

BAB II

DINAMIKA LAUT NATUNA UTARA

Melihat fenomena yang terjadi di Laut Cina Selatan yang merambat hingga ke Laut Natuna Utara yang pada akhirnya menjadi sebuah permasalahan dan ancaman terhadap keamanan dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia, perlu dan penting untuk terlebih dahulu melihat dan memahami bagaimana latar belakang terjadinya permasalahan kompleks ini. Permasalahan mengenai Laut Cina Selatan yang pada akhirnya menjalar mengancam Laut Natuna Utara ini bukanlah hal yang secara tiba-tiba terjadi beberapa tahun silam, tetapi merupakan konflik yang terjadi berpuluh-puluh tahun yang lalu. Pada bagian awal dari bab ini, akan dijelaskan mengenai kepentingan nasional Indonesia dan bagaimana kesadaran negara akan perlu adanya pengamanan ini semakin tumbuh. Kedua, akan dijelaskan mengenai apa yang penulis anggap sebagai permasalahan awal yang memantik konflik ini menjadi konflik yang kompleks dan besar, yaitu dari sisi Tiongkok. Ketiga, akan dijelaskan bagaimana negara Asia Tenggara yang merupakan anggota ASEAN yaitu Vietnam, juga menjadi salah satu fokus pemahaman mengenai ancaman terhadap Laut Natuna Utara. Keempat, penulis akan menjelaskan salah satu dari pemangku kepentingan dalam masalah Laut Natuna Utara yaitu Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dan dasar yang menjadikan Badan Keamanan Laut Republik Indonesia ini dapat berperan dalam berdiplomasi dengan negara-negara lain. Bagian-bagian dibawah yang akan penulis jelaskan ini akan menjadi dasar dari analisa dan pembahasan yang ada di bab selanjutnya.

2.1 Kepentingan Nasional Indonesia di Laut Natuna Utara

Laut Natuna Utara merupakan sebuah perairan yang terletak di provinsi Kepulauan Riau, lebih tepatnya berada di kabupaten Riau (Ardila & Putra, 2020). Laut Natuna Utara juga merupakan perairan Indonesia yang berbatasan secara langsung dengan Vietnam dan Malaysia, dan juga berbatasan secara langsung dengan Laut Cina Selatan (Riyadi & Sari, 2019). Menurut data dari Pemerintah Kabupaten Natuna (2017), secara astronomis, Laut Natuna Utara berada di Kabupaten Natuna yang terletak di 1016'-7019' Lintang Utara (LU), dan 105000'-110000 Bujur Timur (BT).



Gambar 2.1 Laut Natuna Utara

Sumber: (Wikipedia, n.d)

Laut Natuna Utara merupakan sebuah perairan yang terletak di provinsi Kepulauan Riau, lebih tepatnya berada di kabupaten Riau (Ardila & Putra, 2020). Laut Natuna Utara juga merupakan perairan Indonesia yang berbatasan secara langsung dengan Vietnam dan Malaysia, dan juga berbatasan secara langsung dengan Laut Cina Selatan (Riyadi & Sari, 2019). Menurut data dari Pemerintah Kabupaten Natuna (2017), secara astronomis, Laut Natuna Utara berada di

Kabupaten Natuna yang terletak di 1016'-7019' Lintang Utara (LU), dan 105000'-110000 Bujur Timur (BT). Sebagai negara yang menjadi anggota dan telah meratifikasi UNCLOS, Indonesia sebagai negara pantai berhak untuk memiliki Zona Ekonomi Eksklusif yang ditarik sejauh kurang dari sama dengan 200 mil laut dari garis pangkal di mana lebar laut teritorial diukur, mengacu pada *article 57 UNCLOS*. Berdasarkan hal tersebut, maka secara hukum internasional, Laut Natuna Utara merupakan perairan yang berada di dalam Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (Ardila & Putra, 2020).

Berdasarkan *article 56 UNCLOS*, Sebagai negara pantai yang memiliki Zona Ekonomi Eksklusif (dalam konteks ini, Laut Natuna Utara), Indonesia memiliki kewenangan dalam bentuk: hak berdaulat dengan tujuan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber daya hayati dan non-hayati di perairan di atas dasar laut dan dasar laut serta tanah dibawahnya, dan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi ekonomi di wilayah tersebut (produksi energi tenaga air, udara, dan sebagainya); yurisdiksi seperti membangun dan menggunakan *artificial island*, pendirian dan penggunaan bangunan atau instalasi, penelitian ilmiah maritim, perlindungan dan pelestarian lingkungan atau ekosistem maritim, serta hak dan kewajiban lainnya.

Sebagai wilayah perairan Indonesia yang kaya akan sumber daya hayati dan non-hayati, maka secara otomatis juga Indonesia memiliki kepentingan nasional yang perlu untuk dicapai dan diamankan di sana. Kepentingan nasional Indonesia di Laut Natuna Utara merupakan suatu hal yang perlu untuk dibahas terlebih dahulu, dimana dari penjelasan pada bagian ini, akan terlihat jelas mengapa pengamanan terhadap wilayah Laut Natuna Utara menjadi hal yang begitu krusial, dan yang nanti akan menjadi salah satu dasar mengapa Badan Keamanan Laut Republik Indonesia perlu untuk bergerak terutama berdiplomasi dalam upaya mempertahankan kepentingan nasional Indonesia.

Pertama, salah satu kepentingan nasional Indonesia yang perlu untuk dibahas adalah hak berdaulat Indonesia di Laut Natuna Utara. Seperti yang tertera pada pasal 56 UNCLOS (1982), Indonesia memiliki hak penuh atas eksplorasi dan eksploitasi, serta pengelolaan terhadap sumber daya hayati maupun non-hayati di

wilayah perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, dimana hak eksklusif yang dimiliki oleh negara pantai ini tidak dapat diganggu-gugat dan tidak boleh dilanggar oleh negara lain. Kepentingan nasional ini menjadi salah satu kepentingan yang perlu dicapai dan dipertahankan karena hingga saat ini, ancaman terhadap hak berdaulat Indonesia masih dapat dirasakan dan dilihat secara langsung.

