pulau-pulau tersebut.

Perdana Menteri Ir. H. Djuanda akhirnya memerintahkan Mokhtar Kusumaatmadja untuk membuat satu sistem bagaimana cara agar laut diantara pulau-pulau tersebut menjadi milik Indonesia. Mokhtar Kusumaatmadja kemudian mengambil satu inisiatif untuk membuat garis yang melingkupi keseluruhan pulau-pulau di Indonesia. Agar laut diantara pulau-pulau tersebut menjadi milik Indonesia, maka dilingkupilah kepulauan Indonesia dengan garis pangkal. Bung Karno dan Ir. Djuanda adalah sepasang Presiden dan Perdana Menteri Indonesia. Presiden Soekarno adalah orang yang bersihkukuh untuk menyatukan nusantaranya. Satu kesatuan diwujudkan oleh Djuanda dengan melingkupi keseluruhan kepulauan Indonesia menjadi satu adalah wujud nyata yang dikatakan oleh Presiden Soekarno. Dua pemimpin tersebut meletakkan landasan dan fondasi yang begitu kuat bahwa Indonesia adalah bangsa yang besar dan bersatu menjadi satu kesatuan. Jadi dua pemimpin ini memiliki pandangan terhadap laut yang luar biasa visioner (Arsana, 2018).

Kemudian di tahun 1960 Presiden Soekarno mengeluarkan UU No. 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Sejak beberapa waktu lamanya telah dirasakan perlunya meninjau kembali penentuan batas laut wilayah sesuai dengan sifat khusus negara Indonesia sebagai negara kepulauan dan kebutuhan serta kepentingan rakyat Indonesia, laut wilayah sebagai bagian daripada wilayah negara yang terdiri dari wilayah daratan, lautan dan udara merupakan bagian yang penting bagi negara Indonesia mengingat bentuk negara yang terdiri dari beribu-ribu pulau (UU No. 4 Prp Tahun 1960). Penentuan batas perairan Indonesia seperti apa yang diajukan dalam Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang ini mempunyai akibat yang penting di lapangan ekonomi. Dengan penentuan batas perairan yang baru Indonesia akan mempunyai kedaulatan atas segala perairan yang terletak dalam batas-batas garis luar laut serta udara dan dasar laut dan tanah dibawahnya.

### **3.2. Masa Orde Baru**

Karakter yang tampak dalam politik luar negeri Indonesia masa orde baru cenderung pro-Barat. Ide-ide dan gagasan berorientasi pembangunan merupakan jargon utama Presiden Soeharto ketika baru memimpin Indonesia. Dampak kebijakan luar negerinya tidak lain adalah mengundang sebanyak mungkin investasi asing ke dalam negeri dengan mengorbankan aspek-aspek pemerataan sosial-politik di daerah.

Presiden Soeharto tidak merubah kebijakan luar negeri Indonesia yang telah dirumuskan sejak pemeritahan Orde Lama. Kebijakan luar negeri bebas-aktif, berprinsip anti-imperialisme, dan berusaha menjadi pemain penting di kawaan Asia Tenggara tetap dilaksanakan oleh pemerintahan yang disebut dengan Orde Baru di bawah kepemimpinan Presiden Soeharto. Yang berubah adalah gaya atau bagaimana pelaksanaan dalam menjalankan kebijakan tersebut. Pemerintah Orde Baru berusaha memurnikan arah kebijakan politik luar negeri “bebas-aktif” Indonesia berdasarkan UUD 1945 dan Pancasila yang selama bertahun-tahun diselewengkan oleh pemerintahan Orde Lama di bawah kepemimpinan Soekarno dan pengaruh PKI (Haryanto & Isman, 2016:133).

Pada masa orde baru pedoman bebas-aktif tetap digunakan, hal ini ditegaskan oleh Ketetapan MPRS No. XII/MPRS/1966. Sifat dan landasan PLN tetap, hanya pelaksanaannya dipulihkan pada maksudnya yang murni yaitu: “Pelaksanaan PLN yang bebas-aktif itu terus diabdikan kepada kepentingan nasional, terutama untuk kepentingan pembangunan di segala bidang. Tekanan kepada masalah-masalah ekonomi karena pembangunan ekonomi inilah yang merupakan tugas nasional yang paling besar dewasa ini. Dalam hubungan ini kerjasama di bidang ekonomi dengan negara-negara maju yang selama ini ditempuh akan dilanjutkan dan akan dimanfaatkan secara optimal sebagai pelengkap sumber-sumber pembangunan” (Afifah, 2009:302).

Meskipun dikenal sebagai bapak pembangunan dalam konteks mendeklarasikan Indonesia sebagai negara agraris tetapi di dalam masa kepemimpinannya Presiden Soeharto menyiapkan tim untuk menegosiasi dengan bangsa-bangsa di dunia sehingga kemudian prinsip negara kepulauan yang bibitnya di tanam Presiden Soekarno dan Djuanda kemudian dibesarkan dan diwujudkan dimasa kepemimpinan Presiden Soeharto. Sehingga di masa Presiden Soeharto adanya pengakuan dunia internasional melalui Konferensi Hukum Laut PBB atau populer sebagai UNCLOS tahun 1982 dan di sah kan dalam UU No. 17 Tahun 1985.

Pada masa pemerintahan Presiden Soeharto, ada beberapa kebijakan yang dihasilkan mengenai kelautan Indonesia. Kebijakan-kebijakan tersebut dapat dilihat dalam tabel 3.1 dibawah ini:

**Tabel 3.1 Kebijakan-Kebijakan tentang Kemaritiman/Kelautan Masa Presiden Soeharto**

No	Tahun	Kebijakan/Regulasi	Isi Kebijakan/Regulasi
1.	1969	Keppres No. 89 Tahun 1969 tentang Persetujuan antar Pemerintah RI dan Malaysia mengenai Penetapan Garis Batas Landas Kontinen antara Kedua Negara	Pada 27 Oktober 1969 Pemerintah Indonesia dan Malaysia telah menandatangani suatu Persetujuan antara kedua negara tentang penetapan garis batas landas kontinen antara kedua negara di Kuala Lumpur. Keputusan Presiden ini mulai berlaku pada 5 November 1969.
2.	1971	UU No. 2 Tahun 1971 tentang Perjanjian antara RI dan Malaysia	Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Malaysia melakukan perundingan mengenai Penetapan Garis Batas Laut

		mengenai Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Malaka	Wilayah Kedua Negara di Selat Malaka pada 28 Pebruari 1970 sampai 6 Maret 1970. Hasil dari perundingan tersebut kemudian menghasilkan suatu “Perjanjian antara Republik Indonesia dan Malaysia tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Malaka” dan telah ditandatangani pada 17 Maret 1970. Perjanjian tersebut dipandang perlu disetujui dengan UU, yang akhirnya dikeluarkan UU No. 2 Tahun 1971 yang di sahkan pada 10 Maret 1971.
3.	1971	Keppres No. 42 Tahun 1971 tentang Persetujuan antara Pemerintah RI dan Australia mengenai Penetapan Batas-Batas Dasar Laut Tertentu	Dalam Keppres No. 42 Tahun 1971 ditetapkan pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Australia tentang Penetapan Batas-Batas Dasar Laut Tertentu, sebagai hasil dari perundingan kedua delegasi Pemerintah Indonesia dan Australia di Camberra pada 18 Mei 1971. Keputusan Presiden ini mulai berlaku pada 1 Juli 1971.
4.	1972	Keppres No. 20 Tahun 1972 tentang Perjanjian antara Pemerintah RI, Thailand dan Malaysia mengenai Penetapan Batas Landas Kontinen di Bagian Laut Selat Malaka	Pemerintah Indonesia, Malaysia dan Thailand berhasrat untuk memperkuat ikatan persahabatan yang telah terjalin lama antara ketiga negara dan berhasrat untuk menetapkan garis-garis batas landas kontinen antara ketiga negara di bagian Utara Selat Malaka. Hal tersebut disahkan dalam Keppres No. 20 Tahun 1972, sebagai hasil penandatanganan delegasi-delegasi Pemerintah Indonesia, Malaysia dan Thailand di Kuala Lumpur pada 21 Desember 1971. Keputusan Presiden ini berlaku pada 11 Maret 1972.
5.	1972	Keppres No. 21 Tahun 1972 tentang Persetujuan antara Pemerintah RI dan Thailand mengenai Penetapan Suatu Garis Batas Landas Kontinen antara Kedua Negara di Bagian Utara Selat Malaka dan di Laut Andaman	Keppres No. 21 Tahun 1972 mengesahkan Persetujuan antara Pemerintah Indonesia dan Thailand tentang Penetapan suatu Garis Batas Landas Kontinen antara Kedua Negara di bagian Utara Selat Malaka dan di Laut Andaman, sebagai hasil dari penandatanganan delegasi-delegasi Pemerintah Indonesia dan Thailand di Bangkok pada 17 Desember 1971 dan mulai berlaku pada 11 Maret 1972.
6.	1972	Keppres No. 66 Tahun 1972 tentang	Keppres No. 66 Tahun 1972 mengesahkan Persetujuan antara

