

BAB II

Dinamika Konflik Laut China Selatan

Pada bab ini penulis akan menjelaskan tentang bagaimana konflik Laut China Selatan dimulai. Konflik yang terjadi di Laut China Selatan merupakan perkara berkelanjutan yang sampai saat ini belum terselesaikan. Konflik yang akan penulis jabarkan meliputi; sebab dari munculnya konflik, negara mana saja yang terlibat dalam konflik, serta seperti apa perkembangan konflik di Laut China Selatan, dan dampak dari konflik yang terjadi terhadap kawasan Laut China Selatan.

A. Sejarah Konflik Laut China Selatan

Laut China Selatan merupakan kawasan *semi closed sea* yang dikelilinginya berbatasan langsung dengan sebagian besar negara Asia Tenggara serta beberapa negara Asia Timur, yakni; Singapura, Indonesia, Malaysia, Brunei Darussalam, Filipina, Vietnam, Taiwan, serta China. Selain itu Laut China Selatan juga berbatasan dengan Selat Malaka, Selat Karimata, dan Selat Taiwan. Kawasan ini juga menjadi jalur perairan terakhir bagi beberapa sungai besar seperti; Sungai Guandong (Sungai Mutiara) dan Sungai Min dari China, Sungai Jiulong dari Singapura, Sungai Mekong yang mengalir di China, Thailand, Myanmar, sampai Vietnam, Sungai Rajang dan Sungai Pahang dari Malaysia, serta Sungai Pasig dari Filipina.

Gambar 2. 1 Wilayah Sengketa Laut China Selatan



Sumber: U.S State Department via EIA Beta

Dikarenakan oleh dikelilingi banyak negara inilah yang kemudian menjadikan kawasan Laut China Selatan sebagai wilayah dengan tingkat kemungkinan konflik yang tinggi. Letak geografis yang diapit banyak negara disertai status kepemilikan yang kosong terkesan kurang tepat. Terlebih lagi kawasan ini memiliki tingkat daya tarik yang tinggi pula karena potensinya. Sehingga tidak diherankan ketika negara-negara seperti; Brunei Darussalam, China, Filipina, Malaysia, Taiwan, serta Vietnam kemudian memutuskan untuk menjatuhkan klaim mereka pada – setidaknya– sebagian atau beberapa bagian dari kawasan ini.

a. Potensi Laut China Selatan

Perairan seluas 3,5 juta kilometer persegi ini setidaknya memiliki potensi alam yang kemudian membawa perhatian negara-negara pengklaim untuk menjadikannya sebagai bagian dari wilayah kekuasaan mereka. Ada dua potensi besar yang menjadi iming-

iming tertinggi dari sebab kehadiran para pengklaim di kawasan ini, yakni *intangible* dan *tangible power*. *Tangible power* adalah kekuatan yang dapat dihitung dan nampak secara nyata sebagai peluang besar keuntungan sementara *intangible power* sendiri merupakan kekuatan yang tidak nampak dan tidak dapat diukur secara hitungan pasti. Bagian dari *tangible* dan *intangibile power* di kawasan Laut China Selata adalah sebagai berikut;

1. *Tangible power*

Dalam kawasan Laut China Selatan sendiri *tangible power* ditandai dengan adanya nilai SDA dalam jumlah besar. Ini dikarenakan *tangible power* akan berhubungan dengan segala bentuk potensi milik Laut China Selatan yang nampak atau dapat dihitung massanya. Kawasan yang terdiri atas gugusan karang ini memiliki potensi SDA yang tinggi, berdasarkan data oleh USGS (*U.S. Geological Survey*) setidaknya terdapat 4,8 miliar barrel minyak dan 64 miliar kubik gas alam di bawah laut wilayah ini. Potensi minyak ini telah menghadirkan keberadaan dari perusahaan eksplorasi seperti, *Exxon Mobil Corp*, *Forum Energy Plc*, *Vietnam Oil and Gas Gorup* atau *PetroVietnam*, serta *Talisman Energy Inc* (Hargreaves, 2012). Deposit minyak lainnya juga telah ditemukan dalam beberapa kontinental yang mengelilingi Laut China Selatan. Kawasan ini mempertahankan cadangan minyak yang mana tujuh miliar barel dan kapasitas produksi 2,5 juta barel per hari (EIA, US, 2003). Penemuan minyak di negara-negara pesisir yang berdekatan dengan kawasan Laut China Selatan telah memicu spekulasi bahwa mungkin ada cadangan besar-besaran yang terletak di dekat beberapa negara. Namun, cadangan minyak pada daerah-daerah tersebut memiliki perkiraan yang sangat bervariasi.

Estimasi China dalam mengindikasikan potensi sumber minyak dari Kepulauan Spratly dan Parcel dapat mencapai 105 miliar barel, sementara sumber daya dari seluruh wilayah Laut China Selatan dapat mencapai setinggi 213 miliar barel. Sebagaimana dicatat dalam analisis Departemen Energi Amerika Serikat (DOE), menggunakan aturan umum 10% untuk wilayah perbatasan, perhitungan China akan menempatkan tingkat produksi Kepulauan Spratly dari 1,4 hingga 1,9 juta barel per hari (EIA, US, 2003). Namun, beberapa pihak kemudian menyatakan ketidaksepakatannya dengan China. Beberapa organisasi telah memperkecil potensi cadangan minyak di wilayah tersebut. Perkiraan 1993-1994 oleh USGS menyimpulkan bahwa "*total cadangan yang ditemukan dan sumber daya yang belum ditemukan di cekungan lepas pantai Laut China Selatan*" menjadi 28 miliar barel (EIA, US, 2003). Menggunakan aturan 10%, produksi puncak hanya akan antara 137.000–183.000 barel per hari (Rowan, 2005).

