



Ancaman Keamanan Pesisir: Studi Kasus Pagar Laut di Tangerang, Indonesia Dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS)

Nabila Salsabila Putri Azha Kastella^{1*}, Agussalim Burhanuddin², Ahmad Rifqih Ghazali³

¹⁻³Departemen Ilmu Hubungan Internasional, FISIP Universitas Hasanuddin

nabilakastella03@gmail.com¹, agus.unhas@gmail.com²

, ahmadrifqih22@gmail.com³

*Korespondensi penulis: nabilakastella03@gmail.com

Abstract. *As the world's largest archipelagic state, Indonesia holds a strategic geographical position that simultaneously renders it vulnerable to multifaceted maritime security threats. One of the most pressing recent issues is the construction of a coastal barrier (pagar laut) along the Tangerang coastline in Banten Province, which has raised significant legal, social, and environmental concerns. This study examines the legality of such structures through the lens of international maritime law, particularly the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Employing a normative legal approach and qualitative analysis, this research assesses both national and international legal instruments relevant to maritime space governance. The findings indicate that the unauthorized construction of the coastal barrier violates several national regulations namely, laws governing coastal management, marine utilization, and environmental protection while also infringing upon core UNCLOS principles such as the right of innocent passage, freedom of navigation, and marine environmental protection. This study underscores the urgent need for integrated national maritime governance, regulatory harmonization, and cross-sectoral coordination to ensure compliance with international legal standards and safeguard public access to marine spaces. The Tangerang coastal barrier case exemplifies the rise of non-traditional maritime security threats in Indonesia, calling for more assertive and structured legal and policy responses.*

Keywords: *Coastal Security, Sea Barrier, International Maritime Law, Indonesia's Maritime Zones, Tangerang, Maritime Threats*

Abstrak. Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki posisi geografis yang strategis, namun rentan terhadap ancaman keamanan maritim yang kompleks. Salah satu isu yang muncul baru-baru ini adalah pembangunan pagar laut di wilayah pesisir Tangerang, Banten, yang menimbulkan polemik hukum, sosial, dan lingkungan. Studi ini bertujuan untuk mengkaji legalitas pembangunan pagar laut tersebut dalam kerangka hukum laut internasional, khususnya *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982. Pendekatan yang digunakan adalah metode hukum normatif dengan analisis kualitatif terhadap instrumen hukum nasional dan internasional. Temuan menunjukkan bahwa praktik pemasangan pagar laut tanpa izin resmi bertentangan dengan berbagai ketentuan hukum nasional, seperti Undang-Undang tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir, Kelautan, dan Perlindungan Lingkungan Hidup, serta melanggar prinsip-prinsip UNCLOS, termasuk hak lintas damai, kebebasan pelayaran, dan perlindungan lingkungan laut. Studi ini menyoroti perlunya penguatan tata kelola maritim nasional yang terintegrasi, harmonisasi regulasi, dan koordinasi lintas sektor guna menjamin kepatuhan terhadap konvensi internasional serta perlindungan hak publik atas akses ruang laut. Kasus pagar laut Tangerang menjadi cerminan tantangan keamanan maritim non-tradisional di Indonesia yang membutuhkan respons hukum dan kebijakan yang lebih tegas dan terstruktur.

Kata kunci Keamanan Pesisir, Pagar Laut, Hukum Laut Internasional, Wilayah Maritim Indonesia, Tangerang, Ancaman Maritim

1. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di antara dua samudra dan dua benua, yang menjadikan Indonesia memiliki posisi yang geografis dan strategis. Letak ini menyebabkan Indonesia menjadi jalur penting dalam arus perdagangan

internasional karena berbatasan dengan 10 negara di sekitarnya. Namun posisi ini menjadikan Indonesia rentan terhadap berbagai potensi sengketa perbatasan dan ancaman keamanan maritim, yang pada akhirnya dapat mempengaruhi stabilitas nasional maupun regional (Suhirwan et al., 2020).

Seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi di kawasan pesisir, muncul berbagai dinamika kompleks, salah satunya pembangunan struktur yang dikenal sebagai “pagar laut”. Istilah ini mengacu pada pembangunan yang dibangun di wilayah perairan, khususnya di sepanjang garis pantai. Terdapat pagar laut tradisional yang umumnya menggunakan bahan yang alami seperti kayu dan bambu yang berfungsi untuk melindungi tambak ikan dari terjadinya risiko abrasi dan gelombang laut. Sementara itu, pagar laut modern yang menggunakan bahan material seperti beton dan baja banyak digunakan untuk pembangunan infrastruktur pesisir serta kepentingan reklamasi. Keberadaan pagar laut memiliki peran yang strategis dalam mendukung perlindungan kawasan pesisir. Meskipun pengelolaan dan pengawasan infrastruktur di wilayah pesisir telah diatur dalam berbagai regulasi nasional, namun implementasi dan pengawasannya masih menghadapi sejumlah tantangan (Laut, 2025).