		Persetujuan antara Pemerintah RI dan Australia mengenai Penetapan Batas-Batas Dasar Laut Tertentu di daerah Laut Timor dan Laut Arafura sebagai Tambahan pada Persetujuan Tertanggal 18 Mei 1971	Pemerintah Indonesia dan Australia yang dirundingkan antara kedua delegasi di Jakarta pada 9 Oktober 1972, sebagai tambahan pada persetujuan 18 Mei 1972 mengenai Persetujuan antara Pemerintah Indonesia dan Australia tentang Penetapan Batas-Batas Dasar Laut tertentu di Laut Timor dan Laut Arafura dan mulai berlaku pada 4 Desember 1972.
7.	1973	Undang-Undang No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia	Untuk mengamankan kepentingan rakyat Indonesia dalam landas kontinen yang berbatasan dengan negaranya, Pemerintah Indonesia mengeluarkan pengumuman tentang landas kontinen yang membuat azas-azas dan dasar-dasar pokok kebijaksanaan Pemerintah tentang landas kontinen Indonesia pada tanggal 17 Pebruari 1969. Disamping hal-hal yang bersifat umum seperti sifat dan ruang lingkup kekuasaan Negara atas landas kontinen, UU ini juga memberikan dasar-dasar bagi pengaturan eksplorasi dan eksploitasi serta penyelidikan jumlah atas kekayaan alam di landas kontinen dan masalah-masalah yang ditimbulkan.
8.	1973	Undang-Undang No. 6 Tahun 1973 tentang Perjanjian antara RI dan Australia mengenai Garis-Garis Batas Tertentu antara Indonesia dan Papua Nugini	Indonesia telah mengadakan pembicaraan dengan Australia yang menghasilkan suatu Joint-Survey Indonesia-Australi (misi Cenderawasih) 1965-1967 dan kemudian mengahilkan Persetujuan tentang Penetapan Batas-Batas Dasar Laut Tertentu pada 18 Mei 1971, dengan Persetujuan tambahannya pada 9 Oktober 1972. Dengan tercapainya persetujuan tersebut, menjadi jelas batas-batas yuridiksi Indonesia atas wilayah perbatasan itu.
9	1973	Undang-Undang No. 7 Tahun 1973 tentang Perjanjian antara Pemerintah RI dan Singapura mengenai Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Singapura	Isi pokok perjanjian antara Indonesia dan Singapura adalah bahwa garis batas laut wilayah Indonesia dan laut wilayah Singapura di Selat Singapura yang sempit, yaitu di Selat yang lebarnya antara garis dasar kedua belah pihak kurang dari 15 mil laut, adalah suatu garis yang terdiri dari garis-garis lurus yang ditarik antara titik-titik yang koordinat-koordinatnya tercantum pada Perjanjian termaksud.

10.	1974	Keppres No. 51 Tahun 1974 tentang Penetapan Garis Batas Landas Kontinen antara RI dan India	Dalam Keppres No. 51 Tahun 1974 Presiden Republik Indonesia mengesahkan Persetujuan antara Pemerintah Indonesia dan India tentang Penetapan Garis Batas Landas Kontinen antara Kedua Negara sebagai hasil dari perundingan-perundingan yang telah dilakukan antara Pemerintah Indonesia dan India dan ditandatangani di Jakarta pada 8 Agustus 1974. Keputusan ini ditetapkan pada 25 September 1974.
11.	1977	Keppres No. 1 Tahun 1977 tentang persetujuan antara Pemerintah RI dan Thailand mengenai Penetapan Garis Batas Dasar Laut antara Kedua Negara di Laut Andaman	Pada 11 Desember 1975, delegasi dari Pemerintah Indonesia dan Thailand menandatangani Persetujuan antara Pemerintah Indonesia dan Thailand tentang Penetapan Garis Batas Dasar antara Kedua Negara di Laut Andaman di Jakarta. Keputusan tersebut terdapat dalam Keppres No. 1 Tahun 1977 yang di tetapkan pada 21 Januari 1977.
12.	1977	Keppres No. 26 Tahun 1977 tentang Persetujuan RI dan India mengenai penetapan-penetapan garis-garis batas landas kontinen antara kedua negara	Keppres No. 26 Tahun 1977 mengesahkan Persetujuan antara Pemerintah Indonesia dan India tentang Perpanjangan Garis Batas Landas Kontinen tahun 1974 antara Kedua Negara di Laut Andaman dan Samudera Hindia, yang telah ditandatangani oleh delegasi Pemerintah Indonesia dan India pada 14 Januari 1977 di New Delhi dan ditetapkan pada 4 April 1977.
13.	1978	Keppres No. 24 Tahun 1978 tentang Perjanjian Pemerintah RI, India dan Thailand mengenai Penetapan Titik Pertemuan Tiga Garis Batas dan Penetapan Garis Batas Ketiga Negara di Laut Andaman	Keppres No. 24 Tahun 1978 berisi tentang pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Indonesia, India dan Thailand mengenai Penetapan Titik Pertemuan Tiga Garis Batas dan Penetapan Garis Batas Ketiga Negara di Laut Andaman yang telah di tantangani di New Delhi pada 22 Juni 1978 dan ditetapkan pada 16 Agustus 1978.
14.	1983	Undang-Undang No. 1 Tahun 1983 tentang Perjanjian Pemerintah RI dan Malaysia mengenai Hukum Negara Nusantara dan Hak-Hak Malaysia di Laut Teritorial dan Perairan Nusantara serta Ruang Udara di atas	Pada 27 Juli 1976 Pemerintah Indonesia dan Malaysia menandatangani memorandum pengertian bersama tentang Negara Nusantara. Inti memorandum tersebut adalah memuat kesepakatan antara kedua negara, yang mengandung ketentuan bahwa pihak Malaysia mengakui dan menyokong rezim Hukum Negara Nusantara dan sebagai imbalannya, pihak Indonesia

		Laut Teritorial, Perairan Nusantara dan Wilayah RI yang terletak diantara Malaysia Timur dan Malaysia Barat	mengakui hak-hak tradisional dan kepentingan-kepentingan yang sah Malaysia di laut teritorial dan perairan nusantara Indonesia yang terletak di antara Malaysia Timur dan Malaysia Barat. Selain itu, ditetapkan pula agar Indonesia dan Malaysia mengadakan suatu perjanjian yang memuat penjabaran lebih lanjut isi ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam memorandum. Dengan adanya perjanjian tersebut pada 25 Februari 1982, Rezim Hukum Negara Nusantara telah mendapatkan pengakuan yang sah oleh Malaysia. Sebagaimana diketahui dengan disahkannya perjanjian tersebut dengan UU maka isi perjanjian menjadi bagian daripada tata hukum/perundang-undangan nasional.
15.	1983	Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang ZEE Indonesia	Pemerintah RI merasakan pentingnya arti ZEE untuk mendukung perwujudan Wawasan Nusantara dalam meningkatkan kesejahteraan Bangsa Indonesia dengan memanfaatkan sumber daya alam baik hayati maupun non hayati yang terdapat di ZEE. ZEE dimaksud untuk melindungi kepentingan-kepentingan negara pantai di bidang pelestarian lingkungan laut serta penelitian ilmiah kelautan dalam rangka menopang pemanfaatan sumber daya alam di zona tersebut. Indonesia berkewajiban untuk menghormati hak-hak negara lain atas ZEE-nya antara lain kebebasan pelayaran dan penerbangan, serta kebebasan untuk pemasangan kabel dan pipa bawah laut di ZEE.
16.	1985	Undang-Undang No. 9 Tahun 1985 tentang Perikanan	Sumber daya ikan jika dipadukan dengan nelayan dan petani ikan yang sangat besar jumlahnya merupakan modal dasar pembangunan nasional yang sangat penting. Apabila pemanfaatan modal tersebut dilakukan secara bertentangan dengan kaidah-kaidah pengelolaan sumber daya ikan maka akan berakibat terjadinya kepunahan. Sehubungan dengan itu, pembinaan kelestarian sumber daya ikan merupakan masalah yang sangat penting dan harus dilaksanakan secara terpadu

			<p>dan terarah. Dalam hubungan inilah maka diambil langkah-langkah untuk mengatur dalam segi kelestarian serta pengawasan. Hal yang erat kaitannya dengan masalah perikanan adalah wilayah perikanan itu sendiri, oleh karena itu keterkaitan UU No. 9 Tahun 1985 terutama dengan UU No. 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia dan UU No. 5 Tahun 1983 tentang ZEE Indonesia, serta pelaksanaan konsep negara kepulauan sebagaimana diakui dalam UNCLOS 1982.</p>
17.	1992	<p>Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran</p>	<p>Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional berdasarkan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis. Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Menyadari peranan transportasi, maka pelayaran sebagai salah satu modal transportasi, penyelenggaraannya harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai kebutuhan. Atas dasar tersebut maka, disusunlah UU tentang pelayaran. Dalam UU ini diatur hal-hal yang bersifat pokok, sedangkan yang bersifat teknis dan operasional akan diatur dalam Peraturan Pemerintah dan peraturan pelaksanaan lainnya.</p>
18.	1996	<p>Keputusan Presiden No. 77 Tahun 1996 tentang Dewan Kelautan Nasional</p>	<p>Dengan berlakunya Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 sejak 16 November 1994 maka diperlukan langkah-langkah penanganan yang menyeluruh dan terpadu untuk meningkatkan pemanfaatan, pelestarian dan perlindungan kawasan laut. Adanya Keppres No. 77 Tahun 1996 ini, Keppres No. 36 Tahun 1971 tentang Pembentukan Panitia Koordinasi Penyelesaian Masalah Wilayah dan Dasar Laut tidak berlaku lagi dan segala tugas, fungsi dan tanggungjawab beralih kepada Dewan Kelautan Nasional (DKN).</p>

(Departemen Luar Negeri Indonesia, 2009)

Dari tabel diatas terdapat 18 kebijakan/regulasi terkait kelautan/kemaritiman di masa Presiden Soeharto. 14 diantaranya masuk dalam kategori relevan terhadap perkembangan diplomasi maritim dan yang paling signifikan adalah mengenai persetujuan/perjanjian dengan negara-negara tetangga mengenai penetapan garis-garis batas negara. Pemerintah Indonesia melakukan perundingan dengan beberapa negara seperti Malaysia, Australia, Thailand, Singapura, dan India tentang garis batas landas kontinen, garis batas laut, batas-batas dasar laut tertentu, hak-hak negara di laut teritorial dan perairan nusantara, dan ruang udara di atas laut teritorial dan perairan nusantara.