Perdebatan serupa terjadi mengenai potensi gas alam. USGS memperkirakan bahwa 60% -70% cadangan hidrokarbon di wilayah tersebut adalah gas alam. Salah satu laporan China menyatakan bahwa ada 225 miliar kubik hidrokarbon di Kepulauan Spratly saja, dan bahwa dari hidrokarbon ini, 70% adalah sumber daya gas alam (EIA, US, 2003). Sebagaimana ditunjukkan oleh laporan DOE, jika perkiraan ini benar, maka seluruh wilayah Laut China Selatan akan mengandung lebih dari 2.000 triliun kubik sumber daya gas alam. Namun, secara umum, "Pandangan optimis China tentang potensi gas alam Laut China Selatan tidak dimiliki oleh sebagian besar analisis non-China" (EIA, US, 2003).

EIA sendiri telah memperkirakan wilayah di sekitar Kepulauan Spratly hampir tidak memiliki cadangan minyak yang terbukti atau probable. Sumber-

sumber industri menunjukkan kurang dari 100 miliar kubik cadangan gas alam saat ini tersedia secara ekonomis di ladang-ladang di sekitarnya. Namun, wilayah Kepulauan Spratly mungkin mengandung endapan hidrokarbon yang belum ditemukan. Penilaian USGS telah memperkirakan jumlah yang diantaranya; 0,8 sampai 5,4 (rata-rata 2,5) miliar barel minyak dan antara 7,6 sampai 55,1 (rata-rata 25,5) kubik gas alam dalam sumber daya yang belum ditemukan. Namun, bukti justru menunjukkan bahwa sebagian besar sumber daya ini kemungkinan terletak di Reed Bank yang diperebutkan di ujung timur laut Spratly oleh; China, Taiwan, dan Vietnam (EIA, U.S., 2013). Sementara itu, Kepulauan Paracel yang juga menjadi objek klaim justru tidak memiliki ladang minyak maupun keberadaan gas konvensional yang ditemukan secara signifikan. Oleh sebab itu, Kepulauan Paracel diperkirakan tidak memiliki cadangan terbukti atau probable. Bukti geologis menunjukkan bahwa daerah tersebut tidak memiliki potensi signifikan dalam hal hidrokarbon konvensional (EIA, U.S., 2013).

Table dibawah ini penulis sertakan berdasarkan data diatas sebagai bentuk sederhana dari jumlah minyak bumi dan gas alam yang telah diperkirakan keberadaannya oleh badan-badan yang berwenang.

Tabel 2. 1 Perkiraan sumber daya alam di kawasan Laut China Selatan

	Non-renewable resources		Lokasi
	Minyak bumi (miliar barel)	Gas alam (miliar kubik)	
U.S Geological Survey	4,8	64	Laut China Selatan
China Department	105	225	Kepulauan Sparty dan Parcel
U.S Energy Information Administration	-	100	Kawasan sekitar Kepulauan Sparty

Sumber: Dirangkum dari berbagai sumber.

2. *Intangible power*

Letak geografis yang kemudian menjadi jalur pelayaran internasional kedua tersibuk di dunia ini merupakan bagian dari *intangible power* yang dimiliki kawasan Laut China Selatan. Karena seperti yang diketahui, *intangible power* merupakan sebuah gambaran potensi yang tidak nampak rupanya namun memiliki nilai atas keberadaannya. Setiap tahunnya, lebih dari separuh trafik supertanker dunia melewati Selat Malaka, Sunda, dan Lombok, dengan mayoritas lalu lintas pelayaran berlanjut ke China, Jepang, Taiwan, dan Korea Selatan dengan menggunakan Laut China Selatan sebagai jalur lintas utama. Pelayaran ini utamanya mengangkut bahan mentah dan sumber daya energi — minyak mentah, LNG (*liquefied natural gas*), batubara, dan biji besi — dalam perjalanan menuju negara-negara Asia Timur (Rowan, 2005, p. 416). Sehubungan dengan minyak dan LNG, jumlah

yang diangkut melalui Laut China Selatan tiga kali lebih besar daripada perjalanan melalui Terusan Suez dan 15 kali lebih besar dari jumlah yang diangkut melalui Terusan Panama. Mayoritas minyak mentah ini berasal dari Teluk Persia menuju Jepang, Korea Selatan, serta Taiwan. Selain itu, sekitar dua-pertiga dari Korea Selatan dan 60% pasokan LNG Jepang dan Taiwan mengalir melalui kawasan sengketa ini (Rowan, 2005).

Sebuah studi pada tahun 2006 oleh Kementerian Tanah, Infrastruktur, dan Transportasi Jepang (MLIT) memperkirakan bahwa hampir 94 ribu kapal dari 100 tonase⁶ kotor melewati Selat Malaka pada tahun 2004 dari 607 ribu perjalanan kapal global, atau 15 persen dari total perjalanan laut kapal dunia yang kemudian melintasi kawasan ini. Dari jumlah tersebut, 32 persen adalah kapal kontainer, 25 persen adalah kapal tanker, 15 persen adalah kapal kargo, dan 15 persen adalah kapal curah, dengan sisa LNG dan kapal lainnya (EIA, U.S., 2013).

Survei lanjutan kemudian dilakukan pada akhir 2007 dan memperkirakan 117 ribu kapal akan melewati Malaka pada 2010 dengan total bobot mencapai 4,7 miliar ton. PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa) tentang UNCTAD (*United Nation Conference on Trade and Development*) Tinjauan Transportasi Maritim 2011 memperkirakan 8,4 miliar ton total perdagangan maritim dunia pada tahun 2010. Volume ini menunjukkan lebih dari separuh tonase armada pedagang tahunan dunia melewati Selat Malaka, Sunda, dan Lombok pada tahun 2010 yang akan melewati Laut China Selatan (EIA, U.S., 2013).

⁶ Kapasitas ruang muat dalam kapal yang diukur dalam ton, atau juga merupakan daya angkut muatan sebuah kapal yang dinyatakan dalam ton (KBBI).

