

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



**IMPLEMENTASI KEAMANAN MARITIM DI LAUT NATUNA UTARA
GUNA MENINGKATKAN KETAHANAN NASIONAL**

Oleh

**KETUT BUDIANTARA, S.E.,M.HAN
KOLONEL LAUT (P) NRP 11378/P**

**KERTAS KARYA ILMIAH PERSEORANGAN (TASKAP) PROGRAM
PENDIDIKAN REGULER ANGKATAN (PPRA) LXVI
LEMHANNAS RI
TAHUN 2024**

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KATA PENGANTAR

Assalaamu 'alaikum Wr. Wb., salam sejahtera bagi kita semua, Om Swastyastu, Namo Budaya, Salam Kebajikan.

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga dapat menyelesaikan tugas penulisan Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) dengan judul: **"Implementasi Keamanan Maritim di Laut Natuna Utara Guna Meningkatkan Ketahanan Nasional"**

Penulisan Taskap ini merupakan salah tugas dalam menyelesaikan Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXVI Lemhannas RI Tahun 2024, berdasarkan Keputusan Gubernur Lemhannas Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2024 Tentang Penetapan Judul Taskap Peserta PPRA LXVI Tahun 2024 Lemhannas RI tanggal 28 Maret 2024.

Dalam penulisan Taskap ini, penulis menyampaikan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada Gubernur Lemhannas RI yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti PPRA LXVI Lemhannas RI pada tahun 2024. Penulis juga mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada Pembimbing Taskap, Bapak Marsekal Muda TNI Paminto Bambang Pamungkas, S.I.P. yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan masukan yang sangat berharga dalam penulisan Taskap ini. Penulis juga menyampaikan ucapan terima kasih kepada Tim Penguji, Rekan-Rekan PPRA LXVI, serta semua pihak yang telah memberi dukungan kepada penulis dalam menyelesaikan Taskap ini.

Tak lupa, penulis mengucapkan terima kasih kepada keluarga, khususnya istri dan anak-anakku tercinta yang selalu berdoa dan memotivasi agar penulis dapat menyelesaikan tugas belajar dengan baik.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa kualitas Taskap ini masih jauh dari kesempurnaan akademis. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati mohon adanya saran masukan dari semua pihak guna penyempurnaan penulisan

naskah ini.

Semoga Taskap ini dapat memberikan manfaat sebagai sumbangan pemikiran penulis kepada Lemhannas RI, Pemerintah Republik Indonesia khususnya Kementerian Kelautan dan Perikanan dan pihak-pihak yang membutuhkan.

Semoga Tuhan Yang Maha Kuasa senantiasa memberikan berkah dan bimbingan-Nya kepada kita, dalam melaksanakan tugas dan pengabdian kepada Bangsa dan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang kita cintai dan kita banggakan. Amin YRA...Svaha

Sekian dan terima kasih,

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Salam Sejahtera untuk kita semua

Om Canty Canty Canty Om



Jakarta, 21 Agustus 2024

Penulis,



Ketut Budiantara, S.E., M.Han.
Kolonel Laut (P) NRP 11378/P

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIC INDONESIA

PERNYATAAN KEASLIAN

1. Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ketut Budiantara, S.E., M.Han.
Pangkat : Kolonel Laut (P) NRP 1/P
Jabatan : Perwira Staf Ahli C Straops, Koarmada II
Instansi : TNI AL
Alamat : Grand Deltasari, Cluster Delta Magnolia I No.6, Sidoarjo

Sebagai peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) ke LXV tahun 2024 menyatakan dengan sebenarnya bahwa:

- a. Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) yang saya tulis adalah asli.
- b. Apabila ternyata sebagian atau seluruhnya tulisan Taskap ini terbukti tidak asli atau plagiasi, maka saya bersedia untuk dibatalkan.