Salah satu kasus yang mencuat adalah pembangunan pagar laut setinggi enam meter dengan panjang Mencakup 30,16 kilometer di Kabupaten Tangerang, Provinsi Banten, dari Desa Muncung ke Desa Pakuhaji. Baik publik maupun elit politik telah menyatakan ketidaksetujuan terhadap keberadaan pagar tersebut, khususnya karena tidak jelas partai mana yang membangun pagar laut tersebut. Menurut Sakti Wahyu Trenggono, Menteri Kelautan dan Perikanan, pagar tersebut belum dibongkar karena tanggung jawab hukum proyek tersebut masih sedang diselidiki (Bustomi, 2025).

Masalah pembangunan penghalang laut di sepanjang garis pantai Tangerang tidak hanya memicu diskusi nasional tetapi juga menimbulkan isu hukum dari sudut pandang global, terutama terkait dengan akses ke laut dan hak teritorial pesisir. Mereview masalah ini dalam konteks hukum maritim internasional lebih khusus, Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) sangat penting dalam hal ini. Sebagai negara kepulauan, Indonesia harus mampu mengatur dan menerapkan prinsip-prinsip konvensi tersebut, itulah sebabnya mengapa Indonesia mengadopsi UNCLOS dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 (Kurnia, 2008).

Dalam hal ini, pembangunan pagar laut yang membatasi akses dan menimbulkan ketidakpastian hukum seperti yang terjadi di Tangerang perlu dikaji lebih lanjut dalam kerangka kepatuhan terhadap ketentuan internasional yang telah disepakati dan diadopsi ke dalam sistem hukum nasional. Oleh karena itu, dalam kasus ini, penulis menggunakan konsep Keamanan Maritim sebagai kerangka pendukung analisis berpikir. Berdasarkan latar belakang

di atas, maka penulis ingin menganalisis lebih lanjut permasalahan dengan pertanyaan penelitian “Sejauh mana UNCLOS mampu mengatur dan menjamin keamanan wilayah pesisir dari praktik pembangunan yang tidak transparan dan potensial melanggar hak publik, seperti yang terjadi dalam kasus pagar laut di Tangerang?”

2. KAJIAN TEORITIS

Dalam tulisan ini penulis menggunakan konsep Keamanan Maritim. Konsep teoritis keamanan maritim telah mengalami perkembangan dari pemahaman tradisional yang hanya dibatasi pada proyeksi kekuatan angkatan laut suatu negara, menjadi multidimensional mencakup berbagai aspek yang saling terkait. Meskipun belum terdapat konsensus internasional mengenai definisi keamanan maritim, namun istilah ini sering muncul untuk digunakan sebagai respon terhadap tantangan-tantangan yang muncul di tingkat regional maupun global dalam sektor pelayaran. Tanpa perlu menyepakati kerangka konseptual yang dapat menimbulkan isu-isu kontroversial, gagasan ini memungkinkan berbagai pemain internasional untuk menghadapi risiko (Bueger, 2015).

Risiko non-tradisional mencakup sebagian besar bahaya yang muncul di arena keamanan maritim. Polusi laut akibat limbah dan sampah plastik, terorisme maritim, separatisme, radikalisme yang mengarah pada konflik komunal berbasis laut, konflik antara pengguna sumber daya laut, pembajakan, perampokan, imigrasi ilegal, penangkapan ikan berlebihan, penambangan liar, dan penyelundupan barang terlarang adalah beberapa contoh ancaman ini. Risiko yang beragam ini menunjukkan bahwa tata kelola laut yang inklusif dan berkelanjutan sama pentingnya bagi keamanan maritim seperti faktor-faktor militer atau pertahanan nasional. Tujuh ancaman utama terhadap keamanan maritim diidentifikasi dalam Laporan Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa tahun 2008 tentang Lautan dan Hukum Laut (United Nations, 2008):

1. Pembajakan dan perampokan bersenjata;
2. Tindakan terorisme di laut;
3. Perdagangan ilegal senjata dan senjata pemusnah massal;
4. Perdagangan ilegal narkoba;
5. Penyelundupan dan perdagangan orang melalui laut;
6. Penangkapan ikan yang ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (IUU Fishing);
7. Kerusakan yang disengaja dan ilegal terhadap lingkungan maritim

