

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Excessive claim atau klaim berlebihan merujuk pada tindakan suatu negara yang dengan sepihak mengklaim hak kedaulatan, yurisdiksi, atau kekuasaan atas laut yang melebihi batas yang ditetapkan oleh UNCLOS 1982. Klaim berlebihan adalah manifestasi penyimpangan dari sistem hukum laut internasional yang bertujuan untuk memperluas dominasi negara pesisir atas SDA, keamanan, atau aktivitas pelayaran, tanpa adanya legitimasi hukum yang sah. Klaim berlebihan tidak hanya mencakup perluasan geografis wilayah laut, tetapi juga meliputi usaha untuk membatasi hak-hak negara lain terkait kebebasan berlayar dan penerbangan di perairan internasional.¹

Excessive claims sebagai “*any assertion of maritime jurisdiction that exceeds the limits established by international law,*” atau klaim atas yurisdiksi maritim yang melampaui batas-batas yang diakui oleh hukum internasional. Bentuknya dapat berupa klaim laut teritorial lebih dari 12 mil laut, Zona Tambahan 24 mil, dan Zona Ekonomi Eksklusif yang melebihi 200 mil laut, atau pengakuan atas “hak historis” (*historic rights*) yang tidak diakui dalam UNCLOS 1982. *Excessive claims* juga menjadi tantangan serius terhadap tatanan maritim karena

¹ J. Ashley Roach dan Robert W. Smith, *Excessive Maritime Claims, Third Edit* (Boston: *Publications on Ocean Development*, 2021 hlm 17.

dapat berpotensi mengancam stabilitas keamanan laut internasional.² Seperti yang terlihat dalam kasus negara Republik Rakyat Tiongkok yang mengklaim hampir seluruh wilayah Laut Cina Selatan (LCS).

Klaim yang tidak diakui oleh banyak negara dan lembaga internasional serta menyebabkan konflik yang berkepanjangan yang menyebabkan gangguan lalu lintas maritim di LCS yang sebagai suatu rute pelayaran paling sibuk di dunia, sehingga menjadikannya lokasi penting dalam konteks geopolitik global karena kemungkinan cadangan minyak dan gas alam yang terpendam di bawah permukaannya, LCS dipandang sebagai sumber daya yang sangat berharga. Di samping itu, sumber daya ikan di LCS sangat kaya, yang merupakan sektor utama bagi banyak negara yang kebergantungan kepada hasil laut untuk memenuhi kebutuhan pangan dan ekonomi mereka. Namun, banyaknya kekayaan SDA yang melimpah di LCS telah menyebabkan perselisihan mengenai hak wilayah.³ Di samping itu, konflik serupa muncul di wilayah perairan sekitarnya, seperti Laut Natuna Utara yang memiliki posisi strategis dan kepentingan ekonomi serta keamanan yang tidak kalah penting dibandingkan LCS. Hal ini dikarenakan Laut Natuna Utara merupakan jalur utama untuk lalu lintas barang laut, yang menjadikannya sangat penting bagi keamanan teritorial dan pertumbuhan ekonomi negara-negara yang ada di sekitarnya serta negara-negara yang melintasi Laut

² Wiliam dan Hein, *International Law Studies 1994 Excessive Maritime Claims (United States America: Library of Congress Cataloging in publication data, 2022)* Hlm 115.

³ Nursyamsiah, "Sengketa Laut Cina Selatan Pasca Putusan *Permanent Court Of Arbitration* Tahun 2016 Perspektif Hukum Internasional," *Journal of Law and Nation (JOLN)* 4, no. 2 (2025): 556–69. Hlm 532.

