PENGERAHAN KEKUATAN LAUT DALAM MENGHADAPI ANCAMAN DI LAUT NATUNA UTARA

SEA POWER MOBILIZING TO DEALING THREATS IN NORTH NATUNA SEA

Novar Kurnia Wardana[1], Surya Wiranto[2], Agus Adriyanto[3]

UNIVERSITAS PERTAHANAN
(enkawardana@gmail.com)

Abstrak – Persengketaan yang terjadi di Laut China Selatan yang berlarut – larut memberikan menimbulkan ancaman bagi stabilitas keamanan maritim bagi Indonesia khususnya di Laut Natuna Utara. Klaim yang saling tumpang tindih di Laut Natuna Utara mendorong negara – negara yang bersengekta untuk meningkatnya kapabilitas militernya demi menjamin kapal perikanannya. Akibatnya, aktivitas *IUU Fishing* semakin bertambah diikuti dengan pelanggaran perbatasan oleh kapal pemerintah negara asing. Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis strategi pengerahan kekuatan laut dalam menghadapi dinamikan ancaman yang terjadi di Laut Natuna Utara. Adapun metode yang digunakan adalah metode kualitatif dikaitkan dengan teori geopolitik dan geostrategis, konsep *balance of power*, konsep keamanan maritim, dan dipadukan dengan teori strategi. Hasil penelitian menunjukkan pemetaan ancaman merujuk pada *ecnomic development, human security,* dan *national security.* Dilihat dari dinamika ancaman yang terjadi, Laut Natuna Utara memiliki beberapa permasalahan, selain masalah perbatasan yang belum disepakati, terdapat masalah pemanfaatan sumberdaya alam oleh negara lain. Oleh karena itu, ancaman yang muncul lebih pada ancaman nirmiliter. Maka, pengerahan kekuatan militer dalam menjawab permasalahan yang terjadi dinilai kurang tepat jika ditinjau dari hukum internasional. Seharusnya, pengerahan kekuatan laut lebih menekankan peran dari instansi non-militer, yakni memaksimalkan peran Bakamla dan KKP. Peran TNI AL sebagai instanti militer bersifat sebagai *backup* bagi instansi non-militer sekaligus berperan dalam memberikan rasa aman bagi nelayan – nelayan lokal sekaligus penyeimbang kekuatan di laut.

Kata Kunci: Laut Natuna Utara, Kekuatan Laut, *Balance of Power, IUU Fishing, dan* batas wilayah.

Abstract *– Disputes occurring in the South China sea that dissolve-insoluble give rise to threats to the stability of maritime security for Indonesia, especially in the North Natuna Sea. The overlapping claims in the North Natuna Sea are encouraging countries that have the power to increase their military capabilities to ensure their fishery ships. Consequently, IUU Fishing activities are increasing followed by the breach of boundaries by foreign government vessels. The purpose of this study is to analyze the strategy of deployment of naval forces in the face of the dynamism of the threat occurring in the North Natuna Sea. The method used is qualitative method associated with geopolitical and geostrategic theories, the concept of balance of power, the concept of maritime security, and combined with the theory of strategy. The results of the research show that threat mapping refers to economic development, human security, and national security. Judging from the dynamics of the threat, the North Natuna Sea has several problems, in addition to border issues that have not been agreed upon, there are problems with the use of natural resources by other countries. Therefore, the threat that appears more on non-military threats. Therefore, the deployment of military forces in responding to*

1 Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan
2 Kementerian Koordinator Politik, Hukum dan Keamanan Republik Indonesia
3 Program Studi Strategi Pertahanan Laut, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan

the problems that occur is considered inappropriate if viewed from international law. Supposedly, the deployment of sea power emphasizes the role of non-military agencies, namely maximizing the role of Bakamla and KKP. The role of TNI AL as a military agency is a backup for non-military agencies as well as a role in providing security for local fishermen as well as balancing the power at sea.

Keywords: *North Natuna Sea, Sea Power, Balance of Power, IUU Fishing, and boundary area.*

Pendahuluan

Dewasa ini, sengketa di Laut China Selatan (LCS) sudah cukup lama melibatkan enam negara secara langsung, yaitu Brunei, Tiongkok, Malaysia, Filipina, Taiwan dan Vietnam terkait dengan klaim masing - masing pihak terhadap Kepulauan Spratly, dan Kepulauan Paracel. Sementara Indonesia yang tidak turut mengklaim wilayah di perairan tersebut mulai "terganggu" oleh klaim sepihak Tiongkok yang dimulai pada 1992[4] ketika Tiongkok menerbitkan peta unilateral LCS berupa sembilan garis putus – putus atau biasa disebut dengan *Nine-Dash Lines* (NDL) di LCS yang menjorok ke wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia di perairan utara Kepulauan Natuna yang saat ini dinamakan Laut Natuna Utara sejak 2017 lalu.

Klaim Tiongkok dengan NDL-nya tersebut berimplikasi kepada permasalahan yang dianggap lebih krusial menyangkut ancaman terhadap yurisdiksi maritim Indonesia. Jika klaim Tiongkok dengan NDL-nya terus dibiarkan, hal ini tentu akan menghambat eksplorasi sumberdaya alam di wilayah Laut Natuna Utara (ZEE) oleh Indonesia sendiri. Sengketa diawali oleh tuntutan Tiongkok atas seluruh pulau di kawasan LCS, yang mengacu pada catatan sejarah, penemuan situs, dokumen-dokumen kuno, peta - peta dan penggunaan gugus-gugus pulau oleh nelayannya. Menurut Tiongkok, sejak 2000 tahun yang lalu, LCS telah menjadi jalur pelayaran bagi mereka. Beijing menegaskan yang pertama menemukan dan menduduki Kepulauan Spratly adalah Tiongkok. Hal itu didukung bukti-bukti arkeologis Tiongkok dari Dinasti Han (206-220 SM).[5] Vietnam menganggap Kepulauan Spratly dan Paracel adalah bagian dari wilayah kedaulatannya. Vietnam menyebutkan Kepulauan Paracel dan Spratly secara

4 Ali Maksum, "Regionalisme dan Kompleksitas Laut China Selatan," Jurnal Sosial Politik, Vol. 3, No. 1, 2017, hlm. 1–25.

5 Abdul Rivai Ras, Konflik Laut Cina Selatan dan Ketahanan Regional Asia Pasifik: Sudut Pandang Indonesia, (Jakarta: APSINDO, 2001), hlm 2.

efektif didudukinya sejak abad ke-17 ketika kedua kepulauan itu tidak berada dalam penguasaan suatu negara.[6]

Apabila dikerucutkan, terdapat tiga faktor penting yang diperebutkan yaitu ekonomi, strategis, dan politik. Ketiga faktor tersebut merupakan motif utama bagi *claimant state* (negara penuntut) untuk mempertahankan haknya di wilayah LCS. Yang menjadi objek sengketa para pihak di LCS terfokus pada dua pulau utama yaitu Spratly dan Paracel. Negara-negara yang menjadi *claimant sates* untuk pulau Spratly adalah Brunei, Tiongkok, Malaysia, Filipina, Taiwan dan Vietnam. Dua negara terakhir juga menuntut kepemilikan akan Paracel yang berada di bawah kontrol Tiongkok sejak tahun 1974.[7] Indonesia sendiri mempunyai kepentingan terhadap penanganan konflik di LCS, sebab bila tidak dapat ditangani dengan baik akan terjadi *spill over* dan berdampak terhadap stabilitas keamanan Indonesia. Indonesia berkepentingan pula untuk menegaskan klaimnya terhadap ZEE Indonesia di perairan tersebut yang terletak di utara Kepulauan Natuna.

Seperti yang telah diketahui, Landas Kontinen (LK) dan ZEE di Kepulauan Natuna memiliki tiga faktor penting yang ingin direbut oleh negara lain, yakni kaktor ekonomi. Natuna memiliki cadangan gas alam terbesar di kawasan Asia Pasifik bahkan di Dunia. Di dalam perut buminya juga bergelimang minyak. Menurut penelitian dari Himpunan Mahasiswa Teknik Perminyakan Universitas Islam Riau (2016) terletaknya pada 225 Km sebelah Utara Natuna, dengan cadangan gas alam sebesar 222 triliun kaki kubik (TCT). Selain itu gas hidrokarbon yang bisa ditambang mencapai 46 TCT. Belum lagi di bagian Barat Natuna yang sudah digarap oleh US Exxon dengan Pertamina sejak tahun 1995 dengan cadangan gas alam sebesar 210 triliun kaki kubik (TCT). Tidak hanya gas bumi yang melimpah, sumber daya perikanan laut yang mencapai lebih dari 1 juta ton per tahun dengan total pemanfaatan hanya 36%, yang hanya sekitar 4,3% oleh Kabupaten Natuna.[8] Hal

6 *Ibid*, hlm. 13.

7 Ahmad AImaududy Amril, "Laut Tiongkok Selatan: Problematika dan Prospek Penyelesaian Masalah," Opinio Juris: Jurnal Hukum dan Perjanjian Internasional, Vol. 16, no. 17, 2015, hlm. 30 – 36.

8 Himpunan Mahasiswa Teknik Perminyakan Universitas Islam Riau, "Pulau Natuna Menyimpan Cadangan Gas Alam Terbesar Di Dunia," dalam https://medium.com/@kajian.strategi.energi/pulau-natuna-menyimpan-cadangan-gas-alam-

inilah yang menjadi daya tarik tersendiri bagi negara lain untuk mengklaim sebagian wilayah kepulauan Natuna.

Namun demi mewujudkan cita – cita pendiri bangsa Indonesia yang berdaulat, adil, dan makmur, sebagaimana tercermin pada pembukaan undang – undang dasar 1945 maka Indonesia juga harus mempertahankan potensi sumberdaya yang terpendam di setiap jengkal bumi Indonesia.

Mengingat permasalahan di atas bukanlah ancaman militer secara terbuka dengan Tiongkok ataupun dengan negara lain melainkan potensi ancaman pencurian sumberdaya, maka diperlukan penguatan pada wilayah perbatasan demi mencegah pencurian sumberdaya sekaligus *spill effect* ke Laut Natuna Utara dari konflik yang terjadi di LCS. Jika memang keamanan wilayah perbatasan khususnya di Laut Natuna Utara sudah ideal, oleh karena latar belakang penulisan tesis ini merujuk pada perkembangan geostrategis, maka tujuan penelitian ini adalah menganalisis strategi pengerahan laut dalam menghadapi ancaman di Laut Natuna Utara.

Metode Penelitian

Desain penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Inti utama dari penelitian kualitatif adalah pada tujuan eksplorasi dan pemahaman data secara lebih mendalam.[9] Data dalam konteks ini berkaitan dengan makna setiap ungkapan mengenai masalah penelitian yang disampaikan secara langsung oleh informan, terutama informan utama. Metode didukung dengan pengumpulan data melalui studi pustaka dan wawancara.

Penelitian dilakukan melibatkan *stakeholder* di Jakarta. Lokasi tempat penelitian meliputi Kementerian Pertahanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Komando Armada (Koarmada) I, dan Badan Keamanan Laut (Bakamla).

Penelitian dilaksanakan dalam waktu empat bulan, dimulai bulan Agustus 2019 hingga November 2019. Sumber data dari penelitian ini adalah terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer berupa data hasil wawancara dengan berbagai *stakeholder* yang menjadi fokus kajian pada penelitian ini. Data sekunder berasal dari data

terbesar-di-dunia-ecddd7938951, 24 Juli 2016, diakses 7 November 2019.

9 John W. Creswell, Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches (California, Sage, 2011) hlm 72.

terkait penelitian terdahulu, laporan dan dokumentasi.

Subjek penelitian dikelompokkan menjadi regulator, operator dan pakar. Instrumen regulator yaitu Kementerian Koordinator Politik, Hukum, dan Keamanan; Kementerian Pertahanan; dan Kementerian Kelautan dan Perikanan. Instrumen operator yaitu Instansi Keamanan meliputi Ditjen Pemantauan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan – KKP; TNI AL; dan Bakamla. Sedangkan instrumen pakar adalah akademisi. Kemudian objek penelitian yaitu gelar satuan dan pengerahan alutsista di wilayah Laut Natuna Utara.

Hasil dan Pembahasan

Gambaran Umum Laut Natuna Utara

Secara geografis, Pulau Natuna masuk dalam Kabupaten Natuna, Provinsi Kepulauan Riau. Natuna terletak di paling utara di Selat Karimata. Dasar hukumnya adalah UU No.53 tahun 1999 dengan Ranai sebagai ibukota dari Kabupaten Natuna. Natuna berada di garis terdepan yang langsung berhadap-hadapan dengan beberapa negara tetangga. Terletak di antara dua wilayah Malaysia, yaitu Semenanjung Malaya di Barat, dan Serawak di Pulau Kalimantan bahkan menjorok ke tengah LCS yang membuat rentan disengketakan. Meski lebih dekat dengan Malaysia secara geografis, tapi Natuna dimasukkan dalam teritori Indonesia. Hal tersebut dilandasi oleh catatan historis pada abad ke-19 adalah wilayah Kesultanan Riau dan pada 18 Mei 1956 sudah didaftarkan sebagai milik Indonesia ke PBB.

Seiring berjalannya waktu, Tiongkok mengaku pada dunia internasional sebagai pemilik sah LCS. Dasar yang digunakan oleh negara tersebut adalah catatan arkeologis Tiongkok dari Dinasti Han yang kemudian hari diberi nama *nine-dash line* (NDL).[10] Wilayah yang diklaim membentang seluas 3 juta kilometer persegi sampai ke Provinsi Kepulauan Riau, yang jaraknya ribuan kilometer jauhnya dari daratan utama Tiongkok. Hal tersebut berdampak kepada enam negara di Asia Tenggara, termasuk Indonesia, yang perbatasan maritimnya saling tumpang tindih. Di luar negara ASEAN, Tiongkok juga berseteru dengan Taiwan.

[10] Ankit Panda, "Will China's Nine Dashes Ever Turn Into One Line?," dalam https://thediplomat.com/2014/07/will-chinas-nine-dashes-ever-turn-into-one-line/, 1 Juli 2014 diakses 20 Oktober 2019.

Melihat sebagian wilayahnya diklaim oleh Tiongkok, Pemerintah Indonesia melakukan terobosan kebijakan maritim yang cukup signifikan dan implikatif yakni dengan meluncurkan kebijakan peta baru Negara Kesatuan Republik Indonesia 2017. Peta baru tersebut ditandatangani pada 14 Juli 2017 oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman bersama 21 kementerian dan lembaga negara terkait, antara lain Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan; Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian; Kementerian Dalam Negeri; Kementerian Luar Negeri; Kementerian Pertahanan; Kementerian Hukum dan HAM; Kementerian Keuangan; Kementerian Energi dan Sumber Daya Manusia (ESDM); Kementerian Perhubungan; Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan; Kementerian Kelautan dan Perikanan; Tentara Nasional Indonesia; Pusat Hidrografi & Oseanografi TNI-AL; Kepolisian Republik Indonesia (Polri); Badan Keamanan Laut (Bakamla); Badan Informasi Geospasial (BIG); Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI); Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT); dan Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG). Salah satu yang baru dalam peta itu adalah penamaan Laut Natuna Utara.[11] Pemerintah Indonesia memberi nama perairan di sebelah utara Pulau Natuna (Kepulauan Riau) yang masuk dalam wilayah yurisdiksi Indonesia dengan nama Laut Natuna Utara, tidak lagi Laut China Selatan.

Pembaharuan Peta Negara Kesatuan Republik Indonesia dilakukan karena empat alasan. *Pertama*, adanya perjanjian perbatasan laut teritorial yang sudah berlaku antara Indonesia dengan Singapura pada sisi Barat dan Timur. Selain itu, perjanjian batas ZEE antara Indonesia dan Filipina yang telah disepakati dan diratifikasi kedua pihak pada Mei 2017 lalu juga akan segera berlaku. *Kedua*, putusan arbitrase internasional antara Filipina dan Tiongkok terkait sengketa di LCS berdampak pada yurisprudensi hukum internasional. Bahwa pulau yang kecil atau karang yang kecil yang berada di tengah lautan yang tidak memberi sokongan kepada

[11] Ralph Jennings, "RI Ubah Nama Sebagian Laut China Selatan dengan 'Laut Natuna Utara,'" dalam https://www.voaindonesia.com/a/indonesia-ubah-nama-sebahian-laut-china-selatan-/3952207.html, 20 Juli 2017, diakses 20 Oktober 2019.

kehidupan manusia tidak memiliki hak ZEE dan LK. *Ketiga*, penggunaan nama pengelolaan sumber daya alam di kawasan sebelah utara Pulau Natuna berdasarkan arah mata angin sejak 1970-an, yaitu Blok Natuna Utara, Blok Natuna Selatan, Blok Natuna Timur dan Blok Natuna Tenggara. *Keempat*, mempertegas klaim di Selat Malaka dengan melakukan simplifikasi klaim garis batas.[12]

Kemudian daripada itu, di kawasan dekat perbatasan Singapura sudah ada garis batas laut yang jelas. Untuk mempermudah penegakan hukum dengan kondisi perbatasan seperti itu, maka peta perlu diperbaharui sehingga aparat keamanan dan penegak hukum akan mudah melakukan patroli di kawasan tersebut.[13]

Permasalahan di Wilayah Tumpang Tindih

Kondisi wilayah Indonesia sebagai Negara kepulauan juga memiliki perbatasan maritim dengan 10 Negara tetangga di mana masih terdapat segmen wilayah yang belum disepakati batas maritimnya (*Unresolved Maritime Boundary Areas*). Salah satu kasus yang sering terjadi di wilayah Perairan Perbatasan adalah di wilayah perairan perbatasan Indonesia – Vietnam di Laut Natuna Utara. Di segmen wilayah Perairan perbatasan ini beberapa kali terjadi gesekan antara aparat penegak hukum kedua Negara.

Perundingan penetapan batas LK antara RI – Vietnam telah dilakukan sejak Juni 1978 batas LK antara Indonesia dan Vietnam yang terletak di Utara perairan Natuna sudah selesai ditandatangani di Hanoi, Vietnam tanggal 26 Juni 2003 dan diratifikasi dengan UU RI No. 18 Tahun 2007 tanggal 15 Maret 2007.

Perundingan Delimitasi Batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) RI – Vietnam telah dilaksanakan 4 (empat) kali perundingan :

a. Pertama, diselenggarakan tanggal 14 - 21 Mei 2010 di Hanoi, Vietnam.
b. Kedua, diselenggarakan tanggal 21 - 24 Oktober 2010 di Nusa Dua, Bali.

---

[12] Ramdhan Muhaimin, "Kebijakan Sekuritisasi dan Persepsi Ancaman di Laut Natuna Utara," Vol. Vol. 9, no. 1, 2018, hlm. 21.

13 Hary Lukita Wardani, "Ini Update Peta Baru Indonesia, Yuk Intip Perbedaannya!," *dalam* https://20.detik.com/detikflash/20170715-170715002/ini-update-peta-baru-indonesia-yuk-intip-perbedaannya, diakses 19 Oktober 2019.

c. Ketiga, diselenggarakan tanggal 25 - 28 Juli 2011 di Hanoi, Vietnam.
d. Keempat, diselenggarakan tanggal 3 - 5 Juli 2012 di Yogyakarta.

Hingga perundingan ke - 4, kedua pihak masih memiliki perbedaan dalam usulan garis batas ZEE dan pandangan dalam pembahasan *principles and guidelines* penarikan garis batas ZEE di LCS khususnya dalam kerjasama perikanan dan pertukaran titik dasar dan garis pangkal serta kegiatan *Coordinated Patrol*. Namun demikian dapat disimpulkan bahwa Vietnam mengakui adanya 2 (dua) rejim yang berbeda antara ZEE dan LK. Belum selesainya permasalahan perbatasan Indonesia – Vietnam menyebabkan terjadinya gesekan antara aparat keamaan kedua negara.

Dalam menjamin keamanan sumberdaya nasional pada ZEE di wilayah perbatasan Laut Natuna Utara didasari oleh UNCLOS (*The United Nations Convention on the Law of the Sea*) Pasal 73 ayat (1), yang berbunyi: "*The coastal State may, in the exercise of its sovereign rights to explore, exploit, conserve and manage the living resources in the exclusive economic zone, take such measures, including boarding, inspection, arrest and judicial proceedings, as may be necessary to ensure compliance with the laws and regulations adopted by it in conformity with this Convention*" maka kapal pemerintah Indonesia diperbolehkan untuk mengambil tindakan, termasuk menaiki kapal, memeriksa, menangkap dan melakukan proses peradilan, sebagaimana diperlukan yang selanjutnya diperkuat oleh Pasal 111 ayat (5) yang berbunyi: "*The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect*".

Kemudian melalui Pasal 224 yang berbunyi: "*The powers of enforcement against foreign vessels under this Part may only be exercised by officials or by warships, military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect*" maka penataan kapal patroli dalam melakukan tindakan – tindakan sebagaimana yang telah disebutkan.

Atas dasar – dasar yang telah disebutkan sebelumnya, maka instansi – instansi yang berwenang dalam penegakkan kedaulatan dan penegakkan hukum di Laut Natuna Utara diantaranya:

a. TNI AL

Sebagaimana dipahami bahwa dalam hal penegakan hukum di ZEEI telah ditegaskan TNI AL sebagai penyidik sebagaimana disebutkan pada pasal 14 ayat (1) Undang - Undang Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia sebagai berikut: "Aparatur penegak hukum di bidang penyidikan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia".

Laut Natuna Utara yang menjadi wilayah kerja Komando Armada (Koarmada) I dikawal oleh 53 Kapal perang Republik Indonesia (KRI) yang terbagi dalam 13 satkor (satuan kapal eskorta); 6 (enam) satfib (satuan kapal amfibi); 12 satkat (satuan kapal cepat); 2 (dua) satran (satuan kapal ranjau); dan 2 (dua) satban (satuan kapal bantu). Selain itu, Koarmada I juga telah membagi satuan kapal patroli (satrol) ke masing – masing Pangkalan AL Utama (Lantamal) di bawah wilayah kerjanya dengan perincian 4 (empat) KRI untuk Lantamal I Medan; 4 (empat) KRI untuk Lantamal II Padang; 3 (tiga) KRI untuk Lantamal III Jakarta; 4 (empat) KRI untuk Lantamal IV Tanjung Pinang; dan 3 (tiga) KRI untuk Lantamal XII Pontianak. Gelar kekuatan yang dimiliki oleh Koarmada I selanjutnya diimplementasikan dalam bentuk operasi laut sehari - hari oleh Gugus Keamanan Laut (Guskamla) dan operasi tempur laut oleh Gugus Tempur Laut (Guspurla). Artinya yang sehari – hari itu untuk penegakkan hukum di laut, untuk tempur laut, untuk mengatasi pelanggaran kedaulatan.

Dalam mendukung gelar dinamis dari KRI – KRI yang telah disiagakan oleh Koarmada, terdapat beberapa pangkalan – pangkalan sebagai gelar statis Koarmada I. Dalam kasus mendukung gelar dinamis di Natuna, Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut IV Tanjung Pinang berfungsi sebagai penyedia gelar statis.

Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut IV Tanjung Pinang

atau Lantamal IV Tanjung Pinang adalah pangkalan militer TNI Angkatan Laut di bawah Komando Armada I yang bermarkas di Tanjung Pinang. Lantamal IV membawahi 6 Pangkalan Angkatan Laut, yaitu Tanjung Pinang membawahi 6 Pangkalan Angkatan Laut, yaitu Batam, Tarempa, Ranai, Tanjung Balai Karimun, dan Dabo Singkep. Lantamal IV Tanjung Pinang memiliki satu fasilitas pemeliharaan dan perbaikan atau fasharkan di Mentigi yang punya kemampuan membuat kapal patroli (KAL) 12, 28, dan 35 meter. Di samping itu, memiliki 2 Pangkalan Udara Angkatan Laut (Lanudal) berada di Matak, Kepulauan Natuna, dan di Tanjung Pinang/Kijang.

Satuan pelaksana di jajaran Lantamal IV yang meliputi : Mako Lantamal IV Tanjung Pinang, Pangkalan Angkatan Laut (Lanal) Batam, Lanal Tarempa, Lanal Ranai, Lanal Balai Karimun, Lanal Dabo Singkep dan Fasharkan Mentigi, Polisi Militer (Pomal) Lantamal IV Satuan Keamanan Laut (Satkamla) Lantamal IV, dan Batalyon Marinir Pertahanan Pangkalan IV (Yonmarhanlan IV).

b. Kapal Pengawas Perikanan KKP

Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.18/Permen-KP/2014 Tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia, Laut Natuna Utara merupakan bagian dari Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPP NRI) 711. Perairan tersebut meliputi: perairan Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut Natuna Utara. Laut Natuna Utara merupakan perairan strategis dengan berbagai potensi, termasuk potensi sumber daya ikan.

Dalam hal pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan, Indonesia memiliki Kementerian Kelautan dan Perikanan yang memiliki kewenangan prioritas dalam rangka mendukung terwujudnya kedaulatan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan yang berkelanjutan untuk kesejahteraan masyarakat. Kementerian Kelautan dan Perikanan melalui PSDKP

(Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan) memiliki visi "Perairan Indonesia bebas *illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing* dan kegiatan yang merusak sumber daya kelautan dan perikanan untuk mewujudkan kedaulatan dalam mengelola sumber daya kelautan dan perikanan secara berkelanjutan untuk kesejahteraan masyarakat". Adapun langkah operasional yang dapat dilakukan dalam pemberantasan *illegal fishing* adalah:

(1) Operasi pengawasan di laut dengan teknologi dan moda pengawasan yang terintegrasi;
(2) Penanganan pelanggaran dan penegakan hukum di laut dengan pemberian sanksi yang tegas dan memberikan efek jera bagi pelaku maupun korporasi yang melakukan pelanggaran;
(3) Penenggelaman kapal asing ilegal;
(4) Penguatan Satgas Pemberantasan *illegal fishing*;
(5) Penguatan kerjasama regional maupun internasional;
(6) Penerapan *Monitoring, Control, and Surveillance* (MCS) secara konsisten.

Praktek kejahatan di bidang perikanan di Indonesia telah merusak sumber daya perikanan, ekosistem laut, perekonomian, dan sosial masyarakat perlu ditangani secara terpadu. Untuk itu Pemerintah membentuk Satuan Tugas Pencegahan dan Pemberantasan *IUU Fishing* yang selanjutnya disebut Satgas *IUU Fishing*, yang terdiri dari Pelaksana dan Sekretariat, dengan susunan keanggotaan sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 3A/KEPMEN-KP/2015 tentang Satuan Tugas Pencegahan dan Pemberantasan *IUU Fishing* yang memiliki tugas sebagai berikut:

(1) melakukan penataan perizinan usaha perikanan tangkap yang meliputi Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP), Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI),

dan Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan (SIKPI) di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia;

(2) merekomendasikan perbaikan sistem penegakan hukum di bidang kelautan dan perikanan;

(3) melakukan pemantauan penghentian sementara (moratorium) perizinan usaha perikanan tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia;

(4) membantu pelaksanaan analisis dan evaluasi terhadap kapal perikanan yang pembangunannya dilakukan di luar negeri;

(5) memberikan informasi dan data untuk disalurkan ke ranah penegakan hukum pidana;

(6) menghitung kerugian negara/perekonomian negara yang diakibatkan penyimpangan terhadap SIPI dan SIKPI; dan

(7) memantau pelaksanaan tindak lanjut laporan hasil Kajian Sistem Pengelolaan Ruang Laut dan Sumber Daya Kelautan terkait dengan pencegahan dan pemberantasan *IUU Fishing.*

c. Bakamla

Sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2017,Badan Keamanan Laut Republik Indonesia mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan yurisdiksi Indonesia. Dalam melaksanakan tugas dan fungsi, Badan Keamanan Laut berwenang:

(1) Melakukan pengejaran seketika;

(2) Memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut; dan

(3) Mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan

keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Badan Keamanan Laut mempunyai organisasi diwilayah Indonesia meliputi zona-zona Maritim yang kantornya terletak di kota : Batam, Ambon, Manado, Sumatra Barat, Sumatra Utara, Cilacap, Makassar, Balikpapan, Natuna, Sorong dan Merauke. Provinsi Kepri di bawah kantor Bakamla zona maritim barat yang terletak di jalan RE Martadinata Tanjung Pinggir Sekupang Kota Batam.

Dinamika Ancaman yang Dihadapi di Laut Natuna Utara

Kepentingan aspek politik di LCS menyangkut masalah klaim teritori, baik klaim terhadap fitur yang ada di kepulauan yang berada di LCS maupun klaim terhadap perairan di sekitarnya. Kekalahan dalam mempertahankan wilayahnya akan menimbulkan masalah domestik, sehingga dipandang perlu oleh negara pengklaim untuk mempertahankannya sesuai dengan penafsiran dan pandangan masing-masing demi kedaulatan negara. Walaupun tidak terlibat secara langsung di dalam sengketa di LCS, namun Indonesia memiliki kedaulatan di perairan Indonesia dan hak berdaulat di perairan yurisdiksi pada kawasan LCS, sehingga mempunyai kepentingan terhadap keamanan di wilayah tersebut. Kepentingan Indonesia di sebagian wilayah LCS tersebut terdiri atas keutuhan wilayah, stabilitas kawasan, dan kepentingan ekonomi.

Kepentingan atas keutuhan wilayah terkait dengan batas klaim NDL atas wilayah LCS yang tidak dapat didefinisikan, sehingga dikhawatirkan akan menyentuh perairan yurisdiksi Indonesia ZEEI dan LK Indonesia di Laut Utara Natuna. Apabila konflik di wilayah LCS tidak ditangani dengan baik akan berdampak terhadap stabilitas keamanan Indonesia dan kawasan, mengingat pintu masuk dan keluar ke LCS melalui wilayah ALKI-I (Alur Laut Kepulauan Indonesia-I) yang merupakan wilayah kedaulatan Indonesia, Selat Malaka, serta Selat Singapura, yang sebagian perairannya juga merupakan wilayah kedaulatan Indonesia. Adapun kepentingan ekonomi Indonesia yaitu menyangkut hak berdaulat atas sumber daya alam di ZEE dan LK Indonesia di LCS, baik dari aspek energi maupun perikanan.

Ketiga kepentingan tersebut merupakan suatu hal yang tidak dapat dikompromikan oleh Indonesia. Sebagian dari kepentingan Indonesia itu tergolong sebagai shared interest bersama negara-negara lain di kawasan Asia Pasifik, khususnya kepentingan terhadap stabilitas kawasan. Shared interest itu bukan saja telah menjadi kesadaran bersama bagi negara-negara kawasan, tetapi telah diimplementasikan ke dalam berbagai bentuk, khususnya pada ranah diplomatik.

Kepentingan nasional Indonesia di LCS tersebut secara spesifik dibagi ke dalam dua hal, yaitu kepentingan vital (survival) dan kepentingan utama (major). Kepentingan vital ini merupakan kepentingan Indonesia yang tidak dapat dinegosiasikan karena menyangkut kelangsungan hidup bangsa dan negara. Kepentingan vital yang dimaksud meliputi kedaulatan dan hak berdaulat di wilayah laut yurisdiksi nasional. UNCLOS 1982 telah mengatur kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia di wilayah yurisdiksi Republik Indonesia yang berbatasan dengan negara lain, termasuk hak berdaulat (sovereign rights) untuk tujuan eksplorasi, eksploitasi, pengelolaan, konservasi sumber kekayaan alam, dan perlindungan Warga Negara Indonesia yang beraktivitas di sekitar perbatasan RI dari pelanggaran kedaulatan dan hukum, serta ancaman kekerasan negara pengklaim (aspek keamanan nasional).

Ada beberapa kepentingan utama Indonesia yang patut diupayakan dalam konteks hubungan masyarakat internasional yang diatur dalam hukum internasional. Kepentingan utama (major) Indonesia di perbatasan RI dengan LCS meliputi terjaminnya keamanan maritim (maritime security) dan keselamatan navigasi (safety of navigation) bagi masyarakat internasional yang menggunakan wilayah di kawasan perbatasan tersebut dari ancaman kekerasan dan pelanggaran hukum sesuai hukum nasional dan internasional.

Di sisi lain, tentunya kepentingan Indonesia di LCS akan terancam, sebab dapat dipastikan bahwa wilayah perairan ZEE Indonesia serta LK Indonesia di Laut Natuna Utara yang terdapat ladang minyak dan gas milik Indonesia serta potensi perikanan yang cukup melimpah akan mengalami spill effect apabila pertikaian di kawasan LCS meningkat. Di samping itu, tentunya biaya asuransi pengapalan yang melewati jalur Laut Natuna Utara dan LCS akan meningkat sehingga menyebabkan naiknya harga-

harga barang ekspor atau impor. Dengan demikian, untuk mempertahankan dan menjaga kepentingan sumber daya alam Indonesia di kawasan LCS, kekuatan pertahanan Indonesia harus mampu mengamankan kepentingan nasional Indonesia apabila terjadi konflik di LCS.

Dilihat dari perspektif perkembangan lingkungan strategis, karena letaknya yang strategis sebagai jalur penghubung perekonomian Asia Pasifik sekaligus sumberdaya alam yang potensial, menjadikan wilayah Laut Natuna Utara memiliki sejumlah permasalahan yang kemudian menjadi ancaman terhadap wilayah perairan Indonesia. Ancaman - ancaman tersebut adalah:

Ancaman Aktual

Jika dirunut dari permulaan tahun 2019, pelanggaran yang terjadi adalah kegiatan IUU Fishing dan pelanggaran wilayah perbatasan oleh coast guard atau penjaga pantai dari Tiongkok dan Vietnam. Menurut data dari Kemenpolhukan, setidaknya telah terjadi enam kali pelanggaran wilayah di sepanjang tahun 2019. Pelanggaran wilayah perbatasan tersebut secara nyata dilakukan oleh kapal – kapal penjaga pantai Vietnam dengan alasan mengawal kapal nelayan mereka.

Terkait kejadian ditabraknya KRI Tjiptadi 381 pada Sabtu, 27 April 2019 di perairan Laut Natuna oleh kapal Vietnam Fisheries Resource Surveillance menunjukkan adanya konsistensi penjagaan teritori maritim oleh aparat keamanan Indonesia. Hal itu menunjukkan pengawasan dan penjagaan teritori laut Indonesia harus lebih digalakkan meskipun secara hukum internasional, TNI AL sudah melakukan tindakan yang benar dan sesuai prosedur demi tegaknya kedaulatan Indonesia.

Mundur beberapa tahun ke belakang, hal serupa juga pernah dilakukan oleh Tiongkok. Connelly (2017) menyebutkan setidaknya dalam tiga peristiwa pada tahun 2010 dan 2013, kapal-kapal Indonesia yang berupaya untuk menahan kapal-kapal penangkap ikan Tiongkok di Laut Cina Selatan diperintahkan oleh kapal-kapal penegak hukum Tiongkok untuk melepaskan kapal-kapal Tiongkok yang ditahan Indonesia. Kapal-kapal Tiongkok telah terus memancing di ZEE Indonesia di sekitar Kepulauan Natuna, dan pada bulan - bulan terakhir ini kapal-kapal itu telah disertai oleh Kapal - Kapal Coast Guard Tiongkok, sama seperti insiden

pada 2010 dan 2013.14 Tiga konfrontasi antara kapal-kapal Indonesia dan Tiongkok pada tahun 2016 patut diperhatikan.

Dalam wawancara bersama Dan Guspurla, beberapa insiden tersebut terjadi karena beberapa kali kapal – kapal dari Tiongkok ataupun Vietnam menghalangi kegiatan penegakkan hukum TNI AL di Laut Natuna Utara seperti manuver penghindaran untuk menunda waktu penangkapan dan menunggu kedatangan bantuan kapal perang dari pemerintah mereka. Selain itu, Paban Opsga Koarmada I menambahkan kapal – kapal pemerintah Tiongkok dan Vietnam sering melaksanakan upaya-upaya untuk menggagalkan penangkapan (Kapal Ikan Asing) KIA oleh KRI dengan berkomunikasi meminta dilepaskannya KIA yang ditangkap KRI, membayang-bayangi, menghalangi, menghadang dan tindakan provokatif lain sampai dengan menubruk KIA maupun KRI.

Tidak sesering Vietnam, KIA Negara Tiongkok juga beberapa kali melakukan kegiatan IUU Fishing sekaligus melanggar perbatasan wilayah. Kepentingan Tiongkok di Laut Natuna Utara memang sedikit berbeda dengan Vietnam sehingga skala ancaman yang disebabkan oleh kapal – kapal ikan dan penjaga pantai Tiongkok menjadi lebih tinggi.

Ancaman Potensial

Sengketa tumpang tindih ZEE antara Indonesia – Vietnam akan terus menimbulkan permasalahan seperti IUU Fishing dan pelanggaran wilayah jika terus dibiarkan. Terlebih di luar inner circle, masih terdapat Tiongkok dengan kepentingannya di Laut Natuna Utara yang menganggap Laut Natuna Utara masih termasuk dalam relevant waters sehingga klaim NDL Tiongkok yang masih belum selesai melibatkan ASEAN di dalamnya. Hal tersebut jika berlarut – larut menemui kebuntuan, maka tak heran jika konflik skala kecil terus terjadi maka skala konflik seperti yang telah disebutkan di atas memungkinkan berpotensi untuk membesar sehingga dapat memicu konflik terbuka antar negara di kawasan.

Jika dikaitkan dengan permasalahan lebih luas dan dianalisis

[14] Aaron L Connelly, Indonesia in the South China Sea: Going It Alone, (Sydney: *Lowy Institute*, 2017), hlm. 24.

menggunakan teori geopolitik dan geostrategis serta konsep balance of power, kawasan LCS saat ini menjadi area persaingan kekuatan antara Tiongkok, Filipina, Vietnam, Malaysia, dan Brunei. Masing-masing negara tersebut memiliki klaim sendiri terhadap area-area tertentu dalam wilayah LCS. Isu LCS adalah isu sengketa teritorial yang didukung dengan posisi strategis LCS. Kelima pihak tersebut bersaing atas kedaulatan di wilayah LCS. Meskipun pada isu ini hanya terdapat empat negara ASEAN yang terlibat, namun dalam kasus ini negara anggota ASEAN berusaha bersama sama untuk memperlihatkan eksistensinya dalam menghadapi agresivitas Tiongkok. Meski memiliki kapasitas yang jauh di bawah dibandingkan Tiongkok, empat negara anggota ASEAN tetap harus menampilkan diri sebagai kontestan dalam persaingan kekuasaan di LCS. ASEAN dapat menjadi wadah dan wilayah yang relatif aman karena terdapat kecenderungan untuk terus menjaga keseimbangan balance of power.

Isu LCS dipandang sebagai persoalan yang muncul karena pergeseran balance of power, yaitu ketika Amerika Serikat mengupayakan momentum unilateralnya pasca perang dingin, sehingga menimbulkan vaccum of power di Asia Tenggara yang akhirnya mendorong Tiongkok menunjukkan eksistensinya di kawasan.15 Filipina dan Vietnam cenderung menunjukkan strategi balancing terhadap Tiongkok.16 Strategi balancing atau perimbangan adalah strategi menghadapi ancaman yang lebih mengutamakan maksimalisasi kekuatan, yaitu bergabung dengan pihak yang lemah untuk melawan mengimbangi kekuatan besar yang mengancam. Strategi balancing mengedepankan pemeliharaan survival-nya dan peningkatan atas negara lain dengan tujuan memperoleh kekuatan lebih.

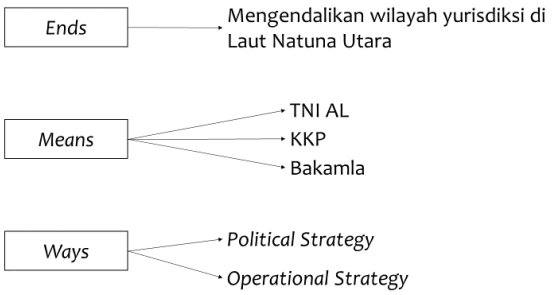
Strategi Pengerahan Kekuatan Laut dalam Menghadapi Ancaman di Laut Natuna Utara

Strategi adalah turunan dari kebijakan, di mana kebijakan menyediakan pedoman - pedoman untuk mewujudkan hal - hal esensial dalam tercapainya kepentingan nasional. perumusan strategi adalah hal yang penting. Karena dalam tahap ini, aktor

[15] Ras, *op. cit.*

[16] Arief Bakhtiar Darmawan dan Lady Mahendra, "Isu Laut Tiongkok Selatan: Negara-negara ASEAN Terbelah Menghadapi Tiongkok," Jurnal Global & Strategis, Vol. 12, no. 1, 2018, hlm. 79.

yang berperan sebagai strategy maker akan memutuskan ends, means, dan ways untuk mencapai kepentingan nasional yang diekspresikan dalam kebijakan. Pembuat strategi dinilai berhasil apabila memahami keadaan dari lingkungan strategis yang kompleks dan merumuskan strategi yang konsisten17. Berikut merupakan hasil analisa mengenai perumusan strategi yang dinilai mampu mengamankan wilayah yurisdiksi di Laut Natuna Utara yang dapat dilihat pada bagan di bawah ini:



Gambar 1. Bagan strategi pengendalian Laut Natuna Utara

Sumber: data olahan peneliti, 2019

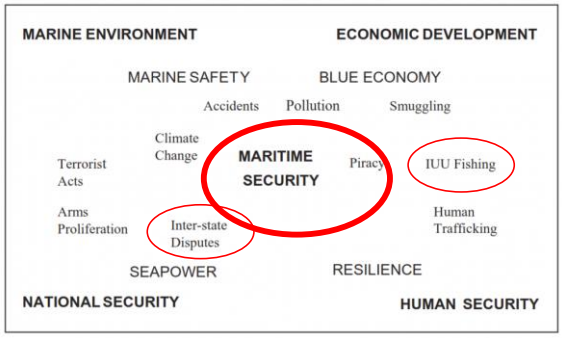
Berdasarkan bagan di atas dapat dipahami bahwa guna mencapai tujuan (ends) yang berupa "mengendalikan wilayah yurisdiksi di Laut Natuna Utara" perlu dilakukan upaya strategi yang di lakukan oleh pemerintah Indonesia. Pemerintah perlu menerapkan strategi utama dalam menghadapi ancaman di Laut Natuna Utara yang terbagi menjadi dua, yaitu strategi politis, dan strategi operasional yang dapat peneliti jabarkan sebagai berikut:

Ends

Tujuan dari beragamnya ancaman yang terjadi di Laut Natuna Utara adalah mengendalikan Laut Natuna Utara termasuk untuk mengamankan wilayah yurisdiksi dan hak berdaulat Indonesia serta meminimalisir pencurian sumberdaya nasional di kawasan tersebut melalui penegakkan hukum. Ancaman yang muncul dari permasalahan di kawasan atas yurisdiksi Indonesia dapat dipetakan dalam matriks ancaman terhadap keamanan maritim dengan memakai konsep keamanan maritim milik Bueger (2015). Klaim Tiongkok atas yurisdiksi Indonesia adalah ancaman *IUU Fishing* karena kapal nelayan Tiongkok secara ilegal menangkap ikan di ZEE Indonesia dan sekaligus ancaman *inter-state disputes* karena pelanggaran kapal *coast guard* Tiongkok yang berujung lempar protes oleh kedua negara terhadap klaim pada wilayah yang

[17] Harry R. Yarger, *Strategic Theory for the 21st Century: The Little Book on Big Strategy* (DIANE Publishing, 2006), hlm. 46.

dianggap merupakan wilayah perairannya.



Gambar 2. Pemetaan Ancaman Berdasarkan Tren yang Terjadi Menurut Matriks Christian Bueger[18]
Sumber : olahan dari Bueger, 2019

Economic development, human security, dan *national security* adalah dimensi yang menjadi fokus untuk pemerintah Indonesia dalam menghadapi ancaman di Laut Natuna Utara atas yurisdiksi Indonesia. Apabila dilihat dari perspektif hukum internasional saja tanpa melihat kenyataan provokasi yang dilakukan Tiongkok maupun Vietnam di ZEE Indonesia tidak tepat karena IUUF dan pelanggaran hak berdaulat adalah ancaman nyata yang harus segera dituntaskan.

Means

Instrumen kekuatan maritim Indonesia dalam menamakan laut pada wilayah Natuna sebagai Laut Natuna Utara berlandaskan dasar hukum internasional, sehingga penamaan tersebut dianggap sebagai penamaan yang sewajarnya dilakukan karena menurut UNCLOS wilayah Laut Natuna Utara merupakan ZEE dan LK Indonesia atau yang disebut sebagai wilayah yurisdiksi, di mana Indonesia memiliki hak untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumberdaya. Indonesia juga sudah memiliki batas LK secara sah dengan Malaysia dan Vietnam, berdasarkan perjanjian kuala lumpur pada 27 Oktober 1969 dan dengan Vietnam pada tahun 2003.[19]

Tiongkok dan Indonesia adalah *party to convention* UNCLOS 1982, idealnya kedua negara akan tunduk terhadap ketentuan yang berada dalam pasal - pasal UNCLOS. Indonesia memegang teguh UNCLOS 1982 sehingga pemerintah Indonesia tidak menganggap NDL ada karena klaim tersebut tidak memenuhi ketentuan rezim laut dalam UNCLOS. NDL juga dianggap tidak relevan setelah dikeluarkannya keputusan mahkamah arbitrase yang

[18] Christian Bueger, "What Is Maritime Security?", Marine *Policy* Vol. 53, 2015, hlm. 159–64.

[19] Surya Wiranto, Resolusi konflik menghadapi sengketa Laut Tiongkok Selatan dari perspektif hukum internasional (Cetakan pertama), (Yogyakarta: Leutikaprio, 2016), hlm. 2-5.

menyatakan bahwa NDL tidak sesuai dengan hukum yang ada.

Sesuai dengan sistem pertahanan semesta, instansi pemangku kepentingan terkait pengawasan *(surveillance)* keamanan laut di Indonesia meliputi instansi sipil dan militer. Instansi penegak hukum melaksanakan patroli terkait keamanan di laut secara sektoral sesuai dengan kewenangan yang dimiliki berdasarkan peraturan perundang-undangan masing-masing.

Menelaah ancaman yang terjadi lebih pada aspek non-militer yakni masalah perbatasan yang belum disepakati, maka pertahanan nirmiliter menjadi acuan sesuai dengan buku postur pertahanan negara.

Gambar 3. Komponen Pertahanan Nirmiliter
Sumber: Buku Postur Pertahanan Negara Indonesia,[20] 2015

Berdasarkan gambar 4 instrumen kekuatan maritim adalah kementerian/lembaga di luar bidang pertahanan yang berperan sebagai unsur utama. Dalam hal ini sesuai dengan landasan hukum yang telah disebutkan di atas, maka instansi yang menjadi garda terdepan pertahanan negara adalah Bakamla dan KKP. TNI dalam hal ini berperan sebagai unsur lain pendukung *(backup)* unsur dari unsur utama.

Ways

Sumber permasalahan berasal dari belum sinerginya unsur kekuatan maritim dalam menghadapi ancaman di Laut Natuna Utara. Tidak adanya pedoman yang secara objektif dan komprehensif mengekspresikan sikap yang harus ditunjukkan secara selaras oleh instrumen kekuatan maritim Indonesia, dapat mengirimkan pesan kepada negara lain (terutama Tiongkok) bahwa Indonesia belum memiliki sikap yang tegas terhadap isu yang dihadapi. Jurnal yang ditulis oleh Connelly, *"Indonesia in the South China Sea: Going it alone"* (2017) memperlihatkan kurangnya sinergi pemerintah Indonesia dengan menyebutkan bahwa instrumen kekuatan di Indonesia menyampaikan protes

[20] Kementerian Pertahanan, Buku Postur Pertahanan Negara Tahun 2015 (Jakarta: Kementerian Pertahanan, 2015).

secara terpisah antara, KKP, Kemlu, dan Kemhan[21].

Permasalahan tentang wewenang yang jelas antara fungsi dan hierarki dari instrumen kekuatan maritim dinilai belum tertata dengan baik. pelaksanaan penegak hukum seharusnya berada di bawah Kemenko Polhukam, tetapi faktanya unsur penegak hukum juga ada yang berada di bawah Kemenko Maritim. Seharusnya penindakan hukum terhadap kejahatan perikanan masuk ke ranah Bakamla sebagai instrumen untuk menyinergikan manajemen masalah kelautan terutama *law enforcement*.

Tinjauan ZEE Indonesia yang terbentang hingga 200 *nautical mile* dari *baseline* menjadi perhatian, hal tersebut berarti Indonesia tidak perlu menjadi *claimed state* karena tidak seluruh bagian dari wilayah yurisdiksi Indonesia berpotongan dengan NDL sehingga NDL bukanlah ancaman bagi Indonesia secara hukum, karena klaim tersebut tidak selaras dengan UNCLOS sebagai landasan hukum laut yang telah diratifikasi oleh Indonesia dan Tiongkok dan juga telah diterima oleh komunitas internasional.

Namun dimata operator lapangan seperti TNI AL, Bakamla, dan KKP, klaim tersebut tetap merupakan ancaman karena Tiongkok secara nyata melakukan tindakan mengirimkan kapal nelayan mereka dan dikawal oleh kapal *coast guard*. hal tersebut dapat diasumsikan bahwa tindakan tersebut adalah tindakan provokatif dan merupakan strategi pemerintah Tiongkok. Berkaca dari prinsip *freedom of navigation*[22], UNCLOS memperbolehkan kapal untuk sekedar lewat namun apabila disertai dengan tindakan penangkapan ikan di wilayah yurisdiksi tanpa adanya perizinan, maka hal tersebut adalah pelanggaran hukum.

Instansi militer adalah alat negara untuk melaksanakan pertahanan, dan sesuai dengan fungsinya harus tunduk dan taat kepada keputusan pemerintah. Memang wajar apabila TNI menjalankan apa yang menjadi keputusan politik, permasalahannya adalah bahwa keputusan tersebut menimbulkan dilema bagi TNI ketika harus berhadapan dengan ancaman di lapangan. Keputusan pemerintah idealnya adalah keputusan yang tegas, yang memberikan kepastian

---

[21] Connelly, *op. cit.*

[22] Rüdiger Wolfrum, *The Freedom of Navigation: Modern Challenges Seen from a Historical Perspective,* (Leiden: Brill Nijhoff, 2015), hlm. 89–103.

terhadap seberapa jauh TNI dapat bertindak di lapangan dan tidak menimbulkan ambigu ataupun dilema.

Political Strategy

Pembangunan wilayah kepulauan Natuna untuk menunjukkan eksistensi Indonesia di wilayah perbatasan menjadi salah satu pilihan kebijakan. salah satu yang perlu disorot adalah pembangunan di sektor perikanan. Poin yang paling krusial adalah mengenai nelayan Indonesia yang belum dapat menjangkau Laut Natuna Utara secara optimal. Pemerintah memiliki klaim hingga Laut Natuna Utara namun belum memiliki kapabilitas untuk mengeksplorasi sumberdaya alam terutama perikanan di wilayah tersebut.

Menurut Kasubdit Sunjakbang Hanneg, Ditjenstrahan, Kemhan sendiri sudah memiliki pandangan strategi untuk membangun pertahanan Natuna, yakni dengan pembangunan secara fisik dengan membangun dermaga Angkatan Laut untuk mendukung operasional KRI, serta pemanjangan apron Angkatan Udara untuk satu skadron F16 dan Sukhoi, Angkatan Darat juga membangun kekuatan batalion artileri pertahanan udara. Kemhan juga memiliki strategi untuk membangun karakter bangsa dengan patriotisme di Kepulauan Natuna. Strategi yang dilaksanakan seperti strategi yang dirumuskan Kemhan sudah sesuai dengan lingkungan strategis Kemhan, yaitu pembangunan bidang pertahanan. kementerian lain perlu memiliki strategi untuk membangun Natuna di bidang - bidang lainnya yang dipayungi oleh kebijakan yang diharmonisasi.

Kebijakan yang dirumuskan oleh pemerintah Indonesia harus dapat merespons klaim Tiongkok atas wilayah yurisdiksi Indonesia dengan menganalisis permasalahan dan dampaknya kepada Indonesia dari berbagai dimensi untuk mewujudkan keamanan nasional. sebuah ancaman terhadap hak berdaulat yang disebabkan oleh klaim Tiongkok atas Laut Natuna Utara tidak boleh hanya dilihat dari sisi militer, karena fakta di lapangan menunjukkan permasalahan ekonomi, yaitu masih minimnya armada kapal nelayan Indonesia yang dapat menjangkau tempat tersebut, sehingga *IUU Fishing* terjadi dengan mudah. Dengan pembangunan sektor ekonomi di Natuna Utara, kesejahteraan masyarakat wilayah perbatasan akan terbangun, sehingga kesadaran masyarakat untuk ikut serta mempertahankan kedaulatan maupun hak berdaulat semakin tinggi

karena masyarakat tidak lagi berfokus pada masalah kesejahteraan.

Informan dari Koarmada I menjabarkan bahwa kapal nelayan Tiongkok dan Vietnam bebas masuk ke dalam wilayah yurisdiksi Indonesia, salah satunya karena tidak terjangkaunya wilayah tersebut oleh nelayan Indonesia. Maka, langkah yang harus diambil adalah dengan mempercepat pembangunan armada kapal agar mendorong nelayan Indonesia untuk melakukan aktivitas perikanan di wilayah yurisdiksi Indonesia. Dengan hal tersebut, secara nyata Indonesia menunjukkan eksistensinya sehingga KIA harus berpikir dua kali untuk masuk dan mengambil ikan di wilayah yurisdiksi Indonesia.

Operational Strategy

Poin permasalahan instrumen penindakan hukum operasional di ZEE Indonesia yang berpotongan dengan NDL adalah ketika kapal yang diberi wewenang untuk melakukan penegakkan hukum di perairan ZEE Laut Natuna Utara yang berbatas dengan negara lain tidak memiliki kekuatan yang seimbang dengan kapal yang dihadapinya.

Kehadiran Bakamla saat penelitian ini dilakukan masih minim. Bakamla hanya menggelar satu armada saja, yakni KN Tanjung Datu 301. Kapal Pengawas (KP) KKP dirancang hanya untuk menghadapi KIA yang melakukan pelanggaran hukum, sehingga kapal tersebut tidak memiliki senjata besar seperti meriam. Sehingga jika *coast guard* Tiongkok melakukan kontak fisik dengan KP KKP yang posisinya saat itu sedang melakukan penegakkan hukum terhadap kapal nelayan Tiongkok, kekuatan dari KP KKP tidak seimbang dengan *coast guard* Tiongkok yang besar kapalnya sebesar kapal perang. Akibatnya *harrassment* diterima oleh KP KKP yang seharusnya menjadi instrumen penegak hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh nelayan Tiongkok.

Hal di atas menyebabkan instrumen kekuatan maritim yang menjadi pelaksana dalam jenjang operasional tidak dapat menegakkan hukum secara maksimal karena harus mempertimbangkan kemampuan dan senjata kapal penegak hukum. Beberapa kasus ditemukan bahwa *coast guard* Tiongkok melakukan *hostile act* [23], misalkan dengan melakukan pemotongan jalur. Pada akhirnya, penarikan kapal sebagai konsekuensi

[23] Connelly, *op. cit.*

terhadap pelanggaran hak berdaulat tidak dapat dilakukan dan hanya dapat melakukan pengusiran saja. Tentu hal tersebut tidak selaras dengan UU No. 45 tahun 2009 tentang Perikanan Pasal 69 ayat (4) poin tiga yang seharusnya KP Perikanan dapat menghentikan, memeriksa, membawa, dan menahan kapal yang melakukan pelanggaran. Namun faktanya, KP KKP yang berpatroli tanpa dukungan KRI hanya dapat membawa anak buah kapal (ABK) kapal nelayan Tiongkok, karena kapal nelayan tersebut ditabarak atau dibawa kembali oleh *coast guard* mereka.

UU No. 5 tahun 1983 tentang ZEE Indonesia Pasal 14 ayat (1) menyebutkan bahwa aparatur penegak hukum di bidang penyidikan di ZEEI adalah Perwira TNI AL yang ditunjuk oleh Panglima. Hingga penelitian ini dilakukan, UU tersebut masih berlaku dan bersifat melengkapi UU No. 31 tahun 2004 tentang Perikanan Pasal 69 yang menyebutkan bahwa pengawas perikanan melakukan pengawasan perikanan di WPP-NRI dengan armada kapal pengawas perikanan sendiri dan dilengkapi dengan persenjataan.

Bakamla juga memiliki kapasitas untuk melakukan operasi hingga ZEE berdasarkan Perpres 178 tahun 2014 tentang Bakamla pasal 3 yang menyebutkan bahwa Bakamla memiliki fungsi melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan terhadap pelanggaran hukum di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Armada yang dimiliki oleh Bakamla juga ada yang memiliki landasan peluncuran peluru kendali sesuai dengan Permenhan Nomor 7 Tahun 2010 tentang pedoman perizinan, pengawasan, dan pengendalian senjata api standar militer di luar lingkungan Kemhan dan TNI. Hal tersebut berimplikasi seharusnya Bakamla mampu berhadapan dengan kapal *coast guard* atau kapal perang negara lain. Namun sayangnya, Bakamla sudah memiliki otoritas tetapi tidak memiliki *enforcement unit,* sehingga masih harus bergantung kepada instrumen kekuatan maritim lainnya.

Sementara itu, TNI AL secara sarana dan prasaran sudah jelas memiliki kemampuan untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum hingga ke ZEEI, serta secara hukum memang diberi wewenang untuk melaksanakan penegakkan hukum di ZEE Indonesia. Maka hadirnya dukungan dari KRI terhadap KP KKP ataupun Bakamla yang melakukan operasi hingga ZEE Indonesia dapat menyeimbangkan

kekuatan tersebut antara Indonesia dengan negara lain khususnya Tiongkok dan Vietnam di laut. Apabila KP KKP dan atau Bakamla bertemu dengan kapal *coast guard* dalam operasi penegakkan hukum terhadap KIA, KRI sudah siap untuk menghadapi kapal *coast guard* tersebut ketika melakukan *hostile act* atau *hostile intent* terhadap kapal pemerintah Indonesia. Hal tersebut sekaligus membawa pesan bahwa Indonesia secara tegas eksis di wilayah yurisdiksinya.

Kesimpulan

Konflik di Laut Natuna Utara dalam prakteknya lebih banyak bertitik berat kebijakan luar negeri dan belum diimbangi oleh kebijakan pertahanan. Namun, memperkuat pertahanan di Natuna sesungguhnya bukan untuk melawan Tiongkok atau Vietnam, tetapi untuk menyatakan sikap bahwa Indonesia adalah pemilik teritori Natuna yang sah secara hukum internasional dan tidak dapat terbantahkan.

Dinamika yang terjadi di Laut Natuna Utara bervariatif namun saling terhubung. Hal tersebut disebabkan dari *spill over* yang terjadi di Laut China Selatan. Penyebabnya adalah belum tuntasnya persengketaan klaim ZEE yang tumpang tindih antara Indonesia – Vietnam dan juga klaim unilateral Tiongkok terhadap Laut Natuna Utara menggunakan nine dash lines. Maka, dinamika ancaman yang terjadi dapat dikategorikan menjadi dua ancaman. *Pertama*, ancaman yang bersifat aktual yakni pencurian sumberdaya nasional pada aspek perikanan diikuti dengan pelanggaran wilayah yurisdiksi oleh armada *coast guard* yang mengawal kapal nelayan negara tersebut. *Kedua*, ancaman yang bersifat potensial. Dapat dikatakan potensial dikarenakan perkembangan lingkungan geostrategis yang berkembang di kawasan menyebabkan beberapa negara meningkatkan kapabilitas militernya. Hal tersebut menyebabkan ketidakseimbangan kekuatan di lapangan, sehingga konflik skala kecil kerap terjadi melibatkan KIA bersama *coast guard* negara asing dengan penegak hukum pemerintah Indonesia.

Dalam rangka menjawab permasalahan yang diangkat dalam tulisan ini, yaitu tentang strategi pengerahan laut dalam menghadapi ancaman di Laut Natuna Utara terdapat beberapa strategi yang dapat diterapkan oleh regulator dan operator instansi keamanan maritim. Pembangunan secara fisik dengan membangun dermaga

Angkatan Laut untuk mendukung operasional KRI sebagai cerminan perhatian pemerintah terhadap isu *human security* dan *national security*. Dari aspek operasional, mengedepankan instansi non-militer dalam menghadapi ancaman aktual di Laut Natuna Utara. Hal tersebut guna mencegah terjadinya *IUU Fishing* di wilayah ZEE sekaligus mencegah terjadinya pelanggaran wilayah perbatasan. Maka, intensitas kegiatan patroli harus ditingkatkan guna memastikan eksistensi Indonesia di wilayah perbatasannya. Di sisi lain, menyadari kekuatan yang tidak seimbang antara penegak hukum Indonesia dengan kapal *coast guard* negara lain (terutama Tiongkok) maka pengerahan kekuatan militer (KRI) sebagai *backup* kapal – kapal penegak hukum sehingga pelaksanaan penegakkan hukum di wilayah yurisdiksi dapat dimaksimalkan.

Daftar Pustaka

Buku

Connelly, A. L. (2017). *Indonesia in the South China Sea: Going it alone*. Lowy Institute.

Creswell, J. W. (2011). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. Sage.

Kementerian Pertahanan. (2015). *Buku Postur Pertahanan Negara Tahun 2015*. Kementerian Pertahanan.

Ras, A. R. (2001). *Konflik Laut Cina Selatan dan Ketahanan Regional Asia Pasifik: Sudut Pandang Indonesia*. APSINDO.

Wiranto, S. (2016). *Resolusi konflik menghadapi sengketa Laut Tiongkok Selatan dari perspektif hukum internasional* (Cetakan pertama). Leutikaprio.

Wolfrum, R. (2015). *The Freedom of Navigation: Modern Challenges Seen from a Historical Perspective*. Brill Nijhoff.

Yarger, H. R. (2006). *Strategic Theory for the 21st Century: The Little Book on Big Strategy*. DIANE Publishing.

Artikel Jurnal

Amril, A. Ai. (2015). Laut Tiongkok Selatan: Problematika dan Prospek Penyelesaian Masalah. *Opinio Juris: Jurnal Hukum dan Perjanjian Internasional*, *16*(17).

Darmawan, A. B., & Mahendra, Lady. (2018). Isu Laut Tiongkok Selatan: Negara-negara ASEAN Terbelah Menghadapi Tiongkok. *Jurnal Global & Strategis*, *12*(1), 79.

Maksum, A. (2017). Regionalisme dan Kompleksitas Laut China Selatan. *Jurnal Sosial Politik*, *3*(1), 1–25.

Muhaimin, R. (2018). Kebijakan Sekuritisasi dan Persepsi Ancaman di Laut Natuna Utara. *Politica*, *9*(1), 21.

Internet

Himpunan Mahasiswa Teknik Perminyakan Universitas Islam Riau. (2016, Juli 24). *Pulau Natuna Menyimpan Cadangan Gas Alam Terbesar di Dunia*. Medium. https://medium.com/@kajian.stra

tegi.energi/pulau-natuna-menyimpan-cadangan-gas-alam-terbesar-di-dunia-ecddd7938951

Jennings, R. (2017, Juli 20). *RI Ubah Nama Sebagian Laut China Selatan dengan "Laut Natuna Utara"* [News]. VOA Indonesia. https://www.voaindonesia.com/a/indonesia-ubah-nama-sebahian-laut-china-selatan-/3952207.html

Panda, A. (2014, Juli 1). *Will China's Nine Dashes Ever Turn Into One Line?*. https://thediplomat.com/2014/07/will-chinas-nine-dashes-ever-turn-into-one-line/

Wardani, H. L. (2017). *Ini Update Peta Baru Indonesia, Yuk Intip Perbedaannya!* DETIK News. https://20.detik.com/detikflash/20170715-170715002/ini-update-peta-baru-indonesia-yuk-intip-perbedaannya