Konsep Keamanan Maritim digunakan dalam menjelaskan permasalahan keamanan wilayah pesisir seperti pemasangan pagar laut di perairan Tangerang, Indonesia yang menunjukkan pentingnya memahami keamanan maritim tidak hanya dari sisi militer, tetapi

juga dari sisi hukum, sosial, dan lingkungan. Studi kasus ini menjadi contoh nyata bagaimana konsep keamanan maritim diterapkan dalam konteks lokal, sekaligus mencerminkan kompleksitas pengelolaan wilayah laut sesuai ketentuan hukum laut internasional.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan hukum normatif, dengan mengkaji peristiwa pemagaran laut melalui analisis serta tinjauan yang difokuskan pada ketentuan hukum nasional dan hukum internasional. Penelitian ini didukung dengan sumber data primer berupa instrumen hukum yang mengatur mengenai wilayah perairan dan peraturan perundang-undangan dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Serta menggunakan sumber data sekunder yang diperoleh dari artikel jurnal, literatur ilmiah, buku, laporan kelembagaan serta artikel berita yang relevan. Seluruh data dikumpulkan dan dianalisis secara kualitatif menggunakan metode penalaran deduktif, dan disajikan dalam bentuk deskriptif berupa kalimat dan narasi yang mendukung penjelasan terhadap permasalahan penelitian. Melalui pendekatan ini, penulis mengkaji dan menelaah bagaimana ketentuan dalam UNCLOS dapat digunakan untuk menganalisis legalitas kasus pemagaran laut yang terjadi di wilayah pesisir Tangerang.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

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

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) atau Konvensi Hukum Laut Internasional dalam bahasa Indonesia, merupakan hasil dari perjanjian internasional yang dihasilkan Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa yang Ketiga tentang Hukum Laut (UNCLOS III), yang diadakan dari tahun 1973 hingga 1982, menghasilkan perjanjian internasional yang dikenal sebagai Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS), atau dalam bahasa Indonesia disebut Konvensi Internasional tentang Hukum Laut (Perserikatan Bangsa-Bangsa, 2023). Dua konferensi penting sebelumnya telah dilakukan dalam evolusi hukum maritim internasional kontemporer sebelum UNCLOS 1982 ditetapkan.

1.) Konferensi Hukum Laut Pertama (1958)

Diselenggarakan di Jenewa pada tahun 1958 dan menghasilkan empat konvensi penting, yang meliputi:

- a.) Konvensi tentang laut teritorial dan zona tambahan
- b.) Konvensi tentang laut lepas;
- c.) Konvensi tentang perikanan dan perlindungan kekayaan hayati laut lepas; dan
- d.) Konvensi tentang landas kontinen

Konferensi ini menandai awal dari upaya komunitas internasional dalam menciptakan rezim hukum laut yang komprehensif dan terstruktur.

2.) Konferensi Hukum Laut Kedua (1960)

Konferensi Hukum Laut II kembali diselenggarakan di Jenewa pada tahun 1960, namun tidak menghasilkan suatu konvensi ataupun kesepakatan substantif. Meskipun demikian, beberapa isu penting tetap menjadi topik pembahasan, diantaranya:

- a.) Rezim hukum terhadap selat internasional;
- b.) Hak negara pantai dalam bidang perikanan laut;
- c.) Penegasan definisi mengenai landas kontinen; dan
- d.) Perjuangan Indonesia dalam memperjuangkan konsepsi wawasan Nusantara sebagai dasar kedaulatan wilayah laut.

Namun kegagalan mencapai kesepakatan dalam konferensi ini mengindikasikan perlunya pendekatan baru yang lebih inklusif dan menyeluruh dalam pembentukan hukum laut internasional.

3.) Konferensi Hukum Laut Ketiga (1973-1982)

Konferensi Hukum Laut III yang terjadi di Montego Bay, Jamaika, pada tahun 1982 adalah puncak dari Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut yang ketiga, yang diadakan antara tahun 1973 dan 1982. Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 adalah legislatif yang signifikan yang merupakan hasil dari pertemuan ini. Terdapat 320 pasal dalam XVII bab konvensi tersebut, bersama dengan sembilan lampiran. Pada tanggal 10 Desember 1982, 119 negara, termasuk Indonesia, menandatangani UNCLOS 1982 di Montego Bay, Jamaika, secara resmi menjadikannya berlaku (Palupi, 2020).

Setelah disetujui oleh 68 negara Guyana sebagai negara ke-60 perjanjian tersebut mulai berlaku pada tahun 1994. Saat ini, terdapat 158 negara dan Uni Eropa yang telah menjadi pihak dalam perjanjian ini. Konvensi ini mengatur hak dan kewajiban negara untuk bertanggung jawab dalam pemanfaatan kawasan laut di seluruh dunia, serta menyediakan kerangka hukum yang komprehensif untuk kegiatan ekonomi maritim, perlindungan lingkungan maritim, dan pengelolaan sumber daya laut (Perserikatan Bangsa-Bangsa, 2023).