Natuna Utara. Namun, LCS sering kali menjadi masalah di antara beberapa negara yang memiliki batas wilayah, seperti Republik Rakyat Tiongkok.⁴

Republik Rakyat Tiongkok mengklaim sembilan garis putus-putus dalam LCS berdasarkan sejarah yang diyakini oleh bangsa Republik Rakyat Tiongkok atas sembilan garis putus-putus itu masuk ke dalam ZEE Indonesia, yaitu Laut Natuna Utara, yang berbatasannya dengan LCS dari utara kepulauan Natuna yang masuk pada wilayah Republik Indonesia. Laut Natuna Utara bersebelahan dengan LCS, dan bukan hanya Indonesia yang berbatasannya dengan LCS, tetapi juga negara lain seperti Republik Rakyat Tiongkok, Taiwan, Vietnam, Kamboja, Thailand, Malaysia, Singapura, Brunei Darussalam, dan Filipina.⁵ Berdasarkan Konvensi PBB tentang Hukum Laut, UNCLOS 1982 telah mengatur tentang penjelasan Landas Kontinen, sebagaimana telah tertuang pada Bab VI tentang Landas Kontinen, Artikel 76

“Landas kontinen suatu Negara pantai meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratannya hingga pinggiran luar tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur, dalam hal pinggiran luar tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut.”⁶

Menurut Artikel 76 Konvensi Hukum Laut 1982 menyatakan bahwa sebuah negara pantai memiliki hak atas landas kontinen yang lebih dari 200 mil

⁴ Rizal Dwi Novianto, Dimas Agung Firmansyah, and Naufal Adi Pratama, “Penyelesaian Sengketa Di Laut Natuna Utara,” *Jurnal Hukum Bisnis Bonum Commune* 3, no. 1 (2021): 68–78. Hlm 72-73.

⁵ Ririn Ardila dan Akbar Kurnia Putra, “Sengketa Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (Studi Kasus Klaim Cina Atas Laut Natuna Utara),” *Uti Possidetis: Journal of International Law* 1, no. 3 (2021): 358–77. Hlm 360.

⁶ Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa, *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982.

laut yang diukur dari garis pangkalnya. UNCLOS 1982 memberi peluang kepada Negara-negara pantai di dunia saat ini untuk melakukan mengeksplorasi wilayah landas kontinen hingga sejauh 350 mil laut dari garis pangkalnya.⁷

Meskipun UNCLOS 1982 secara tegas mengatur dasar hukum hak atas landas kontinen bagi setiap negara pantai, namun pada faktanya masih sering terjadi konflik klaim yang berlebihan di berbagai kawasan. Contohnya adalah klaim teritorial jangka panjang atas sekitar 90% Laut Cina Selatan oleh Republik Rakyat Tiongkok, sebuah negara adidaya di kawasan tersebut. Klaim ini telah berlangsung berabad-abad lamanya. Klaim-klaim ini didasarkan pada data historis dan geografis, serta catatan perjalanan dan penemuan Republik Rakyat Tiongkok di wilayah tersebut. Klaim yang dibuat oleh Republik Rakyat Tiongkok di Laut Cina Selatan kini mulai melanggar klaim dan kepentingan negara-negara tetangga, terutama Vietnam, Brunei Darussalam, Malaysia, Filipina, dan Indonesia.⁸

Di dalam wilayah Indonesia, perselisihan ini dimulai ketika Republik Rakyat Tiongkok melayangkan klaim yang berlebihan dengan menjadikan kawasan Zona Eksklusif Indonesia sebagai target, melalui garis sembilan putus-putus yang berdampak pada hilangnya perairan Indonesia dengan mencakup area seluas sekitar 83.000 kilometer persegi, atau 30% dari wilayah laut Indonesia di Laut Natuna Utara dititik koordinat 4°48' Lintang Utara - 108°01' Bujur Timur. Republik Rakyat Tiongkok sebenarnya tidak masalah jika masuk dan berlayar di ZEE Indonesia,

⁷ Early Wulandari, "Landas Kontinen Ekstensi Dalam Hukum Internasional dan Praktik di Indonesia," *Uti Possidetis: Journal of International Law* 4, no. 2 (2023): 234–57., Hlm 238.