2. Demikian pernyataan keaslian ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya.

Jakarta, 21 Agustus 2024

Penulis



Ketut Budiantara, S.E., M.Han
Kolonel Laut (P) NRP 11378/P

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
KATA PENGANTAR.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR GRAFIK.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1. Latar Belakang.....	1
2. Rumusan Masalah.....	8
3. Maksud dan Tujuan.....	8
4. Ruang Lingkup dan Sistematika.....	9
5. Metode dan Pendekatan.....	10
6. Pengertian.....	11
BAB II LANDASAN PEMIKIRAN.....	13
7. Umum.....	13
8. Peraturan Perundangan-Undangan.....	13
9. Data dan Fakta.....	15

10. Kerangka Teoritis.....	24
11. Lingkungan Strategis.....	36
BAB III PEMBAHASAN.....	35
12. Umum.....	35
13. Implementasi Kebijakan Keamanan Maritim di Laut Natuna utara Saat ini.....	36
14. Faktor-faktor yang memengaruhi Implementasi Keamanan Maritim di Laut Natuna Utara.....	54
15. Upaya-upaya strategis dalam implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara yang efektif guna meningkatkan ketahanan nasional.....	63
BAB IV PENUTUP.....	83
16. Simpulan.....	83
17. Rekomendasi.....	84
DAFTAR PUSTAKA.....	86
DAFTAR LAMPIRAN :	
LAMPIRAN I : ALUR PIKIR	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	
DAFTAR TABEL	
DAFTAR GRAFIK	
DAFTAR GAMBAR	

DAFTAR TABEL

TABEL 1.1 DATA ILLEGAL FISHING TAHUN 2019-2023

TABEL 2.1 RINCIAN SUMBER DAYA IKAN PADA WPP NRI 711

TABEL 2.2 ESTIMASI POTENSI PERIKANAN TAHUN 2022

TABEL 2.3. JUMLAH KAPAL PERIKANAN YANG DITANGKAP PERIODE
2014 S.D.2023 DI LAUT NATUNA UTARA

TABEL 2.4 TANGKAPAN KAPAL IKAN PELAKU IUU FISHING
BERDASARKAN WPP-NRI

TABEL 2.5 TUGAS K/L PEMILIK ARMADA DAN PEMBAGIAN TUGAS

TABEL 3.1 DATA *ILEGAL FISHING* TAHUN 2019-2023

TABEL 3.2 AKTIVITAS PELAYARAN KAPAL ANGKATAN LAUT CHINA DAN
AMERIKA DI KAWASAN LNU PERIODE 2020-2023

TABEL 3.3 PERBEDAAN PENDEKATAN TUGAS TNI AL DAN BAKAMLA RI

TABEL 3.4 ASET PATROLI DALAM RENCANA PATROLI NASIONAL
TA.2024

DAFTAR GRAFIK

GRAFIK 1. REKAPITULASI DATA PELANGGARAN TMT 2019 S.D. 14
JANUARI 2024

GRAFIK 2. REKAPITULASI DATA PELANGGARAN TMT 2019 S.D. 14
JANUARI 2024



DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1.1 PETA BATAS LK, ZEE DAN ZONA TAMBAHAN INDONESIA DI NATUNA

GAMBAR 1.2. PATROLI NASIONAL 2022

GAMBAR 2.1 MODEL IMPLEMENTASI KEBIJAKAN MENURUT GEORGE EDWARD III

GAMBAR 3.1 PETA BATAS MARITIM LAUT NATUNA UTARA

GAMBAR 3.2. PETA BATAS LK, ZEE DAN ZONE TAMBAHAN INDONESIA DI NATUNA

GAMBAR 3.3 WILAYAH PENGELOLAAN PERIKANAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA

GAMBAR 3.4 TREND ANCAMAN KEAMANAN LAUT TAHUN 2020 S.D. 2022

GAMBAR 3.5 *REGULATORY INITIATIVE AIMED AT COMBATING IUU FISHING AND ILLEGAL TRAFFICKING*

GAMBAR 3.6 ANCAMAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN LAUT

GAMBAR 3.7 DATA HISTORIS KEJADIAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN LAUT