Pada tahun 2021, data dari Indonesia Ocean Justice Initiative menemukan bahwa ditemukan kapal riset berbendera Tiongkok bernama Xiang Yang Hong 03 yang berjalan menyusuri Laut Natuna Utara, dan menuju ke Selat Sunda. Data dari Ocean Justice Initiative (2021) juga menemukan bahwa sejak Agustus hingga September 2021 lalu, terdapat kapal riset Tiongkok bernama Hai Yang Di Zhi 10 yang diduga melakukan kegiatan riset atau survei di perairan Laut Natuna Utara. Perilaku dari kapal-kapal Tiongkok ini jelas telah melanggar hak berdaulat Indonesia dalam melakukan eksplorasi, dimana dalam konteks ini terdapat kapal berbendera asing yang melakukan eksplorasi tanpa adanya ijin dari negara pantai, yaitu Indonesia.

Selain itu, kapal-kapal berbendera asing juga kerap kali ditemukan melakukan penangkapan ikan secara ilegal di Laut Natuna Utara, dimana dalam menjalankan aksinya, kapal tersebut diiringi oleh *coast guard* maupun kapal pengawal lainnya. Pada tahun 2022 sebagai contoh, ditemukan 123 Kapal Ikan Asing (KIA) yang terdeteksi melakukan *IUU Fishing* di Laut Natuna Utara dengan diiringi oleh 12 kapal *Vietnam Fisheries Resources Surveillance* (IOJI, 2022). Pada tahun 2023, Kapal Ikan Asing (KIA) berbendera Vietnam ditangkap oleh Polairud (Kepolisian Perairan dan Udara) di Laut Natuna Utara, dimana kapal tersebut melakukan penangkapan ikan secara ilegal dengan dikawal oleh kapal *coast guard* Vietnam (IOJI, 2023). Beberapa data diatas hanyalah sebagian yang sangat kecil dari praktik-praktik ilegal yang dilakukan oleh negara lain di Laut Natuna Utara dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Pelanggaran yang dilakukan oleh dua contoh negara tersebut merupakan pelanggaran yang menodai hak berdaulat Indonesia dalam melakukan eksplorasi dan eksploitasi terhadap wilayah Zona Ekonomi Eksklusif. Maka dari itu, menjadi suatu hal yang *urgent*

bagi Indonesia untuk mengamankan kepentingan nasionalnya yang berupa hak berdaulat negara pantai.

Kedua, kepentingan nasional Indonesia yang perlu untuk dibahas selanjutnya adalah keamanan maritim. Keamanan maritim dalam konteks ini berupa Laut Natuna Utara, tidak hanya menyinggung hak berdaulat negara saja, tetapi juga kedaulatan negara. Berdasarkan data yang diambil dari Indonesia Ocean Justice Initiative (2022), didapatkan adanya deteksi dari aktivitas kapal *coast guard* Tiongkok di bagian timur dari Laut Natuna Utara, yang bertepatan di batas landas kontinen Indonesia dan Malaysia. Kapal *coast guard* Tiongkok juga ditemukan keluar-masuk Laut Natuna Utara dalam skala yang cukup sering, dimana kapal tersebut dideteksi beraktivitas dan bernavigasi di area yang di klaim oleh Tiongkok sebagai bagian dari *Ten Dash Line* (IOJI, 2022). Pada tahun 2024, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia berhasil mengusir kapal *coast guard* Tiongkok yang mengganggu riset dalam bentuk survei yang dilakukan oleh PT Pertamina East Natuna (Bakamla RI, 2024). Kehadiran kapal *coast guard* Tiongkok yang tidak hanya bernavigasi di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, tetapi hingga ke Batas Landas Kontinen, dan juga usahanya untuk mengganggu aktivitas riset dan survei menjadi ancaman tidak hanya pada kedaulatan negara saja, tetapi juga pada keamanan dalam konteks ini keamanan dan keselamatan kapal-kapal berbendera Indonesia, dan juga Badan Keamanan Laut Republik Indonesia sebagai *coast guard* Indonesia. Selain kedaulatan negara, ancaman terhadap keamanan maritim yang ada di Laut Natuna Utara adalah ancaman berupa keamanan ekologi. Aktivitas kapal berbendera asing Vietnam yang terdeteksi melakukan *IUU Fishing* menggunakan *pair trawl* merupakan ancaman nyata terhadap terumbu karang, dasar laut, dan biota laut lainnya yang seharusnya tidak boleh ditangkap, tetapi ikut terangkat oleh *pair trawl* (FAO, 2025). Ancaman terhadap ekonomi negara juga merupakan salah satu ancaman yang timbul dari aktivitas ilegal di bidang maritim. Aktivitas *IUU Fishing* yang marak dilakukan oleh kapal asing dengan muatan yang besar dan alat yang canggih, menjadi ancaman terhadap nelayan tradisional yang biasa mencari ikan di Laut Natuna Utara. Ancaman ini juga jelas berpengaruh terhadap jumlah tangkapan

ikan, produksi ikan, dan juga ekspor ikan, yang pada akhirnya berdampak pada ekonomi masyarakat dan juga negara.