Melalui Deklarasi Djuanda, yang dipublikasikan pada 13 Desember 1957, Indonesia secara resmi mengkomunikasikan kepada komunitas dunia bahwa semua kawasan laut yang ada di dalam, mengelilingi, dan menghubungkan kepulauan Indonesia adalah bagian integral dari wilayah kedaulatan Republik Indonesia (NKRI). Indonesia juga memainkan peran penting dalam Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa yang ketiga tentang Hukum Laut. Setelah diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, Konvensi

Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Ketiga (UNCLOS III) pada tahun 1982 semakin melegitimasi status Indonesia sebagai negara kepulauan di tingkat global. Menurut UNCLOS 1982, keseluruhan area maritim Indonesia adalah 5,9 juta kilometer persegi, yang mencakup 2,7 juta kilometer persegi Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan 3,2 juta kilometer persegi perairan teritorial (tidak termasuk landas kontinen). Sebagai hasilnya, Indonesia menjadi negara kepulauan terbesar di dunia (Arianto, 2020).

Manfaat tertentu berasal dari klasifikasi Indonesia sebagai negara kepulauan di bawah Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982 (UNCLOS), khususnya berkaitan dengan penggunaan hak-hak yang diberikan oleh hukum internasional mengenai rezim laut melalui pengajuan klaim atas garis dasar kepulauan. Namun pada kenyataannya, tidak semua negara kepulauan mendapatkan manfaat yang sama (Burke, 1977). Pengesahan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan memperkuat posisi Indonesia dan memberikan legitimasi untuk menegakkan elemen-elemen teritorial seperti yang diuraikan dalam UNCLOS 1982. Menurut aturan ini, Deklarasi Djuanda, yang menjadi dasar utama untuk pembentukan dan pengakuan wilayah laut nasional, merupakan dasar status Indonesia sebagai negara kepulauan yang bersifat historis dan legal (Dao, 2023).

Menurut Shalilah (2016), UNCLOS 1982 telah menetapkan delapan bentuk zonasi dalam sistem pengaturan hukum laut. Zonasi tersebut mencakup:

1. Perairan Pedalaman (Internal Waters)
2. Perairan Kepulauan (Archipelagic Waters), termasuk di dalamnya selat-selat yang dilalui pelayaran internasional
3. Laut Teritorial (Territorial Waters)
4. Zona Tambahan (Contiguous Zone)
5. Zona Ekonomi Eksklusif (Exclusive Economic Zone/ZEE)
6. Landas Kontinen (Continental Shelf)
7. Laut Lepas (High Seas)
8. Kawasan Dasar laut Internasional (International Seabed Area)

Di bawah UNCLOS 1982, pengelolaan delapan zona maritim diatur oleh status hukum. Seperti negara-negara lain yang memiliki perbatasan laut langsung, Indonesia sepenuhnya bertanggung jawab untuk mengelola laut teritorial, jalur perairan dalam, dan perairan kepulauan. Wilayah lain di mana suatu negara memiliki wewenang tunggal untuk mengontrol dan mengatur penggunaan sumber daya alam adalah landas kontinen dan zona ekonomi eksklusif (ZEE). Sementara itu, tidak ada negara yang bisa mengklaim atau memiliki laut lepas atau bagian dari dasar laut internasional karena dianggap sebagai bagian dari warisan bersama seluruh manusia dan harus dilindungi demi manfaat semua orang (Dao, 2023).

Studi Kasus: Pemasangan Pagar Laut di Tangerang, Indonesia

Salah satu persoalan krusial dalam konteks keamanan maritim di Indonesia adalah praktik pemasangan pagar laut oleh oknum individu maupun kelompok tertentu yang berupaya menguasai wilayah perairan untuk kepentingan pribadi atau komersial. Hingga Januari 2025, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) mencatat sedikitnya 169 kasus pagar laut di berbagai wilayah pesisir Indonesia. Salah satu kasus yang menjadi sorotan publik pada akhir tahun 2024, adalah pemasangan pagar sepanjang 30,16 kilometer di pesisir Tangerang, Banten yang membentang dari wilayah Pakuhaji hingga Tanjung Pasir. Pemasangan pagar laut ini terdiri dari patok bambu yang disambung dengan jaring paranet dan pemberat karung pasir (Kompas, 2025).

Motivasi pemasangan pagar tersebut tidak pernah disampaikan secara resmi oleh pelaksana, namun spekulasi publik menyebutkan adanya tujuan pengamanan wilayah, perbatasan aktivitas penangkapan ikan, atau bahkan klaim sepihak terhadap ruang laut. Reaksi keras muncul dari masyarakat nelayan setempat yang merasa ruang tangkap mereka terganggu dan mengeluhkan dampak ekologis yang ditimbulkan akibat pembangunan pagar laut tersebut (CNN Indonesia, 2025).