GAMBAR 3.8 ASET PATROLI BAKAMLA RI 2019 – 2024

GAMBAR 3.9 POLA OPERASI BERDASARKAN INTEGRATED SURVEILLANCE SYSTEM

GAMBAR 3.10 GAMBARAN OPERASI PENGAWASAN SDKP



IMPLEMENTASI KEAMANAN MARITIM DI LAUT NATUNA UTARA GUNA MENINGKATKAN KETAHANAN NASIONAL

BAB I PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan dengan masyarakatnya yang majemuk dan terdiri dari bermacam-macam suku, agama, serta budaya. Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki posisi geostrategis yang sangat penting, khususnya di wilayah perairan Laut Natuna Utara. Letak geografisnya yang strategis menjadikan Indonesia sebagai kunci penting dalam jalur perdagangan maritim internasional. Selain itu, wilayah perairan ini juga kaya akan sumber daya alam, termasuk perikanan dan potensi energi seperti minyak dan gas. Keamanan maritim di Laut Natuna Utara menjadi krusial dalam menjaga kedaulatan wilayah dan memastikan stabilitas ekonomi serta politik Indonesia. Ketahanan Nasional bidang ekonomi menjamin kemandirian dan stabilitas ekonomi bangsa, sehingga mampu menghadapi berbagai gejolak dan krisis.

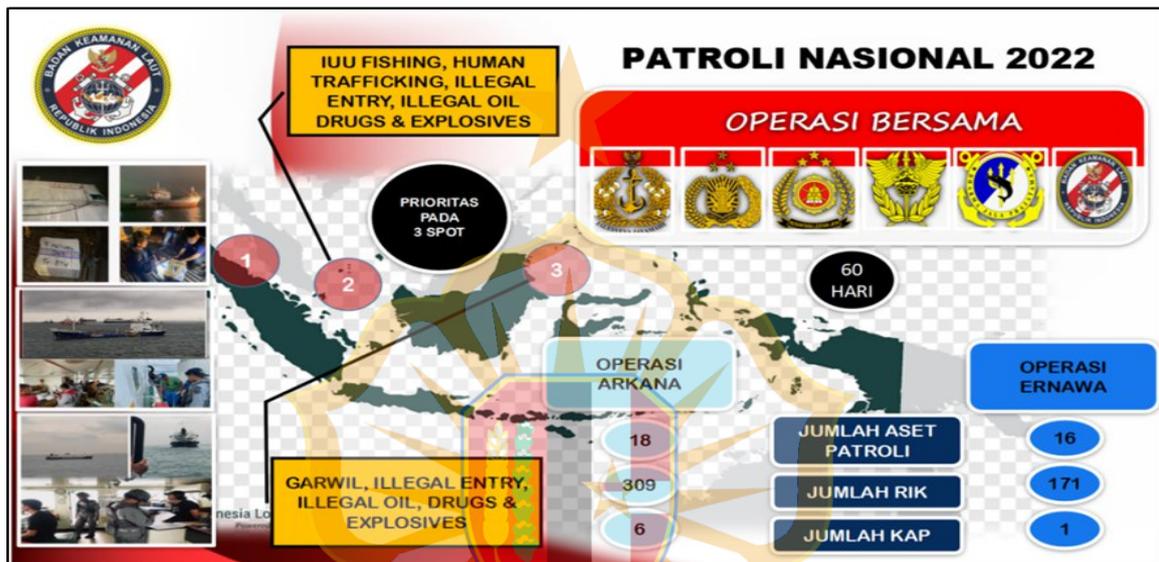
Seperti kita ketahui, keamanan maritim dan ketahanan nasional memiliki hubungan yang sangat erat dan saling memengaruhi, terutama bagi negara kepulauan seperti Indonesia.¹ Ketahanan Nasional memastikan Indonesia memiliki kekuatan untuk mempertahankan kedaulatannya dari ancaman baik internal maupun eksternal. Ketahanan Nasional bidang ekonomi merupakan kondisi dinamis perekonomian bangsa yang berisi keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan pengembangan kekuatan Nasional dalam menghadapi serta mengatasi segala Ancaman, Tantangan, Hambatan dan Gangguan (ATHG), baik yang datang dari luar maupun dari dalam, langsung atau tidak langsung guna menjamin kelangsungan hidup perekonomian bangsa dan Negara Republik Indonesia berdasarkan Ideologi Pancasila dan UUD Negara Republik Indonesia tahun 1945.²

Keamanan maritim di wilayah perairan Natuna Utara mencakup berbagai

¹ Kuncoro Ary Prasetyo (2019). Jurnal Strategi Pertahanan Laut, Volume 5 No.1, h.41

² Lemhannas RI (2024). "*Hanjar Bidang Studi Ketahanan Nasional*", Cetakan: Tahun 2023. Penerbit: Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia, Jl. Medan Merdeka Selatan No. 10 Jakarta, h.78

potensi kerawanan yang tinggi sehingga peran keamanan maritim di Laut Natuna Utara sangatlah penting khususnya dalam mengamankan sumber daya ekonomi di kawasan tersebut.⁴ Pemerintah Indonesia telah meningkatkan keamanan maritim di wilayah Laut Natuna Utara sesuai gambar 1.2 Patroli Nasional 2022, yang melibatkan TNI Angkatan Laut, Bakamla, KKP serta *stakeholder* kemaritiman dengan tujuan menjaga kedaulatan dan keamanan maritim di Laut Natuna Utara khususnya sumber daya ekonomi.