Dengan adanya kepentingan nasional Indonesia di Laut Natuna Utara, serta ancaman yang mengintai, akhirnya kesadaran negara akan pentingnya pengamanan di wilayah ini terus tumbuh dan berkembang. Kesadaran ini semakin berkembang pada tahun 2014, dimana pada saat itu pemerintah Indonesia mempromosikan gagasan Indonesia Poros Maritim Dunia (Kementerian Perhubungan, 2024). Gagasan ini didasarkan pada kondisi geografis Indonesia yang sangat strategis, dimana Indonesia di pusat lalu lintas perdagangan dunia (Kementerian Perhubungan, 2024). Dengan adanya gagasan ini, maka Indonesia semakin menggencarkan pengamanan wilayah perairan Indonesia, tidak terkecuali wilayah Laut Natuna Utara. Pada tahun 2017, Indonesia melakukan perubahan terhadap peta maritim dimana salah satu diantaranya adalah merubah nama Laut Cina Selatan di bagian Utara Natuna menjadi Laut Natuna Utara (Ilmi, 2020). Langkah ini merupakan langkah besar dan berani, serta menunjukkan bahwa Indonesia telah sadar akan pentingnya pengamanan wilayah dan pemetaan yang jelas mengenai wilayah perairan Indonesia. Perubahan nama dari Laut Cina Selatan menjadi Laut Natuna Utara ini memang hanya bersifat internal saja, tetapi Indonesia juga telah mendaftarkan nama Laut Natuna Utara ke *International Hydrographic Organization* (IHO), walaupun hingga 2021 lalu, pergantian nama yang diajukan tersebut belum disahkan (Pranata, 2021). Jadi, perubahan nama Laut Cina Selatan menjadi Laut Natuna Utara merupakan pergerakan internal yang salah satu tujuannya adalah untuk mempertegas batas wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (Pranata, 2021). Tetapi, secara internasional, perubahan nama tersebut tidak dapat secara sepenuhnya diakui.

Perubahan nama ini juga tidak sepenuhnya mendapat respon yang baik. Tiongkok, secara tegas menyatakan rasa keberatan terhadap perubahan nama bagian wilayah yang dulunya bernama Laut Cina Selatan tersebut. Tiongkok yang diwakilkan oleh Geng Shuang selaku juru bicara Kementerian Luar Negeri Tiongkok menyatakan bahwa perubahan nama bagian dari Laut Cina Selatan menjadi Laut Natuna Utara merupakan pergerakan yang tidak masuk akal dan

tidak sesuai dengan standarisasi internasional (Ilmi, 2020). Tiongkok juga menyatakan bahwa perubahan nama Laut Cina Selatan yang telah diterima secara internasional tersebut dapat memperburuk konflik di Laut Cina Selatan, serta menciptakan suasana yang tidak kondusif yang dapat mempengaruhi stabilitas dan perdamaian di Laut Cina Selatan (Ilmi, 2020). Perubahan nama bagian dari Laut Cina Selatan ini pada akhirnya menimbulkan tidak hanya dampak baik, tetapi juga dampak buruk terhadap Indonesia dan kawasan terutama di area Laut Cina Selatan.

Kepentingan nasional Indonesia di Laut Natuna Utara tidak hanya keamanan tradisional saja, tetapi juga keamanan manusia. Laut Natuna Utara sebagai wilayah dari kedaulatan dan hak berdaulat negara, terlebih dengan kekayaan hayati dan non-hayati, serta sebagai jalur laut dan wilayah yang strategis, menjadikan perairan ini sebagai perairan yang penting untuk terus diawasi dan diberi perhatian lebih. Kegagalan negara dalam mempertahankan kepentingannya dan keamanan wilayah dan juga manusia, tidak hanya berdampak buruk pada wilayah Natuna dan sekitarnya saja, tetapi juga dalam skala yang lebih luas, yaitu nasional.

2.2 Ancaman Terhadap Laut Natuna Utara

Dibalik kepentingan nasional Indonesia di Laut Natuna Utara, terdapat ancaman-ancaman baik dari negara ASEAN dan negara non-ASEAN seperti negara Asia dan sekitarnya. Contoh kecil dari ancaman ini adalah aktivitas *IUU Fishing* yang berhasil ditangkap oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan, yang dilakukan oleh kapal berbendera Taiwan pada tahun 2020, Belanda pada tahun 2023, serta Rusia dan Sierra Leone pada tahun 2024 (PSDKP, 2025). Aktivitas yang dilakukan oleh kapal berbendera negara diatas merupakan contoh kecil dari pelanggaran terhadap hak berdaulat di Laut Natuna Utara, tetapi masih kurang representatif. Di bagian ini, penulis akan menjelaskan dan mendeskripsikan dua negara utama yang menjadi ancaman terhadap laut Natuna Utara; yaitu Tiongkok dan Vietnam.

2.2.1 Ancaman Terhadap Laut Natuna Utara: Tiongkok

Ancaman terhadap kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia, terkhususnya di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) di Laut Natuna Utara, datang tidak hanya dari negara ASEAN, tetapi juga dari negara Non-ASEAN. Satu contoh ancaman dari negara non-ASEAN yang paling sering didengar adalah dari Tiongkok. Ancaman dari Tiongkok sendiri pun beragam, yang pertama dan yang paling umum adalah ancaman berupa klaim sepihak Tiongkok berupa *Nine-Dash Line*. Pada tahun 1947, Tiongkok menerbitkan peta kepulauan di Laut Cina Selatan yang terdiri dari 11 garis putus-putus yang berbentuk *letter-U* (Beckman, 2013). Peta tersebut pada akhirnya diperbaharui dengan menghilangkan dua garis di area teluk Tonkin, lalu diadopsi oleh Tiongkok dan dijadikan klaim kepemilikan wilayah (Beckman, 2013). Tetapi, pada bulan Agustus tahun 2023, Tiongkok melalui kementerian Sumber Daya Alam-nya merilis peta yang memperlihatkan adanya tambahan pada garis putus-putus yang “mengurung” Taiwan, yang menjadikan klaim Tiongkok sekarang berupa *Ten-Dash Line* (Sakamoto, 2023). Klaim yang terbentuk ini pada akhirnya menjadi alasan Tiongkok untuk bersikukuh untuk mengambil wilayah-wilayah di Laut Cina Selatan, yang pada akhirnya juga membuka keran konflik tidak hanya terhadap Indonesia, tetapi juga terhadap Vietnam, Filipina, Thailand, Kamboja, Malaysia, bahkan Taiwan.