Menariknya, sejumlah laporan menyebutkan bahwa organisasi kemasyarakatan (ORMAS) lokal yang disebut-sebut terlibat dalam proses pembangunan, namun dinilai tidak memiliki kapasitas logistik maupun teknis untuk melaksanakan proyek berskala besar tersebut. Proses pemagaran laut memerlukan biaya yang besar, tenaga kerja yang terorganisir, serta dukungan logistik yang kompleks, yang secara logis berada diluar kemampuan operasional ORMAS biasa. Hal ini menimbulkan dugaan kuat adanya dukungan dari pihak berfinansial besar di balik proyek tersebut. Pola serupa juga ditemukan di wilayah pesisir lain seperti Bekasi, yang memperkuat dugaan bahwa tindakan ini merupakan bagian dari fenomena yang lebih luas dan terorganisir (Amaliyah, 2025).

Dari perspektif keamanan maritim non-tradisional, praktik semacam ini menunjukkan adanya upaya aktor non negara untuk melakukan penguasaan wilayah perairan tanpa otoritas negara. Hal ini tidak hanya mengganggu fungsi kedaulatan negara atas wilayah maritimnya tetapi juga menciptakan potensi konflik sosial dan ekologis di wilayah pesisir. Merespons kondisi tersebut, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) mengambil langkah tegas dengan memerintahkan pembongkaran pagar laut, dibantu oleh personel TNI AL dan juga masyarakat sekitar. Langkah ini dianggap sebagai bentuk penegakan hukum terhadap pemanfaatan ruang laut tanpa izin serta upaya memulihkan akses nelayan terhadap mata pencaharian mereka (CNN Indonesia, 2025). Dalam kerangka hukum kelautan nasional, segala

bentuk pemanfaatan ruang laut wajib tunduk pada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pemasangan pagar laut di wilayah Tangerang secara jelas melanggar beberapa ketentuan hukum, baik dari segi izin pemanfaatan ruang laut, akses publik maupun perlindungan lingkungan. Setidaknya terdapat tiga instrumen hukum utama yang relevan dalam kasus ini, yakni: Pengelolaan wilayah pesisir, kelautan, serta perlindungan lingkungan hidup.

Pertama, sesuai dengan Undang-Undang No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, yang diubah oleh Undang-Undang No. 1 Tahun 2024, siapa pun yang mengganggu akses publik di wilayah pesisir dan melakukan kegiatan tanpa izin akan menghadapi sanksi pidana. Pasal 61 menyoroti bahwa pelanggar dapat dikenakan hukuman maksimum sebesar IDR 3 miliar dan hukuman penjara hingga tiga tahun. Dalam hal ini, unsur-unsur dari kejahatan ini segera terpenuhi oleh pemasangan pagar laut yang tidak sah yang menghalangi akses para nelayan.

Kedua, terdapat klausul dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang kelautan yang meningkatkan perlindungan terhadap akses dan hak navigasi masyarakat pesisir. Memblokir jalur pelayaran atau mengganggu akses publik ke laut adalah kejahatan yang diancam dengan pidana penjara maksimal tiga tahun dan denda sebesar Rp 3 miliar, sesuai dengan Pasal 57 ayat (2) dan Pasal 72 ayat (2).

Ketiga, Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, yang mengatur perlindungan lingkungan, menetapkan bahwa setiap kegiatan yang merusak lingkungan, baik yang disengaja maupun akibat kelalaian, dapat mengakibatkan sanksi pidana. Menurut Pasal 98, pencemaran lingkungan atau penurunan kualitas lingkungan yang disengaja dapat dikenakan hukuman maksimum 10 tahun penjara dan denda sebesar IDR 10 miliar, sedangkan kelalaian yang mengakibatkan efek yang setara dapat dikenakan hukuman tiga tahun penjara dan denda sebesar IDR 3 miliar. Tindakan ini berpotensi merusak habitat pesisir termasuk hutan mangrove dan biota laut, yang akan memenuhi syarat dari pasal tersebut karena pembangunan pagar dilakukan tanpa penilaian dampak lingkungan (Fakta, 2025).