⁸ Mahardika Putri Laksono dan Fahmi Fairuzzaman, "Menelisik Kedaulatan Indonesia di Kepulauan Natuna: Tinjauan Dalam Perspektif Hukum Internasional dan Hukum Nasional," *Simbur Cahaya* XXXI, no. 1 (2024): 70–85. Hlm 70.

yang jadi permasalahannya adalah Republik Rakyat Tiongkok memasuki ZEE Indonesia selain mengklaim *nine-dash line*, Republik Rakyat Tiongkok juga melakukan kegiatan *illegal fishing*.⁹ Indonesia menegaskan kedaulatan negara dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* dan Pasal 25A UUD 1945 hasil amandemen kedua UUD 1945, menyebutkan bahwa :

“Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak haknya ditetapkan dengan undang-undang.”¹⁰

Meskipun begitu, Republik Rakyat Tiongkok tampaknya tidak memperhatikan hal ini dan bersikukuh pada klaimnya.¹¹ UNCLOS 1982, yang menegaskan hak berdaulat untuk negara pantai hanyalah diberlakukan hingga ZEE yang terletak sejauh 200 mil laut dari garis pantai. ZEE dapat dipahami melalui artikel 57 UNCLOS 1982 menyebutkan: ZEE tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur.¹² ZEE merupakan area di luar dan bersimpangan dengan laut teritorial, yang diatur oleh sistem hukum khusus yang ditetapkan dalam bab ini, di mana hak dan kekuasaan negara pantai serta hak kebebasan negara lain diatur oleh ketentuan konvensi yang relevan.¹³

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Republik Indonesia, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.

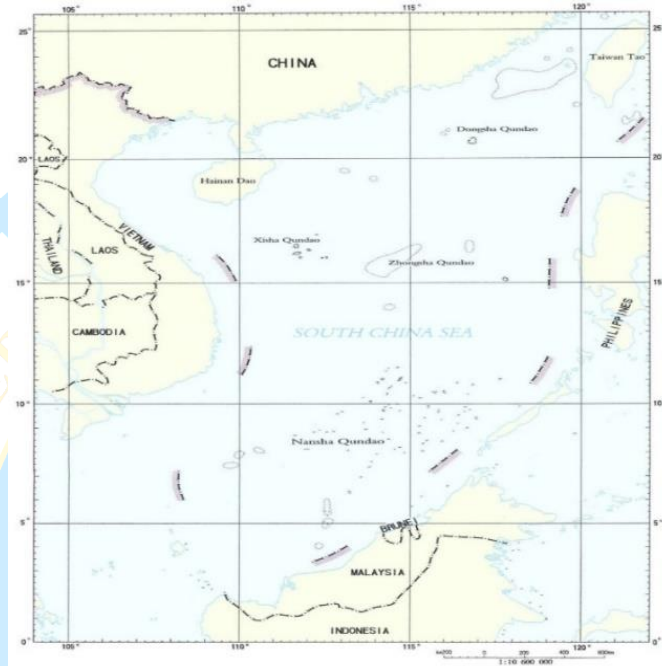
¹¹ Azhari Fauzan, et al., “Respon Indonesia Atas Klaim Teritorial Tiongkok di Laut Natuna Utara 2019-2024,” *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research* 4, no. 6 (2024): 5208–17 Hlm 528.

¹² *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982.

¹³ Nadia Regina Kapang, “Penetapan Batas Wilayah Laut Zona Ekonomi Eksklusif (Zee) Antar Negara Dalam Perspektif Hukum Internasional,” *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi Lex Privatum* 80, no. 16 (2024): 1–7 Hlm 1-2.

Namun, Republik Rakyat Tiongkok tetap mempertahankan klaim maritimnya yang digambarkan dalam peta resmi yang dikenal sebagai *Nine Dash Line*.

Gambar 1.1 Peta *Nine Dash Line* 2009



Sumber: *Commission on the Limits of the Continental Shelf*

Berdasarkan gambar diatas, Republik Rakyat Tiongkok mengklaim hampir seluruh area LCS sebagai bagian dari wilayahnya. Klaim ini terlihat dalam *nine dash line* yang merupakan sembilan titik imajiner yang dijadikan Republik Rakyat Tiongkok sebagai landasan dengan argumentasi historis, untuk mengklaim wilayah LCS yang berlandaskan keyakinan sejarah yang sudah ada sejak lama, bahwa LCS ialah bagian dari tanah mereka.¹⁴ Sejarah Asal-usul peta garis putus-putus Republik Rakyat Tiongkok di LCS dapat dilacak kembali ke era 1930-an, saat pemerintah Republik Tiongkok merilis peta bertitel “Peta Kepulauan Cina di LCS” (Zhongguo

¹⁴ Atikah Firdaus, “Jadi Dasar Hukum China Klaim Laut Natuna, Bagaimana Posisi *Nine Dash Line* di Lingkup Hukum Internasional” *Seminar Peningkatan Sitasi Internasional* 2022. Hlm2.