EIA (*Energy Information Administration*) juga memperkirakan bahwa pada akhir 2011, perdagangan melalui Selat Malaka akan lebih besar dari 15 juta barel per hari, atau sekitar sepertiga dari semua perdagangan minyak melalui laut. Gambaran peta yang EIA rilis dalam gambar 2.2 adalah ilustrasi bagi jalur sebagian besar minyak mentah yang tiba di Selat Malaka (1,4 juta barel per hari) yang mana akan memasuki terminal di Singapura dan Malaysia terlebih dahulu, sebelum akhirnya minyak mentah ini akan dikirim menuju pasar Asia melalui Laut China Selatan sebagai produk minyak yang dimurnikan, seperti bahan bakar mesin bermotor dan bahan bakar jet. Sisa minyak mentah yang melewati Laut China Selatan akan menuju China dan Jepang, yang mana kedua negara maju ini merupakan konsumen energi terbesar di Asia. Selain itu, sekitar 15% minyak mentah yang bergerak melalui Laut China Selatan berlanjut ke Laut China Timur dan sebagian besar lainnya menuju Korea Selatan (EIA, 2013).

Gambar 2. 2 Arus perdagangan minyak mentah utama Laut China Selatan (2011)



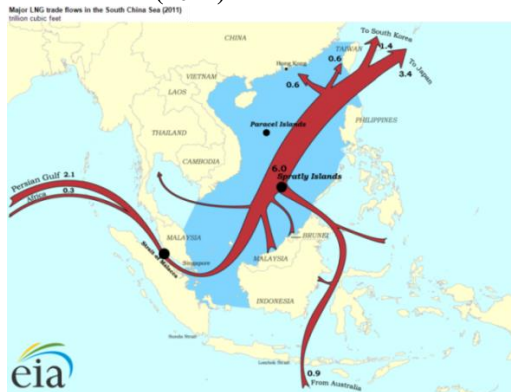
Sumber: U.S State Department via EIA Beta

Jalur perdagangan minyak mentah di Laut China Selatan juga berasal dari perdagangan intraregional, terutama dari ekspor minyak mentah Malaysia,

Indonesia, dan Australia. Perdagangan intralregional didistribusikan secara merata di antara Singapura, Korea Selatan, Jepang, dan China, dengan jumlah yang lebih kecil ke negara-negara Asia Tenggara lainnya seperti yang tergambar dari peta pelayaran LNG pada gambar 2.3 oleh EIA. Laut China Selatan juga merupakan tujuan utama ekspor LNG. Sekitar 6 triliun kubik dari gas alam, atau lebih dari separuh perdagangan LNG global melewati Laut China Selatan pada tahun 2011. Setengah dari jumlah ini berlanjut ke Jepang, dengan sisanya menuju ke Korea Selatan, China, Taiwan, dan negara-negara regional lainnya. Hampir 75% dari semua ekspor LNG ke wilayah ini berasal dari Qatar, Malaysia, Indonesia, dan Australia (EIA, 2013).

Dengan meningkatnya permintaan untuk gas alam di Asia Timur, pangsa Laut China Selatan perdagangan LNG global kemungkinan akan terus meningkat di tahun-tahun mendatang. Selain itu, Jepang telah meningkatkan impor LNG untuk menggantikan energi yang hilang dari pemadaman listrik nuklir setelah krisis Fukushima. Sebagian besar pasokan baru akan datang melalui Selat Malaka, meskipun beberapa negara seperti Indonesia berinvestasi dalam kapasitas ekspor LNG mereka sendiri. Sehingga, sejumlah besar batu bara dari Australia dan Indonesia, dua eksportir batu bara terbesar dunia, melewati Laut China Selatan ke pasar di seluruh dunia, terutama ke China, Jepang, dan India. Pengiriman batubara ini termasuk batubara uap yang digunakan untuk menghasilkan listrik dan panas proses serta batu bara metalurgi yang merupakan bahan utama dalam produksi baja primer (EIA, 2013).

Gambar 2. 3 Arus perdagangan LNG utama Laut China Selatan (2011)



Sumber: U.S State Department via EIA Beta

b. Dasar klaim yang diajukan oleh negara-negara pengklaim

Perbincangan mengenai sengketa pada kawasan Laut China Selatan merupakan perkara lama namun berkepanjangan. Sengketa ini dimulai dikarenakan munculnya klaim dari beberapa negara yang menyatakan kepemilikannya terhadap kawasan tersebut. Klaim yang secara berlapis diajukan oleh negara-negara berbeda inilah yang kemudian berdampak pada kelangsungan sengketa, dimana setiap negara mengajukan acuan mendasar terhadap klaim dan berupaya agar dapat mencapai tujuannya. Sehingga berujung dengan tolak menolak klaim dan beberapa tindakan agresif demi memperkuat klaim negara masing-masing.

Brunei Darussalam, China, Filipina, Malaysia, Taiwan, dan Vietnam merupakan negara-negara yang memberikan klaimnya atas kawasan Laut China Selatan. Namun, dari keenam negara yang menjatuhkan

klaim atas kawasan ini memiliki asas yang berbeda-beda, sehingga putusan akan hak kepemilikan merupakan sesuatu yang memerlukan proses panjang. Bentuk klaim atas kawasan bahkan telah dilakukan secara terbuka oleh beberapa negara pengklaim. Ini kemudian membawa dampak sengketa yang lebih buruk lagi. Dikarekan pada setiap asas yang berbeda, setiap negara kemudian merasa berhak atas tindakan yang akan mereka lakukan terhadap kawasan. Ada beberapa asas klaim yang dijadikan acuan bagi para negara pengklaim kawasan di Laut China Selatan, diantaranya adalah; menggunakan peta sejarah dinasti maupun peta peninggalan penjajah oleh China, Taiwan, Filipina, dan Vietnam, serta aturan UNCLOS oleh Brunei Darussalam dan Malaysia. Dalam aturan UNCLOS sendiri, setidaknya terdapat tiga bagian yang umumnya diakui sebagai bagian paling relevan terkait sengketa Laut China Selatan. Diantaranya adalah;

Pasal 3 yang menyatakan bahwa, "Setiap Negara memiliki hak untuk menetapkan luas laut teritorialnya hingga batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan Konvensi" (UNCLOS, 1982, p. 27).