Dengan mengacu pada ketiga instrumen hukum tersebut, praktik pemasangan pagar laut di wilayah pesisir Tangerang dapat dikategorikan sebagai pelanggaran yang bersifat multidimensi, karena menyangkut aspek legalitas, keberlanjutan lingkungan, dan perlindungan akses publik atas ruang laut. Pelaksanaan kegiatan ini tidak hanya melanggar ketentuan formal mengenai perizinan dan pengelolaan wilayah pesisir, tetapi juga berimplikasi pada lemahnya fungsi negara dalam mengatur, mengawasi dan juga menjamin keterbukaan ruang laut sebagai

bagian dari hak bersama. Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) secara tegas menyatakan bahwa lokasi pemasangan pagar laut tersebut tidak tercatat dalam sistem Persetujuan Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang Laut (PKKPRL), yang menjadi dasar legal pemanfaatan ruang laut nasional (Kompas, 2025).

Dengan demikian, pemagaran tersebut tidak memiliki landasan hukum secara normatif yang dapat diklasifikasikan sebagai bentuk penguasaan ruang laut secara ilegal. Dalam keamanan maritim nasional, tindakan sepihak oleh aktor non-negara yang membatasi wilayah laut tanpa legitimasi negara dapat menimbulkan gangguan terhadap fungsi pengawasan maritim dan otoritas negara atas yurisdiksi perairan. Yang mana ketika entitas non-pemerintah secara sepihak membangun struktur yang membatasi mobilitas publik dan eksploitasi sumber daya, hal ini tidak hanya melanggar hukum, tetapi juga memperbesar resiko terhadap kedaulatan maritim dan ketimpangan distribusi akses terhadap sumber daya laut di kalangan masyarakat pesisir (Tirto, 2025). Dengan demikian, fenomena pagar laut ini perlu dipahami bukan hanya sebagai pelanggaran administratif atau lingkungan, tetapi sebagai bentuk nyata dari tantangan keamanan maritim non-tradisional yang memerlukan respons kebijakan terpadu.

Peran dan Eksistensi UNCLOS dalam menjamin keamanan pesisir: Studi Kasus Pagar Laut di Tangerang

Kerangka hukum internasional utama yang mengatur hak dan tanggung jawab negara-negara ketika menggunakan ruang laut adalah Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) tahun 1982. Konvensi ini, yang diadopsi dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985, memberikan penghormatan yang signifikan bagi Indonesia terhadap gagasan negara kepulauan dan menetapkan Indonesia sebagai dasar hukum dalam mengelola ruang laut nasionalnya (UNCLOS 1982). UNCLOS menekankan pentingnya keseimbangan antara kedaulatan negara pantai dengan pemanfaatan laut oleh komunitas internasional. Prinsip-prinsip seperti hak pelayaran, pelestarian sumber daya laut, dan perlindungan lingkungan menjadi pondasi utama.

Dalam konteks keamanan maritim global, UNCLOS berfungsi sebagai instrumen penting untuk menjaga stabilitas, aturan dan kolaborasi antar negara di wilayah perairan internasional. Kebebasan navigasi, seperti yang dijelaskan dalam Pasal 58, dan hak lintas yang tidak mengganggu, seperti yang dijelaskan dalam Pasal 17–19, adalah dua prinsip dasar UNCLOS. Sebuah konstruksi dapat dianggap melanggar standar internasional jika mengganggu jalur navigasi dan dibangun di perairan teritorial atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Dalam kasus pagar laut di pesisir Tangerang, pemasangan struktur dilakukan tanpa koordinasi nasional dan tanpa mengindahkan aspek navigasi, baik nasional maupun

internasional. Praktik ini tidak hanya melanggar prinsip domestik terkait tata ruang laut, tetapi juga berimplikasi pada ancaman terhadap keamanan maritim internasional dan pelanggaran terhadap prinsip-prinsip UNCLOS yang menegaskan tanggung jawab negara pantai dalam melindungi lingkungan laut dari berbagai bentuk pencemaran yang timbul akibat aktivitas manusia, sebagaimana tercantum dalam pasal 192 hingga 194. Kewajiban tersebut mencakup upaya pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut (United Nations, 1982).

Dalam konteks pagar laut di Tangerang, tidak ditemukan adanya dokumen analisis dampak lingkungan maupun izin resmi yang dikeluarkan oleh instansi terkait. Ketidakhadiran kajian ini menunjukkan adanya potensi pelanggaran terhadap prinsip-prinsip perlindungan laut, sekaligus menciptakan risiko terhadap keberlanjutan ekosistem pesisir (PBHI, 2025). Selain dampak ekologis, kondisi ini juga mengarah pada ancaman terhadap keamanan maritim ekologis, suatu bentuk keamanan yang berfokus pada keberlanjutan ekosistem laut sebagai bagian integral dari ketahanan wilayah pesisir. Penerapan kebijakan pembangunan struktur seperti pagar laut yang dilakukan tanpa koordinasi kelembagaan, tanpa prosedur perizinan, dan tanpa pertimbangan terhadap jalur pelayaran, menunjukkan ketidaksesuaian dengan prinsip-prinsip UNCLOS.