Nanhai Daoyu Tu) saat 1935. Peta ini menjadi landasan bagi peta garis putus-putus selanjutnya, dan tidak menampilkan garis klaim maritim, melainkan daftar pulau yang dipandang sebagai bagian wilayah Republik Rakyat Tiongkok saat itu. Tahap krusial berikutnya terjadi saat 1947, ketika pemerintah Republik Tiongkok mengeluarkan peta baru berjudul “Peta Kepulauan LCS.” Peta ini adalah yang pertama kali memuat garis berbentuk-U tersebut, dicetak saat 1947 dan diterbitkan pada Februari 1948. Peta 1947 ini kemudian menjadi dasar bagi klaim sejarah Republik Rakyat Tiongkok terhadap wilayah maritim di LCS.

Setelah didirikan Republik Rakyat Tiongkok saat 1949, pemerintah Republik Rakyat Tiongkok menghapus dua garis putus-putus. Penghapusan ini mengubah peta menjadi sembilan garis putus-putus, yang kemudian dikenal secara global sebagai *Nine Dash Line*. Untuk pertama kalinya, Republik Rakyat Tiongkok menggelar peta resmi yang berisi sembilan garis putus-putus kepada masyarakat internasional. Dalam catatan tersebut, Republik Rakyat Tiongkok menyatakan bahwa :

“Republik Rakyat Tiongkok mempunyai kedaulatan yang tidak dapat disangkal atas pulau-pulau di Laut Cina Selatan dan perairan di sekitarnya.”¹⁵

Peta *Nine Dash Line* yang dimiliki Republik Rakyat Tiongkok menjadi persoalan bagi Indonesia karena klaim yang tercantum di dalamnya tumpang tindih dengan ZEE Indonesia, khususnya di sekitar wilayah Laut Natuna Utara. Peta ini dipandang sebagai masalah karena disusun secara sepihak tanpa dukungan dari hukum internasional yang sah, dan terutama bertentangan dengan ketentuan

¹⁵ Kevin Baumert dan Brian Melchior., “*Maritime Claims in the South China Sea*,” *United States Department of State*, no. 143 (2021) Hlm 5.

UNCLOS 1982.¹⁶ Indonesia dengan tegas menolak klaim tersebut karena dipandang bertentangan dengan hukum internasional dan berpotensi mengganggu hak berdaulatnya atas SDA di ZEE. Namun, di lapangan masih terjadi pelanggaran, ditandai dengan masuknya kapal *Coast Guard* dan kapal nelayan Republik Rakyat Tiongkok tanpa izin.

Tabel 1.1 Data Kapal Republik Rakyat Tiongkok 10 Tahun Terakhir

Tahun	Jumlah Kapal	Insiden	Tindakan Indonesia
2015	20-30 Kapal nelayan & 2 kapal cina coast guard	Penangkapan <i>IUU Fishing</i>	Penangkapan & penenggelman kapal dilaksanakan oleh KKP. ¹⁷
2016	15-25 Kapal nelayan dan 2-3 <i>Cina Coast Guard</i>	Intervensi <i>Coast Guard</i> (Kway Fey)	Upaya penahanan dan Protes diplomatik keras Kemlu. ¹⁸
2017/18	-	-	-
2019	30 Kapal nelayan & 3-5 <i>Cina Coast Guard</i>	Peningkatan Frekuensi Besar	Pengerahan Bakamla/TNI AL dan protes keras dari Kemlu RI. ¹⁹
2020	1-3 Kapal cina coast guard	Konfrontasi patroli	Kapal Bakamla melakukan pengusiran kepada kapal <i>Cina Coast Guard</i> . ²⁰

¹⁶ Anastasya Greetlyn Pongoh, et.,al. "Tinjauan Yuridis Sengketa Natuna Utara Antara Indonesia Konvensi Hukum Laut 1982," *Jurnal Fakultas Hukum, Universitas Sam Ratulangi* 13, no. 4 (2025). Hlm 19.

¹⁷ DetikNews, "Berdasarkan UNCLOS, RI Dinilai Berhak Tangkap Kapal China Yang Masuk ZEE," Jabbar Ramdhani, 2020, <https://news.detik.com/berita/d-4853604/berdasarkan-unclos-ri-dinilai-berhak-tangkap-kapal-china-yang-masuk-zee>.

¹⁸ Tempo.com, "6 Fakta Kapal Coast Guard Cina Yang Masuk Ke Natuna Lagi," Tempo.com, 2020, <https://www.tempo.co/ekonomi/6-fakta-kapal-coast-guard-cina-yang-masuk-ke-natuna-lagi-580126>.

¹⁹ Resty Woro Yuniar, "Laut China Selatan: Kapal-Kapal China Diprediksi 'akan Masuk Lagi' Ke Natuna, Indonesia Perlu 'Investasi Di Kapal-Kapal Patroli,'" BBC News Indonesia, 2020, <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-54164982>.

²⁰ Danu Damarjati, "Pergerakan Kapal China Di Laut Natuna, Ada Pengaruh Joint Statement RI-RRC?," detikNews, 2020, <https://news.detik.com/berita/d-7651813/pergerakan-kapal-china-di-laut-natuna-ada-pengaruh-joint-statement-ri-rrc>.

2021	10-15 kapal nelayan & 2-3 Cina <i>Coast Guard</i>	Ancaman Eksplorasi Migas (Blok Tuna)	Protes Kemlu RI menanggapi permintaan Republik Rakyat Tiongkok menghentikan pengeboran migas. ²¹
2022	-	-	-
Tahun	Jumlah Kapal	Insiden	Tindakan Indonesia
2023	1-2 kapal Cina <i>Coast Guard</i>	<i>Shadowing</i> Kapal Besar	Peningkatan pengawasan oleh Bakamla di dekat area Blok Tuna. ²²
2024-2025	2 kapal nelayan & 1-2 Cina <i>Coast Guard</i>	Gangguan Survei Migas Intensif	Pengusiran berulang kali oleh Bakamla ²³

Selain Indonesia, negara-negara seperti Vietnam dan Filipina juga mengalami tantangan serupa terkait dengan peta *Nine Dash Line* ini. Vietnam menyatakan bahwa sembilan garis putus-putus tersebut melanggar batas wilayah lautnya dan hak kedaulatannya, terutama yang berkaitan terhadap Kepulauan *Paracel* dan *Spratly*. Pemerintah Vietnam menegaskan historisnya di LCS dengan menunjukkan bahwa klaimnya punya dukungan dari catatan sejarah serta prinsip hukum internasional khususnya Hukum Laut Internasional.²⁴ Filipina, yang juga memiliki mengklaim wilayah di LCS, telah secara terang-terangan menolak klaim tersebut dan mendapatkan putusan *Permanent Arbitration Court* (PAC) pada tahun

²¹ Yogi Eka Sahputra, "Diintimidasi Kapal Penjaga Pantai China, Nelayan Natuna Teriak NKRI Harga Mati," Mongabay, 2022, <https://mongabay.co.id/2022/09/14/diintimidasi-kapal-penjaga-pantai-china-nelayan-natuna-teriak-nkri-harga-mati/>.

²² Tempo.com, "Kapal Cina Berseliweran Di Laut Natuna Utara, TNI AL Akan Bertindak Jika Ada Pelanggaran," Tempo.com, 2023, <https://www.tempo.co/hukum/kapal-cina-berseliweran-di-laut-natuna-utara-tni-al-akan-bertindak-jika-ada-pelanggaran-229062>.

²³ Antaranews, "Bakamla: Kooperatif, 'Coast Guard' China Tak Lagi Masuk Natuna Utara," Antaranews, 2024, <https://www.antaranews.com/berita/4442617/bakamla-kooperatif-coast-guard-china-tak-lagi-masuk-natuna-utara>.

²⁴ Bintang Widia Sandi Haryawan, "Respons Vietnam Terhadap Klaim Sepuluh Garis Putusputus Tiongkok Di Laut Tiongkok Selatan (Studi Kasus Tahun 2019-2024)" (Lampung, 2024) Hlm 9.