Sumber : Subdisgarops Bakamla RI, 2023

Gambar 1.2 Patroli Nasional 2022

Namun dalam kenyataannya, kondisi implementasi keamanan maritim saat ini di Laut Natuna Utara masih menghadapi berbagai permasalahan. Permasalahan utama adalah terkait dengan kebijakan regulasi, komunikasi, sumber daya, serta struktur birokrasi keamanan maritim. Kondisi keamanan maritim di Laut Natuna Utara secara global merupakan salah satu tantangan yang menarik perhatian, terutama dari perspektif geopolitik dan geostrategi. Beberapa tantangan yang menarik perhatian, seperti: Pelanggaran *IUU (Illegal, Unreported, and Unregulated)* Fishing, Konflik Laut China Selatan, Pengelolaan Sumber Daya serta ketegangan Geopolitik. Dinamika geopolitik global, termasuk persaingan antar negara besar, konflik regional, dan munculnya aktor non-negara, berdampak signifikan terhadap keamanan nasional Indonesia.⁵

⁴ *Ibid.*

⁵ Dr.H.Jazilul fawaid, SQ.M.A., 2022, Geopolitik Indonesia Dalam Merespon Dinamika Global. Sumber (online).

Pelanggaran bidang perikanan yang terjadi di wilayah perairan ZEE Indonesia di Laut Natuna Utara oleh Kapal-kapal ikan asing China dan Vietnam merupakan ancaman dan gangguan keamanan maritim yang memengaruhi kondisi perekonomian di wilayah tersebut. Kegiatan illegal Kapal-kapal ikan asing tersebut menjadikan hasil tangkapan ikan oleh nelayan Natuna menurun, ini dibuktikan dengan hasil tangkapan ikan selama 2-3 tahun terakhir berkurang hingga 200%.⁶ Hal tersebut mengakibatkan rendahnya perekonomian masyarakat pesisir dan nelayan sehingga berdampak kepada menurunnya pendapatan Negara. Dari tahun 2019 sampai dengan Agustus 2023, para pelaku illegal fishing berhasil ditangkap dan diproses oleh pemerintah Indonesia di perairan Laut Natuna Utara dan Indonesia secara keseluruhan. Detail lebih lanjut dapat dilihat pada tabel 1.1 berikut ini:⁷

Tabel 1.1 Data Illegal Fishing Tahun 2019-2023

NO	ASAL KAPAL	JUMLAH KAPAL				
		2019	2020	2021	2022	2023
1.	Kapal Ikan Asing					
	a. Asal Malaysia	14	16	18	4	5
	b. Asal Vietnam	29	23	29	9	7
	c. Asal Filipina	23	18	5	5	4
	d. Asal Taiwan	-	1	1	-	1
2.	Kapal Ikan Indonesia	125	58	114	79	252
	TOTAL	191	126	167	97	269

Sumber : KKP, 2023

Kebijakan pemerintah terkait keamanan maritim di Laut Natuna Utara meliputi berbagai aspek, seperti pengendalian konflik, pengawasan IUU Fishing, pengelolaan sumber daya, dan pengembangan infrastruktur.⁸ Berikut adalah beberapa kebijakan yang diimplementasikan antara lain : Penguatan keamanan di Laut Natuna merupakan salah satu fokus utama dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2021-2024, Pemerintah Indonesia

⁶ Beranda Kepri, (2021). "Lupa Manfaatkan Potensi Laut, Illegal Fishing timbulkan dampak ekonomi dan sosial bagi Masyarakat Natuna". Sumber (Online).