Pasal ini kemudian memberi kemungkinan bagi setiap negara pengklaim dari Asia Tenggara untuk memperpanjang batas teritorial nasional masing-masing sepanjang 12 mil laut ke perairan lepas pantai. Sesuai dengan UNCLOS, wilayah-wilayah ini adalah wilayah kedaulatan, yang dikendalikan oleh negara daratan (Rowan, 2005, p. 418).

Pasal 55 sampai 75 termasuk pasal yang berurusan dengan konsep penting yakni, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Menurut Pasal 55 dan 56, ZEE adalah "wilayah di luar dan bersebelahan dengan

laut teritorial" di mana suatu bangsa dapat terlibat dalam "menjelajahi dan mengeksploitasi, melestarikan dan mengelola sumber daya alam, apakah hidup atau tidak hidup, dari perairan yang berada di atas. ke dasar laut dan dasar laut dan lapisan tanahnya" (UNCLOS, 1982, p. 43). Namun, Pasal 57 mencatat bahwa ZEE tidak dapat melampaui 200 mil laut dari garis dasar negara. Sementara pasal 58 hingga 75, memuat ketentuan atas kegiatan apa saja yang dilegalkan dilakukan di ZEE setiap negara (Rowan, 2005, p. 418).

Pada bagian VIII UNCLOS, yang berjudul "Rezim Kepulauan" berhubungan dengan isu-isu tertentu mengenai definisi wilayah. Secara khusus, Pasal 121 menyatakan, "Batuan yang tidak dapat mempertahankan tempat tinggal manusia atau kehidupan ekonomi mereka sendiri tidak akan memiliki zona eksklusif atau landas kontinen" (UNCLOS, 1982, p. 66). Ini telah menjadi artikel yang sangat penting dalam perselisihan Laut China Selatan dan digunakan oleh beberapa negara untuk membenarkan upaya membangun struktur di bebatuan dan karang terendam untuk membangun ZEE baru di wilayah tersebut (Rowan, 2005, p. 419).

Berikut adalah negara-negara yang telah mendeklarasikan klaimnya di kawasan Laut China Selatan beserta dengan dasar klaim yang dijatuhkan;

1. Brunei Darussalam

Brunei Darussalam pada dasarnya tidak menjatuhkan klaim terhadap kepulauan Spratly maupun ikut menempatkan pasukan pada pulau-pulau di kawasan Laut China Selatan. Meski begitu, Brunei sendiri telah mengklaim dua wilayah terpisah yaitu, Louisa Reef dan Rifulun Bank. Ini dikarenakan jika mampu menduduki Louisa Reef —yang juga diklaim oleh

Malaysia— hal itu akan memungkinkan bagi para petinggi Brunei untuk kemudian dapat memperluas ZEE Brunei Darussalam. Namun, klaim Brunei terhadap Karang Louisa dianggap relatif lemah karena karang ini hanya memiliki dua batu kecil yang terekspos sebagian selama air pasang saja (Rowan, 2005, p. 419). Klaim Brunei terhadap Riflank Bank didasarkan pada keputusan tahun 1954 oleh Inggris yang menyatakan batas-batas pulau Kalimantan, di mana Brunei berada, untuk termasuk, “Area dari landas kontinen. . . ke perairan teritorial” (Mark J. Valencia, 1997). Peta yang terbaru yang diterbitkan oleh Brunei pada tahun 1988 telah memuat perpanjangan landas kontinennya menjadi 350 mil laut, yang selanjutnya kian memperkuat klaim teritorialnya terhadap Riflanc Bank (Rowan, 2005, p. 420).

Meski begitu, *The Brunei National Petroleum Company* (PetroleumBRUNEI) telah mengelola beberapa kegiatan di daerah lepas pantai Brunei sendiri, sementara *Brunei-Shell Petroleum*, *jointventure* antara Shell dan pemerintah, adalah satu-satunya produsen minyak mentah di negara ini. Ladang minyak dan gas alam di area lepas pantai terbesar Brunei disebut Champion, yang mulai berproduksi pada 1972. Lahan gas Ampa Southwest menyumbang mayoritas produksi gas alam negara itu dan memasok gas alam bagi produksi Brunei di Lumut. Pemerintah memprioritaskan kegiatan eksplorasi baru untuk melawan ladang-ladang tua Brunei yang dirasa mulai menurun. Eksplorasi ini kemudian menjadi lebih mudah dikarenakan anatra Malaysia dan Brunei sendiri secara resmi telah menyelesaikan sengketa di wilayah lepas pantai mereka pada Maret 2009. PetroleumBRUNEI berhasil masuk ke dalam *Production Sharing Agreement* (PSA) bersama dengan PETRONAS Malaysia. Keduanya mulai melakukan pengeboran di beberapa

ladang minyak dan gas lepas pantai di lepas pantai Brunei pada tahun 2011 dan telah mengajukan investasi di pabrik petrokimia di darat untuk melayani pasar ekspor (EIA, U.S., 2013).

2. China

Beijing mendasarkan klaimnya di kawasan Laut China Selatan berdasarkan atas apa yang tertera dalam data historis China sendiri (Deen, 1999). Pada tahun 110, Dinasti Han memulai ekspedisi angkatan laut ke wilayah sekitar Kepulauan Spratly. Ekspedisi lain dikirim oleh Dinasti Ming pada 1403–33. Dari abad ke-12 hingga abad ke-17, catatan sejarah China membuat referensi berkala terhadap Kepulauan Spratly, termasuk diskusi tentang ketinggian mereka di atas permukaan laut. Namun, karena adanya tradisi konfusianisme⁷, sehingga sulit dibuktikan seberapa banyak klaim China di kawasan Laut China Selatan (Mark J. Valencia, 1997, p. 20).

