



JALAN INDONESIA MENUJU POROS MARITIM DUNIA

Eska Dwipayana Pulungan, M.A.

Sanksi Pelanggaran Pasal 113 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta:

- (1) Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/ atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).
- (2) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf e, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/ atau pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (4) Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).

JALAN INDONESIA MENUJU POROS MARITIM DUNIA

Eska Dwipayana Pulungan, M.A.

Publica Indonesia Utama
2025

Perpustakaan Nasional RI. Katalog dalam Terbitan (KDT)

x + 94 Hlm; 14,5 x 20,8 cm

ISBN: 978-634-7120-53-3

Cetakan Pertama, April 2025

Jalan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Penulis : Eska Dwipayana Pulungan, M.A.

Penyunting : Alfina Sintya Nuril Hidayati

Penata Halaman : Eka Tresna Setiawan

Desain Cover : Adji Azizurrachman

copyrights © 2025

Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang

All rights reserved

Diterbitkan oleh:

Publica Indonesia Utama, Anggota IKAPI DKI Jakarta 611/DKI/2022
18 Office Park 10th A Floor Jl. TB Simatupang No 18, Kel. Kebagusan, Kec.
Pasar Minggu Kota Adm. Jakarta Selatan, Prov. DKI Jakarta
publicaindonesiautama@gmail.com

UCAPAN TERIMA KASIH

Atas rahmat Allah Subhanahu wa Ta'ala, segala sesuatunya dapat terjadi, berjalan dan terlaksana dengan baik. Berkat Nya penulis dapat menyelesaikan buku ini.

Dalam proses menghasilkan tulisan ini, penulis banyak berhutang budi pada sejumlah dosen dan kolega di lingkungan UIN Syarif Hidayatullah Jakarta. Mereka memberikan inspirasi, pencerahan dan pengalaman bagi penulis sehingga buku ini dapat sampai di tangan pembaca. Semoga buku ini bermanfaat bagi pembaca.

“Membaca berarti mengedukasi diri sendiri untuk bangkit dari ketertinggalan berfikir, dan untuk menyetarakan pengetahuan. Dan buku adalah senjata untuk merubah segalanya yang dianggap mustahil menjadi nyata”.

Jakarta, 25 Mei 2025

Eska Dwipayana Pulungan, M.A

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Halaman Balik Judul	iii
Ucapan Terima Kasih.....	v
Daftar Isi.....	vi
Daftar Gambar dan Tabel	ix
Daftar Singkatan	x
Pendahuluan	1
Bab I	
Indonesia dan Impian Poros Maritim Dunia	4
A. Pengantar.....	4
B. Perjalanan Memperjuangkan Kedaulatan Perairan	4
C. Kesimpulan	13
Bab II	
Menata Ulang Pembangunan Maritim Nasional	15
A. Pengantar.....	15
B. Menata Ulang Pembangunan Sektor Maritim untuk Masa Depan.....	16
C. Pembangunan Maritim Era Pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono	19
D. Pembangunan Maritim Era Pemerintahan Joko Widodo ..	22
E. Kesimpulan	26
Bab III	
Menuju Poros Maritim Lewat Pembangunan Inklusif dan Berkelanjutan	27
A. Pengantar	27
B. Pesisir Maju Kesetaraan Tercapai	27
C. Rekonstruksi Pikiran Untuk Menjadi Poros Maritim Dunia	29

D. Landasan Hukum Yang Kuat Sebagai Bekal Menjadi Poros Maritim Dunia	31
E. Laut Aman, Indonesia Kuat di Forum Global.....	32
F. Kesimpulan.....	36

Bab IV

Menakar Peluang Menjadi Poros Maritim Dunia	38
A. Pengantar	38
B. Landasan Dasar Pembangunan Sektor Maritim	38
C. Penting Untuk Membangun Konektivitas Antar Pulau	44
D. Memanfaatkan Kondisi Geografis.....	45
E. Menjadi Tuan di Negeri Sendiri: Perbaikan Armada Laut dan Pelabuhan Indonesia	46
F. Optimalisasi Transportasi Maritim.....	48
G. Kesimpulan	50