2016 menyebutkan bahwa klaim *Nine Dash Line* tidak memiliki landasan hukum.²⁵

Dalam menangani sengketa ini, Indonesia telah mengadopsi pendekatan strategis yang memadukan upaya diplomatik dan kemampuan pertahanan. Hal ini melibatkan peningkatan kekuatan militer dengan memperkuat Angkatan Laut Indonesia dan Angkatan Udara Indonesia, serta membangun pangkalan militer di Kepulauan Natuna serta pendekatan hukum murni. Namun demikian, realitas geopolitik menunjukkan bahwa pendekatan hukum murni sering kali menghadapi hambatan politik ketika berhadapan dengan negara berkekuatan besar seperti Republik Rakyat Tiongkok.²⁶ Dalam konteks ini, Indonesia tidak dapat semata-mata mengandalkan pendekatan konfrontatif atau litigasi langsung, melainkan perlu mengadopsi strategi bertahap yang cermat dan realistis. Salah satu peluang strategis yang dapat dimanfaatkan adalah kerangka kerja sama *Joint Development* antara Indonesia dan Republik Rakyat Tiongkok yang telah ada maupun berpotensi dikembangkan di sektor ekonomi dan maritim.

Dalam perspektif hukum laut internasional, mekanisme *joint development* memiliki landasan normatif yang jelas sebagai bentuk *provisional arrangement*. Ketentuan tersebut menegaskan bahwa negara-negara yang memiliki klaim tumpang tindih atas Zona Ekonomi Eksklusif atau landas kontinen wajib mengupayakan pengaturan sementara yang bersifat praktis, tanpa menghambat tercapainya penyelesaian akhir dan tanpa mengurangi atau mengakui posisi hukum

²⁵ Ruth Megawati Zebua and Muhammad Arsy Ash Shiddiqy, "Peran Amerika Serikat Terhadap Filipina Dalam Konflik Laut Cina Selatan Pasca Putusan Pca (*Permanent Court Of Arbitration*)," *Jurnal Kajian Pemerintah (JKP) Journal of Government, Social and Politics* 11, no. 2 (2025): 1–12 Hlm 2.

²⁶ Geoffrey Till, *Seapower A Guide For Twenty-First Century*, Edisi ke 4 (New York: Routledge, 2018) Hlm 40.

masing-masing pihak (*without prejudice*). Dengan demikian, *joint development* tidak dimaksudkan sebagai bentuk pengakuan terhadap klaim kedaulatan atau yurisdiksi yang disengketakan, melainkan sebagai instrumen hukum sementara untuk mencegah eskalasi konflik dan menjaga stabilitas kawasan.²⁷

Dalam konteks *Excessive claim* yang dilakukan oleh Republik Rakyat Tiongkok di Laut Natuna Utara, penerapan *joint development* harus dipahami secara hati-hati dan terbatas. Hal ini dikarenakan *excessive claim* yang didasarkan pada konsep *historic rights* sebagaimana tercermin dalam peta *Nine Dash Line* telah dinyatakan tidak memiliki dasar hukum menurut UNCLOS 1982, serta ditegaskan kembali melalui Putusan *Permanent Court of Arbitration* (PCA) tahun 2016 dalam perkara Filipina melawan Republik Rakyat Tiongkok. Oleh karena itu, setiap bentuk kerja sama pembangunan bersama yang dilakukan Indonesia tidak boleh ditafsirkan sebagai legitimasi atau normalisasi terhadap klaim maritim yang bertentangan dengan hukum internasional.²⁸

Namun demikian, realitas menunjukkan bahwa pendekatan hukum yang bersifat konfrontatif tidak selalu efektif dalam menghadapi negara dengan kekuatan politik dan ekonomi yang dominan. Dalam kondisi tersebut, *joint development* dapat berfungsi sebagai mekanisme diplomatik-hukum yang bersifat pragmatis, selama dirancang dengan kerangka normatif yang ketat dan disertai penegasan eksplisit mengenai prinsip non-pengakuan klaim berlebihan. Dengan kata lain, *joint*

²⁷ John Abrahamson, “*Joint Development Of Offshore Polar Oil And Gas Resources And The United Nations Convention On The Law Of The Sea*” (Australian National University, 2022) Hlm 278.