Dimulai pada abad ke-19 dan ke-20, pemerintah China menegaskan klaim ke Kepulauan Spratly dan Paracel. Klaim kedaulatan resmi pertama dibuat pada 1876 ketika duta besar China untuk Inggris yang mana mengklaim Kepulauan Paracel sebagai wilayah China. Ini diikuti pada tahun 1883 oleh pengusiran tim survei Jerman dari Spratlys. Namun, pada 1930-an China kehilangan bagian dari pulau-pulau (Rowan, 2005, p. 427).

Dua tahun setelah berakhirnya Perang Dunia II, Beijing merilis peta yang menampilkan garis sembilan garis putus-putus, yang mana memuat kawasan Laut China Selatan di dalamnya, garis putus-putus ini membentuk "*tongue-like configuration*" atau me-

⁷ yang percaya bahwa teritori diekspresikan dalam zona-zona pengaruh dan bukan batas-batas linear yang pasti

nyerupai huruf U yang mencakup sebagian besar kawasan tersebut, dan pada bulan Mei 1996, Beijing kembali menerbitkan daftar garis pangkal yang menghubungkan Kepulauan Paracel tetapi tidak menyebutkan Kepulauan Spratly (Mark J. Valencia, 1997, pp. 24-25), namun tidak ada klarifikasi lebih lanjut dari garis peta yang telah ditawarkan. Sejak tahun 1956 dan seterusnya, *People Liberation Army Navy* (PLAN) menduduki pulau terbesar di Kepulauan Spratly. Agresi China ini tidak mendapat pertantangan dari negara Asia Tenggara pengklaim manapun sampai tahun 1970-an, ketika saingan China mulai secara paksa menduduki bagian lain dari rantai kepulauan Spratly (Rowan, 2005, p. 427).

China kemudian kembali memperbaharui klaimnya terhadap Laut China Selatan pada 25 Februari 1992, ketika Beijing mengesahkan Undang-Undang tentang Wilayah Perairan dan Wilayah Berdekatannya, ini dikenal juga sebagai Hukum Laut Teritorial, yang mana menurut Pasal 2, Kepulauan Nansha (Spratly) secara resmi adalah bagian dari wilayah China. Selain itu, undang-undang menetapkan, “Luas wilayah perairan China mengukur 12 mil laut dari garis dasar laut teritorial. . . . Laut teritorial China mengacu pada perairan yang berdekatan dengan tanah teritorial. Tanah teritorial China meliputi daratan dan pulau-pulau lepas pantai, Taiwan dan berbagai pulau-pulau terafiliasi termasuk Pulau Diaoyu, Pulau Penghu, Pulau Dongsha, Kepulauan Xisha, Kepulauan Nansha (Spratly) dan pulau-pulau lain milik Republik Rakyat Tiongkok.” (UN, 1992).

3. Filipina

Filipina mengklaim delapan pulau dari rantai Pulau Spratly; Nanshan, Flat, West York, Cay Northeast, Thitu, Lankiam Cay, Loaita, dan

Commodore Reef, namun tidak bagi daratan utama itu sendiri. Secara umum, klaim Manila didasarkan pada empat argumen, yakni; pulau-pulau itu berdekatan atau bersebelahan dengan pulau-pulau utama Filipina; wilayah ini secara ekonomi dan strategis penting bagi Filipina; pulau-pulau itu ditinggalkan setelah Perang Dunia II; dan pendudukan Filipina baru-baru ini dari beberapa pulau memberikannya judul baik melalui "penemuan" atau "akuisisi preskriptif"⁸ (Mark J. Valencia, 1997, p. 33).

Namun, argumen terkuat di Manila berakar dari catatan sejarah. Pada tahun 1947, Tomas Cloma, seorang pengusaha Filipina, mendirikan pemukiman di delapan pulau kepulauan Spratly. Pada tahun 1956, Cloma mendeklarasikan dirinya sebagai pelindung atas pulau-pulau itu dan menamai mereka Kalaya'an (Freedomland). Cloma menyerahkan Kepulauan Kalaya ke Filipina pada tahun 1974. Pada tahun 1971 dan 1978, Presiden Ferdinand Marcos secara resmi mengumumkan Kepulauan Kalaya untuk menjadi bagian dari Filipina. Manila menegaskan kembali klaimnya sebelum menandatangani UNCLOS pada tahun 1982 (Rowan, 2005, p. 421). Untuk mendukung klaim historis ini, Filipina pada tahun 1971 merampas pengeboran di wilayah Reed Bank dan menduduki delapan pulau pada tahun 1978. Semua landasan udara yang mampu menangani pesawat kecil telah dibangun di Pulau Thitu; kabarnya, Manila telah menyatakan minatnya mengembangkan infrastruktur untuk pariwisata di sana (Rowan, 2005, p. 421).

⁸ Menurut para ahli tentang perselisihan Laut China Selatan, baik UNCLOS maupun tindakan Malaysia sendiri menunjukkan bahwa landas kontinen berkaitan dengan tanah atau batu yang naik di atas permukaan laut. Kata-kata dari kedua dokumen hanya membahas tanah dan bebatuan yang terendam.