Gambar 2.2 Ten Dash Line

Sumber: (Japan Forward, 2023)

Kegigihan Tiongkok dalam melakukan klaim sepihak terhadap wilayah di Laut Cina Selatan yang juga menyinggung sebagian dari ZEE Indonesia di Laut Natuna Utara adalah bukan tanpa dasar. Penulis melihat dan memahami, bahwa dalam usaha Tiongkok untuk meng-klaim pulau dan wilayah yang ada di Laut Cina Selatan dan sebagian wilayah dari Laut Natuna Utara adalah atas dasar beberapa keuntungan; pertama, adalah ekspansi wilayah. Berdasarkan sejarah Tiongkok, kepulauan Spratly dan Paracel merupakan kepulauan yang berada di bawah penguasaan Tiongkok selama lebih dari dua ribu tahun (Rabbani, 2019). Alasan historis ini pada akhirnya menjadi salah satu faktor dari kegigihan dan usaha Tiongkok untuk meng-klaim dan menguasai Laut Cina Selatan.

Kedua, adalah dalam bentuk sumber daya alam. Laut Cina Selatan telah terbukti memiliki cadangan energi yang besar, dimana hal ini otomatis akan menguntungkan siapapun yang menguasai atau melakukan eksplorasi dan eksploitasi di wilayah tersebut (Rabbani, 2019). Ketiga, dengan cadangan energi yang besar, Tiongkok tidak perlu khawatir dalam melakukan aktivitas ekspor impor energi, dan cadangan energi ini akan menjadi keuntungan sendiri dalam mendukung dan mendorong industri di Tiongkok yang sedang berkembang dan akan terus berkembang seiring waktu. Keuntungan dalam bentuk sumber daya

alam juga secara langsung berpengaruh terhadap ekonomi negara (Regar, 2024). Dengan adanya cadangan sumber daya berupa energi yang didapatkan dari eksplorasi dan eksploitasi di Laut Cina Selatan, ekspor energi negara akan meningkat, yang secara otomatis akan meningkatkan pendapatan negara (Regar, 2024).

Sejatinya, permasalahan mengenai sengketa wilayah ini telah diatur dalam UNCLOS, dan UNCLOS juga dapat menjadi dasar atau pedoman bagi arbitrase atau rezim untuk memutuskan hasil atau jalan tengah dari sengketa ini. Singkatnya, UNCLOS merupakan sebuah kesepakatan internasional yang dibuat dalam sebuah konvensi dibawah Perserikatan Bangsa-Bangsa, yang mengatur mengenai yurisdiksi dan hak yang dimiliki oleh tiap negara dalam ruang maritim (IMO, 2019). UNCLOS juga mengatur mengenai penggunaan laut dan manajemen sumber daya (IMO, 2019). UNCLOS merupakan hasil dari perundingan negara-negara anggota yang dalam wilayah atau disekitarnya memiliki laut, yang memperluas kewenangan atas wilayah laut yang dimiliki oleh tiap-tiap negara (Mbele, 2018). UNCLOS sebagai sebuah konvensi perjanjian internasional memiliki kekuatan yang dianggap cukup dan dapat diaplikasikan secara universal, dimana 168 dari 193 pihak negara merupakan anggota dari konvensi internasional ini (Strating, 2018). Mayoritas negara yang terlibat dalam sengketa wilayah di Laut Cina Selatan juga merupakan anggota dari UNCLOS, yakni; Tiongkok, Vietnam, Filipina, Malaysia, dan Brunei (Beckman, 2013). Indonesia juga merupakan anggota dari UNCLOS, tetapi tidak akan dijelaskan lebih lanjut karena Indonesia memposisikan negaranya sebagai *non-claimant state* dalam sengketa di Laut Cina Selatan ini. Sedangkan untuk Taiwan, mereka bukan negara anggota UNCLOS karena sampai saat ini, Perserikatan Bangsa-Bangsa masih belum mengakui Taiwan sebagai negara yang berdaulat (Beckman, 2013). Konvensi ini tidak hanya mengatur atau membuat mengenai dasar aturan saja, tetapi juga memiliki *Dispute Settlement Regime*. Rezim ini memiliki kekuatan untuk mengambil keputusan atas sengketa yang diajukan oleh dua negara atau lebih yang sedang bersitegang, dengan pengambilan keputusan yang didasari oleh aturan-aturan yang telah disepakati dalam UNCLOS itu sendiri (Mensah, 1998).

Pada tahun 2013, Filipina pernah membawa konflik yang dialami dengan Tiongkok ini ke *Permanent Court of Arbitration* (PCA) di Den Hag. Pada tahun 2016, keputusan dari *Permanent Court of Arbitration* ini menjelaskan bahwa klaim yang pada saat itu berupa *Nine Dash Line* merupakan klaim sepihak yang tidak didasarkan oleh dasar hukum yang jelas, dan bahwa klaim yang dilakukan oleh Tiongkok merupakan klaim yang tidak sah (Lesmana, 2023). Tetapi, walaupun secara prinsip keputusan dari *Permanent Court of Arbitration* ini perlu dipatuhi, tetapi Tiongkok dengan lantang menolak untuk tunduk terhadap hasil yang dikeluarkan, dan menolak untuk mematuhi atau mengakui hasil keputusan tersebut. Hal ini pada akhirnya membuat konflik antara Filipina dan Tiongkok semakin menegang, dan juga memperbesar ketegangan antara Tiongkok dengan negara-negara lain yang berseteru di Laut Cina Selatan ini.