²⁸ Obsatar Sinaga & Verdinand Robertua, “*Indonesia in the South China Sea Dispute : Humble-Hard Power*,” *Jurnal Global Dan Srategi* 23 (2023): 73–83 Hlm 76.

development hanya dapat diterima secara hukum apabila ditempatkan sebagai sarana pengelolaan sumber daya secara sementara, tanpa menyentuh aspek kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia atas Zona Ekonomi Eksklusif di Laut Natuna Utara.

Berdasarkan uraian tersebut, kajian normatif mengenai penyelesaian *excessive claim* di Laut Natuna Utara melalui mekanisme *joint development* menjadi penting untuk menilai sejauh mana kerja sama tersebut dapat diterapkan tanpa melemahkan posisi hukum Indonesia. Penelitian ini tidak bertujuan untuk membenarkan klaim berlebihan pihak lain, melainkan untuk menguji batas-batas hukum *joint development* dalam kerangka UNCLOS 1982 serta prinsip-prinsip hukum internasional yang mengatur penyelesaian sengketa maritim secara damai.²⁹

1.2 Rumusan Masalah

Informasi sebelumnya digunakan untuk mengembangkan rumusan masalah yang akan memandu diskusi penelitian secara logis dan terorganisir. Berikut ini adalah uraian masalah utama sebagai berikut : Bagaimana Penyelesaian *Excessive Claim* di Laut Natuna Utara Antara Republik Rakyat Tiongkok dengan Indonesia melalui opsi *Joint Development* ?

²⁹ Muhammad Dzaki Fadhiil, "Strategic Development of Indonesia 's Outermost Islands as an Enhancement of National Maritime Defense and Sovereignty," *Jurnal Hukum Dan Budaya Udayana* 6, no. 1 (2022): 83–107 Hlm 87.

1.3 Tujuan Penelitian

Berikut adalah tujuan penelitian yang berasal dari informasi latar belakang yang relevan dengan rumusan masalah: Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penyelesaian *Excessive Claim* di Laut Natuna Utara berdasarkan hukum laut internasional, dengan mengkaji posisi hukum Indonesia serta menilai penerapan mekanisme *joint development* sebagai bentuk pengaturan sementara (*provisional arrangement*) yang tunduk pada prinsip *without prejudice* dan tidak melemahkan kedaulatan serta hak berdaulat Indonesia sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982.

1.4 Manfaat Penelitian

★ Adanya penelitian ini akan memberi manfaat baik secara teoritis maupun manfaat secara praktis.

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoretis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi akademik dalam pengembangan kajian hukum laut internasional, khususnya terkait konsep *Excessive Claim* dan mekanisme penyelesaiannya di wilayah maritim yang strategis seperti Laut Natuna Utara. Penelitian ini memperkaya pemahaman konseptual mengenai *joint development* sebagai instrumen hukum dalam kerangka *provisional arrangement* yang diatur oleh UNCLOS 1982, serta menegaskan

penerapan prinsip *without prejudice* dan non-pengakuan terhadap klaim maritim yang bertentangan dengan hukum internasional..

1.4.2 Manfaat Praktis

a. Bagi Pemerintah

Penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan normatif dalam merumuskan kebijakan penyelesaian *Excessive Caim* di Laut Natuna Utara, khususnya terkait kemungkinan penerapan *joint development* tanpa mengakui klaim berlebihan pihak lain.

b. Bagi Akademisi

Penelitian ini dapat dijadikan sumber referensi dalam kajian lanjutan mengenai sengketa Laut Cina Selatan, Laut Natuna Utara, serta penerapan mekanisme penyelesaian sengketa secara damai dalam hukum internasional.

c. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman mengenai posisi hukum Indonesia di Laut Natuna Utara dan pentingnya mempertahankan kedaulatan serta hak berdaulat negara sesuai dengan hukum internasional. Penelitian ini juga mendorong peningkatan kesadaran publik mengenai urgensi perlindungan wilayah maritim Indonesia dan pentingnya penegakan hukum laut yang tegas.