Strategi maritim sempat mandek pada masa Presiden Soeharto. Alasannya adalah pemerintahan junta militer yang terpusat pada supremasi matra AD, yang diikuti dengan alur pembangunan nasional yang sentralistik terhadap daratan. Kendati di akhir kepemimpinannya Presiden Soeharto mencoba memperkenalkan doktrin yang disebut sebagai Benua Maritim Indonesia (BMI), namun nyatanya tidak ada program konkret yang dijalankan untuk melaksanakan kebijakan strategis di bidang kemaritiman. Meskipun kerap merangkul Hasyim Djalal sebagai tokoh penting Indonesia di bidang kemaritiman, pada akhirnya Hasyim Djalal juga melontarkan otokritiknya pada pemerintah yang tidak segera membentuk Departemen Pengembangan Samudera. Selangkah dibelakang India yang merupakan negara kontinental namun sudah lebih dahulu membentuk institusi tersebut untuk setidaknya mempermudah tangan pemerintah dalam mengelola kekayaan Lautan Hindia.

### **3.3. Masa Reformasi**

#### **3.3.1. Presiden B.J Habibie**

Pemerintah Presiden Habibie dimulai sejak mundurnya Soeharto dari kedudukannya sebagai presiden Republik Indonesia pada tanggal 21 Mei 1998 (Haryanto & Isman, 2016:236). Kondisi PLN sangat dipengaruhi oleh kondidi politik domestik. Hal tersebut demikian karena kondisi dari politik dalam negeri mampu menggeser arah dan orientasi dari politik luar negeri. contoh yang paling terlihat adalah pada masa transisi dari Orde Baru ke Reformasi yang merupakan

akibat dari lengsernya pemerintahan Soeharto. Dengan adanya transisi tersebut dapat dilihat terjadinya instabilitas politik dalam negeri. Lengsernya Presiden Soeharto salah satunya disebabkan oleh krisis perekonomian yang berkepanjangan. Masa setelah Orde Baru dikenal dengan masa reformasi yang diawali masa pemerintahan Presiden Habibie. Presiden Habibie yang memerintah di era transisi tidak dapat berbuat banyak dan lebih fokus dengan permasalahan dalam negeri.

Ketika Habibie menjabat sebagai presiden hampir tidak ada hari tanpa demonstrasi. Demonstrasi itu mendesak Presiden Habibie merespon tuntutan reformasi dalam berbagai kehidupan berbangsa dan bernegara, seperti kebebasan pers, kebebasan berpolitik, kebebasan rekrutmen politik, kebebasan berserikat dan mendirikan partai politik, membebaskan berusaha dan berbagai kebebasan lainnya. Namun kendati Presiden Habibie merespon tuntutan reformasi tersebut, tetap saja pemerintahannya dianggap merupakan kelanjutan Orde Baru. Pemerintahannya yang berusia 518 hari hanya dianggap sebagai pemerintahan transisi. Dengan demikian arah politik luar negeri Indonesia sebagian besar menjadi arah menteri luar negerinya (Mashad, 2008:174). Presiden Habibie memfokuskan kebijakannya kepada pemulihan ekonomi karena adanya krisis finansial. Hal ini membuat permasalahan lain terlihat terabaikan termasuk kebijakan yang mengarah kepada kemaritiman.

### 3.3.2. Presiden Abdurrahman Wahid

Pada masa Gus Dur kebijakan luar negeri Indonesia lebih moderat dan lebih fokus untuk meningkatkan citra Indonesia di mata internasional. Hubungan RI dengan Barat memburuk setelah lepasnya Timor-Timur dari NKRI, terutama hubungan RI dengan Australia. Dalam rangka mengembalikan citra Indonesia, Presiden Gus Dur berusaha untuk merestorasi citra tersebut dengan cara melakukan kunjungan ke luar negeri selama satu tahun pada awal pemerintahannya. Dalam kunjungannya ke luar negeri, Presiden Gus Dur mengangkat isu-isu domestik dalam pertemuannya dengan setiap kepala negara. Isu-isu yang diangkat antara lain seperti Timor-Timur, kasus Aceh, dan isu

perbaiki ekonomi. Hal yang mencolok dalam politik luar negeri masa Presiden Gus Dur adalah semakin seringnya intensitas diplomasi secara bilateral yang dilakukan dibanding menerapkan diplomasi multilateral (Haryanto & Isman, 2016:240).

Kegagalan yang terjadi masa orde baru menjadi evaluasi pada masa pemerintahan Presiden Gus Dur untuk berbenah dalam menaikkan kembali signifikansi isu maritim melalui kerangka *Maritime Domain Awareness* (MDA). Langkah awalnya, pada masa reformasi di tangan Presiden Gus Dur ditunjuklah Sarwono Kusumaatmadja sebagai Menteri Eksplorasi Laut. Sebagai catatan kecil, Sarwono adalah adik dari Mochtar yang berjasa mengukuhkan posisi negara arsiplego Indonesia di tengah-tengah negara lainnya. Tidak lama setelah pelantikannya pada tanggal 26 Oktober 1999, tanggal 10 November 1999 dibentuklah Departemen Eksplorasi Laut yang menjadi cikal bakal Kementerian Perikanan dan Kelautan. Tugas berat diemban oleh departemen ini mengingat urusan perikanan dan kelautan sempat dipegang sebagai salah satu direktorat jenderal di bawah kementerian perikanan pada masa orde baru, utamanya dalam mengelola sumber daya laut dan berkenaan dengan oseanografi. Pembentukan ini juga mengingatkan pada Kementerian Kompartemen Maritim di akhir orde lama yang membawahi Kementerian Perikanan dan Pengolahan Laut.

### 3.3.3. Presiden Megawati Soekarnoputri

Pembangunan dan ekonomi stabilitas kawasan menjadi tema utama kebijakan luar negeri Indonesia masa Presiden Megawati. Pada masa Presiden Megawati, semakin disibukkan dengan permasalahan domestik, khususnya permasalahan integrasi bangsa. Permasalahan tersebut dapat dilihat seperti adanya gerakan separatisme GAM di Aceh dengan solusi operasi militer. Terlepas dari pentingnya politik luar negeri dan diplomasi, dalam membantu upaya pemulihan ekonomi dan stabilitas keamanan di dalam negeri, Presiden Megawati lebih memprioritaskan diri mengunjungi wilayah-wilayah konflik di tanah air seperti Aceh, Maluku, Irian Jaya, Kalimantan Selatan atau Timor Barat di mana nasib ratusan ribu atau mungkin jutaan pengungsi dalam kondisi amat memprihatinkan.

Meskipun Presiden Megawati fokus kebijakannya ke permasalahan ekonomi dan keamanan, tetapi terdapat kebijakan mengenai kelautan yang ditandai dengan dikeluarkannya PP No. 38 Tahun 2002 tentang Titik Dasar Indonesia, PP No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Air Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan, dan UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Ketiga regulasi tersebut merupakan kebijakan yang signifikan terhadap perkembangan diplomasi maritim. PP No. 38 Tahun 2002 dan UU No. 31 Tahun 2004 adalah turunan dari beberapa UU kemaritiman yang merupakan klaim Indonesia terhadap laut yang bermula dari Deklarasi Djuanda (BPPK Kemlu, 2015: 52).

PP No. 38 Tahun 2002 membahas mengenai titik-titik dasar Indonesia. Sesuai dengan ketentuan dalam pasal 50 Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982, dalam perairan kepulauan dapat ditarik garis-garis penutup untuk menetapkan batas perairan pedalaman di teluk, di muara sungai atau terusan, di kuala dan di daerah pelabuhan. Walaupun ketentuan pasal 50 tersebut tidak menentukan bahwa garis batas perairan pedalaman di perairan kepulauan dapat ditarik di sepanjang pantai, perairan yang terletak pada sisi dalam Garis Air Rendah sepanjang pantai mempunyai kedudukan sebagai perairan pedalaman. Berhubung dengan itu garis rendah tersebut juga merupakan batas perairan pedalaman dalam perairan kepulauan. Ketentuan mengenai penetapan batas perairan pedalaman tersebut didalam UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia tidak terdapat suatu ketentuan untuk diatur lebih lanjut, namun demi kepastian hukum mengenai penetapan batas perairan pedalaman dalam perairan kepulauan perlu diatur dalam Peraturan Pemerintah tersendiri (PP No. 38 Tahun 2002).