Tidak hanya itu, permasalahan antara Tiongkok yang mengancam Laut Natuna Utara dan ZEEI juga datang dari *IUU Fishing*. Menurut Anonim (2025), Tiongkok merupakan salah satu negara yang “nakal” dan “sulit untuk merasa jera” dalam permasalahan *IUU Fishing*. Anonim juga menambahkan, bahwa beberapa kali juga ditemukan kapal berbendera Tiongkok yang menangkap ikan secara ilegal, tetapi dalam prosesnya kapal tersebut diiringi oleh *coast guard* Tiongkok itu sendiri. Kehadiran kapal berbendera Tiongkok yang diiringi oleh *coast guard* Tiongkok didasari oleh alasan klaim historis Ten Dash Line mereka. Kehadiran Tiongkok yang terus ‘mepet’ dengan perbatasan ZEE Indonesia secara langsung menimbulkan rasa tidak aman. Menurut data dari Indonesia Ocean Justice Initiative (2021), potensi ancaman terhadap hak berdaulat melalui ZEE Indonesia dibuktikan dengan adanya temuan beberapa kapal Tiongkok yang berada di perbatasan dan bahkan masuk kedalam ZEE Indonesia melalui *Automatic Identification System* (AIS). Kehadiran kapal berbendera Tiongkok yang diiringi oleh kapal *coast guard* Tiongkok menunjukkan bahwa Tiongkok sendiri secara sadar membiarkan kapal-kapalnya untuk menerobos masuk dan bahkan menodai hak berdaulat yang dimiliki oleh Indonesia.

Perilaku yang ditunjukkan oleh Tiongkok ini dapat memicu konflik yang lebih mendalam dan besar lagi. Selain itu, perilaku Tiongkok yang secara sadar

dan sengaja melakukan *IUU Fishing* di wilayah perairan Indonesia juga menjadi ancaman terhadap hak berdaulat dan kedaulatan Indonesia, dimana secara terbuka, Tiongkok merampas hak berdaulat Indonesia untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi di wilayah ZEE Indonesia. Walaupun perairan Laut Natuna Utara yang disinggung oleh Tiongkok hanya merupakan bagian dari ZEE Indonesia dan hak berdaulat Indonesia, tetapi aktivitas dan perilaku Tiongkok terhadap Laut Natuna Utara juga dapat menjadi ancaman terhadap kedaulatan negara.

Ancaman yang dihadirkan Tiongkok di Laut Natuna Utara juga berasal dari patroli Tiongkok terutama dengan *coast guard*-nya. Tiongkok kerap mengirimkan *coast guard*-nya untuk melakukan patroli di wilayah yang di klaim sebagai wilayah dari *Ten Dash Line*, termasuk di perbatasan dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia di Laut Natuna Utara. Pada bulan Juli hingga September tahun 2022, *Automatic Identification System* (AIS) mendeteksi adanya pergerakan kapal *coast guard* Tiongkok dengan kode CCG5403 yang berlalu-lalang di Laut Natuna Utara (IOJI, 2022). Pada Oktober tahun 2024, kapal *coast guard* Tiongkok dengan kode CCG5402 juga terdeteksi berada di wilayah Laut Natuna Utara, dimana kapal *coast guard* tersebut diduga melakukan gangguan di wilayah kerja PT. Pertamina East Natuna, dimana aktivitas tersebut dilakukan di batas landas kontinen Indonesia (Bakamla RI, 2024). Kehadiran Tiongkok yang mengganggu wilayah kerja PT. Pertamina East ini didasarkan oleh Tiongkok yang bersikeras mengatakan bahwa wilayah tersebut merupakan wilayah dari yurisdiksi Tiongkok, sehingga Badan Keamanan Laut Republik Indonesia bersama dengan TNI Angkatan Laut harus turun tangan dan mengusir kapal *coast guard* Tiongkok tersebut (Bakamla RI, 2024).

Ancaman Tiongkok lain yang perlu diperhitungkan adalah ancaman dari aktivitas militernya di Laut Cina Selatan. Aktivitas militer Tiongkok yang dilakukan dengan membentuk pangkalan militer, melakukan patroli, dan latihan militer di Laut Cina Selatan secara otomatis mengganggu stabilitas kawasan, dan berpotensi mengancam Indonesia terutama di Laut Natuna Utara. Beberapa contoh aktivitas militer Tiongkok adalah penguatan armada laut *South Sea Fleet* yang bertugas dan beroperasi khusus di Laut Cina Selatan (Fravel, 2011).

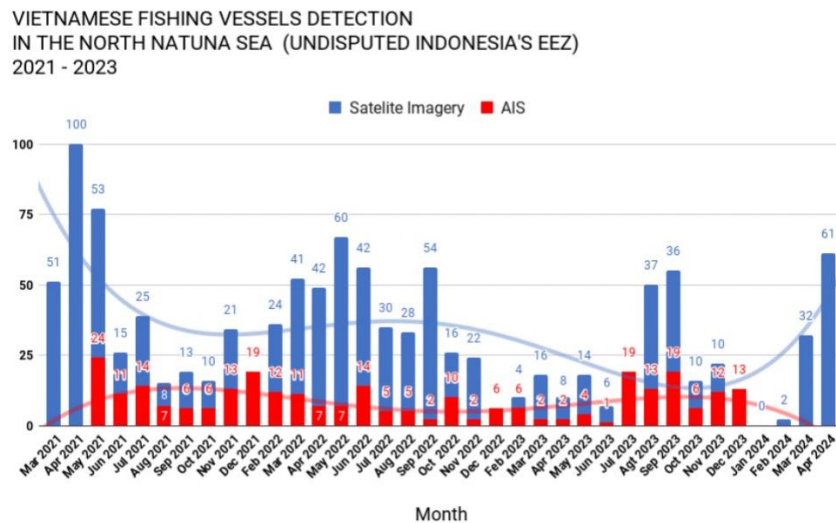
Tiongkok juga menurunkan kapal-kapal militer, *fighter jet*, *military transport aircraft*, fregat, dan juga armada-armada lain di Spratly dan Paracel (Cordesman, Burke & Molot, 2019). Pada akhir tahun 2019, Tiongkok juga melakukan tes terhadap misil balistiknya sebanyak dua kali di Laut Cina Selatan (Mastro, 2020). Aktivitas militer lain yang dilakukan oleh Tiongkok adalah di *Scarborough Shoal*, dimana Tiongkok melakukan latihan kesiapan militer dan juga patroli penegakan hukum di wilayah tersebut, sebagai jawaban atas patroli gabungan yang dilakukan oleh Filipina dan India (Lariosa, 2025).