⁷ Data Illegal Fishing Tahun 2019-2023, <https://kkp.go.id>. Sumber (Online)

⁸ Aulia Fitri, (2021), "Penguatan Keamanan Maritim Di Laut Natuna Utara". Sumber (Online).

mengembangkan kebijakan keamanan dan pertahanan di wilayah yang berbatasan langsung dengan Laut China Selatan, termasuk terbitnya “UU No.32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan Perpres No.178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut (Bakamla)”.⁹ Berikut juga **Kepmenhan No. 43/M/2018 tentang Penetapan Posisi, Fungsi dan Tugas Komando Gabungan Wilayah Pertahanan Maritim Natuna**, serta dikuatkan dengan **Kep. Panglima TNI No. 354/VII/2018 tentang Pedoman Penggelaran Kekuatan Komando Gabungan Wilayah Pertahanan Maritim Natuna dan Kep,Kasal No. 52/V/2018 tentang Penetapan Posisi, Fungsi dan Tugas Panglima Komando Armada I**: Menetapkan posisi, fungsi, dan tugas Panglima Koarmada I yang bertanggungjawab atas keamanan maritim di wilayah barat Indonesia, termasuk Laut Natuna.

Meskipun pemerintah telah menerbitkan berbagai kebijakan terkait keamanan maritim, masalah *illegal fishing* masih sering terjadi di Laut Natuna. Menurut Anwar dan Wahyuni (2019,57) menjadi suatu hal ironis bagi bangsa Indonesia yang memiliki potensi sumberdaya perikanan laut yang diperkirakan mencapai 6,7 juta ton per tahun justru kantong-kantong masyarakat kurang mampu banyak berada di pemukiman nelayan. Nelayan tradisional yang berjumlah sekitar 2,7 juta jiwa sampai saat ini merupakan komunitas terpinggirkan dan masih terkuat pada lingkaran masyarakat kurang mampu. Karena *Illegal Unreported Unregulated (IUU) Fishing* bersifat transnasional, upaya pencegahan dan pemberantasan akan menjadi sangat kompleks tanpa kerjasama internasional yang kuat antar negara-negara di seluruh dunia. Kapal-kapal asing yang beroperasi tanpa izin di perairan Indonesia dan terus menerus mengeksploitasi sumber daya dapat mengakibatkan kondisi *overfishing* yang merugikan.

Bentuk-bentuk ancaman dan gangguan dari luar yang bisa mengganggu keamanan maritim di Laut Natuna Utara dan berdampak kepada ketahanan nasional meliputi Konflik Laut Cina Selatan, *IUU Fishing*, Kerusakan terhadap sumber Daya Alam, Teknologi dan pengembangan serta pertahanan dan keamanan. Disamping isu pelanggaran batas wilayah Landas Kontinen dan ZEE antara Indonesia dan Vietnam serta praktik pencurian ikan oleh Kapal Ikan Asing Vietnam, China tetap memegang klaim tradisionalnya yang dikenal sebagai

⁹ Ramdhan Muhaimin. (2018). “Kebijakan dan Persepsi Ancaman Di Laut Natuna Utara”, *Jurnal Politicia* Vol.9 No.1 Juni 2018 Universitas Al Azhar Indonesia, h.18.

“sembilan garis putus-putus” atau *Nine Dash Line* di wilayah Laut China Selatan. Pada awal September 2023, terdapat perubahan baru dengan penambahan wilayah laut di bagian timur Taiwan, yang mengubah jumlah garis putus-putus dari sembilan menjadi sepuluh. Sepuluh garis putus-putus atau *ten dash line* dalam peta baru China, hal tersebut memperluas klaim mereka atas wilayah laut yang berbatasan dengan Filipina.¹⁰

Permasalahan lain yang tidak kalah penting adalah banyaknya faktor-faktor yang memengaruhi dalam implementasi keamanan di wilayah Laut Natuna Utara. Beberapa faktor kunci yang memengaruhi ini meliputi aspek komunikasi, aspek sumber daya (manusia, anggaran, sarana prasarana), dan struktur birokrasi. Keberhasilan implementasi keamanan maritim sangat bergantung pada efektivitas komunikasi dan koordinasi antar lembaga yang terlibat, seperti TNI Angkatan Laut, Bakamla, Kementerian Kelautan dan Perikanan, dan Polri. Kurangnya koordinasi dapat menyebabkan tumpang tindih tugas dan respons yang lambat terhadap ancaman. Penggunaan sistem informasi yang terintegrasi dan berbagi data intelijen secara *real-time* antara berbagai lembaga keamanan maritim sangat penting untuk respon cepat dan efektif terhadap ancaman maritim. Selain itu, aspek sumber daya juga sangat berpengaruh.