4. Malaysia

Secara total, Malaysia mengklaim 12 pulau di Laut China Selatan. Enam dari ini — Ardasier Reef, Dallas Reef, Louisa Reef, Mariveles Reef, Royal Charlotte Reef, dan Swallow Reef — secara fisik diduduki oleh pasukan Malaysia. Pemerintah Malaysia juga telah menggunakan tanah dari daratan untuk menaikkan level Swallow Reef, membangun hotel, landasan udara, dan chalet untuk penyelam scuba di terumbu karang. Tiga karang — Erica, Investigator, dan Luconia — juga diklaim oleh Malaysia tetapi tidak dihuni. Commodore Reef diklaim oleh Filipina dan Malaysia, sedangkan Amboyna Cay dan Braque Canada Reefs secara bersama-sama diklaim oleh Malaysia dan Vietnam (Rowan, 2005, p. 420). Malaysia secara konsisten menggunakan teori landas kontinen, yang digariskan dalam UNCLOS dan ditegakkan kembali dalam Undang-Undang Kontinental Shelf 1966 dari Malaysia, untuk membenarkan klaimnya di wilayah tersebut. Namun, peneliti Valencia, Van Dyke, dan Ludwig berpendapat bahwa klaim Kuala Lumpur meragukan (Mark J. Valencia, 1997, p. 37).

5. Taiwan

Taiwan mengklaim kedaulatan atas beberapa kelompok pulau Laut China Selatan termasuk Spratly (Nansha), Paracels (Hsisha), Kepulauan Macclesfield (Chungsha), dan Pratas (Tungsha) dan merupakan negara penuntut pertama yang menduduki sebuah pulau di dalam rantai Spratly. Taipei juga menempati Taiping (juga dikenal sebagai Itu Aba), pulau terbesar di kepulauan Spratly. Pada April 1997, Taiwan memiliki garnisun⁹ di Taiping dengan sekitar 110

⁹ Bagian angkatan bersenjata yang mempunyai kedudukan atau tempat pertahanan yang tetap (dalam sebuah benteng pertahanan atau

marinir, stasiun radar, pusat meteorologi, dan pembangkit listrik. Taipei juga mempertimbangkan membangun fasilitas komunikasi dan landasan di Taiping. Namun, Taiwan secara historis tidak mengambil tindakan ketika negara-negara penuntut lain telah menduduki bagian lain dari rantai pulau. Selain itu, China telah menahan diri dari membangun mercusuar di pulau-pulau yang diklaim oleh China karena alasan yang sama. Sebagaimana Cheng-yi Lin telah catat, “Jelas bahwa Taipei telah mengadopsi kebijakan menahan diri berkaitan dengan Laut China Selatan, dan telah melakukan ini hanya karena tidak memiliki kemampuan militer untuk mendukung klaim historisnya.” (Lin, 1997, p. 329).

Meskipun kepulauan Spratly adalah 800 mil laut dari Taiwan dan secara efektif melampaui jangkauan proyeksi kekuatan Taiwan, pemerintah di Taipei telah memberikan prioritas tinggi ke pulau-pulau itu. Pada tahun 1990, Eksekutif Yuan (kabinet) menempatkan Pratas dan Taiping Islands di bawah yurisdiksi sementara pemerintah kotamadya Kaohsiung, kota paling selatan Taiwan. Pada bulan Oktober 1992, Taipei menetapkan zona laut terluar seluas 4.000 meter di sekitar Pratas dan Taiping. Laporan Pertahanan Nasional, Republik China, 1993-1994 termasuk bagian khusus di Laut China Selatan (Report, 1994, pp. 31-48).

Dari sudut pandang geografis, rantai Pulau Pratas sangat penting. Kepulauan ini, terdiri dari Pulau Pratas dan dua terumbu karang yang tenggelam pada saat air pasang, lebih dari 140 mil dari Hong Kong dan, beberapa ahli percaya, akan memberikan Taiwan tambahan lima menit waktu peringatan terhadap

sebuah kota) atau bisa juga disebut sebagai tempat kedudukan tentara (KBBBI)

serangan udara dari daratan China (Mark J. Valencia, 1997). Meskipun China juga mengklaim Pratas, Taiwan telah menduduki pulau itu dan membangun kawat silet dan struktur beton yang dirancang untuk melindunginya dari invasi (Rowan, 2005).

6. Vietnam

Vietnam mengklaim seluruh jaringan Pulau Spratly sebagai distrik lepas pantai Provinsi Khanh Hoa. Selain itu, Vietnam terus mengklaim Kepulauan Paracel, meskipun mereka disita oleh China pada tahun 1976. Hanoi mempertahankan garnisun di sekitar 22 fitur geografis di Laut China Selatan, termasuk lokasi di Pulau Spratly, Karang London Barat, Amboyna Cay, Pearson Reef, Sin Pulau Crowe, Pulau Namyit, Sand Cay, Barque Canada Reef, dan Southwest Cay. Pada tahun 1988, Vietnam memiliki sekitar 350 pasukan yang ditempatkan di pulau-pulau ini dan pada tahun 1992 jumlahnya telah meningkat menjadi 1.000. Garnisun utama di Pulau Sin Crowe sangat dipalsukan dengan artileri pantai dan baterai anti-pesawat (Mark J. Valencia, 1997, p. 31).

Selain kehadiran militer, Vietnam telah melakukan konstruksi ekstensif di dalam maupun di sekitar Laut China Selatan. Pada tahun 1989, Vietnam membangun landasan kecil di Pulau Spratly dan struktur buatan di Vanguard Reef, Prince Consort Bank, dan Grainger Bank. Secara keseluruhan, klaim Vietnam didasarkan pada kombinasi data historis dan prinsip rak kontinental. Menurut dokumen pengadilan Vietnam pada masa pemerintahan Raja Le Thanh Tong (memerintah 1460–97), Vietnam mengklaim kedaulatan atas Kepulauan Spratly. Klaim ini didokumentasikan dengan baik selama abad ke-17 ketika banyak peta Vietnam memasukkan bagian kepulauan Spratly ke Vietnam. Pada tahun 1884, Perancis membentuk protektorat atas Vietnam dan

menegaskan klaim kolonial mereka terhadap rantai Spratly dan Paracel Island. Ironisnya, pemerintah Vietnam saat ini terus menggunakan klaim-klaim historis ini sebagai bagian dari pembenarannya untuk kedaulatan di Laut China Selatan (Mark J. Valencia, 1997, pp. 30-33).