Ketiadaan pendekatan tata kelola laut yang terpadu memperlihatkan lemahnya implementasi konvensi dalam tataran nasional. Dari perspektif keamanan maritim, tindakan semacam ini dapat diklasifikasikan sebagai bentuk ancaman terhadap integritas yuridiksi laut Indonesia. Harmonisasi antara kebijakan nasional dan komitmen internasional mutlak diperlukan agar pengelolaan ruang laut nasional tidak hanya menjamin kedaulatan, tetapi juga memperkuat keberlanjutan serta keamanan wilayah pesisir (Kompas, 2025; United Nations, 1982).

UNCLOS telah diterapkan secara variatif oleh berbagai negara sesuai dengan karakteristik geografis dan kebijakan maritim masing-masing. Filipina, misalnya secara aktif menggunakan UNCLOS sebagai dasar hukum dalam menghadapi klaim Tiongkok di Laut Tiongkok Selatan, yang berpuncak pada putusan arbitrase tahun 2016 yang memperkuat hak maritim Filipina (United Nations, 1982). Jepang menunjukkan pendekatan sistematis dengan menyelaraskan hukum domestik terhadap prinsip UNCLOS, terutama dalam aspek pengawasan wilayah laut dan pelestarian lingkungan. Australia mengadopsi prinsip-prinsip UNCLOS dalam pengelolaan ZEE dan landas kontinen secara komprehensif melalui otoritas seperti Australian Border Force dan AMS.

Perbandingan ini menegaskan bahwa efektivitas penerapan UNCLOS tidak hanya bergantung pada ratifikasi semata, melainkan pada integrasi kelembagaan, harmonisasi regulasi, serta komitmen politik dalam menjaga kedaulatan dan keamanan laut. Meskipun

Indonesia telah meratifikasi UNCLOS dan mengadopsi prinsip-prinsipnya dalam berbagai regulasi nasional, dalam praktiknya masih terdapat banyak ketidakkonsistenan. Banyak kebijakan kelautan, terutama yang terkait pemanfaatan ruang laut dan pembangunan infrastruktur pesisir, belum sepenuhnya merujuk pada norma internasional tersebut (PBHI, 2025).

Dari aspek kelembagaan, penegakan hukum di laut masih mengalami fragmentasi. TNI angkatan laut bertanggung jawab atas pertahanan dan pengamanan wilayah laut, sementara Bakamla memiliki mandat untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum maritim secara lintas sektor. Di samping itu, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), kementerian Perhubungan, KLHK dan instansi lainnya juga turut berperan dalam pengelolaan dan perlindungan ruang laut. Namun, ketiadaan sistem koordinasi terpadu menyebabkan lemahnya integrasi dalam pelaksanaan prinsip UNCLOS, baik dalam aspek hukum, keamanan, maupun konservasi. Kondisi ini menghambat efektivitas UNCLOS sebagai kerangka hukum utama bagi negara kepulauan seperti Indonesia (Kompas, 2025). Oleh karena itu, diperlukan reformulasi tata kelola laut nasional yang lebih terintegrasi, dengan memperkuat harmonisasi regulasi dan memperjelas struktur kelembagaan dalam pengawasan laut.\

5. KESIMPULAN

Kasus pemasangan pagar laut di wilayah pesisir Tangerang mengungkap persoalan serius dalam pengelolaan ruang laut nasional yang melibatkan aspek hukum, sosial dan ekologis. Praktik ini secara nyata melanggar ketentuan perizinan, merampas hak akses publik terhadap laut, serta berpotensi merusak ekosistem pesisir. Tindakan tersebut merupakan bentuk penguasaan wilayah perairan oleh aktor non-negara yang tidak memiliki legitimasi hukum, sehingga memunculkan ancaman terhadap keamanan maritim non-tradisional. Dalam konteks hukum internasional, kasus tersebut bertentangan dengan prinsip prinsip UNCLOS 1982, khususnya terkait kebebasan pelayaran (Pasal 58), hak lintas damai (Pasal 17-19), dan perlindungan lingkungan laut (Pasal 192-194). Meskipun Indonesia telah meratifikasi UNCLOS melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 dan mengadopsinya ke dalam sistem hukum nasional, namun pelaksanaan prinsip-prinsip tersebut masih menghadapi kendala kelembagaan dan fragmentasi kebijakan.

