

AKSES BOSNIA DAN HERZEGOVINA KE LAUT ADRIATIK: TINJAUAN ATAS PERAN STRATEGIS KROASIA DI SEMENANJUNG BALKAN

Asty Faiqah¹, Nur Isdah Idris²

Universitas Hasanuddin, Jl. Perintis Kemerdekaan KM. 10 Kota Makassar, Sulawesi Selatan

ARTICLE INFO

Article history:

Received : May 2025

Revised : Juny 2025

Accepted : Juny 2025

Available online

Korespondensi: Email:

¹astyfaiqah239@gmail.com,

²Nurisdah@unhas.ac.id



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.
Copyright © 2023 by Author. Published by Universitas Pendidikan Ganesha.

Abstrak

Semenanjung Balkan merupakan kawasan yang kaya akan histori dan dinamika geopolitik, terkhusus mengenai konteks maritim yang memuat antara negara Kroasia dan Bosnia & Herzegovina. Artikel ini mengkaji mengenai dinamika yang terjadi antara Kroasia dan Bosnia dan Herzegovina. Fokus utama pembahasan berada pada wilayah Naeum sebagai satu satunya kota pantai kecil yang berada di Bosnia yang diapit oleh wilayah daratan Kroasia, serta implikasi keberadaan jembatan Pelješac yang menjadi penghubung antara daratan utama Kroasia dan pulau Kroasia yang secara langsung membatasi akses Bosnia ke laut Adriatik secara signifikan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan analisis geopolitik serta hukum

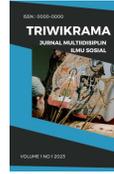
laut internasional (UNCLOS). Hasil kajian menunjukkan terdapat ketidak sepakatan anantara negara Bosnia dan Herzegovina dengan Kroasia. Bosnia dan Herzegovina menolak pembangunan jembatan Paljesac oleh Kroasia tetapi Kroasia tetap membangun jembatan tersebut karena didanai oleh Uni Eropa dan jembatan tersebut dibangun oleh China.

Kata Kunci: Kroasia, Bosnia-Herzegovina, Laut Adriatik, Geopolitik, Maritim.

PENDAHULUAN

Kata Balkan bermula dari bahasa turki yang berarti “gunung” sementara semenanjung merupakan wilayah georgrafis yang berjerus ke air atau hampir dikelilingi dengan air. Balkan merupakan semenanjung paling timur dari 3 semenanjung bagain Selatan di eropa (Crampton & Danforth, 2025). Negara-negara yang ada di semenanjung Balkan terdiri atas Bosnia dan Herzegovina, Kroasia, Montenegro, Albania, Kosovo, Bulgaria, Serbia, Makedonia Utara, Rumania, dan Slovenia dan beberapa dari Turki dan Yunani. Pusat yang menandai semenanjung Balkan ini ada pada laut Adriatik. Letak geografis dari semenanjung Balkan membuat negara-negara yang berada didalamnya secara tidak langsung terikat secara historis, politik, dan budaya yang kuat. Hubungan antara negara yang berada di semenanjung Balkan sangat dipengaruhi oleh masa lalu yang kompleks maupun dinamika regional dan internasional yang terus berkembang, salah satu contohnya adalah Kroasia dengan Bosnia dan Herzegovina.

Bosnia dan Herzegovina adalah negara yang letaknya di semenanjung Balkan, Eropa Selatan. Terdapat tiga kelompok etnis yang menghuni Bosnia-Herzegovina yang diantaranya Bosnia, Kroasia dan Serbia. Bosnia sebenarnya terdiri dari gabungan Federasi Bosnia dan Herzegovina dan Republik. Srpska. Negara-negara ini sepanjang sejarahnya sering mengalami dan menjadi tempat konflik, Salah satunya karena lokasi geografinya yang berada di perbatasan budaya Barat dan Timur di era Abad Pertengahan (Pratama, 2023).



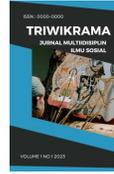
Aspek yang sangat vital bagi suatu negara adalah aspek maritim. Dengan adanya maritim yang dimiliki oleh sebuah negara dapat membawa keuntungan strategis, politik, dan ekonomi bagi negaranya. Secara ekonomi laut digunakan sebagai perdagangan internasional. Pentingnya perdagangan maritim sejak dahulu telah diakui oleh banyak negara-negara pesisir. Akses pesisir berperan penting dalam memfasilitasi pertumbuhan negara-negara seperti Phoenicia, Yunani, Roma, Kartago, dan, kemudian, negara-negara Eropa serta peradaban Arab. Bangkitnya kekuatan bangsa eropa sebageian besar dikarenakan oleh akses maritim seperti yang dijelaskan dengan baik oleh Laksamana Amerika Alfred Thayer Mahan dalam studi klasiknya *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Mahan menggambarkan laut sebagai “jalan raya besar” dan “wilayah umum yang luas,” yang sangat penting karena transportasi air lebih murah dan lebih aman daripada transportasi melalui darat (Lane & Pretes, 2020). Perdagangan maritim menjadi semakin penting bagi kelangsungan sistem ekonomi suatu negara. Biaya transportasi sangat memengaruhi kemampuan suatu negara untuk berpartisipasi dalam perdagangan. Hal ini menjadi sebuah dari alasan mengapa banyak negara terkurung daratan merasa sulit untuk mengirim dan menerima barang asing.

Perbatasan antara negara Kroasia dengan Bosnia dan Herzegovina adalah salah satu perbatasan yang letak geografisnya sangat unik dimana suatu kota bernama Neum milik Bosnia dan Herzegovina memotong garis Pantai Kroasia sepanjang 20km. Wilayah Kroasia memberi akses sempit pada Bosnia dan Herzegovina ke laut Adriatik (Programming, n.d.). Secara tidak langsung membuat negara Bosnia-Herzegovina ini dapat dikatakan sebagai negara semi-landlocked. Istilah ini memang tidak memiliki definisi resmi dalam hukum internasional ataupun UNCLOS. Namun istilah ini kerap digunakan secara informal dimana merujuk pada negar-negara yang mempunyai garis Pantai yang sangat pendek dengan kata lain mempunyai akses laut yang sangat terbatas. Keunikan geografis ini kemudian menjadi semakin kompleks sejak Kroasia membangun jembatan yang bernama Jembatan Peljesac yang menghubungkan daratan utama Kroasia dengan pulau yang juga milik kroasia tanpa harus melewati wilayah Neum. Keberadaan jembatan ini secara de facto memotong akses langsung bosnia dan Herzegovina ke laut Adriatik yang membuat secara tidak langsung memperkuat Kroasia atas jalur maritim di Kawasan tersebut.

TINJAUAN PUSTAKA

Sejumlah studi yang erat kaitannya untuk membahas tulisan ini adalah geopolitik dan geostrategi. Pemahaman geopolitik sangat perlu diketahui untuk membantu kita memahami situasi yang sedang terjadi yang melibatkan aktivitas negara dan masyarakatnya yang luas. Geopolitik memberi gambaran bagaimana sebenarnya interaksi antar kepentingan terjadi yang pada akhirnya bagaimana mengeluarkan hukum baik di luar dan di dalam negri. Demi memahami geopolitik secara mendalam perlu untuk mengetahui definisinya secara umum (Soepandji, 2019).

Geopolitik adalah suatu pendekatan untuk mempelajari Hubungan Internasional yang berlandaskan pada studi mengenai Sejarah, geografi, budaya, dan politik (Granieri, 2015). Dalam konteks semenanjung Balkan pendekatan geopolitik menjadi sangat penting demi menganalisis dinamika kekuasaan, persaingan wilayah, serta kepentingan strategis yang tercipta antar negara ini mencakup akses maritim anatar Kroasia dengan Bosnia dan Herzegovina.



Selain geopolitik, geostrategi juga relevan untuk memahami dinamika maritim yang terjadi. Dengan mengetahui geostrategi kita dapat melihat bahwa Kerjasama bahkan konflik yang terjadi antarnegara tidak semata-mata dipengaruhi oleh kepentingan politik saja, melainkan juga oleh faktor spasial dan lokasi geografis yang menjadi penentu ruang gerak diplomasi dan pertahanan. Pada dasarnya geostrategi adalah rumusan strategi nasional yang diciptakan dengan melauai perhitungan akan kondisi serta konstelasi geografi (Mulyono, 2017). Pada hakikatnya konsep geostrategi ini difokuskan pada pengamanan akan kemungkinan yang dapat timbul berupa gangguan serta melindungi keutuhan dan kedaulatan suatu negara.

Geostrategi merupakan pendekatan yang menekankan akan pentingnya letak geografis suatu wilayah dalam merumuskan strategi nasionalnya terkhusus yang berkaitan dengan pertahanan, dan keamanan dan pengaruh politik luar negeri. Keamanan maritim menjadi hal yang penting dibahas berangkat dari geostrategi dan geopolitik. Dalam konteks maritim. Sejak Mare Liberum karya Hugo Grotius yang terkenal pada tahun 1609, aksesibilitas perairan internasional (rezim angkatan laut bebas) telah menjadi kebiasaan internasional yang dipatuhi oleh semua bangsa. Sejak saat itu, apa yang disebut Doktrin Kebebasan Laut secara bertahap menguraikan gagasan tentang perairan teritorial, landas kontinen, zona ekonomi, dan jarak demarkasinya. Karena terobosan teknologi memungkinkan eksploitasi ekonomi dan pelanggaran militer, masyarakat internasional berulang kali mencoba memodifikasi aturan adat ke dalam teks instrumen universal yang mengikat secara hukum, mengatur hak dan kewajiban negara atas wilayah laut termasuk akses terhadap jalur pelayaran internasional, eksplorasi sumber daya, dan delimitasi batas maritim. Aturan-aturan ini tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga memiliki implikasi strategis yang signifikan (Bajrektarević, Oremović, & Kulenović, 2018).

METODE PENELITIAN

Artikel ini menggunakan jenis penelitian kualitatif eksplanatif yang digunakan untuk sesuatu yang bersifat penjelasan akan Akses Bosnia dan Herzegovina ke Laut Adriatik, dengan melihat Peran Strategis Kroasia di Semenanjung Balkan khususnya mengenai aspek hukum internasional, geopolitik, dan geostrategis yang menciptakan keterkaitan antara keduanya. Selanjutnya teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti adalah Studi literatur yang dimana mengkaji dokumen, artikel akademik, laporan kebijakan dan pemberitaan media internasional maupun lokal. Serta Teknik lain yaitu Analisis dokumen yang dimana mengkaji perjanjian bilateral, peta maritim, dan dokumen resmi dari pemerintah resmi Bosnia dan Herzegovina dan Kroasia.

PEMBAHASAN

Laut terkenal sejak lama telah menjadi symbol kekuatan ekonomi dan kedaulatan suatu negara. Kawasan semenanjung Balkan menjadi lokasi yang kompleks dan penuh dinamika geopolitik terkhusus pada negara Bosnia dan Herzegovina dengan Kroasia. Akses ke lautan bukan sekedar membahas akan geografis namun melebihi itu juga menyangkut akan kepentingan strategis nasional. Dalam hal ini Bosnia dan Herzegovina hanya memiliki garis Pantai sepanjang 20 km atau 12 mil membuatnya menjadi garis Pantai terpendek di dunia yang terletak pada kota Neum menjadikannya sangat tergantung oleh negara yang mengapitnya yaitu Kroasi. Bosnia dan Herzegovina sangat bergantung pada Kroasia untuk menjangkau laut Adriatik secara efektif. Kondisi ini memposisikan Kroasia pada posisi strategis dalam menentukan keterhubungan Bosnia dengan jalur perdagangan maritim internasional.



Gambar 1. Peta wilayah perbatasan Kroasia dengan Bosnia dan Herzegovina (Neum)
(Credit: Big Think)

Gagasan pembangunan jembatan Peljesac awalnya timbul sebagai respon Kroasia akan kebutuhan untuk menghubungkan wilayah daratan utamanya dengan wilayah bagian selatannya, tanpa harus melewati jalur pesisir milik Bosnia dan Herzegovina. Secara geografis koridor Neum memang memisahkan wilayah Kroasia sehingga menimbulkan ketergantungan transportasi nasional darat yang berada dibawah yurisdiksi Bosnia. Pembangunan jembatan ini kemudian dinilai sangat strategis demi mengintegrasikan wilayah Kroasia secara utuh melalui infrastruktur langsung yang tanpa perlu melintasi perbatasan internasional. Namun menjadi catatan proyek ini tidak hanya berimplikasi pada kepentingan domestic Kroasia melainkan juga menimbulkan kekhawatiran dari pihak Bosnia dan Herzegovina terkait aksesnya ke laut Adriatik dan potensi pelanggaran prinsip-prinsip hukum laut internasional yang dimiliki dan disepakati.

Jembatan Paljesac

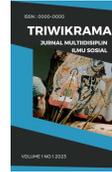
Pada bulan juli 2013, Kroasia resmi menjadi anggota ke-28 Uni Eropa oleh karena itu Kroasia berkewajiban untuk menjaga perbatasan luar UE sama seperti anggota lain juga (Programming, n.d.). Kroasia mulai menggagaskan idenya untung menghubungkan wilayahnya yang terpisah dengan membangun jembatan yang bernama jembatan Peljesac. Jembatan ini dibangun oleh China dan didanai oleh Uni Eropa. Uni Eropa mendanai proyek ini sebesar 357 juta euro dari total biaya 526 juta euro. Dengan demikian, jembatan ini menandakan koneksi yang dibangun sepanjang 1,5 mil (2,4 km) tersebut dapat menata ulang lanskap, baik fisik maupun politik, Balkan Barat. (Jacobs, 2022) Jembatan ini mampu mempersingkat waktu tempuh hingga 37 menit.

Jembatan ini dibuka untuk lalu lintas tepatnya pada tanggal 26 juli 2022 dengan durasi hampir 4 tahun sejak pembangunan dimulai. Selma musim panas kunjungan turis, lebih dari 12.000 kendaraan per hari dipantau melintasi jembatan ini. Pembangunannya telah membuat perjalanan antara daratan utama dan Dubrovnik menjadi lebih efektif dan efisien dimana dapat menghindari banyak pos pemeriksaan keamanan seandainya masih harus keluar masuk dari Bosnia dan Herzegovina (Tang, Bilic, Minghai, & Wang, 2024).



Gambra 2. Jembatan Palješac Penghubung antara daratan utama Kroasia dan Dubrovnik
Jembatan Pelješac menghubungkan daratan utama dengan Dubrovnik,
destinasi wisata populer di Kroasia. (Foto milik CRBC).

Bagi Bosnia dan Herzegovina Neum merupakan satu-satunya titik koridor yang kontak langsung dengan air. Meskipun sangat terbatas secara infrastruktur dan fungsinya sebagai Pelabuhan. Hal tersebut dapat menciptakan potensi kerawanan keamanan, termasuk peluang bagi aktivitas penyelundupan, perdagangan manusia, hingga lalu lintas illegal lainnya. Dalam konteks tantangan sebelumnya maka perlu pembahasan keamanan Kawasan yang melibatkan kerja sama lintas batas antara negara tetangga terkhusus Kroasia. Dalam konteks keamanan dan kerentanan yang melekat pada koridor Neum kehadiran kepentingan aktor akan NATO, mengingat Bosnia dan Herzegovina telah bermitra dengan NATO sejak 2006 (Karčić, 2025) membuat adanya kepentingan yang timbul akan aktor lain khususnya Angkatan laut Amerika Serikat dapat menjadi elemen penyeimbang. Wilayah Neum yang sebelumnya dipandang sebagai celah potensial bagi aktivitas illegal seperti perdagangan manusia kini dapat dialihkan peran strategisnya menjadi titik tumpu diplomasi dan kerja sama regional. Meskipun secara infrastruktur fisik Pelabuhan Neum masih sangat terbatas dan belum sesuai untuk kapal militer besar. Nilai simbolik yang dimilikinya sebagai satu-satunya akses maritim Bosnia dan Herzegovina memberikan dasar yang kuat akan keterlibatan internasionalnya dan membahas akan geostrategis yang diperlukan. Dengan menjadikan Neum sebagai lokasi persinggahan atau latihan bersama, NATO dan AS tidak hanya memperkuat peran Bosnia dalam keamanan kawasan Balkan, lebih sekedar itu dapat memberikan alternatif nyata untuk membendung pengaruh negatif dari ketidakstabilan regional dan aktivitas lintas batas yang merugikan. Oleh karena itu, pengembangan peran maritim Bosnia melalui Neum bukan hanya soal kedaulatan atau infrastruktur, tetapi juga bagian dari strategi kolektif untuk memperkuat keamanan dan kerja sama di kawasan Adriatik dan Balkan Barat. Maka dari itu pembangunan jembatan Palješac ini masih kerap bersifat kontroversial bagi penduduk Bosnia dan Herzegovina.



UNCLOS dan SDG's 14

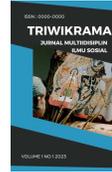
Dalam konteks keterbatasan akses maritim suatu negara, kerangka hukum laut internasional memainkan peran yang sangat penting untuk menetapkan batas-batas yang harus ditaati bersama. United Nation Convention Law of the Sea atau yang biasa dikenal sebagai UNCLOS menjadi instrumen dalam mengatur segala hal yang bersangkutan dengan laut. Terkhusus bagi negara-negara yang mempunyai akses ke laut yang kecil, pemahaman terhadap klasifikasi zona-zona maritim menjadi sangat relevan untuk menentukan sejauh mana hak mereka atas laut yang dapat dilindungi secara hukum. UNCLOS mengakui hak negara untuk memperluas wilayah nasionalnya sejauh beberapa zona maritim dari garis pantainya masing-masing. Dengan demikian, instrumen internasional tersebut membedakan:

- Perairan Pedalaman (daratan-pantai - garis dasar) - tidak boleh ada lintas sebelum ada izin yang tegas
- Perairan Teritorial (dari garis dasar hingga 12 mil laut ke arah laut, dengan kemungkinan perpanjangan tambahan 12 mil laut dari apa yang disebut Zona Berbatasan) - hak lintas damai
- Laut Dalam (hanya negara kepulauan) - hak lintas damai
- Perpanjangan Landas Kontinen /PCS/ (perpanjangan teritorial hingga 150 mil ke arah laut dari garis dasar berdasarkan bukti geomorfologi yang terkonfirmasi) - hak lintas damai
- Zona Ekonomi Eksklusif /ZEE/ (dari garis dasar hingga 200 mil ke arah laut, setelah ratifikasi UNCLAS) - hak lintas damai
- PCS dan ZEE (hingga 350nM ke arah laut dari garis dasar yang disetujui oleh CLCS 10 tahun setelah ratifikasi UNCLAS)
- Laut Lepas (di luar batas 200nM/350nM) - terbuka untuk lintas bebas dan eksploitasi bagi semua negara. (Bajrektarević, Oremović, & Kulenović, 2018)

Laut dan seluruh ekosistem dalamnya memainkan peran yang sangat krusial dalam menjaga keseimbangan global, mulai dari laut yang menyediakan sumber daya pangan dan ekonomi bagi miliaran manusia serta pengaturan iklim. Adapun eksploitasi yang dilakukan berlebihan, polusi laut, perubahan iklim, serta lemahnya dalam pengelolaan aspek maritim kemudian mengancam keberlanjutan sumber daya yang ada di laut. Untuk menjawab semua pertanyaan sebelumnya PBB menyediakan rencana yang bias akita ketahui dengan *Sustainable Development Goals* atau SDG's dalam hal ini yaitu SDG's poin ke 14 yang membahas mengenai *Life Under Water* dimana menjelaskan mengenai pelestarian dan penggunaan sumber daya yang ada di laut, samudra, secara berkelanjutan.

Sasaran tujuan SDG's 14 di Bosnia dan Herzegovina berisi;

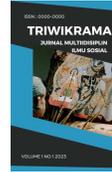
1. Menargetkan pada tahun 2025 untuk mengurangi serta menghentikan polusi di lautan dalam berbagai bentuk, khususnya yang berasal dari aktivitas berasal dari daratan, memuat sampah laut.
2. Menargetkan pada tahun 2020 untuk pengelolaan serta perlindungan ekosistem yang ada laut juga pesisir dilakukan dengan terus-menerus demi menghindari dampak buruk secara masif, memuat juga mengokohkan ketahanan ekosistem tersebut, serta mengambil langkah guna memulihkannya demi mencapai kondisi lautan produktif serta sehat.
3. Mengurangi dan menanggulangi dampak dari pengasaman laut, seperti dengan melalui pengembangan kerja sama ilmiah pada semua tingkatan



4. Menargetkan pada tahun 2020, secara efektif membenahi penangkapan ikan serta menghentikan penangkapan ikan yang dilakukan secara tak wajar, penangkapan ikan ilegal, yang tidak tercatat serta tidak tertib, dan operasi penangkapan ikan yang dianggap merusak lalu mengimplementasikan rencana pengelolaan berlandaskan ilmu pengetahuan, guna memperbaiki stok ikan dalam waktu sependek mungkin, paling tidak pada tingkat yang menciptakan hasil panen berkelanjutan maksimal seperti yang ditentukan oleh karakteristik biologisnya.
5. Menargetkan pada tahun 2020 untuk setidaknya melestarikan minimal 10 persen wilayah laut dan pesisir, sesuai dengan hukum internasional serta hukum nasionalnya dan berdasar pada data ilmiah tersedia.
6. Menargetkan pada tahun 2020 untuk menghentikan berbagai bentuk subsidi perikanan tertentu yang mendorong kelebihan kapasitas dan penangkapan ikan yang secara berlebihan, menghapus subsidi yang mendukung penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan juga menghindari penerapan subsidi baru, hal ini dilakukan dengan tetap mengakui bahwa implementasi mekanisme khusus yang disediakan dan efektif untuk mendukung negara-negara berkembang ataupun yang kurang berkembang, poin ini harus dipertimbangkan secara serius dalam proses negosiasi subsidi perikanan oleh WTO.\
7. Menargetkan pada tahun 2030 untuk mendorong peningkatan keuntungan ekonomi bagi negara kepulauan kecil yang berkembang serta negara-negara yang terbelakang dari penggunaan sumber daya laut yang berkelanjutan, termasuk dengan mengelola perikanan, budidaya laut dan sektor pariwisata secara berkelanjutan.
8. Memperbanyak pemahaman ilmiah serta memperkuat kemampuan riset dan transfer teknologi di bidang kelautan, dengan mengacu pada Kriteria dan Pedoman Komisi Oseanografi antar pemerintah mengenai Alih Teknologi Kelautan, guna mendukung kesehatan laut dan memperbesar bantuan keanekaragaman hayati laut terhadap pembangunan negara-negara berkembang, terkhusus negara-negara kepulauan kecil yang sedang berkembang dan negara-negara yang tertinggal.
9. Memberikan kesempatan bagi nelayan kecil guna memperoleh akses dari sumber daya
10. Memperkuat upaya konservasi dan pengelolaan berkelanjutan laut juga sumber daya melalui penerapan hukum internasional yang tercantum pada UNCLOS, yang menjadi landasan hukum bagi pengelolaan berkelanjutan lautan dan sumber dayanya, sebagaimana tertulis pada paragraf 158 dari *The Future We Want*.

Bosnia dan Herzegovina mendedikasikan EPR atau Extended Producer Responsibility yang merupakan sebuah kebijakan lingkungan yang mewajibkan produsen bertanggung jawab atas dampak lingkungan dari produk yang mereka miliki. Hal ini membahas mengenai perlindungan laut Adriatik. Ini berlandaskan karena strategi pengelolaan zona pesisir yang belum jelas untuk mengelola wilayah pesisirnya. Salah satu alasannya merupakan karena negara ini belum mengikuti Protokol Pengelolaan Zona Pesisir terpadu atau yang biasa dikenal dengan ICZM yang merupakan bagian dari Konvensi Barcelona. Protokol ini penting karena menyajikan pedoman umum untuk negara-negara yang berada di sekitar Kawasan laut mediterania (termasuk laut Adriatik) untuk menjaga pesisir mereka secara berkelanjutan.

Bosnia adalah anggota dari Rencana Aksi Mediterania (MAP) namun negara ini belum meratifikasi protokol ICZM. Dalam hal ini Bosnia dan Herzegovina belum menerapkan panduan tersebut dalam kebijakan nasionalnya. Selain itu Bosnia dan Herzegovina juga termasuk dalam wilayah makro Adriatik-Ionia yang dimana telah mengadopsi strategi dan rencana aksi EUSAR kependekan dari European Conference on Synthetic Aperture Radar, adalah konferensi internasional terkemuka yang berfokus pada teknik, teknologi, dan aplikasi SAR. Konferensi ini



menjadi wadah bagi para peneliti, teknisi, dan ilmuwan untuk bertukar informasi dan membahas kemajuan di bidang SAR. Strategi ini bertujuan untuk mendorong pembangunan berkelanjutan di Kawasan pesisir. Namun, menurut laporan EPR, strategi ini belum diterapkan secara efektif di Bosnia.

Oleh karena itu, UNECE memberikan dukungan kepada negara tersebut untuk menetapkan rencana pembangunan berkelanjutan bagi zona tersebut dengan memetakan prioritas pengelolaan pesisir dengan perhatian khusus pada sampah laut, memacu kegiatan untuk mengembangkan undang-undang maritim, dan menentukan kegiatan untuk mencapai tujuan Agenda 2030. Selain itu, proyek ini bertujuan untuk mendukung negara tersebut dalam meratifikasi protokol ICZM, serta mengidentifikasi sinergi antara Strategi EUSAIR dan berbagai protokol Konvensional Barcelona. Terakhir, proyek ini bertujuan untuk melanjutkan upaya yang telah dilakukan oleh negara tersebut dengan membantunya dalam pelaksanaan proyek Program Pengelolaan Wilayah Pesisir di Neum.

Pengelolaan pesisir sangat penting untuk menjamin pembangunan berkelanjutan yang layak, pelestarian warisan budaya dan untuk memenuhi komitmen negara terhadap Agenda 2030 khususnya SDG's 14.

Perjanjian Bilateral antara Bosnia dan Herzegovina dan Kroasia

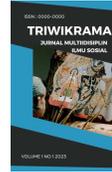
Kroasia telah secara resmi menyatakan bahwa Bosnia dan Herzegovina adalah negara tetangga mereka yang nantinya dapat menjadi fokus kebijakan luar negerinya. Hal ini bermaksud bahwa Kroasia akan melibatkan hak konstitusionalnya dalam membantu warga Kroasia di Bosnia dan Herzegovina. Kroasia juga menekankan posisinya sebagai anggota dalam Uni Eropa akan membantu Bosnia dan Herzegovina. Sebagai negara tetangga, dan sama-sama bekas anggota federasi Yugoslavia, dan juga sebagai negara yang memiliki sejarah perang yang rumit, hubungan antara Kroasia dan Bosnia dan Herzegovina bersifat kompleks. Ada banyak aspek positif maupun negatif dalam hubungan ini, tergantung dari sudut mana seseorang melihat hubungan di antara mereka.

Hingga saat ini, belum ada perjanjian bilateral baru yang disepakati untuk menyelesaikan isu yang muncul akibat pembangunan Jembatan Pelješac. Kedua negara masih sangat perlu melanjutkan dialog diplomatik untuk mencapai kesepakatan yang dapat menempatkan kepentingan Bersama dan memastikan stabilitas dan kerja sama regional.

HASIL

Bosnia dan Herzegovina menentang pembangunan Jembatan Pelješac oleh Kroasia. Penolakan ini terutama berasal dari komunitas politik di Bosnia, yang khawatir akan jembatan tersebut dapat membatasi akses Bosnia ke laut lepas melalui pelabuhan Neum. Mereka juga menyoroti bahwa pembangunan jembatan dilakukan tanpa menyelesaikan perjanjian batas maritim antara kedua negara. Pada Oktober 2007, Presidensi Bosnia dan Herzegovina secara resmi menyatakan bahwa mereka menolak pembangunan Jembatan Pelješac hingga masalah penentuan batas laut antara kedua negara diselesaikan. Mereka meminta Kroasia untuk tidak mengambil tindakan sepihak terkait pembangunan jembatan tersebut (Agencies, 2022).

Dengan Kroasi membuat lampiran berjudul "*State Sovereignty of the Republic of Croatia on the Maritime Territory of Bosnia and Herzegovina*" yang dikeluarkan oleh Asosiasi Maritim Bosnia dan Herzegovina pada tanggal 23 Februari 2021 menyampaikan keberatannya atas Tindakan pemerintah Kroasia yang secara sepihak mendeklarasikan Zona Ekonomi Eksklusifnya di Laut Adriatik. Tindakan tersebut didasarkan pada Undang-Undang Maritim Kroasia tahun 2004 dan merujuk pada Konvensi PBB tentang hukum laut atau yang biasa

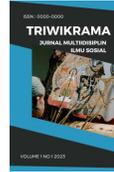


diketahui sebagai UNCLOS 1982. Namun, di sisi lain dari sisi Bosnia dan Herzegovina, Kroasia telah menarik garis dasar maritim tanpa berdiskusi dengan Bosnia dan Herzegovina, yang pada akhirnya berdampak langsung pada hak akses dari Bosnia dan Herzegovina ke laut lepas melalui wilayah Neum. Bosnia dan Herzegovina menilai bahwa keputusan Kroasia ini tidak hanya melanggar prinsip-prinsip UNCLOS, tetapi juga bertentangan dengan Konvensi tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan 1958, Perjanjian Perdamaian Dayton 1995, serta Perjanjian Perbatasan antara Kroasia dan Bosnia dan Herzegovina yang ditandatangani pada tahun 1999. Selain itu, disebutkan juga mengenai tindakan Kroasia bertentangan dengan putusan Pengadilan Kriminal Internasional untuk bekas Yugoslavia (ICTY) pada tahun 2017, dikarenakan mempertahankan posisi wilayah laut yang diklaim diperoleh secara ilegal selama konflik. Bosnia dan Herzegovina telah menyampaikan nota diplomatik kepada Kroasia sebagai bentuk protes resmi yang disampaikan dengan baik, namun ditolak oleh Kementerian Luar Negeri Kroasia dengan alasan bahwa mereka menganggap tindakannya tidak melanggar hukum internasional. Penolakan ini menunjukkan bahwa Kroasia mengabaikan prinsip-prinsip hukum internasional dan proses bilateral yang seharusnya dijunjung tinggi dalam penyelesaian sengketa maritim serta sebagai negara tetangga. Dengan demikian, dokumen ini menegaskan bahwa tindakan Kroasia mencerminkan pelanggaran terhadap kedaulatan dan integritas teritorial Bosnia dan Herzegovina, serta memperburuk hubungan diplomatik dan stabilitas kawasan di Semenanjung Balkan.

Namun, Kroasia berpendapat bahwa jembatan tersebut dibangun sepenuhnya di wilayah dan perairan teritorialnya, sehingga tidak memerlukan persetujuan dari Bosnia dan Herzegovina. Adapun alasan Kroasia berani membangun jembatan yang terus mendapat penolakan oleh Bosnia Herzegovina adalah karena Kroasia telah tergabung dalam Uni Eropa. Jembatan yang dibangun juga didanai oleh Uni Eropa dan dibangun oleh China. Kroasia juga menyatakan bahwa jembatan dengan ketinggian 55meter tersebut memungkinkan semua kapal saat ini untuk melintasi jalur navigasi yang ada di bawah jembatan, dan bahwa kapal yang lebih tinggi dapat berlabuh di pelabuhan Ploče di Kroasia, sesuai dengan perjanjian transit bebas tahun 1995.

Jembatan Paljesac kemudian dibangun atas persetujuan pemerintah Kroasia untuk menambah tinggi jembatan menjadi 55m (181 kaki) yang menjadi Upaya untuk meredakan pertikaian meskipun hal ini membuat peningkatan biaya konstruksi. Bosnia dan Herzegovina mengalami dilemma saat pemerintahnya sempat menyarankan negara tersebut membawa masalah ini ke pengadilan internasional akan tetapi Langkah ini tidak dianggap efektif karena kemungkinan mendapatkan dukungan nyaris tidak ada dikarenakan pertimbangan dari warga Kroasia di Bosnia dan Herzegovina.

Meskipun demikian, Bosnia dan Herzegovina tetap menyatakan bahwa pembangunan jembatan tersebut dilakukan tanpa persetujuan resmi dari badan-badan pemerintahannya dan bahwa hal itu melanggar kedaulatan serta integritas wilayahnya. Dengan demikian, terdapat ketidaksepakatan antara Bosnia dan Herzegovina serta Kroasia mengenai pembangunan Jembatan Pelješac, terutama terkait dengan isu kedaulatan, akses maritim, dan perjanjian batas laut yang belum diselesaikan.



KESIMPULAN

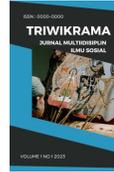
Sebagai kesimpulan pada artikel ini bahwa dinamika geopolitik yang ada antara Bosnia dan Herzegovina dengan Kroasia mempunyai Sejarah panjang mengenai batas wilayah yang kompleks. Akses sempit ke laut Adriatik yang dimiliki Bosnia dan Herzegovina di Neum adalah satu-satunya akses negara ke lautan. Namun akibat peran dominan Kroasia dalam mengendalikan jalur-jalurnya dan infrastrukturnya di sekitar wilayahnya menunjukkan adanya ketimpangan kekuasaan regional, mengingat latar belakang yang membuat Kroasia membangun jembatan Peljesac adalah karena didanai oleh Uni Eropa dan dibangun oleh China membuat Kroasia berani. Dalam kasus ini Kroasia tidak hanya berperan sebagai tetangga geografis melainkan juga dapat mempengaruhi kebijakan luar negeri Bosnia dan Herzegovina secara signifikan. Oleh karena itu diperlukan pendekatan diplomatik yang lebih inklusif, transparan, dan berbasis prinsip saling menghormati kedaulatan serta kepentingan jangka panjang regional demi terciptanya stabilitas dan kerja sama yang berkelanjutan di semenanjung Balkan.

Saran

Peneliti menyarankan untuk melihat isu akses Bosnia dan Herzegovina ke laut Adriatik tidak sekedar persoalan geografis atau historis, lebih dari itu sebagai bagian dari dinamika yang kompleks. Peran Kroasia sebagai negara tetangga memengaruhi stabilitas regional dan kerja sama antarnegara di wilayah Balkan ini. Khususnya pembangunan jembatan Paljesac yang dimana aktor yang terlibat tidak semata Kroasia melainkan ada campur tangan Uni Eropa dan China. Penting bagi kita semua mengetahui akan pentingnya akses maritim bagi negara seperti Bosnia dan Herzegovina yang hanya memiliki garis pantai sepanjang 20km. Pendekatan diplomatik antara kedua negara bersangkutan diperlukan agar tidak adanya kesalah pahaman sehingga merugikan pihak lain.

DAFTAR PUSTAKA

- Al Jazeera. (2022, Juli 26). Croatia opens long-awaited bridge bypassing Bosnia. <https://www.aljazeera.com/news/2022/7/26/croatia-opens-long-awaited-bridge-bypassing-bosnia>.
- Atlas Obscura. (n.d.). Pelješac Bridge. <https://www.atlasobscura.com/places/peljesac-bridge>.
- Bajrektarević, A., Dosenović, S., & Vuković, M. (2018). Growing maritime dispute between Croatia and Bosnia. Asia-Europe Institute, University of Malaya. <https://aei.um.edu.my/docs/growing-maritime-dispute-bajrektarevic-et-al-pp-83--88.pdf>.
- China-CEE Institute. (2019, Juli). Croatia. China-CEE Institute. <https://china-cee.eu/wp-content/uploads/2019/07/2019er0676-%EF%BC%8812-Croatia.pdf>.
- Emric, E. (2021, Juli 29). Croatia opens work on EU-funded bridge opposed by Bosnia. AP News. <https://apnews.com/7e2d3201591e4351b48b6a187e6611ab>.
- Encyclopaedia Britannica. (2025, Mei 30). Bosnia and Herzegovina. <https://www.britannica.com/place/Bosnia-and-Herzegovina>.
- Encyclopaedia Britannica. (2025, Mei 30). Balkans. <https://www.britannica.com/place/Balkans>.
- Granieri, Ronald. (2015) What is Geopolitics and Why Does It Matter?. Foreign Policy Research Institute. 491-504. <https://doi.10.1016/j.orbis.2015.08.003>.
- Jacobs, F. (2022, July 28). How Europe's newest bridge unites (and divides) the Balkans. Big Think. <https://bigthink.com/strange-maps/peljesac-bridge-croatia/>.



- Karčić, H. (2025, January 24). The U.S. Navy should make a port call in Bosnia's city of Neum. Center for Maritime Strategy. <https://centerformaritimestrategy.org/publications/the-u-s-navy-should-make-a-port-call-in-bosnias-city-of-neum/>.
- Lacic, M. (2018, April 24). Bosnia to protest to EU over Croatia bridge deal. Balkan Insight. <https://balkaninsight.com/2018/04/24/bosnia-calls-eu-commision-over-peljesac-bridge-04-24-2018/>.
- Lane, J. M., & Pretes, M. (2020). Maritime dependency and economic prosperity: Why access to the sea matters. *Marine Policy*, 119, 104060. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104060>.
- Maritime Association in Bosnia and Herzegovina. (2021, Februari 23). State Sovereignty RH on BiH Maritime Territory. <https://bhmore.ba/wp-content/uploads/2023/11/State-Sovereignty-RH-on-BiH-Maritime-Territory-23-02-2021-engl.pdf>.
- Mulyono, H. (2020). Geostrategi Indonesia dalam Dinamika Politik Global dan Regional. *Jurnal Lemhannas RI*, 5(1), 19-30. Retrieved from <https://jurnal.lemhannas.go.id/index.php/jkl/article/view/131>.
- Pratama, Fikri S. (2023). Kajian Historis terhadap Perkembangan Resolusi Konflik Etnis dan Agama di Bosnia dan Herzegovina. *Jurnal Sejarah Islam Volume 2*. 1-13. <https://doi:10.24090/jsij.v2i01.7463>.
- Soepandji, Kris Wijoyo. (2019). Geopolitik, Negara, dan Bangsa Masa Kini. *Jurnal Kajian Lemhannas RI Edisi 37*. 41-58. <https://doi.org/10.55960/jlri.v7i1.50>.
- Tang, Bicheng. (2024, Agustus), Croatia Paljesac Bridge Connects Mainland to Territory. *ASCE News*. <https://www.asce.org/publications-and-news/civil-engineering-source/civil-engineering-magazine/issues/magazine-issue/article/2024/01/croatias-peljesac-bridge-connects-mainland-to-territory>.
- United Nations Bosnia and Herzegovina. (n.d.). Sustainable Development Goal 14: Life below water. <https://bosniaherzegovina.un.org/en/sdgs/14>.
- United Nations Economic Commission for Europe. (2021, September). UNDA 1819AE needs assessment - Bosnia and Herzegovina. <https://unece.org/sites/default/files/2021-09/UNDA%201819AE%20Needs%20Assessment%20Bosnia%20and%20Herzegovina.pdf>.
- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). (2021, September). UNDA Project 1819AE: Bosnia and Herzegovina - Needs assessment. <https://unece.org/sites/default/files/2021-09/UNDA%201819AE%20Needs%20Assessment%20Bosnia%20and%20Herzegovina.pdf>.