Hanoi juga berpendapat bahwa luasnya landas kontinen — sesuai dengan ketentuan UNCLOS — memberi hak kepada Vietnam untuk menduduki Kepulauan Spratly. Vietnam menunjukkan bahwa setiap negara pesisir berhak mendapatkan ZEE 200-nauticalmile penuh mulai dari garis pantai utama dan bahwa setiap wilayah laut lepas di luar jarak itu harus diatur oleh Otoritas Dasar Laut Internasional (Mark J. Valencia, 1997, p. 31). Namun, pada tahun 1982 Vietnam menggunakan garis pangkal lurus yang berasal dari pantai-pantainya, beberapa di antaranya tidak konsisten dengan ketentuan UNCLOS. Di bawah tekanan internasional, Vietnam meninjau kembali klaim dasarnya dan diperkirakan akan membuat peta baru dalam waktu dekat (Mark J. Valencia, 1997, p. 32).

Sebagai gambaran wilayah klaim, berikut adalah peta klaim dari negara-negara pengkalim kawasan sengketa yang dirilis oleh EIA:

Gambar 2. 4 Peta klaim setiap negara terhadap kawasan Laut China Selatan



Sumber: U.S State Department via EIA Beta

B. Perkembangan Konflik Laut China Selatan

Sejak dijatuhkannya klaim terhadap kawasan Laut China Selatan oleh negara-negara pengklaim, kawasan ini secara alamiah kemudian menampung beberapa insiden yang menyebabkan perselisihan dan ketegangan situasi di kawasan. Terlebih dengan adanya penumpukan dasar klaim dari setiap negara sengketa. Setiap insiden yang muncul selalu didasari oleh ketidak terimaan suatu pihak atas kehadiran pihak lain pada kawasan yang menjadi klaim masing-masing. Sehingga hal-hal semacam ini sering kali terjadi di perairan Laut China Selatan.

Dalam rentan waktu dimana konflik di Laut China Selatan berjalan telah banyak insiden yang pernah terjadi. Meski insiden-insiden yang terjadi diantaranya merupakan beberapa insiden yang juga pernah terjadi sebelumnya, bentuk penyelesaian kon-

flik ini masih terus berjalan dengan intensitas dan jenis kejadian yang beragam. Problematika inilah yang kemudian menyebabkan sengketa di Laut China Selatan kerap kali berakhir dengan ketidak stabilan kawasan dalam senggang waktu tertentu karena memanasnya kondisi kawasan oleh insiden yang terjadi.

Ada banyak insiden yang melibatkan negara-negara pengklaim dalam sengketa ini. Terlebih dengan adanya penempatan-penempatan pasukan militer di area perbatasan kawasan klaim. Beberapa pertikaian yang melibatkan bentrokan langsung acap kali terjadi bahkan sempat berakibat jatuhnya korban jiwa. Hal ini juga dikarenakan adanya tingkat keagresifan negara pengklaim dalam melancarkan upaya penetapan wilayah kekuasaannya, sehingga tindakan saling tolak-menolak dilakukan secara terang-terangan seperti; saling serang argumen antara petinggi negara bersangkutan dalam forum atau sorotan media tertentu atau bahkan bentroknya antar pasukan di wilayah sengketa langsung.

Dalam beberapa insiden yang pernah terjadi, adanya tindakan saling menghadang kapal patroli dan kapal nelayan merupakan jenis insiden yang terhitung hampir selalu terjadi pada setiap negara pengklaim. Ini dikarenakan hampir setiap negara pengklaim telah menempatkan pasukan militer mereka di area dekat perbatasan klaim dan menjadi sebuah kegiatan yang wajar ketika melakukan patroli. Selain itu pengetahuan nelayan yang tidak sepenuhnya memahami garis persis perbatasan laut atau memang mengamini klaim negaranya, menjadi sebab mengapa insiden ini kerap kali terjadi.

Insiden pencegahan kapal patroli atau kapal nelayan ini pernah terjadi hampir pada setiap negara

yang terlibat, sehingga menjadi berulang dan menimbulkan dampak dari aksi secara langsung di lapangan. Contohnya adalah saat kapal patroli milik China yang memasuki wilayah teritori milik Malaysia dan dianggap telah menyalahi aturan karena telah menurunkan jangkar dalam kawasan ZEE milik negeri Jiran sehingga Kuala Lumpur memberikan peringatannya pada Beijing. Malaysia juga sempat memberikan kecamannya pada kapal nelayan Filipina yang kala itu dirasa telah melanggar batas ZEE negaranya (Rowan, 2005, p. 421). Selain itu kapal kargo milik Vietnam juga sempat mendapat peringatan dari pasukan perbatasan milik Taiwan karena mencoba melintasi dalam kawasan klaimnya (Rowan, 2005, p. 423). China juga beberapa kali berurusan dengan nelayan-nelayan Vietnam yang dianggap terlalu berani menuju wilayah ZEE mereka dan memanfaatkan SDA disana sebagai mata pencarian. Bahkan China juga tidak segan memberi tindakan langsung pada pesawat tempur milik Amerika Serikat yang mengitari wilayahnya. Hal ini kemudian menunjukkan bahwa sengketa Laut China Selatan juga berpengaruh pada segala aspek yang mengelilinginya.