Untuk menjamin keamanan wilayah pesisir serta menjaga kedaulatan maritim, diperlukan penguatan tata kelola laut yang lebih terintegrasi. Harmonisasi antara regulasi nasional dan norma internasional harus diwujudkan melalui koordinasi lintas sektor yang efektif, penegakan hukum yang tegas, serta pelibatan masyarakat dalam perlindungan akses

ruang laut. Dengan demikian, UNCLOS tidak hanya menjadi rujukan normatif, tetapi dapat diimplementasikan secara substantif demi keberlanjutan dan keamanan maritim di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Amaliyah, A. (2025). Sosiologi pendidikan: Analisis konflik pembangunan pagar laut Tangerang Selatan. *AKADEMIK: Jurnal Mahasiswa Humanis*, 5(2), 730–745.
- Arianto, M. F. (2020). Potensi wilayah pesisir di negara Indonesia. *Jurnal Geografi*, 10(1), 204–215.
- Arif, W., & Yanto, A. (2022). Konsep makna keamanan maritim. *Jurnal Maritim Indonesia*, 10(3), 227–234.
- Bastari, A., Toruan, T. S. L., & Suhirwan, S. (2018). Strategi pemberdayaan wilayah pertahanan laut dalam meningkatkan kesadaran bela negara di Kabupaten Tangerang, Banten (Studi di Lantamal III/JKT). *Strategi Perang Semesta*, 4(3).
- Burke, W. T. (1977). Who goes where, when, and how: International law of the sea for transportation. *International Organization*, 31(2), 267–289.
- CNN Indonesia. (2025, Januari 18). Pagar laut misterius di Tangerang akhirnya dibongkar TNI AL dan warga. *CNN Indonesia*. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20250118090233-20-1188575/pagar-laut-misterius-di-tangerang-akhirnya-dibongkar-tni-al-dan-warga>
- Dao, Y. (2023). Indonesia sebagai negara kepulauan berdasarkan UNCLOS 1982 (Indonesia as an island state based on UNCLOS 1982). (*Tanpa publikasi/jurnal dicantumkan — harap lengkapi jika tersedia*).
- Fikri, Z. (2025, Januari 23). Jejak pelanggaran hukum pagar laut Tangerang: Jangan diabaikan. *Tirto.id*. <https://tirto.id/jejak-pelanggaran-hukum-pagar-laut-tangerang-jangan-diabaikan-g7Gq>
- Garda Publik. (2024, Oktober 15). Kemenhub tegaskan implementasi UNCLOS 1982 kunci lindungi laut Indonesia. *Garda Publik*. <https://gardapublik.id/2024/10/15/kemenhub-tegaskan-implementasi-unclos-1982-kunci-lindungi-laut-indonesia>
- Gumilang, P. (2025, Februari 1). Deret dugaan pidana dalam perkara pagar laut Tangerang. *Fakta.com*. <https://fakta.com/hukum/fkt-21621/deret-dugaan-pidana-dalam-perkara-pagar-laut-tangerang>
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2019). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Laut*. <https://jdih.kkp.go.id>
- Kompas. (2025, Januari 20). Polemik pagar laut di Tangerang: Apa tujuan sebenarnya? *Kompas*. <https://megapolitan.kompas.com/read/2025/01/20/12423761/polemik-pagar-laut-di-tangerang-apa-tujuan-sebenarnya>
- Kompas. (2025). Tumpang tindih wewenang laut Indonesia dan tantangan koordinasi keamanan maritim. *Kompas*. <https://www.kompas.id>

- Kurnia, I. (2008). Penerapan UNCLOS 1982 dalam ketentuan perundang-undangan nasional, khususnya Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. *Jurnal Hukum Prioris*, 2(1), 42–49.
- Laut, P. P. (2025). *Kajian pagar laut dalam perspektif hukum agraria. (Tanpa keterangan publikasi atau penerbit — harap lengkapi jika tersedia).*
- PBHI. (2025). *Analisis yuridis dan lingkungan terhadap proyek Pagar Laut Tangerang.* <https://www.pbhi.or.id>
- Puspitawati, D. (2017). *Hukum laut internasional*. Kencana.
- Saputra, D., Putra, D. A., Putri, I. S., Septaria, E., & Adepio, M. I. (2025). Analisis yuridis peristiwa pagar laut ditinjau dari hukum nasional dan hukum laut internasional. *Jurnal Kajian Hukum dan Pendidikan Kewarganegaraan*, 1(3), 185–191.
- Shalihah, F. (2016). Eksistensi konsep negara kepulauan (The archipelagic state) dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 terhadap kedaulatan wilayah perairan perbatasan Indonesia. *(Tanpa jurnal/penerbit disebutkan — harap lengkapi).*
- Tirto.id. (2025, Juni 2). Apa itu pagar laut di Tangerang, fungsi dan kenapa ilegal? *Tirto.id.* <https://tirto.id/apa-itu-pagar-laut-di-tangerang-fungsi-dan-kenapa-ilegal-g7jv>
- United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea.* https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf