

BAB II

ANCAMAN MARITIM LAUT NATUNA UTARA

2.1 Letak Geografis dan Historis Laut Natuna Utara

Menurut letak dan kondisi geografisnya, Kepulauan Natuna memiliki aspek kekuatan bersifat alamiah, hal ini didukung oleh Sumber Daya Alam (SDA) yang terkandung di dalamnya selain luas wilayah, iklim dan cuaca. Dengan kekayaan alam akan hasil laut baik hayati dan non hayati yang melimpah, maka Kepulauan Natuna dapat dimanfaatkan dan diberdayakan sebagai ruang hidup dan ruang pertahanan negara serta mampu sebagai kekuatan nasional dalam mempertahankan Negara Kesatuan Republik Indonesia (Riry et al., 2021).



Gambar 2.1 Peta Laut dan Batas Pantai Laut Natuna Utara
Sumber: Badan Informasi Geospasial (2017)

Wilayah Kabupaten Natuna terdiri dari beberapa gugusan pulau-pulau yang sebagian besar adalah perairan. Jumlah Pulau-pulau di Kabupaten Natuna adalah 154 pulau yang memiliki potensi yang sangat besar bagi penduduk setempat, namun sayangnya 127 diantaranya tidak berpenghuni, hanya 27 pulau saja yang berpenghuni (Ramli et al., 2021). Pulau-pulau tersebut telah diberdayakan oleh Pemerintah Kabupaten Natuna sebagai pulau yang berpotensi yang dapat memberikan hasil bumi bagi masyarakat Kabupaten Natuna antara lain berupa hasil kebun kelapa, karet, sawit dan cengkeh. Akan tetapi belum optimalnya pemberdayaan potensi yang terkandung di alam Kabupaten Natuna untuk kepentingan pertahanan negara dalam rangka menjaga kedaulatan negara menjadi permasalahan yang perlu segera diselesaikan (Tienh et al., 2021b).

Laut Natuna Utara yang sebelumnya bernama Laut Tiongkok Selatan merupakan laut yang terletak di sebelah utara kepulauan natuna merupakan, berdasarkan hukum internasional, Laut Natuna Utara merupakan zona maritim bebas yang melintasi batas ZEE beberapa negara Asia Tenggara. Malaysia dan Vietnam di barat dan barat daya, Filipina di timur, Brunei dan Malaysia di tenggara, dan Indonesia di selatan (Fransisco Rosarian dan Aseanty Pahlevi., 2021a).

Sengketa Laut Cina Selatan dimulai pada tahun 1947, ketika pemerintah Tiongkok mendeklarasikannya sebagai wilayahnya sendiri, wilayah Laut Cina Selatan dimasukkan sebagai bagian dari kedaulatan dan wilayah Tiongkok karena alasan sejarah. Saat itu, pemerintah Tiongkok menyatakan Laut Cina Selatan telah tenggelam sejak masa pemerintahan Dinasti Han pada tahun 206 hingga tahun 220

SM. Peristiwa yang terjadi di kawasan Laut Cina Selatan, khususnya yang berkaitan dengan batas wilayah negara selain Tiongkok, merupakan bagian dari wilayah kedaulatan Tiongkok. Klaim Tiongkok yang menggunakan *nine dash line* sebagai bagian sejarahnya adalah bertentangan dengan *United Nation Convention of Law of the Sea* 1982 dan masih mempermasalahkan batas laut Indonesia. Perbedaan pemahaman akan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan adanya klaim *nine dash line* Tiongkok sebagai bagian *tradisional fishing grounds* di perairan Natuna Utara telah mengakibatkan terjadinya konflik yang lebih serius. Indonesia terus berkomitmen untuk menciptakan kawasan Laut China Selatan yang aman, damai dan stabil melalui berbagai upaya diplomasi preventif (*preventive diplomacy*) yang sejalan dengan kebijakan luar negeri Indonesia. Menyikapi perkembangan situasi di kawasan ini yang berpotensi menimbulkan konflik yang lebih serius antar negara yang terlibat, Pemerintah melakukan *shuttle diplomacy*, konsultasi secara intensif, dengan negara anggota ASEAN (Simanjuntak, 2020).

2.2 Tantangan Keamanan Laut Natuna Utara

Wilayah laut Natuna utara terbukti penting karena posisi strategis, aspek ekonomi dan politik. Secara geografis, Laut Natuna utara dikelilingi oleh sepuluh negara pesisir, atau sepuluh negara pesisir: Cina, Taiwan, Vietnam, Kamboja, Thailand, Malaysia, Singapura, Indonesia, Brunei Darussalam, dan Filipina. Perairan Cina Selatan termasuk Teluk Siam, terbatas pada Vietnam, Kamboja, Thailand, Malaysia dan Teluk Tonkin, dan terbatas pada Vietnam dan Cina. Wilayah laut pesisir adalah jalur komunikasi internasional (jalur komunikasi laut) yang

menghubungkan Samudra Hindia dan Samudra Pasifik dengan daerah dengan nilai-nilai ekonomi, politik dan strategis sebagai rute perdagangan (jalur perdagangan laut). (Ambarwati et al., 2023)

Secara geografis, Laut Natuna Utara berlokasi di antara Laut Cina Selatan dan perairan Indonesia bagian barat, menjadikannya salah satu wilayah paling strategis dalam konteks geopolitik regional dan global. Posisi ini menghubungkan jalur pelayaran internasional tersibuk di dunia karena lebih dari setengah perdagangan dunia melewati kawasan tersebut, yang menjadi jalur utama bagi perdagangan global, termasuk distribusi energi dari Timur Tengah ke negara-negara Asia Timur. Selain nilai strategis dari sisi pelayaran, Laut Natuna Utara juga mengandung cadangan sumber daya alam yang sangat besar, terutama migas, yang berkontribusi penting terhadap ketahanan energi nasional. Hal ini menimbulkan tantangan serius bagi Indonesia dalam menjaga kedaulatan dan yurisdiksi maritimnya (Carlyle Thayer, 2012).

Jalur Laut Natuna Utara Lautan memiliki luas sekitar 3,5 juta kilometer persegi. Wilayah ini menyumbang 39% dari total air di Asia Tenggara, dengan berat sekitar 8,9 juta kilometer persegi. LTS adalah 2,5% dari total dunia. Itu meluas dari jalan Melacca ke jalan Taiwan, dikelilingi oleh negara-negara ASEAN. Di utara itu berdekatan dengan Cina dan Taiwan. Sisi Barat dibatasi untuk Kamboja Vietnam dan Thailand, Malaysia selatan, Brunei Dar Salam, Indonesia, Singapura dan Filipina di timur. (Dr. Yayat Ruyat, M.Eng, 2017,68-69).

Setidaknya beberapa negara memiliki perbatasan dengan Laut Natuna Utara. Karena hal ini, negara-negara tersebut perlu mendapat perhatian khusus

dalam hal penangkapan ikan ilegal dan cara mengatasinya agar tidak mengganggu hubungan bilateral yang telah terjalin. Negara-negara yang berbatasan dengan perairan Natuna Utara dan memiliki studi kasus tentang penangkapan ikan ilegal di perairan Natuna Utara adalah:

Thailand, Kasus *Illegal fishing* kali ini giliran kapal dengan nama lambung KM Laut Natuna 28 atau KM Sudhita yang diketahui berasal dari Thailand, ditenggelamkan di perairan Batam, Kepulauan Riau. Berdasarkan keterangan pers yang diterima detikcom, kapal tersebut terbukti melakukan penangkapan ikan tanpa dokumen izin yang sah di Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) 711 atau di sekitar Laut Natuna, Kepulauan Riau. Sesuai ketentuan Undang-undang (UU), kapal tersebut dilakukan tindakan khusus berupa pemusnahan atau penenggelaman. Penghancuran kapal itu disaksikan langsung oleh Menteri Susi Pudjiastuti dari KRI Barakuda-633. Kapal ilegal itu berukuran sekitar 80 *Gross Ton* (GT) dan ditenggelamkan di perairan Selat Dempo atau pada jarak 60 mil laut dari Pulau Batam. Proses penenggelaman melibatkan Kapal Pengawas (KP) KKP yakni Hiu 001, Hiu 004 dan Hiu 010. Selain itu KRI Barakuda-633, KRI Hasalan 630, dan KRI Tjiptadi 381 milik TNI Angkatan Laut serta Kapal Polisi Bisma juga turut dilibatkan dalam proses penenggelaman tersebut. Selain itu, kapal tersebut melakukan aktivitas penangkapan ikan tanpa dilengkapi dokumen perizinan dan melanggar Pasal 26 UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Di mana, setiap orang yang melakukan usaha perikanan di bidang penangkapan, pembudidayaan, pengangkutan, pengolahan, dan pemasaran ikan di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia wajib memiliki Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP). Kapal

Thailand ini juga berusaha mengelabui petugas dengan memasang bendera Indonesia dan memiliki dua nama lambung. Pada sisi kanan lambung kapal tertulis KM. Sudhita, sedangkan pada sisi kiri lambung kapal tertulis KM Laut Natuna 28 (Bakamla RI, 2025).

Selanjutnya, upaya tindakan khusus berupa penenggelaman juga dilakukan sesuai dengan Pasal 76A UU No. 45/2009. Dalam pasal ini disebutkan bahwa benda dan/atau alat yang digunakan dalam dan/atau yang dihasilkan dari tindak pidana perikanan dapat dirampas untuk negara atau dimusnahkan setelah mendapat persetujuan ketua pengadilan negeri. Proses penyidikan KM Laut Natuna 28 dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perikanan pada Satuan Kerja PSDKP Batam. Pengadilan Perikanan pada Pengadilan Negeri Tanjung Pinang melalui Putusan Nomor: 04/Pid.Sus-PRK/2014/PNTPG tanggal 5 Januari 2015, menetapkan terdakwa Sangwian Srisom bersalah dan dijatuhi pidana penjara selama 3 (tiga) tahun dengan denda sebesar Rp 500.000.000. Apabila denda tersebut tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama tiga bulan (Bakamla RI, 2025).

Malaysia, Nelayan Malaysia masih memancing secara ilegal di Laut Nord Natuna. Indonesia dan Malaysia telah bekerja bersama di sektor penangkapan ikan sebelumnya. Ini termasuk penanganan dan pemantauan nelayan yang mencuri ikan di perairan batas. Menteri Susi mengatakan beberapa kemitraan telah diperkuat oleh tanda tangan memorandum 2016 (MOU) (MOU). Pertemuan diadakan lagi pada tahun 2019 dan kontrak berlanjut. Salah satu hal yang dibahas selama kunjungan adalah kerja sama antara Polisi Laut Malaysia (APPM) dan tim nelayan ilegal. Juga

akan ada diskusi tentang kapal -kapal Malaysia yang terperangkap di perairan Indonesia, tanda tangan komunikasi yang direncanakan bersama, dan Mous untuk kerja sama di ladang penangkapan ikan dan laut. Selain itu, ulasan MOU melalui pedoman umum untuk perlakuan terhadap nelayan ditahan oleh Republik Indonesia dan Badan Penegakan Hukum Republik Malaysia. Meskipun kami telah mencapai kesepakatan mengenai pengawasan di Laut Perbatasan. Namun, pencuri ikan masih mencuri ikan. Pada tanggal 2 Juni 2021, nelayan Malaysia mencuri ikan lagi. Tiga kapal terlibat dalam penangkapan ikan ilegal dengan jaringan harimau di zona ekonomi eksklusif. (Lerian, 2017).

Vietnam, Nelayan sering datang secara ilegal dari Vietnam. Pada 2010, Indonesia bernegosiasi dengan Vietnam. Di sana, menteri maritim dan menteri perikanan (MKP) meminta Vietnam untuk menghentikan kapal -kapal Indonesia ilegal. Komitmen ini dibuat pada pertemuan resmi dengan duta besar yang luar biasa dan pertemuan yang kuat yang dipenuhi dengan Republik Sosialis Vietnam H.E. Tutup Huu Dung. Selama pertemuan, keduanya juga membahas desain perjanjian koperasi antara kedua negara di sektor penangkapan ikan. Kementerian Maritim dan Perikanan berharap untuk bekerja sama dengan Vietnam pada pertanian ikan, pasca panen dan keamanan pangan. Klaim historis masih digunakan sebagai alasan bagi nelayan Vietnam untuk mencuri ikan di perairan Nord Natuna. Sejauh ini, banyak nelayan Vietnam masih mencuri ikan di Laut Natuna utara. Pada tanggal 27 Mei, ada pengejaran antara kapal Indonesia dan kendaraan memancing Vietnam di Laut Natuna utara. Namun, kapal patroli Indonesia dapat menghentikan pencurian. Pada tanggal 27 Agustus 2021, orang yang sama mencuri empat kapal

asing. Metode empat kapal asing memasuki perairan Indonesia setelah malam dan matahari terbit. Karena itu, Anda dapat pindah dari operasi polisi. Polisi mengikuti KG 1448 TS dan KG 90721 TS kedua kapal itu telah digunakan selama 12 tahun dan masih digunakan saat ini (Sulistyanto, 2021).

2.3 Perlindungan Pemerintah Indonesia Terhadap Laut Natuna Utara

Laut Natuna Utara merupakan bagian dari Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia yang telah diakui secara hukum internasional berdasarkan United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, khususnya dalam Pasal 56, yang memberikan hak berdaulat kepada negara pantai atas sumber daya alam yang ada di ZEE sejauh 200 mil laut dari garis pantai. Namun, wilayah ini juga berbatasan langsung dengan ZEE negara lain seperti Vietnam dan Malaysia, serta berbenturan dengan klaim sepihak Tiongkok melalui sembilan garis putus-putus (nine-dash line) yang mencakup sebagian Laut Natuna Utara. Klaim tersebut telah ditolak oleh Pengadilan Arbitrase Internasional (PCA) pada tahun 2016 karena dianggap tidak memiliki dasar hukum (*UNCLOS PART V EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE*, 1982).