Bab V

Telaah Kritis Pembangunan di Indonesia	52
A. Pengantar	52
B. Ketika Budaya Politik Menghalangi Kemajuan	52
C. Sebuah Refleksi : Indonesia Telalu Lama Berbenah.....	57
D. Menjalankan Visi Poros Maritim Dunia Secara Konsisten dan Terarah	59
E. Pembangunan Kelautan Era Otonomi Daerah.....	60
F. Strategi Pengembangan Hukum Dan Kelembagaan	61
G. Kesimpulan	62

Bab VI

Memanfaatkan Keberagaman Sumber Daya Laut sebagai Rumus Penting Pembangunan	64
A. Pengantar.....	64
B. Membangun Kemandirian Masyarakat Lewat Edukasi dan Kolaborasi.....	64
C. Hutan Mangrove	67
D. Terumbu Karang dan Rumput laut.....	68
E. Sumber Daya Perikanan dan Kelautan	68

F. Pengembangan Pertambangan.....	71
G. Pengembangan Wisata Bahari.....	72
H. Pemberdayaan Ekonomi Nelayan	72
I. Mengikuti Kebijakan Lingkungan Eropa	73
J. Menuju Ekonomi Biru	76
K. Penerapan Indeks Kesehatan Laut Indonesia.....	79
L. Kesimpulan.....	80
Bab VII	
Kesimpulan dan Rekomendasi.....	82
A. Kesimpulan	82
B. Rekomendasi.....	83
Referensi	86
Tentang Penulis.....	94

DAFTAR GAMBAR DAN TABEL

Gambar 1 : Matriks Konsep Keamanan Maritim	35
Tabel 1 : Ekonomi Biru European Union.....	77

DAFTAR SINGKATAN

ASEAN	: Association of Southeast Asian Nations
AS	: Amerika Serikat
CPO	: Crude Palm Oil
DCLOS	: Draft Convention the Law Of The Sea
EU	: European Union
FAO	: Food and Agriculture Organization
FDI	: Foreign Direct Investment
MDA	: Maritime Domain Awareness
OHI	: Ocean Health Index
PBB	: Perserikatan Bangsa Bangsa
PDB	: Produk Domestik Bruto
SBY	: Susilo Bambang Yudhoyono
UNCLOS	: United Nations Convention on the Law of the Sea
ZEE	: Zona Ekonomi Eksklusif

PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki kekayaan sumber daya alam yang melimpah. Dari laut yang luas hingga daratan yang subur, potensi alam ini menjadi modal utama dalam menunjang kehidupan dan kesejahteraan masyarakat. Keanekaragaman hayati, hasil tambang, serta potensi energi terbarukan menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara dengan prospek pembangunan berkelanjutan yang besar di dunia. Laut bagi Indonesia merupakan pemersatu bangsa, laut bukanlah penghalang, melainkan pengikat dan pemersatu kedaulatan wilayah nasional. Selaras dengan perjuangan Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja, tokoh terkemuka Hukum Internasional sekaligus mantan Menteri Luar Negeri Indonesia. Konseptor utama dalam merumuskan *Archipelagic State* atau negara kepulauan, yang menegaskan bahwa pulau-pulau di wilayah Indonesia dihubungkan oleh perairan, bukan dipisahkan olehnya. Konsep ini tidak hanya memperkuat posisi Indonesia dalam hukum laut internasional, tetapi juga membentuk landasan filosofis dan strategis bagi pembangunan maritim nasional, di mana laut dipandang sebagai ruang hidup, jalur konektivitas, dan perekat integrasi antarwilayah.

Dalam upaya mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia, harus dipastikan bahwa pembangunan tidak hanya terpusat di wilayah daratan. Kawasan laut, yang merupakan bagian terbesar dari wilayah Indonesia, harus turut diberdayakan melalui penguatan peran masyarakat pesisir sebagai aktor utama dalam industri perikanan. Pembangunan kelautan yang berkelanjutan membutuhkan infrastruktur

maritim yang memadai, guna menjaga efisiensi rantai nilai perdagangan dan distribusi hasil laut maupun hasil pertanian dari wilayah terpencil. Dalam konteks ini, konsep tol laut menjadi salah satu modal utama pembangunan, karena mampu menghubungkan daerah-daerah terpencil dan mendukung integrasi ekonomi nasional secara merata dan berkesinambungan.

Tol laut bukan sekadar jargon politik, melainkan sebuah solusi nyata untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di wilayah terluar dan terdepan. Dengan memperlancar distribusi komoditas perikanan, tol laut berkontribusi langsung pada pemenuhan kebutuhan pangan masyarakat perkotaan. Lebih dari itu, akses logistik yang lebih merata juga membuka peluang bagi hasil pertanian dari wilayah-wilayah terpencil untuk menjangkau pasar yang lebih luas. Dampaknya, kesenjangan harga antarwilayah dapat ditekan, sehingga tercipta keadilan ekonomi dan integrasi nasional yang lebih kuat.

Penguatan konektivitas ini mencakup optimalisasi koridor pelayaran domestik dan internasional melalui pemanfaatan pelabuhan berkapasitas tinggi, modernisasi sistem logistik berbasis digital, serta peningkatan fasilitas navigasi laut. Seluruh upaya tersebut harus didorong oleh kolaborasi lintas sektor yang solid, melibatkan pemerintah, dunia usaha, dan komunitas maritim. Dengan membangun jaringan maritim yang kohesif dan berkelanjutan, Indonesia tidak hanya memperkuat integrasi ekonomi nasional, tetapi juga meningkatkan daya saingnya dalam konstelasi geostrategis dan geoekonomi global.

Komitmen pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia tercermin melalui kerangka Lima Pilar Poros Maritim Dunia. Kerangka ini dirancang sebagai upaya memperkuat kemandirian pembangunan nasional, dengan menitikberatkan pada pengelolaan sumber daya alam oleh putra-putri bangsa, bukan melalui ketergantungan pada

bantuan asing. Lima pilar poros maritim dunia ini sekaligus respon pemerintah atas pergeseran pusat ekonomi dan politik dunia dari Barat ke Timur, yang menghadirkan peluang sekaligus tantangan yang menuntut respons proaktif dan strategis dari Indonesia. Oleh karena itu, integrasi kebijakan maritim nasional, investasi berkelanjutan dalam infrastruktur perairan, serta peningkatan kapasitas sumber daya manusia di sektor kelautan merupakan fondasi ilmiah dan rasional dalam mewujudkan visi besar Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan pendekatan yang terstruktur dan berorientasi jangka panjang, Indonesia memiliki potensi besar untuk mengambil peran sentral dalam percaturan ekonomi maritim global.

INDONESIA DAN IMPIAN POROS MARITIM DUNIA

A. Pengantar

Berkat perjuangan diplomasi yang gigih dan terarah, yang dikawal oleh Prof. Mochtar Kusumaatmadja, Indonesia berhasil memperjuangkan dan mendapatkan pengakuan internasional atas konsep *Archipelagic State* atau negara kepulauan melalui Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa atau *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982. Konsep ini tidak hanya penting dari segi kedaulatan, tetapi juga dari segi geopolitik dan ekonomi. Hasil dari pengakuan ini, Indonesia kini secara sah memiliki sekitar 17.380 pulau dari Sabang sampai Merauke, dengan garis pantai sepanjang 99.083 kilometer, serta yurisdiksi maritim seluas 3,5 juta kilometer persegi yang mencakup laut teritorial, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan landas kontinen.

B. Perjalanan Memperjuangkan Kedaulatan Perairan

Diplomasi dalam memperjuangkan pengakuan dunia terhadap Indonesia sebagai negara kepulauan atau *Archipelagic State* merupakan langkah strategis yang fundamental dalam proses dekolonisasi hukum laut internasional yang sebelumnya banyak didasarkan pada kepentingan kolonial. Sebelum kemerdekaan, wilayah laut Indonesia ditentukan oleh hukum laut kolonial yang bersifat sempit dan fragmentatif, sehingga tidak mencerminkan realitas geografis dan kultural bangsa Indonesia sebagai negara kepulauan. Oleh karena itu,

perjuangan untuk mendefinisikan ulang batas-batas wilayah laut Indonesia melalui jalur diplomasi internasional menjadi kebutuhan yang mendesak pascakemerdekaan.