UU No. 31 Tahun 2004 merupakan kebijakan yang membahas terkait perikanan. Perikanan mempunyai peranan yang penting dan strategis dalam pembangunan perekonomian nasional, terutama dalam meningkatkan perluasan kesempatan kerja, pemerataan pendapatan dan peningkatan taraf hidup bangsa. UU No. 9 tahun 1985 tentang Perikanan sudah tidak mengantisipasi perkembangan pembangunan perikanan, karena dibidang perikanan telah terjadi

perubahan yang sangat besar, baik yang berkaitan dengan ketersediaan sumber daya ikan, kelestarian lingkungan sumber daya ikan, maupun perkembangan metode pengelolaan perikanan yang semakin efektif, efisien dan modern. Pelaksanaan penegakan hukum di bidang perikanan menjadi sangat penting dan strategis dalam rangka menunjang pembangunan perikanan secara terkendali dan sesuai dengan asas pengelolaan perikanan, sehingga pembangunan perikanan dapat berjalan secara berkelanjutan (UU No. 31 Tahun 2004).

PP No. 37 Tahun 2002 membahas tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui alur laut kepulauan yang ditetapkan. Peraturan Pemerintah tersebut perlu mengandung ketentuan pelaksanaan dari ketentuan-ketentuan lintas alur laut kepulauan yang termuat dalam UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan ketentuan-ketentuan lainnya mengenai lintas alur laut kepulauan sebagaimana terdapat dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982. Pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan tersebut dilakukan melalui rute-rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional seperti yang ditentukan dalam Pasal 53 ayat (12) Konvensi dapat menimbulkan banyak resiko dari segi keamanan, karena lintas alur laut kepulauan tersebut merupakan lintas yang mengandung kebebasan-kebebasan tertentu. Penetapan tersebut dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dengan memperhatikan kepentingan masyarakat internasional melalui OI yang kompeten di bidang pelayaran masyarakat yaitu IMO (PP No. 37 Tahun 2002).

### **3.4. Masa Pasca Reformasi**

#### **3.4.1. Presiden Susilo Bambang Yudhoyono**

Dibawah kepemimpinan Presiden SBY kebijakan luar negeri Indonesia di atas jalur yang semakin stabil. Konsep “*million friends-zero enemy*” menjadi jargon utama. Di masa Presiden SBY postur politik internasional Indonesia semakin meningkat seiring dengan beberapa keberhasilan misalnya menjadi anggota G20, “*the third largest democracy*”, dan pertumbuhan ekonomi yang sangat pesat. Selain itu, dua kemitraan strategis berhasil ditandatangani yaitu dengan AS dan Cina.

Pemerintah Presiden SBY dinilai memiliki kondisi politik domestik yang stabil karena terpilihnya SBY sebagai presiden dipilih secara demokratis oleh rakyat. Langkah awal yang baik pada awal masa pemerintahan Presiden SBY adalah ketika berakhirnya pemberontakan GAM. Hal ini akhirnya memunculkan rasa percaya diri RI dan muncullah keinginan untuk aktif dalam dunia internasional. Konsep *million friends-zero enemy* diaplikasikan dalam beberapa hal dan kemudian menjadi ciri khas dari politik luar negeri yang dijalankan pada pemerintahan Presiden SBY. Hal-hal yang menjadi ciri khas tersebut diantaranya adalah terbentuknya kemitraan-kemitraan strategis dengan negara-negara lain seperti Jepang, Cina, India dan lain-lain, terdapat kemampuan beradaptasi pada perubahan-perubahan domestik dan perubahan-perubahan di luar negeri, memiliki sifat pragmatis kreatif dan oportunis, artinya adalah Indonesia mencoba menjalin hubungan dengan siapa saja yang bersedia membantu dan menguntungkan pihak Indonesia, dan yang terakhir adalah memiliki rasa kepercayaan, yaitu membangun kepercayaan terhadap dunia internasional, yakni: *unity, harmony, security, leadership, prosperity*.

Dalam isu kemaritiman Indonesia, Presiden SBY merupakan presiden di kawasan yang memimpin presiden-presiden lain untuk membahas sebuah inisiatif yang bernama *Coral Triangle Initiative (CTI)*. CTI adalah sebuah kawasan yang melingkupi enam negara yaitu Philipina, Indonesia, Malaysia, Timor Timur, Solomon dan Papua Nugini. CTI merupakan tindak lanjut dari gagasan Presiden SBY yang disampaikan di sela-sela *Convention on Biological Diversity (CBD)* ke-8 di Brazil pada tahun 2006 yang didasari kenyataan bahwa perairan Indonesia di kawasan di sekitarnya merupakan habitat bagi *highest level of coral diversity* (setidaknya terdapat 5000 lebih jenis coral), sehingga dengan sendirinya memiliki kekayaan sumber daya hayati yang besar (Kementerian Luar Negeri RI, 2015).

Selain itu, kehadiran asas *cabotage* membawa sinyal positif bagi kemajuan pelayaran Indonesia pada strategi kemaritiman pada umumnya. Melalui instruksi Presiden No. 5 Tahun 2006 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, kemudian diundangkan dengan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Penerapan asas *cabotage* ini bertujuan untuk melindungi kedaulatan negara serta

memberikan kesempatan berusaha bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan. Kebijakan ini berhasil menambah sejumlah 5.500 kapal berbendera Indonesia atau melipatgandakan jumlah kapal nasional, dengan kapasitas angkut yang naik hingga tiga kali lipat (Yakti dan Joko, 2017:114).

Berlanjut tahun 2014, Presiden SBY menetapkan kebijakan dalam UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Dua pertiga dari wilayah Indonesia merupakan laut dan merupakan salah satu negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Di samping itu secara geografis Indonesia terletak diantara dua benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia dan dua Samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik yang merupakan kawasan paling dinamis dalam percaturan, baik secara ekonomi maupun politik. Letak geografis yang strategis tersebut menjadikan Indonesia memiliki keunggulan serta ketergantungan yang tinggi terhadap bidang kelautan. Selain keunggulan yang bersifat komparatif berdasarkan letak geografis, potensi sumber daya alam di wilayah laut mengandung sumber daya hayati ataupun nonhayati yang sangat bermanfaat bagi kelangsungan hidup masyarakat. Potensi tersebut dapat diperoleh dari dasar laut dan tanah di bawahnya, kolom air dan permukaan laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, sangat logis jika ekonomi kelautan dijadikan tumpuan bagi pembangunan ekonomi nasional. Oleh karena itu, laut Indonesia harus dikelola, dijaga, dimanfaatkan dan dilestarikan oleh masyarakat Indonesia sesuai dengan yang diamanatkan dalam Pasal 33 UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Selain kekayaan yang ada, keunggulan komparatif yang dimiliki perlu dijabarkan menjadi kekayaan yang komparatif.

#### 3.4.2. Presiden Joko Widodo

Pada Oktober 2014, Jokowi terpilih menjadi presiden Indonesia. Ia menduduki posisi nomor 1 di republik ini tanpa kedekatan yang cukup dengan elit militer, elit politik, maupun elit ekonomi. Tak berapa lama setelah menduduki jabatan presiden ketujuh Indonesia, Presiden Jokowi menghadiri pertemuan APEC, ASEAN, KTT Asia Timur, dan Pertemuan G20. Agenda kebijakan luar negeri awal Presiden Jokowi menunjukkan banyak kontinuitas dari masa SBY.

Menariknya, Presiden Jokowi mempertahankan praktik SBY dalam menunjuk Menteri Luar Negeri dari diplomat karir. Meskipun ada kontinuitas dengan pendahulunya, namun ada satu perbedaan jelas pada kebijakan luar negeri di bawah pemerintahan Presiden Jokowi, yaitu usaha untuk memperkenalkan dan membangun kemaritiman Indonesia melalui konsep PMD (Agustino, 2016:189).

Berdasarkan Nawa Cita Presiden Jokowi dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Bappenas, Kementerian Luar Negeri merumuskan Rencana Strategis (Renstra) Kemlu 2015-2019. Renstra tersebut memiliki slogan “Diplomasi untuk rakyat” dan visi “Terwujudnya wibawa diplomasi guna memperkuat jati diri bangsa sebagai negara maritim untuk kepentingan rakyat”. Secara singkat, Renstra Kemlu 2015-2019 menjabarkan tiga misi, tiga tujuan dan delapan sasaran strategis. Tiga misi Kemlu tersebut adalah:

- 1) Memperkuat kepemimpinan Indonesia sebagai negara maritim dan panggung internasional
- 2) Perwakilan RI yang berkualitas
- 3) Memantapkan Kemlu sebagai pelaksana hubungan luar negeri

Sementara itu, tiga tujuan Kemlu yang dinyatakan dalam Renstra adalah:

- 1) Kepemimpinan Indonesia dalam kerja sama internasional
- 2) Nilai manfaat ekonomi yang optimal
- 3) Menguatnya kapasitas SDM Kemlu yang berkualitas

Sedangkan delapan sasaran strategis Kemlu meliputi:

- 1) Diplomasi maritim dan perbatasan yang kuat
- 2) Kepemimpinan Indonesia di ASEAN yang meningkat
- 3) Peran Indonesia di dunia internasional yang meningkat
- 4) Diplomasi ekonomi yang kuat
- 5) Pelayanan dan perlindungan WNI dan Badan Hukum Indonesia (BHI) dan diaspora yang prima
- 6) Kebijakan luar negeri yang berkualitas
- 7) Dukungan dan komitmen yang tinggi atas kebijakan luar negeri Indonesia

- 8) Meningkatkan kapasitas organisasi dengan kompetensi SDM Kemlu berbasis teknologi

Kementerian Luar Negeri dianggap harus berada di garda depan dalam menjaga kedaulatan, memastikan keamanan, dan mendukung kesejahteraan maritim Indonesia. berdasarkan itu, diplomasi poros maritim memiliki dimensi kedaulatan (sovereignty), kemanan (security), dan kesejahteraan (prosperity) yang dilaksanakan melalui kebijakan luar negeri untuk mengidentifikasi, menegosiasikan, dan mempromosikan peluang untuk mewujudkan Indonesia sebagai PMD (BPPK Kemlu, 2015: 53-54).

Poros maritim merupakan gagasan besar Presiden Jokowi yang ingin mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai bangsa pelaut. Namun Presiden Jokowi menggaris bawahi bahwa yang dimaksud bangsa pelaut dengan ide besar poros maritim bukanlah sekedar menjadi “*jongos-jongos*” di kapal. Tetapi bangsa pelaut dalam arti kata cakrawala samudera. Bangsa pelaut yang mempunyai armada niaga, armada militer, yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang lautan itu sendiri (Maksum, 2015:2). Namun inti dari pesan Jokowi sebenarnya terletak pada meningkatkan infrastruktur maritim yang selama ini terbengkalai. Akibatnya Indonesia kehilangan banyak peluang yang seharusnya bisa menjadi sumber pendapatan negara. lebih jauh lagi, ide poros maritim tidak lain adalah untuk meningkatkan konektivitas antar pulau-pulau yang sangat lemah akibat buruknya sarana dan prasarana. Ini merupakan agenda pokok poros maritim yang berambisi menghubungkan ribuan kilometer garis pantai terutama dengan menambah fasilitas pelabuhan.

Pembentukan poros maritim tampaknya ingin menegaskan kebijakan luar negeri Jokowi yang berorientasi pembangunan kelautan di mana sebelumnya kurang menjadi perhatian. Namun secara jelas dinyatakan oleh Presiden Jokowi sendiri bahwa bebas-aktif masih menjadi basis kebijakan luar negeri Indonesia ke depan. Selengkapnya berikut kutipan pernyataan Presiden Jokowi dalam pidato perdana pasca pelantikan presiden 20 Oktober 2014.

“Saya ingin menegaskan bahwa (dalam pemerintahan saya), Indonesia sebagai negara terbesar ketiga, dengan penduduk muslim terbesar didunia, sebagai negara terbesar di Asia

Tenggara akan terus menjalankan politik luar negeri bebas-aktif, yang diartikan untuk kepentingan nasional dan untuk menciptakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.” (Waluyo, 2014).

Pernyataan Presiden Jokowi jelas menunjukkan bahwa asas bebas-aktif masih menjadi fondasi kebijakan luar negeri Indonesia meskipun diyakini akan disesuaikan dengan kontemporer. Strategi maritim pada masa Presiden Jokowi meliputi tonggak-tonggak sejarah yang mencakup: (1) Penunjukan Menteri Susi dan Pembentukan Satgas 115, (2) Insiden Natuna, (3) Pendekatan Indonesia-Sentris, dan (4) Tol Laut. Dari tonggak-tonggak tersebut dapat beberapa prioritas isu kemaritiman yang ditangani oleh pihak pemerintah dalam strategi maritim. Yang pertama adalah koordinasi kebijakan kemaritiman dengan AD. Sebagaimana pengalaman sejarah menunjukkan bahwa AD dalam batasan tertentu memiliki pengalaman kemiliteran yang cukup kuat untuk memegang tampuk kekuasaan negara, maka pembagian jatah kursi sebagai bentuk dari *bargaining* di dalam perpolitikan dalam negeri harus diperhatikan.

Selain berkomitmen untuk fokus pada matra AL sebagai penopang utama strategi kemaritiman, pemerintah juga melakukan pengadaan basis pangkalan TNI di Natuna sebagai titik sentral di garis terdepan Indonesia sebagai tanda kehadiran konkret negara di perbatasan sekaligus memperlihatkan aspek pertahanan dari ancaman luarnya. Prioritas isu yang terakhir berkenaan dengan regionalisme maritim. Dengan mengambil posisi Ketua di IORA dari Australia pada tahun 2015, Indonesia yang menjabat selama dua tahun hingga 2017 dapat memanfaatkan kesempatan tersebut untuk menjajaki kerjasama maritim yang lebih komprehensif sebagai wujud komitmennya untuk menjadi negara menengah terkemuka yang menjadi kekuatan penyeimbang antara dua samudera: Hindia dan Pasifik.

**Tabel 3.2. Analisis Perubahan atau Kestinambungan dalam Strategi Maritim Indonesia**

No	Variabel	Pra PMD	PMD	Perubahan / Kestinambungan
1.	Latar Belakang Situasi	Ancaman Geopolitik Perang Dingin: AS, Rusia, RRT dan menghalau kembalinya Belanda dan tentara sekutu	Ancaman Geoekonomi Kawasan: RRT, dan inisiatif pemerintah untuk membangun kembali MDA	Perubahan
2.	Citra Diri Nasional	Menggunakan legasi kerajaan Sriwijaya dan Majapahit sebagai persepsi sejarah positif, dan menjadikan masa penjajahan Belanda sebagai persepsi sejarah negatif	Menggunakan legasi kerajaan Sriwijaya dan Majapahit sebagai persepsi sejarah positif, dan menjadikan pengalaman jera sebelumnya, 'memunggungi laut' sebagai persepsi negatif	Kestinambungan
3.	Peran Negara dalam Strategi Maritim	<i>Inward-looking.</i> Negara menyiapkan strategi maritim untuk mengatasi ancaman-ancaman dari dalam negeri	<i>Outward-looking.</i> Negara berperan aktif untuk mencegah kemungkinan ancaman geoekonomi negara lain	Perubahan
4.	Trajektori Strategi Maritim	Menjadi kekuatan regional yang memiliki angkatan laut dominan pada kawasan Asia Tenggara	Menjadi kekuatan penengah sekaligus sebagai penyeimbang di kawasan Asia-Pasifik	Kestinambungan
5.	Tonggak Strategi Maritim	Peristiwa fundamental seperti perang-perang laut, konfrontasi dengan negara lain, dan penguatan distingsi posisi sebagai <i>archipelgic state</i> .	Peristiwa <i>up-to-date</i> seperti persoalan IUU Fishing, perbatasan, logistik dan pemerataan, ketimpangan ekonomi serta regionalisme maritim	Perubahan
6.	Prioritas Strategi	Prioritas pada isu-	Prioritas pada isu-	Perubahan

	Maritim	isu menyangkut idealisme negara dalam menghadapi sengketa di atas laut: antara diplomasi atau perang	isu yang lebih pragmatis menyangkut perekonomian dan hubungan untung rugi di atas laut	
--	---------	--	--	--

(Yakti dan Joko, 2017:119-120)

Dalam kaitan ini, penulis memandang bahwa perubahan strategi maritim yang telah terjadi dapat disikapi oleh Indonesia dengan membuat suatu cetak biru yang dapat bermanfaat untuk mengoperasikan strategi maritim PMD dalam kerangka yang lebih praktis. Selain itu perlu ada dukungan yang tegas dari pemerintah untuk menyadarkan masyarakat akan khazanah sejarah kebaharian Indonesia yang menjadi salah satu prioritas pemerintah dalam pilar pertama PMD yakni budaya maritim. Mengingat sejauh ini upaya yang dilakukan pemerintah hanya terlihat dalam wujud fisik saja, tanpa memperhatikan fundamental yang harus terbangun dari kesadaran masyarakat mengenai MDA sebagai salah satu alat untuk membumikan lagi strategi maritim.

## BAB 5. KESIMPULAN

Kesimpulan pada skripsi ini, Indonesia sebagai negara kepulauan diuntungkan memiliki tiga jenis wilayah, yaitu darat, laut, dan udara yang mungkin tidak semua negara memilikinya. Kondisi geografis seperti itu memiliki potensi sekaligus kelemahan. Potensi terbesarnya adalah sumber daya yang ada di dalamnya, sedangkan kelemahannya adalah permasalahan batas wilayah/penentuan garis pangkal, penentuan batas perairan pedalaman dan kaitannya terhadap hak lintas damai, pertahanan dan ketahanan negara dari sisi matra/dimensi kelautan. Untuk mengatasi persoalan-persoalan di atas serta untuk mewujudkan NKRI yang utuh dan menyatu Indonesia memerlukan diplomasi maritim.