Gambar 2.2 Garis Perbatasan antara Laut Natuna Utara dan Nine Dash Line

Sumber: Sindo News (2021)

Sebagai salah satu wilayah paling strategis dalam konteks geopolitik regional dan global, praktik *illegal fishing* di kawasan ini banyak dilakukan oleh kapal-kapal asing, terutama dari Vietnam, Tiongkok, dan Malaysia. Kapal ikan Vietnam sering kali tertangkap memasuki ZEE Indonesia secara ilegal dengan menggunakan alat tangkap destruktif. Sementara itu, kapal ikan Tiongkok seringkali hadir di bawah perlindungan China Coast Guard, meskipun keberadaan mereka berada di luar wilayah yurisdiksi China berdasarkan UNCLOS. Kapal-kapal Malaysia juga beberapa kali ditemukan melintasi perbatasan laut Indonesia bagian barat, terutama di area yang delimitasinya belum diselesaikan secara bilateral. Aktivitas tersebut tidak hanya merugikan secara ekonomi, tetapi juga mengancam kedaulatan wilayah dan stabilitas keamanan laut Indonesia (Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2024).

Sebagai respons atas ancaman tersebut, Indonesia mengembangkan sistem perlindungan dan penegakan hukum melalui berbagai institusi, salah satunya adalah Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI). Bakamla RI dibentuk berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 dan bertugas sebagai lembaga pemerintah non-kementerian yang berada langsung di bawah Presiden melalui Kemenko Polhukam. Mandat kelembagaan Bakamla RI diatur dalam Pasal 59 ayat (3) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yaitu sebagai pengemban fungsi pengamanan dan pengawasan di seluruh perairan Indonesia dan ZEE Indonesia. Bakamla RI bertanggung jawab kepada Presiden melalui Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan, dan memiliki fungsi strategis serupa dengan coast guard di negara lain. Secara fungsional, Bakamla RI bertindak sebagai penjaga laut nasional (Indonesian Coast Guard) dengan tugas utama melaksanakan patroli keamanan laut, memberikan peringatan dini, serta menindak pelanggaran hukum di laut (Undang-Undang Republik Indonesia, 2014).

Sebagai “penjaga laut” nasional, Bakamla RI memiliki peran penting dalam menghadapi berbagai tantangan keamanan maritim seperti *illegal fishing*, penyelundupan, dan pelanggaran wilayah oleh kapal asing, terutama di wilayah-wilayah rawan seperti Laut Natuna Utara, Laut Sulawesi, dan Selat Malaka. Dalam menjalankan tugasnya, Bakamla RI tidak hanya bekerja sendiri, tetapi juga membangun kerja sama dengan berbagai instansi nasional, termasuk TNI AL, Polisi Air dan Udara (Polairud), Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), dan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Sinergi antar lembaga ini diperlukan untuk

mengatasi keterbatasan sumber daya serta memperkuat efektivitas operasi di laut. (Bakamla RI, 2024)

Untuk memperkuat efektivitas pengawasan, Bakamla RI juga menjalin kemitraan internasional dalam bidang keamanan maritim dengan sejumlah negara dan institusi global. Di kawasan Asia Tenggara, Bakamla RI aktif dalam forum seperti ASEAN Coast Guard Forum, dan menjalin kerja sama dengan negara tetangga termasuk Vietnam, Filipina, Malaysia, dan Thailand. Salah satu bentuk kerja sama yang signifikan adalah dengan Thailand Maritime Enforcement Coordinating Center (Thai-MECC), sebuah lembaga koordinasi penegakan hukum laut milik Thailand. Kerja sama ini mencakup pertukaran informasi intelijen maritim, koordinasi patroli lintas batas, serta pelatihan bersama untuk penanganan kasus-kasus IUU fishing di kawasan perbatasan Laut Andaman dan Laut Cina Selatan. Bakamla RI dan Thai-MECC juga terlibat dalam pengembangan mekanisme peringatan dini regional guna mencegah eskalasi pelanggaran maritim di perairan strategis (Bakamla RI, 2023). Oleh karena itu pada bab selanjutnya penulis membahas mengenai kerjasama antara Bakamla RI dengan Thai MECC dalam penanganan *illegal fishing* di Laut Natuna Utara.