Jika aktivitas kecil melalui *IUU Fishing* dan aktivitas asing ilegal lainnya tidak dapat direspon dengan tegas oleh Indonesia, maka kemungkinan pelanggaran-pelanggaran lebih besar dan mungkin menyangkut kedaulatan negara Indonesia bisa dan sangat mungkin terjadi. Perilaku Tiongkok ini dapat dilihat sebagai pernyataan bahwa Tiongkok tidak mengakui bahwa perairan di Laut Natuna Utara itu merupakan milik Indonesia, yang secara langsung juga tidak mengakui ZEE Indonesia dan hak berdaulat Indonesia untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi di perairan Indonesia. Jika hal ini terus menerus terjadi, maka bisa saja hal ini mencoreng nama baik Indonesia di dunia internasional, yang dapat merubah pandangan negara-negara terhadap Indonesia.

2.2.2 Ancaman Terhadap Laut Natuna Utara: Vietnam

Selain Tiongkok, ancaman terhadap keamanan kawasan Laut Natuna Utara juga datang dari negara ‘tetangga’ ASEAN, yaitu Vietnam. Walaupun secara geopolitik Indonesia dengan Vietnam tidak memiliki masalah atau sengketa, dan juga tidak adanya ketegangan antara Indonesia dengan Vietnam di Laut Cina Selatan, tetapi dalam aspek lain, perilaku Vietnam di Laut Cina Selatan terkhususnya Laut Natuna Utara merupakan perilaku yang mengancam, baik dalam aspek keamanan; ekonomi; maupun politik. Tindakan Vietnam yang sering dilakukan dan mengancam kedaulatan wilayah laut NKRI dan aspek lain adalah *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* (IUU Fishing). Kehadiran kapal berbendera Vietnam yang terekam berada di perbatasan hingga masuk ke ZEE Indonesia di Laut Natuna Utara merupakan sebuah hal yang sudah sering terjadi

dan sudah dilakukan sejak lama. Menurut data dari Indonesia Ocean Justice Initiative, sejak Maret 2021 hingga April 2024, terdapat lebih dari 1000 kapal Vietnam yang terdeteksi di Laut Natuna Utara, baik yang terdeteksi menggunakan citra satelit; maupun Sistem Identifikasi Otomatis/*Automatic Identification System* (AIS). Menurut data dari Indonesia Ocean Justice Initiative (2021), pada bulan Mei 2021 tertangkap sebanyak 24 kapal berbendera Vietnam yang tidak hanya melakukan *IUU Fishing* di perbatasan ZEE Indonesia saja, tetapi sudah masuk cukup dalam ke ZEE Indonesia di perairan Natuna Utara.

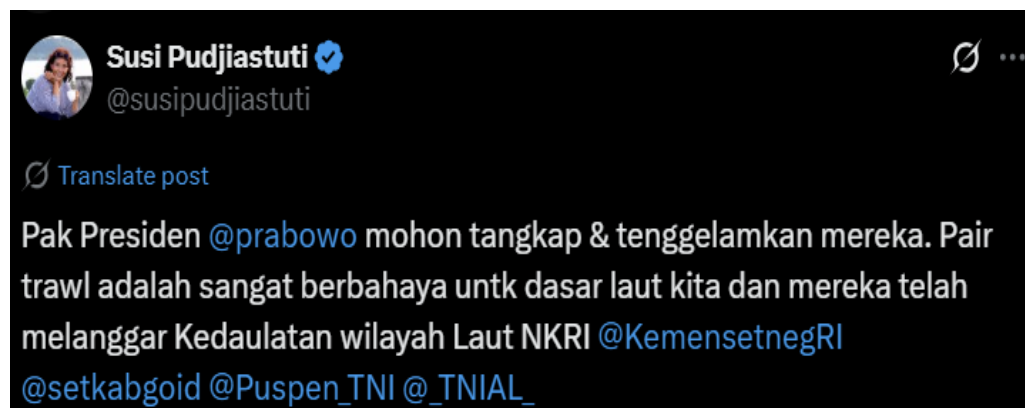


**Grafik 2.1 Jumlah kapal Vietnam yang terdeteksi di Laut Natuna Utara
sepanjang Maret 2021 - April 2024**

Sumber: (Indonesia Ocean Justice Initiative, 2024)

Menurut Anonim (2025), walaupun Indonesia dengan Vietnam telah menyepakati batas ZEE dan sedang proses ratifikasi, masih terdapat puluhan kapal Vietnam yang berada di perbatasan; maupun yang telah masuk ke dalam ZEE Indonesia. Tren ini tidak berhenti sampai pada tahun 2024 saja. Pada tanggal 14 dan 22 Juni 2025 yang lalu pun masih terdapat kapal Vietnam yang memasuki Laut Natuna Utara untuk melakukan penangkapan ikan secara ilegal, terlebih lagi pada kasus ini Vietnam menggunakan *Pair Trawl*, dan bukan kapal penangkap ikan biasa. *Pair Trawl* adalah penggunaan jaring yang dipasang dan ditarik oleh

dua kapal, dengan tujuan untuk menarik ikan dalam jumlah besar (FAO, 2025). Penggunaan *Pair Trawl* dalam proses penangkapan ikan dianggap berbahaya, dikarenakan dapat menjadi ancaman bagi ekosistem laut, baik itu penangkapan ikan kecil yang belum layak untuk ditangkap; jumlah *bycatch* yang terlalu besar; serta ancaman terhadap terumbu karang dan dasar laut (FAO, 2025). Bahkan dalam beberapa kasus, terdapat spesies non-target yang tertangkap seperti lumba-lumba atau singa laut (Machado, 2015). Menurut mantan Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti, melalui postingan dari *platform X* miliknya, mengatakan bahwa Penggunaan *Pair Trawl* ini sangat berbahaya untuk dasar laut Indonesia, dan bahwa mereka (dalam kasus ini Vietnam), telah melanggar Kedaulatan wilayah Laut NKRI.