Pada penelitian ini, ditemukan bahwa penekanan tujuan diplomasi maritim relatif berbeda. Oleh karena itu, dapat disimpulkan diplomasi maritim Indonesia tidak bersifat konsisten untuk menuju kepada kepentingan nasional. Visi diplomasi maritim ternyata belum terwujud dalam satu arah untuk menjadi seperti apa negara maritim Indonesia. Seharusnya diplomasi merupakan proses yang berkesinambungan antar pemerintah, agar tertuju pada tujuan yang sama. Hasil dari penelitian ini adalah *road map* diplomasi maritim Indonesia dimulai oleh Presiden Soekarno, ketika mengumumkan “Deklarasi Djuanda 1957” yang menegaskan bahwa wilayah darat dan laut Indonesia adalah merupakan kesatuan yang utuh. Duapuluh lima tahun berikutnya, PBB mengesahkan Konvensi Hukum Laut 1982 yang mengandung makna “Negara Kepulauan”. Ketentuan itu berlaku sebagai hukum positif di Indonesia sejak tahun 1994 setelah diundangkan melalui UU No. 17 Tahun 1985 dibawah Pemerintahan Presiden Soeharto.

Wawasan negara maritim dilanjutkan oleh Presiden B.J. Habibie. Pada tahun 1998 Presiden Habibie mencanangkan “Deklarasi Bunaken” yang menegaskan tentang peluang dan tantangan yang terbentang di lautan Indonesia. Untuk mengkristalisasikan wawasan maritim, Presiden Abdurrahman Wahid (Gus Dur) kemudian membentuk Departemen Kelautan dan Perikanan yang disusul dengan berdirinya Dewan Maritim Indonesia pada tahun 1999. Tidak ketinggalan

Presiden Megawati Soekarnoputri mendeklarasikan tanggal 13 Desember sebagai “Hari Nusantara”. Deklarasi tersebut dicetuskan di Pelabuhan Sunda Kelapa tahun 2001 yang menegaskan tentang perlunya pembangunan kembali maritim Indonesia. Kemudian masa Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, praktik diplomasi maritim dilihat dari keikutsertaan Indonesia dalam mengikuti forum-forum maritim internasional. Isu kemaritim kembali mengemuka, terutama masa pemerintahan Presiden Jokowi yang memvisikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia hingga dikeluarkannya kebijakan tentang Kelautan pada Peraturan Presiden No. 16 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.



## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

- Adhayanto, Oksep. 2009. *Buku Ajar Pendidikan Kewarganegaraan*. Tanjungpinang: Umrah Press.
- Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Luar Negeri. 1986. *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*. Jakarta: Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Luar Negeri.
- Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri. 2015. *Diplomasi Poros Maritim: Ekonomi Kelautan dalam Perspektif Politik Luar Negeri*. Jakarta: Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri.
- Browline, Ian. 1979. *Principles of Public International Law*. London: Oxford University Press.
- Browline, Ian. 2008. *Principles of Public International Law*. London: Oxford University Press.
- Creswell, John W. 2003. *Research Design Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*, Second Edition. London and New Delhi: SAGE Productions.
- Coedes, G. 1968. *The Indianised States of Southeast Asia*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.
- Colless, B.E. 1975. *Majapahit Revisited: External Evidence on the Geography and Ethnology of Easr Java in the Majapahit Period*. JMBRRAS 2.
- Cortesao, A. 1944. *The Suma Oriental of Tome Pires: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512-1515*. London: Hakluyt Society Series.
- Darmawan. 2018. *Menyibak Gelombang Menuju Negara Maritim*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Departemen Luar Negeri Republik Indonesia. 2009. *Himpunan Perjanjian Internasional Tentang Perbatasan Wilayah Laut*. Jakarta: Departemen Luar Negeri Republik Indonesia.

- Dewan Kelautan Indonesia. 2008. *Evaluasi Kebijakan dalam Rangka Evaluasi Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia*. Jakarta: Satker Dewan Kelautan Indonesia – Sekretariat Jenderal Departemen Kelautan dan Perairan.
- Fatwa, A.M. 2009. *Potret Konstitusi Pasca Amandemen UUD 1945*. Jakarta: Kompas.
- Fitriani, dan Vido C. Panduwinata. 2018. *Analisis Kinerja Kementerian Luar Negeri Indonesia 2015-2018*. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies.
- Guba. 1990. *The Paradigm Dialogue*. New Bury Park, California: Sage Publications.
- Guba & Egon (Eds.). 1990. *The Paradigm Dialog*. London: Sage.
- Hall, Kenneth R. 1985. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Hanolulu: University of Hawaii Press.
- Harris, D.J. 2004. *Cases and Materials on International Law*. London: Sweet & Maxwell.
- Haryanto, Agus & Isman Pasha. 2016. *Diplomasi Indonesia: Realitas dan Prospek*. Yogyakarta: Pustaka Ilmu Group.
- Hundaeni, Usman. dan Akbar P.S. 2003. *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Idrus, Muhammad. 2009. *Metode Penelitian Sosial: Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. Jakarta: Erlangga.
- Juniarto. 1996. *Sejarah Ketatanegaraan Republik Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Koers, Albert W. 1991. *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Marsetio, 2018. *Mengembalikan Kejayaan Maritim Indonesia*. Bogor: Universitas Pertahanan.
- Mashad, Dhurorudin. 2008. *Politik Luar Negeri Indonesia Era Reformasi*, dalam Ganewati Wuryandari (ed.), 2008. *Politik Luar Negeri Indonesia di Tengah Pusaran Politik Domestik*. Jakarta: P2P LIPI dan Pustaka Pelajar.

- Mas'ood, Mochtar. 1990. *Ilmu Hubungan Internasional, Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: LP3S.
- Mière, Christian Le. 2014. *Maritime Diplomacy in the 21<sup>st</sup> Century: Drivers and Challenges*. United Kingdom: Routledge.
- Moleong, Lexy J. 1995. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Moleong, Lexy J. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif (Edisi Revisi)*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Mulianingsih, Ferani. 2018. *Pendalaman Materi Letak (Astronomis dan Geografis) serta Dampaknya Bagi Kehidupan Sosial, Ekonomi, Iklim dan Musim*. Jakarta: Kementerian Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi.
- Nasution, Dahlan. 1998. *Politik Internasional Konsep dan Teori*. Bandung: Gelora Aksara Pratama.
- Nazir, Mohammad. 2003. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Noor, Juliansyah. 2012. *Metodologi Penelitian. Skripsi, Tesis, Disertasi dan Karya Ilmiah*. Jakarta: Kencana.
- Pertiwi. 2009. *Panduan Penulisan Skripsi*. Yogyakarta: Tugu Publisher.
- Perwita, Anak Agung B, dan Yanyan Mochamad Yani. 2005. *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*, cet. I. Bandung: Rosdakarya.
- Salim, Agus. 2001. *Teori dan Paradigma Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Silalahi, Ulber. 2012. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: PT. Revika Aditama.
- Sodik, Didik M. 2011. *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama.
- Subagyo, P. Joko. 2002. *Hukum Laut Indonesia: Edisi Baru*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Susilo, I. Basis (ed). 2015. *Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi Maritim Indonesia*. Surabaya: CSGS.
- Sutrisno, Hadi. 1993. *Metodologi Research*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Till, Geoffrey. 2009. *Seapower – A Guide for the Twenty-First Century*, Second Edition. Frank Class Publisher.

Universitas Jember. 2016. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*. Jember University Press.

Vlekke, Bernard H.M. 2008. *Nusantara: Sejarah Indonesia*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.

Yuwono, Ismanto D. 2014. *Janji-Janji Joko Widodo-JK*. Jakarta: Media Pressindo.

**Jurnal dan Dokumen:**

Adhayanto, Oksep. 2014. Maritime Constitution. *Jurnal Selat*. Vol.2 No. 1, Oktober 2014.

Agoes, ETTY. 2004. Praktik Negara-Negara Atas Konsep Negara Kepulauan. *Jurnal Hukum Internasional*. Vol. 1 No. 3, April 2004.

Agustino, Leo. 2016. Hubungan Baru Indonesia-China dan Membangun Poros Maritim Dunia. *Analisis CSIS*. Vol 45 No. 2. Kuartal Kedua 2016.

Akimoto, Kazumine. 2001. *The Current State of Maritime Security-Structural Weaknesses and Threats in the Sea Lanes*. Makalah dalam *Maritim Security in Southeast Asia and Southwest Asia*. Tokyo.

Burhanuddin, Safri. 2003. *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia dalam Proses Integrasi Bangsa (Sejak Jaman Prasejarah hingga Abad XVII)*. Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara Lembaga Penelitian Universitas Diponegoro Semarang bekerjasama dengan Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumberdaya Non Hayati Badan Riset Kelautan Perikanan (BRKP) Departemen Kelautan dan Perikanan.

Herr, R.A. (ed)., 2000. Sovereignty at Sea – From Westphalia to Madrid. *Wollongong Papers Maritime Policy* No. 11, Centre for Maritime Policy University of Wollongong on Collaboration with the Australian Institute of International Affairs (Tasmanian Branch).

Kadar, A. 2015. Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Keamanan Nasional*. Vol. I No. 3, 2015.

Kamasa, Frassminggi. 2009. Deklarasi Kelautan Manado dan Diplomasi Terumbu Karang. *Jurnal Luar Negeri: Isu Maritim dalam Agenda Diplomasi*. Vol 26 No.3, September-Desember 2009.

- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia. 2017. *Indonesia Poros Maritim Dunia*. Jakarta.
- Kementerian Luar Negeri. 2015. *Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri Tahun 2015*. Jakarta.
- Kementerian Luar Negeri. 2017. *Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri Tahun 2017*. Jakarta.
- Maksum, Ali. 2015. Poros Maritim dan Politik Luar Negeri Jokowi. *Andalas Journal of Internayional Studies*. Vol. 4, No. 1, May 2015.
- Muhammad, Simela V. 2014. Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. *Info Singkat Hubungan Internasional*. Vol. IV No. 21, November/2014.
- Nainggolan, Poltak Partogi. 2015. Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya. *Jurnal Politica*. Vol. 6 No. 2, Agustus 2015.
- Purdjianto, Tedjo Edhy. 2009. Peran TNI Angkatan Laut dalam Penegakan Kedaulatan Negara dan Keamanan di Laut. *Jurnal Diplomasi: Menatap Laut dengan Teropong Diplomasi*. Vol. 1 No. 2, September 2009.
- Rakhmatia, Nara Masista. 2009. Djuanda: Bapak Wilayah Laut RI. *Jurnal Diplomasi: Menatap Laut dengan Teropong Diplomasi*. Vol. 1 No. 2, September 2009.
- Riana, N. Muhammad Harry dan Arifin Sudirman. 2016. Maritime Diplomacy sebagai Strategi Pembangunan Kemanan Maritim Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*. Vol. 1 No. 2 Oktober 2016.
- Rinardi, Haryono. 2017. Proklamasi 17 Agustus 1945: Revolusi Politik Bangsa Indonesia. *Jurnal Sejarah Citra Lekha*. Vol. 2 No. 1, 2017.
- Shearer, Ivan. 1986. Problems of Jurisdiction and Law Enforcement Against Delinquent Vessels. *International Comparative Law Quarterly*. Vol. 35.
- Sjawie, Hasbullah F. 1999. *Konsep Negara Kepulauan pada Konferensi Hukum Laut Tahun 1958 dan Tahun 1960*. Konferensi Hukum Laut: Nomor 2 Tahun XXIX.
- Sulistiyono, Singgih T. 2016. Paradigma Maritim dalam Membangun Indonesia: Belajar dari Sejarah. *Lembaran Sejarah*. Vol. 12 No. 2, Oktober 2016.

- Suropati, Untung. 2012. *Pengembangan Industri Maritim dalam Rangka Menunjang Sishanneg di Laut*. Bandung: Makalah Kadispenal pada Seminar Nasional IMI Goes to Campus.
- Wahyudi, Deny Y. 2013. Kerajaan Majapahit: Dinamika dalam Sejarah Nusantara. *Sejarah dan Budaya*. Tahun Ketujuh, Nomor 1. Juni 2013.
- Wahyunisa, Rinnay N. 2016. Membangun Kiprah Maritim Indonesia di Kawasan. *Masyarakat ASEAN*. Edisi 14 / Desember 2016.
- Yakti, Probo Daron dan Joko Susanto. 2017. Poros Maritim Dunia sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan atau Kestinambungan Strategi?. *Global & Strategis Th. 11, No. 2, Juli-Desember 2017*.
- Yulianti. 2014. Kejayaan Indonesia sebagai Negara Maritim (Jalesveva Jayamahe). *Jurnal Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*. Th. 27 Nomor 2, Agustus 2014.
- Yulianti, Annie dan Ivorry C.N Pranashanti. 2016. Membangun Kiprah Maritim Indonesia di Kawasan. *Masyarakat ASEAN*. Edisi 14 / Desember 2016.

## **Internet:**

- Admin. 2013. *Luas Wilayah Negara Indonesia*. Dikutip dari <http://www.invonesia.com/luas-wilayah-negara-indonesia.html> (diakses pada 24 Januari 2019).
- Admin. 2016. *Luas Wilayah Indonesia dengan Segala Isinya yang Menakjubkan*. Dikutip dari <https://tandapagar.com/luas-wilayah-indonesia/> (diakses pada 24 Januari 2019).
- Afifah, Ni'mah. 2009. *Politik Luar Negeri Indonesia Era Orde Baru Ditinjau Developing Country Suatu Telaah Awal*. Dikutip dari <http://digilib.uin-suka.ac.id/8299/1/NI%E2%80%99MAH%20AFIFAH%20POLITIK%20LUAR%20NEGERI%20INDONESIA%20ERA%20ORDE%20BARU%20TINJAUAN%20DEVELOPING%20COUNTRY%20SUATU%20TELAH%20AWAL.pdf> (diakses pada 12 Desember 2018).

- Ahadi. 2017. *Arti dan Makna Sumpah Pemuda*. Dikutip dari <http://www.ilmusipil.com/arti-dan-makna-sumpah-pemuda> (diakses pada 12 Oktober 2018).
- Al Rafisqy, Zhafran G. 2017. *Letak Astronomi Indonesia Beserta Pengaruhnya Terhadap Zona Waktu*. Dikutip dari <https://ekspektasia.com/letak-astronomis-indonesia/> (diakses pada 12 Oktober 2018).
- Amrullah, Dara Y. 2017. *ASEAN Maritime Forum dan Sinaegi Penguatan Kerjasama Maritim di ASEAN*. Dikutip dari <https://kumparan.com/dara-yusilawati-amrullah/asean-maritime-forum-dan-sinergi-penguatan-kerja-sama-maritim-di-asean> (diakses pada 12 Oktober 2018).
- Aris. 2017. *Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (Daratan, Laut, dan Udara)*. Dikutip dari <https://www.artikelbelajar.com/wilayah-negara-kesatuan-republik-indonesia-daratan-laut-dan-udara/#> (diakses pada 24 Januari 2019).
- Arsana, I Made Andi. 2018. *Kuliah Umum Memperingati Hari Nusantara 2018 – Djuanda Baru di Abad 21*. Dikutip dari <https://www.youtube.com/watch?v=ZMAEbMUMGCU> (diakses pada 13 Desember 2018).
- Dary, Wulan. 2018. *Arti Sumpah Pemuda*. Dikutip dari <https://learniseasy.com/arti-sumpah-pemuda.html#> (diakses pada 12 Oktober 2018).
- Diwi. 2017. *Makalah Negara Maritim*. Dikutip dari [https://kupdf.net/download/makalah-negara-maritim\\_5a320fdfe2b6f5c81d7a3df4\\_pdf](https://kupdf.net/download/makalah-negara-maritim_5a320fdfe2b6f5c81d7a3df4_pdf) (diakses pada 12 Oktober 2018).
- Dzakiy, Uruqul N. 2015. *UU Kelautan, UU Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, dan Deklarasi Djuanda*. Dikutip dari <http://www.uruqulnadhif.com/2015/06/uu-kelautan-uu-pengelolaan-wilayah.html> (diakses pada 12 Oktober 2018).
- Fuaddah, Muflika N. 2018. *Arti Sumpah Pemuda 1928: Pentingnya Semangat Persatuan dan Nasionalisme*. Dikutip dari <http://intisari.grid.id/read/03961446/arti-sumpah-pemuda-1928-pentingnya->

- [semangat-persatuan-dan-nasionalisme?page=all](#) (diakses pada 12 Oktober 2018).
- Josua, Jordan. 2017. *20 Tahun IORA Indonesia Ukir Sejarah*. Sikutip dari <http://menara62.com/2017/03/10/20-tahun-iora-indonesia-ukir-sejarah/> (diakses pada 15 Februari 2019).
- Kementerian Luar Negeri RI. 2015. *Coral Triangle Initiative (CTI)*. Dikutip dari <https://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-regional/Pages/CTI.aspx> (diakses pada 12 Desember 2018).
- Kementerian Luar Negeri RI. 2015. *Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC)*. Dikutip dari <https://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-regional/Pages/APEC.aspx> (diakses pada 15 Februari 2019).
- Khair, Gani. 2015. *Mengulas Kronologi Kebijakan Hukum Kelautan di Nusantara*. Dikutip dari <http://www.soeharto.center/2015/03/mengulas-kronologi-kebijakan-hukum.html> (diakses pada 25 November 2018).
- Kompas. 2014. "Nawa Cita", 9 Agenda Prioritas Jokowi-JK. Dikutip dari <https://nasional.kompas.com/read/2014/05/21/0754454/.Nawa.Cita.9.Agenda.Prioritas.Jokowi-JK> (diakses pada 12 Oktober 2018).
- Lubis, Subakti. 2016. *Memaknai Hari Nusantara: Deklarasi Djuanda sebagai Pilar Utama Mewujudkan Kesatuan Wilayah NKRI*. Dikutip dari <http://www.mgi.esdm.go.id/content/memaknai-hari-nusantara-deklarasi-djuanda-sebagai-pilar-utama-mewujudkan-kesatuan-wilayah> (diakses pada 12 Oktober 2018).
- Maulidi, Achmad. 2016. *Konferensi Kelautan Dunia (WOC)*. Dikutip dari <https://www.kanal.web.id/2016/11/konferensi-kelautan-dunia-woc.html> (diakses pada 12 Oktober 2018).
- Paongan. 2014. *Deklarasi Djuanda: Kemerdekaan Indonesia Seutuhnya*. Dikutip dari <https://www.rmol.co/read/2014/12/13/183240/Deklarasi-Djuanda:-Kemerdekaan-Indonesia-Seutuhnya-> (diakses pada 25 November 2018).
- Prasetyo, Dany Arisandi. 2012. *Mengenal Lebih Dekat Coral Triangle Initiative (CTI)*. Dikutip dari

<https://marinescienceunpad.wordpress.com/2012/06/02/mengenal-lebih-dekat-coral-triangle-initiative-cti/> (diakses pada 12 Desember 2018).