Konsep diplomasi yang diusung Indonesia bersifat kritis dan transformatif, karena menantang paradigma lama hukum laut yang berorientasi kontinental dan mendefinisikan ulang prinsip-prinsip kedaulatan maritim berdasarkan realitas geografis dan kebutuhan nasional. Sebelum pengakuan ini diberikan, kondisi geografis Indonesia yang terdiri atas ribuan pulau dan perairan luas dianggap sebagai wilayah laut internasional. Konsekuensinya, perairan di antara pulau-pulau Indonesia, meskipun secara geografis berada dalam wilayah nasional dianggap sebagai bebas, yang dapat dilalui atau dieksplorasi secara bebas oleh kapal-kapal asing tanpa memerlukan izin dari pemerintah Indonesia.

Situasi tersebut tidak hanya melemahkan kedaulatan Indonesia, tetapi juga menimbulkan ancaman terhadap integrasi teritorial dan keamanan nasional, karena secara *de facto*, laut yang menghubungkan antarpulau di Indonesia tidak diakui sebagai bagian dari wilayah kedaulatan negara. Dalam kerangka inilah Prof. Mochtar Kusumaatmadja memandang bahwa penerapan prinsip laut bebas di negara kepulauan seperti Indonesia merupakan ketidakadilan dalam sistem hukum laut internasional. Prof. Mochtar Kusumaatmadja berargumen perlu ada pembedaan antara negara kepulauan dan negara kontinental dalam hal penetapan batas lautnya. Ia menekankan bahwa negara kepulauan harus memiliki hak untuk menetapkan perairan yang berada di antara pulau-pulau sebagai bagian dari wilayah kedaulatannya. Pandangan ini kemudian menjadi dasar utama dalam penyusunan konsep negara kepulauan atau *Archipelagic State*.(Cribb & Ford, 2009)

Adapun kritikan yang disampaikan oleh diplomat Indonesia yang dikawal oleh Prof. Mochtar Kusumaatmadja

dalam konferensi mengenai batas laut internasional dalam menegakkan *Archipelagic State* yakni:

“Bangsa Indonesia dibangun atas konsep persatuan antar pulau dan perairan yang saling terhubung satu sama lain. Laut antar pulau di Indonesia merupakan pemersatu bukan pemisah”.

Sehingga pada 1982 muncul pengakuan terhadap *Archipelagic State* di *United Nations Convention On The Law of The Sea (UNCLOS) 1982* dalam pasal 46 (b) berbunyi *Archipelago* berarti kelompok pulau, termasuk bagian dari pulau, antar perairan saling terhubung dan juga ciri ciri alam yang saling berkaitan satu sama lain memperkuat keterkaitan antar pulau sehingga membentuk pola geografis, ekonomi dan politik yang sama.

Perjalanan negosiasi meratifikasi hukum laut yang ditawarkan oleh Prof. Mochtar Kusumatmadja, diplomasi Indonesia tidak berhasil dalam waktu yang sangat lama karena muncul berbagai pertentangan terutama dari Eropa, negara kolonial yang masih ingin ikut campur dalam urusan negara-negara yang baru merdeka seperti Indonesia. Konsep *Archipelagic State* tentang perairan antar pulau yang saling terhubung menjadi perdebatan di level internasional. Negara-negara Eropa menganggap bahwa batas laut adalah sama bagi semua negara dan perdebatan tentang hal ini sudah selesai seiring dengan debat Hugo Grotius dan John Selden tentang hukum laut terbuka dan tertutup. Atas hal ini Eropa menganggap bahwa batas laut adalah norma kepatuhan yang ditegakkan berdasarkan kekuatan angkatan laut atas izin penguasa atau raja.

Gagasan yang disampaikan dalam konsep *Archipelagic State* di Konferensi Den Haag mencoba memutuskan jarak maksimum dari setiap pulau. Namun, dalam konferensi ini tidak ada kesepakatan yang dicapai tentang jarak maksimum perairan negara kepulauan. Dalam penolakannya terhadap

konsep *Archipelagic State* pertama muncul pada tahun 1930 di Konferensi Den Haag yang memunculkan berbagai reaksi penolakan dari negara-negara barat. Batas perairan negara kepulauan berdasarkan penolakan tersebut tidak jauh berbeda dengan negara yang didominasi daratan yang juga memiliki batas perairan. Negara-negara Eropa menolak pernyataan membatasi wilayah laut negara kepulauan secara maksimum, penolakan terhadap konsep bahwa negara kepulauan yang merupakan suatu unit yang tidak terpisahkan dan masing-masing pulau memiliki batas perairannya sendiri serta tidak ada kesepakatan tentang jarak maksimal garis batas perairan. (Butcher & Elson, 2017)

Atas dasar tersebut sejak kemerdekaan, Indonesia mulai memperjuangkan diplomasi Indonesia atas pengakuan internasional terhadap konsep *Archipelagic State* dimulai pada tahun 1958 bersamaan dengan dikeluarkannya deklarasi Djuanda. Deklarasi Djuanda memuat tentang hak-hak yang seharusnya dimiliki oleh negara kepulauan seperti Indonesia. Dalam penuntutan haknya, Indonesia meminta penetapan batas garis lurus perairan Indonesia dengan pulau terluar. Dalam tuntutananya Indonesia juga menyatakan terlepas dari lebar dan luas suatu pulau, wilayah tersebut tetap bagian dari integrasi Indonesia baik itu terkategori sebagai perairan bebas ataupun perairan nasional. Maka perundingan multilateral ditempuh Indonesia dengan membawa tema konsep *Archipelagic State* di sidang Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang UNCLOS I. (Trihartono, 2019)

Setelah penuntutan hak tersebut, muncul protes di level internasional yang mengkritik Indonesia pertama, deklarasi tersebut tidak memiliki ketetapan hukum bahkan di dalam negeri sendiri. Kedua, penolakan penawaran dari negara-negara adidaya seperti Perancis, Amerika Serikat (AS), Inggris Raya, Australia, Belanda, Selandia Baru dan Jepang. Ketiga,

deklarasi ini mendapat dukungan dari Uni Soviet dan China, namun dukungan dari kedua negara tersebut lebih bersifat isyarat persahabatan dengan Indonesia dan juga keterbatasan ketertarikan kepentingan maritim yang dimiliki oleh Uni Soviet dan China saat itu. (Weryenti & Tarigan, 2018)

Dalam melanjutkan perjuangannya dalam meratifikasi batas laut Indonesia, maka langkah selanjutnya yang diusulkan oleh Prof. Mochtar Kusumatmadja adalah: Pertama, menetapkan peraturan pemerintah untuk mendapat dukungan dalam negeri tentang penarikan batas garis lurus perairan dengan pulau terluar untuk melanjutkan kembali diplomasi di level internasional. Namun pada tahun 1960 perundingan tentang *Archipelagic State* kembali ditolak dalam konferensi UNCLOS ke II. Alasan ditolaknya pengajuan konsep *Archipelagic State* yang ditawarkan adalah Indonesia tidak mampu menunjukkan wilayah laut yang akan diratifikasi berdasarkan luas dan lebar suatu pulau, sama seperti alasan penolakan di tahun 1930 yang diusulkan oleh negara kepulauan.

Selanjutnya Indonesia mengeluarkan respon, tidak setuju dengan pernyataan yang dikeluarkan dalam konferensi UNCLOS ke II, maka langkah selanjutnya yang dilakukan oleh diplomat Indonesia pada masa itu adalah melakukan perundingan bilateral di level *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) untuk membangkitkan semangat negara-negara ASEAN yang juga merupakan negara kepulauan seperti Filipina untuk memperoleh dan memperjuangkan kedaulatan lautnya masing masing di level internasional. Tujuan negosiasi bilateral yang dijalankan oleh Indonesia adalah untuk mencari dukungan secara historis dalam rangka memperoleh dukungan atas kedaulatan perairan. Mengutip pernyataan Barston yang menyatakan bahwa negosiasi bilateral dijalankan untuk memperoleh dukungan organisasi regional, kepentingan aliansi, klaim sumber daya alam dan batas wilayah yang mempengaruhi wilayah organisasi regional. (Tempo, 2020)