Gambar 2.3 Pernyataan Susi Pudjiastuti terhadap *IUU Fishing* Vietnam

Sumber: (@susipudjiastuti,2025)

Tindakan Vietnam yang “nakal” dan bersifat repetitif ini bukanlah tanpa alasan. Anonim (2025) mengatakan, bahwa perikanan merupakan salah satu industri terbesar dari Vietnam, maka dari itu pelanggaran berupa *IUU Fishing* ini akan terus menerus dilakukan. Anonim (2025) juga menambahkan bahwa bagi Indonesia, Laut Natuna Utara terasa seperti “halaman belakang” negara, tetapi bagi Vietnam, Laut Natuna Utara adalah halaman depan negara, dimana salah satu mata pencaharian dengan industri yang besar agar mereka dapat hidup dan sebagainya adalah dari perikanan. Le Phuong Tao, seorang anggota Asosiasi

Etnologi dan Antropologi Vietnam, menjelaskan bahwa di Vietnam terdapat salah satu ritual bernama *Cau Ngu* yang dilakukan setiap tahun, dimana para warga terkhususnya nelayan melakukan pemujaan terhadap paus suci dan dewa laut, yang dipercaya dapat menyelamatkan nelayan dari ancaman di laut, dan yang membantu nelayan dalam mencari ikan (ICH Courier, 2021). *Cau Ngu* sebagai salah satu ritual yang dilakukan rutin di Vietnam secara nyata menjadi pendukung dari pernyataan Anonim bahwa perikanan merupakan salah satu industri dan salah satu mata pencaharian terbesar di negaranya, dimana data dari *Food and Agriculture Organization of the United Nations* (FAO) pada tahun 2011 menyatakan bahwa Vietnam merupakan 10 besar eksportir *seafood* di dunia. Pada tahun 2023, Vietnam menempati peringkat ke-3 eksportir *seafood* terbesar di dunia, tepat dibawah Norwegia dan Amerika Serikat, dimana peringkat ini dilihat dari jumlah penghasilan dari ekspor negara (Import Global, 2024).



Gambar 2.4 Festival Cau Ngu

(Welcome to Vietnam, n.d.)

2.3 Badan Keamanan Laut Republik Indonesia

Di Indonesia, dalam permasalahan atau urusan yang menyangkut laut dan keamanan laut, terdapat beberapa *stakeholder* diantaranya; Polisi Air, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Bea Cukai, Angkatan Laut, Badan Intelijen Negara, dan masih banyak lagi. Dari para pemangku kepentingan yang menaungi dan memiliki kepentingan di Laut Indonesia, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI) menjadi salah satu pemangku kepentingan yang memiliki hubungan dan keterkaitan terhadap permasalahan yang Indonesia hadapi di Laut Cina Selatan, spesifiknya di bagian Laut Natuna Utara.

Badan Keamanan Laut Republik Indonesia sebagai salah satu *stakeholder* di Laut Natuna Utara merupakan sebuah badan yang diresmikan pada tahun 2014, yang bertugas untuk melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia (Bakamla, n.d). Badan Keamanan Laut Republik Indonesia juga merupakan sebuah badan yang dalam pergerakannya dalam mengawasi, mencegah, menjaga, dan menindak pelanggaran hukum didasarkan pada hukum nasional dan internasional yang berlaku (Bakamla, n.d). Berdasarkan Peraturan Presiden (Perpres) No. 178 tahun 2014, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia merupakan lembaga pemerintahan non-kementerian yang dikoordinasikan oleh Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan. Badan Keamanan Laut Republik Indonesia melalui Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan juga berkoordinasi dengan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dalam hal pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya laut. Dasar hukum dari Badan Keamanan Laut Republik Indonesia ini adalah Peraturan Presiden No. 178 Tahun 2014 Tentang Pembentukan Badan Keamanan Laut, Undang-undang No. 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan, Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, dan Undang-undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan (Bakamla, n.d).

Visi dan Misi dari Badan Keamanan Laut Republik Indonesia adalah antara lain: visi berupa terwujudnya keamanan dan keselamatan laut yang terpercaya dan profesional dalam rangka menuju Indonesia maju yang berdaulat

dan berkepribadian berlandaskan gotong royong, dan misi berupa meningkatkan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan yurisdiksi Indonesia dengan berpedoman pada ketentuan hukum nasional dan internasional; memperkuat kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah yurisdiksi Indonesia untuk memperkuat jati diri Indonesia sebagai poros maritim dunia; dan menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan yang mandiri dan kuat berbasiskan kepentingan nasional di wilayah perairan Indonesia dan di wilayah yurisdiksi Indonesia.

Badan Keamanan Laut Republik Indonesia ini bukanlah sebuah badan yang muncul begitu saja, tetapi merupakan sebuah pembaharuan dari Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla). Badan Koordinasi Keamanan Laut atau disingkat Bakorkamla, merupakan sebuah lembaga non-struktural yang didasari pada Undang-Undang No. 81 Tahun 2005 Tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut. Badan Koordinasi Keamanan Laut ini merupakan sebuah badan dengan tugas untuk mengkoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu. Jadi, ketika ada sebuah keperluan baik itu operasi keamanan laut, penyusunan kebijakan, atau sebatas pelatihan, Bakorkamla hanya bertugas untuk mengkoordinasikan kepada pemangku kepentingan di laut terkait. Tugas dari Badan Koordinasi Keamanan Laut yang sifatnya hanya sebagai koordinator pada akhirnya menciptakan masalah baru. Menurut Kolonel Laut (H/W) Tuti Marwati, dengan banyaknya pemangku kepentingan yang ada di laut, memicu terjadinya tumpang tindih kewenangan antara satu instansi dengan yang lainnya. Hal ini menjadikan penegakan hukum di laut Indonesia semakin kompleks, karena sifat tumpang tindih dan 'ego' dari masing-masing instansi yang merasa memiliki wewenang penuh untuk melakukan penangkapan terhadap sebuah atau beberapa kapal yang dianggap melanggar ketentuan hukum.

Maka dari itu, pada tahun 2014 Presiden Joko Widodo meresmikan sebuah lembaga pemerintah non-kementerian dengan tugas, fungsi, dan wewenang yang lebih jelas dari leluhurnya Bakorkamla. Dalam peresmiannya, Badan Keamanan

Laut Republik Indonesia memiliki dasar dan wewenang yang jauh lebih kuat daripada leluhurnya. Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dalam bertugas, dapat melakukan penegakan hukum secara langsung baik dalam bentuk pengejaran seketika, memberhentikan, menangkap, dan membawa kapal yang terbukti melakukan pelanggaran hukum ke instansi yang berwenang. Dengan adanya wewenang untuk langsung turun ke lapangan dan melakukan penangkapan, penegakan hukum menjadi lebih mudah dan efisien, baik secara waktu dan tenaga. Karena sifatnya yang bukan lagi merupakan sebuah badan koordinasi, tetapi sebagai sebuah *coast guard*, maka selain dapat mengejar dan menangkap kapal yang diduga melakukan pelanggaran hukum, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia juga dapat melakukan baik itu patroli laut, kerja sama di bidang keamanan maritim, dan ikut menyusun kebijakan nasional di bidang keselamatan dan keamanan perairan di wilayah Indonesia dan yurisdiksi Indonesia (Bakamla RI, n.d).

Kerja sama dalam bidang maritim yang dapat dilakukan oleh Badan Keamanan Laut Republik Indonesia bukan hanya dalam bentuk kerja sama dalam negara saja, tetapi juga dapat bekerja sama bilateral, regional, maupun internasional. Badan Keamanan Laut Republik Indonesia memiliki kewenangan untuk melakukan diplomasi terutama dalam bidang maritim, yang di desentralisasikan melalui Peraturan Presiden Nomor 59 tahun 2023 tentang Kebijakan Nasional Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia. Dalam Lampiran 6.1 pada Perpres tersebut, dijelaskan bahwa Badan Keamanan Laut dapat melakukan kerja sama Internasional dan memiliki hubungan antar lembaga selagi hubungan tersebut selaras dengan tujuan untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Maka dari itu, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia memiliki kemampuan untuk berdiplomasi dengan Tiongkok, Vietnam, dan negara ASEAN lainnya, tidak hanya sebagai mediator terhadap sengketa di Laut Cina Selatan, tetapi juga untuk bersama-sama mencari jalan tengah tentang ancaman yang ada pada Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia di Laut Natuna Utara.

Dalam keberjalanannya, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia memiliki kontribusi yang cukup besar yang tidak kalah penting terhadap keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia, baik dalam patroli keamanan dan keselamatan, pembuatan kebijakan, maupun hubungan diplomatis dengan negara lain. Dalam patroli keselamatan dan keamanan perairan, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia telah berandil dalam mengusir kapal-kapal ikan asing maupun kapal *coast guard* yang dianggap mengancam keamanan wilayah perairan maupun keselamatan kapal berbendera Indonesia. Seperti contoh, pada tahun 2021 Badan Keamanan Laut Republik Indonesia berhasil menangkap kapal ikan asing Vietnam yang berada di perairan perbatasan Indonesia-Malaysia (Bakamla, 2021c). Pada tahun yang sama pula, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia berhasil menggagalkan upaya transfer Bahan Bakar Minyak (BBM) ilegal di perairan Kepulauan Riau (Bakamla RI, 2021b). Dalam patroli keselamatan, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia juga terlibat, seperti contoh pada tahun 2021 dimana Badan Keamanan Laut Republik Indonesia membantu menyelamatkan penumpang dari kapal yang terbakar di Kabupaten Kepulauan Sula, Sulawesi Utara (Bakamla RI, 2021a).

Badan Keamanan Laut Republik Indonesia juga memiliki andil dalam hubungan luar negeri. Pada 16 September 2025, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia mengikuti gelaran *Coast Guard Global Summit* di Roma, Italia, di mana dalam pertemuan tersebut membahas mengenai isu-isu strategis seperti penguatan penegakan hukum di laut, dan penanganan ancaman *hybrid* (Bakamla RI, 2025b). Badan Keamanan Laut Republik Indonesia juga kerap melakukan visitasi dan menerima kunjungan dari *coast guard* negara lain. Seperti pada bulan Agustus lalu, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia menerima kedatangan *coast guard* Vietnam dalam rangka kunjungan pelabuhan di Jakarta (Bakamla RI, 2025c). Selain itu, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia juga melakukan hubungan luar negeri dalam bentuk latihan bersama. Pada bulan Juli lalu, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia menjalani latihan bersama dengan *coast guard* Jepang di Selat Singapura dalam rangka mempererat kerja sama maritim antara Indonesia dengan Jepang (Bakamla RI, 2025a).