Pusdatin. 2017. *Presiden Jokowi Teken Perpres Kebijakan Kelautan Indonesia*. Dikutip dari <http://setkab.go.id/presiden-jokowi-teken-perpres-kebijakan-kelautan-indonesia/> (diakses pada 12 Oktober 2018).

Salim. 2016. *Diplomasi Maritim Indonesia, Mampukah Pemerintah Mewujudkannya?*. Dikutip dari <https://rajasamudera.com/2016/01/diplomasi-maritim-indonesia/> (diakses pada 10 Oktober 2018).

Sebayang, Rafael. 2017. *Indonesia Buat Peta Laut Baru*. Dikutip dari <https://www.validnews.id/Indonesia-Buat-Peta-Laut-Baru-bbs> (diakses pada 24 Januari 2019).

Sekretarian Nasional ASEAN-Indonesia. 2017. *7<sup>th</sup> ASEAN Maritime Forum*. Dikutip dari <http://www.setnas-asean.id/gallery-photos/read/7th-asean-maritime-forum> (diakses pada 12 Oktober 2018).

Setiadji, Agus. 2017. *Diplomasi Maritim untuk Kedaulatan Indonesia*. Dikutip dari <http://maritimnews.com/2017/05/diplomasi-maritim-untuk-kedaulatan-indonesia/> (diakses pada 12 Oktober 2018).

Surowo. 2012. Dikutip dari [http://eprints.undip.ac.id/37017/1/Bab\\_I\\_\(B.Surowo\).pdf](http://eprints.undip.ac.id/37017/1/Bab_I_(B.Surowo).pdf) (diakses pada 12 Oktober 2018).

United Nations Convention on the Law of the Sea. 1999. *Commisin on the Limit of the Continental Shelf*. Dikutip dari [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/documents/Guidelines/CLCS\\_11.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/documents/Guidelines/CLCS_11.htm) (diakses pada 12 Oktober 2018).

Viva. 2014. *Pidato Lengkap Jokowi di KTT Asean Soal Poros Maritim*. Dikutip dari <https://www.viva.co.id/berita/dunia/558043-pidato-lengkap-jokowi-di-ktt-asean-soal-poros-maritim> (diakses pada 12 Oktober 2018).

Waluyo, Andyala. 2014. *Politik Luar Negeri Bebas Aktif Masih Jadi Pijakan Pemerintahan Presiden Jokowi*. Dikutip dari <https://www.voaindonesia.com/a/politik-luar-negeri-bebas-aktif-masih-jadi->

[pijakan-pemerintahan-presiden-jokowi/2490867.html](http://pijakan-pemerintahan-presiden-jokowi/2490867.html) (diakses pada 12 Desember 2018).

Yhuni, Prita. 2018. *Maritim dan Kemaritiman*. Dikutip dari <https://www.scribd.com/document/348956361/Maritim-Dan-Kemaritiman> (diakses pada 12 Oktober 2018).

Yolanda. 2018. *Deklarasi Djuanda*. Dikutip dari <https://www.scribd.com/document/360466174/101100286-Deklarasi-Djuanda> (diakses pada 12 Oktober 2018).

Yunianti, Nina dan Mohammad Mudzakkir. 2013. *Nasionalisme Maritim (Analisis Semiotika Buku Pelajaran Kebaharian SMA/SMK Hang Tuah)*. Diakses dari <https://media.neliti.com/media/publications/248246-nasionalisme-maritimanalisis-semiotika-b-fb4a038b.pdf> (dikutip pada 12 Oktober 2018).

#### **Peraturan Perundang-Undangan:**

Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 89 Tahun 1969. *Persetujuan antar Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia tentang Penetapan Garis Batas Landas Kontinen antara Kedua Negara*. 5 November 1969. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 1969 Nomor 54.

Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 42 Tahun 1971. *Persetujuan antara Republik Indonesia dan Pemerintah Commonwealth Australia tentang Penetapan Batas-Batas Dasar Laut Tertentu*. 1 Juli 1971. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 1971 Nomor 43. Jakarta.

Keputusan Presiden No. 20 Tahun 1972. *Pengesahan Persetujuan Pemerintah Republik Indonesia, Pemerintah Malaysia dan Pemerintah Kerajaan Thailand tentang Penetapan Garis-Garis Batas Landas Kontingen di Bagian Utara Selat Malaka*. 11 Maret 1972. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 1972 Nomor 15. Jakarta.

Keputusan Presiden No. 21 Tahun 1972. *Pengesahan Persetujuan Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Kerajaan Thailand tentang Penetapan*

*Garis-Garis Batas Landas Kontinen antara Kedua Negara di Bagian Utara Selat Malaka dan di Laut Andaman.* 11 Maret 1972. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 1972 Nomor 16. Jakarta.

Keputusan Presiden No. 66 Tahun 1972. *Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Commonwealth Australia tentang Penetapan Batas-Batas Dasar Laut Tertentu di Laut Timor dan Laut Arafura.* 4 Desember 1972. Lembar Negara Tahun 1972 yang Telah Dicitak Ulang. Jakarta.

Keputusan Presiden No. 51 Tahun 1974. *Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik India tentang Penetapan Garis Batas Landas Kontinen antara Kedua Negara.* 25 September 1974. Jakarta.

Keputusan Presiden No. 1 Tahun 1977. *Mengesahkan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Kerajaan Thailand tentang Penetapan Garis Batas Dasar Laut antara Kedua Negara di Laut Andaman.* 31 Januari 1977. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 1977 Nomor 3. Jakarta.

Keputusan Presiden No. 26 Tahun 1977. *Mengesahkan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik India tentang Perpanjangan Garis Batas Landas Kontinen Tahun 1974 di Laut Andaman dan Samudra Hindia di New Delhi.* 4 April 1977. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 1977 Nomor 32. Jakarta.

Keputusan Presiden No. 24 Tahun 1978. *Mengesahkan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia, Pemerintah Republik India dan Pemerintah Kerajaan Thailand tentang Penetapan Titik Pertemuan Tiga Garis Batas dan Penetapan Garis Batas Ketiga Negara di Laut Andaman yang telah ditandatangani di New Delhi, Pada Tanggal 22 Juni 1978, Sebagaimana Terlampir pada Keputusan Presiden ini.* 16 Agustus 1978. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 1978 Nomor 37. Jakarta.

Keputusan Presiden No. 77 Tahun 1996. *Dewan Kelautan Nasional.* 30 September 1996. Jakarta.

Konvensi Hukum Laut PBB 1982

Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002. *Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan*. 28 Juni 2002. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 71. Jakarta.

Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2002. *Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia*. 28 Juni 2002. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 72.

Peraturan Presiden No. 16 Tahun 2017. *Kebijakan Kelautan Indonesia*. 23 Februari 2017. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 32. Jakarta.

Undang-Undang No. 4 Prp Tahun 1960. *Perairan Indonesia*. 18 Februari 1960. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1960 Nomor 22. Jakarta.

Undang-Undang No. 2 Tahun 1971. *Perjanjian antara Republik Indonesia dan Malaysia tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Malaka*. 10 Maret 1971. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 1971 Nomor 16. Jakarta.

Undang-Undang No. 1 Tahun 1973. *Landas Kontinen Indonesia*. 6 Januari 1973. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 1973 Nomor 1. Jakarta.

Undang-Undang No. 6 Tahun 1973. *Perjanjian antara Indonesia dan Australia Mengenai Garis-Garis Batas Tertentu antara Indonesia dan Papua New Guinea*. 8 Desember 1973. Jakarta.

Undang-Undang No. 7 Tahun 1973. *Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Singapura Mengenai Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Singapura*. 8 Desember 1973. Jakarta.

Undang-Undang No. 1 Tahun 1983. *Pengesahan Perjanjian antara Republik Indonesia dan Malaysia tentang Rejim Hukum Negara Nusantara dan Hak-Hak Malaysia di Laut Teritorial dan Perairan Nusantara serta Ruang Udara Diatas Laut Teritorial, Perairan Nusantara dan Wilayah Republik Indonesia yang Tergeletak di antara Malaysia Timur dan Malaysia Barat*.

25 Februari 1983. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 7. Jakarta.

Undang-Undang No. 5 Tahun 1983. *Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia*. 18 Oktober 1983. Lembar Negara Republik Indonesia 1983 Nomor 44. Jakarta.

Undang-Undang No. 9 tahun 1985. *Perikanan*. 19 Juni 1985. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 46. Jakarta.

Undang-Undang No. 17 Tahun 1985. *Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut)*. 31 Desember 1985. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76. Jakarta.

Undang-Undang No. 21 Tahun 1992. *Pelayaran*. 17 September 1992. Jakarta.

Undang-Undang No. 6 Tahun 1996. *Perairan Indonesia*. 8 Agustus 1996. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73. Jakarta.

Undang-Undang No. 31 Tahun 2004. *Perikanan*. 6 Oktober 2004. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 118.

Undang-Undang No. 32 Tahun 2014. *Kelautan*. 17 Oktober 2014. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 294. Jakarta.