China merupakan salah satu negara pengklaim yang paling sering disebut dan hampir telah berurusan dengan kesemua negara pengklaim lainnya. Salah satu insiden yang pernah melibatkan pasukan China dengan *People's Army of Vietnam* atau Tentara Rakyat Vietnam (TRV) –tentara nasional milik Vietnam– pada 1975 adalah saat TRV berpindah untuk menduduki beberapa wilayah di Kepulauan Spratly, yang sebelumnya dipegang oleh pemerintah Saigon¹⁰. Insiden ini berlanjut kemudian dengan China dan Vietnam

¹⁰ Salah satu provinsi milik Vietnam yang kini dikenal dengan nama Ho Chi Minh.

yang mengalami bentrok senjata kembali. Kali ini di Johnson Reef — juga dikenal sebagai Fiery Cross Reef — di perairan Spratly yang mengakibatkan lebih dari 70 tentara Vietnam gugur. Menurut *Defense Mapping Agency* Amerika Serikat, Johnson Reef berjarak 14 mil laut dan tenggelam pada saat air pasang. Namun, sejak menduduki Johnson Reef pada tahun 1988, China telah mengubah kawasan tersebut menjadi pulau buatan dengan basis pasokan, helipad, dermaga industri, dan stasiun pengamatan lautan ultra modern (Valencia, 1995, p. 9).

Selain mengalami bentrok antar pasukan dengan Vietnam, China juga sempat mengalami persekutuan serupa dengan pasukan milik Filipina. Pada 1995 China yang saat itu telah menduduki wilayah Mischief Reef dan membangun *fisherman's structures* di atas atol¹¹ yang setengah terendam, berhadapan dengan pasukan angkatan laut Filipina yang merasa keberatan atas kedudukan China, dan berujung dengan pasukan angkatan laut Filipina melakukan tindakan pengusiran terhadap China. Tidak sekedar melakukan pengusiran, pasukan angkatan laut Filipina juga menghancurkan *stone markers*¹² milik China di daerah tersebut (Rowan, 2005, p. 421). Tidak hanya itu, pasukan China juga sempat terlibat dalam insiden baku tembak dengan pasukan angkatan laut Filipina selama 90 menit lamanya perihal masalah peletakan *stone markers* di daerah perairan Scarborough Shoal (Rowan, 2005, p. 22).

Seiring berjalannya waktu masalah-masalah baru kemudian terus bermunculan dengan adanya tuduhan-tuduhan dari setiap negara pengklaim ter-

¹¹ Pulau karang berbentuk lingkaran (biasanya di tengahnya terdapat danau atau laguna).

¹² Batu patokan yang biasanya menjadi tanda di perbatasan.

hadap lawannya. Negeri tirai bambu lagi-lagi menjadi negara yang menjadi sorotan dalam hal ini. Setelah pada tahun 1996 dan kembali melakukan hal yang sama pada 2012 silam, tindakan China yang mendeklarasikan haknya atas kawasan Laut China Selatan lewat perilisan garis putus-putus yang menyerupai huruf U dan mencakup sebagian besar kawasan tersebut telah mengundang penolakan keras dari banyak kalangan. Vietnam dan Filipina dalam hal ini merasa bahwa tindakan yang dilakukan China merupakan bentuk 'pemaksaan' secara tidak langsung terhadap status klaim China di kawasan sengketa. Ini juga kemudian menimbulkan banyak kritik dan tanggapan sinis dari negara pengkalim lainnya maupun dari berbagai pihak, karena dengan adanya bentuk klaim ini maka jelas akan memberikan pengaruh yang besar terhadap kondisi kawasan, pemerintah China bisa jadi akan semakin semena-mena dengan memotong setiap perjalanan kapal yang melewati batas klaimnya. Terlebih lagi dengan status kepemilikan kawasan yang masih belum jelas, sehingga bentuk klaim semacam ini akan sangat berdampak pada segala bentuk kegiatan yang ada di kawasan Laut China Selatan dan berkemungkinan menimbulkan insiden yang lebih besar lagi. Sikap agresif yang China lakukan ini dinilai semakin menunjukkan keinginan besar bagi negeri tirai bambu dalam mendominasi kekuatan di kawasan sengketa.

Selain itu, munculnya kegiatan pembangunan disekitar kawasan sengketa yang dilakukan diantaranya oleh beberapa negara terlibat ikut mengundang persteruan lain. China merupakan salah satu dari negara yang membangun pulau buatan dikawasan sengketa, tepatnya disekitar kepulauan Sparty. Dengan dalih pada tujuan pembangunan yang akan diperuntukkan bagi sipil dan penyediaan fasilitas terhadap kapal yang melintas, China menolak tuduhan

atas tujuan pembangunan pulau buatan tersebut ialah diperuntukan bagi kegiatan militerisasi. Meski pada kenyataannya, China melayangkan protes keras terhadap tindakan pesawat tempur milik Amerika Serikat yang melintas diatas pulau buaatannya dan menuding hal tersebut sebagai tindakan mata-mata.

Karena konflik yang telah melibatkan banyak negara sehingga berdampak pada munculnya beberapa insiden yang menurunkan kestabilan kawasan serta memicu bentrokan antara negara pengklaim kemudian menjadikan konflik kawasan ini sebagai perhatian dunia secara tidak langsung. Terlebih dengan fungsi besar dari kawasan Laut China Selatan yang tidak hanya dimanfaatkan oleh negara-negara sekitarnya saja, namun juga sebagian jalur dunia. Ketidakstabilan kawasan menjadi sesuatu yang penting sehingga sengketa ini kemudian menjadi terinternasionalisasikan dan mengundang perhatian diberbagai pihak yang tidak terlibat sekalipun untuk setidaknya mengajukan usulan berupa penyelesaian konflik. Termasuk Amerika Serikat yang secara letak geografis pun telah ikut terlibat dalam penyelesaian konflik ini. Karena bagaimanapun, Laut China selatan merupakan kawasan yang telah menjadi bagian dari kepentingan-kepentingan banyak pihak. Penjelasan tentang keterlibatan dan kebijakan Amerika Serikat terhadap sengketa di Laut China Selatan dapat dilihat pada bab selanjutnya.