Perjuangan diplomasi Indonesia lantas tidak berhenti pada penolakan kedaulatan di konferensi UNCLOS ke II. Kementrian luar negeri justru semakin gencar melakukan diplomasi terkait kedaulatan perairan Indonesia. Prof. Mochtar Kusumatmadja yang menduduki jabatan menteri luar negeri dalam kurun waktu 1978 - 1988 di era Presiden Soeharto semakin berinisiasi memperjuangkan kedaulatan perairan Indonesia sesuai keahliannya di bidang hukum laut internasional. Prof. Mochtar Kusumatmadja menekankan perlunya pengakuan internasional terhadap kedaulatan laut Indonesia disaat Belanda secara bebas melintasi perairan Indonesia dalam kasus perebutan Irian Barat.

Pada konferensi UNCLOS ke III, Prof. Mochtar Kusumatmadja maju sebagai ketua delegasi Indonesia tentang perundingan hukum laut dan diplomasi Indonesia untuk pengakuan kedaulatan laut Indonesia. Dalam perundingan UNCLOS ke III di Caracas dan Jenewa, Indonesia menunjukkan posisi diplomasi yang sangat baik. Indonesia mampu menunjukkan posisinya sebagai negara kepulauan yang membutuhkan pengamanan wilayah laut yang berbeda dengan negara lain pada umumnya. Dalam memperoleh haknya Indonesia menekankan perlunya klaim negara atas wilayah perairan antar pulau dan penguasaan serta eksploitasi sumber daya alam disekitarnya hanya oleh negara. Pernyataan ini mengeluarkan doktrin bahwa Indonesia disatukan oleh perairan antar pulau, dan juga perairan diantara pulau-pulau tersebut bukan merupakan laut bebas seolah memisahkan Indonesia dari satu pulau ke pulau lainnya, untuk memperoleh kedaulatan dan keamanan Indonesia atas wilayahnya sendiri. (Draper, 1977)

Dalam hal ini berdasarkan negosiasi di PBB pada UNCLOS, Indonesia menjalankan diplomasi multilateral. Negosiasi multilateral menurut Barston adalah pertukaran proposal

sebagai bagian dari pertukaran informasi, pengembangan konsep dan penetapan prinsip untuk membentuk suatu perjanjian. Dalam negosiasi multilateral negara harus menggunakan kemampuan dan pengaruh yang lebih kuat untuk mencapai kepentingan nasionalnya. Delegasi perwakilan negara harus memiliki keahlian individu yang mumpuni sesuai dengan yang dinegosiasikan untuk memainkan peran secara aktif. Negosiasi multilateral dijalankan Indonesia melalui insitusi global yaitu PBB dalam UNCLOS, konferensi permanen dan institusi regional seperti ASEAN. Hal ini ditempuh agar negara mampu memproyeksikan pandangan dan pengakuan diplomatik atas identitas yang dibentuk. Partisipasi diplomat dalam menunjukkan kesetaraan dan kedaulatan negara akan sangat berpengaruh dalam negosiasi multilateral. (Stoop, 2019)

Maka dengan keberhasilan diplomasi yang dijalankan tersebut terciptalah konsep baru dalam hukum laut internasional yang diakui sebagai landasan hukum atas perairan Indonesia, namun memunculkan reaksi beragam di level internasional. Seperti, AS dalam menanggapi UNCLOS ke III dalam sidang ke 10 terhadap rancangan *Draft Convention the Law Of The Sea* (DCLOS) secara terbuka menyampaikan ketidaksetujuannya. Dalam ketidaksetujuannya AS menggambarkan dukungan terhadap DCLOS sebagai rancangan hukum laut internansional merupakan bagian dukungan dari eksistensi tuntutan dari negara dunia ketiga dan dukungan tidak langsung terhadap Uni Soviet. Sehingga AS tidak bisa menerima rancangan dalam konvesi hukum laut tersebut dan menutup untuk peninjauan kembali hasil rancangan tersebut, bahkan mengusulkan penyelenggaraan sidang ke 11 UNCLOS. (Suhirwan & Prakoso, 2020)

Indonesia merespon bahwa DCLOS dirancang tidak hanya untuk kepentingan negara dunia ketiga dan menjadi keuntungan tersendiri di pihak Uni Soviet, karena di dalam