Di sisi lain, kualitas dan kuantitas sumber daya manusia keamanan maritim sangat penting. Personel yang terlatih dan memiliki keterampilan khusus dalam operasi maritim, penegakan hukum, dan penggunaan teknologi canggih sangat dibutuhkan. Pelatihan dan pengembangan kapasitas terus-menerus harus menjadi prioritas. Persoalan keterbatasan anggaran sering menjadi kendala utama dalam implementasi kebijakan keamanan maritim. Pendanaan yang memadai diperlukan untuk mendukung operasional patroli laut, pengadaan teknologi pengawasan, dan pemeliharaan infrastruktur. Lebih khusus lagi, ketersediaan kapal patroli, radar, drone, dan sistem pemantauan berbasis satelit sangat penting. Infrastruktur pendukung seperti pelabuhan, pangkalan militer, dan pusat komando harus memadai untuk mendukung operasi maritim yang efektif.

¹⁰ BBC News Indonesia. (2023). *Peta Standard China*. Sumber (Online).

Faktor lain adalah terkait dengan struktur birokrasi. Struktur birokrasi yang kompleks dan terfragmentasi dapat menghambat implementasi keamanan maritim sehingga dibutuhkan struktur yang terintegrasi dengan jelas, pembagian tugas yang efektif, dan jalur komando yang transparan. Secara teoritis, pernyataan tersebut diatas sejalan dengan pendapat George C. Edward III (Subarsono, 2011: 90-92) yang mengatakan bahwa agar implementasi kebijakan dapat berjalan lebih efektif, perlu memperhatikan empat faktor yaitu komunikasi, sumber daya, sikap, dan struktur birokrasi. Dengan memperhatikan dan mengelola faktor-faktor tersebut, diharapkan implementasi keamanan maritim dapat berjalan lebih efektif, sehingga mendukung ketahanan nasional di bidang ekonomi. Pendekatan yang komprehensif dan terkoordinasi antara berbagai aspek dan lembaga terkait sangat diperlukan untuk mencapai hasil yang optimal dalam menjaga keamanan maritim di wilayah Indonesia, khususnya di Laut Natuna Utara.

Untuk itu, langkah-langkah keamanan maritim yang efektif sangat diperlukan guna melindungi kedaulatan wilayah, menjaga stabilitas regional, serta memastikan pemanfaatan sumber daya perikanan yang berkelanjutan demi kesejahteraan sosial dan ekonomi Indonesia. Ketahanan Nasional menjadi sangat penting dalam menghadapi tantangan dan ancaman di Laut Natuna Utara khususnya isu keamanan maritim yang berdampak pada kesenjangan ekonomi masyarakat setempat khususnya dan Indonesia pada umumnya. Dalam aspek ekonomi, pemerintah diharapkan dapat fokus pada stabilitas, kemandirian dan kemakmuran ekonomi nasional. Untuk itu, langkah-langkah keamanan maritim yang efektif sangat diperlukan untuk melindungi kedaulatan wilayah, menjaga stabilitas regional, serta memastikan pemanfaatan sumber daya perikanan yang berkelanjutan serta berdampak kepada Ketahanan Nasional aspek Ekonomi.

Berdasarkan kondisi nyata saat ini dan perbandingannya dengan kondisi ideal yang diharapkan, serta mengacu pada fenomena yang telah dijelaskan sebelumnya, diperlukan kajian mendalam untuk memecahkan masalah Bagaimana Implementasi Kebijakan Keamanan Maritim di Laut Natuna Utara guna meningkatkan Ketahanan Nasional bidang ekonomi. Pemecahan masalah dilakukan dengan melakukan analisis tentang bagaimana Implementasi Keamanan Maritim di Laut Natuna Utara saat ini, faktor-faktor apa saja yang memengaruhi

implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara, dan bagaimana strategi Implementasi Keamanan Maritim yang efektif guna meningkatkan Ketahanan Nasional di Laut Natuna Utara.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas rumusan masalah yang dapat diidentifikasi yaitu Bagaimana **Implementasi Keamanan Maritim di Laut Natuna Utara Guna meningkatkan Ketahanan Nasional**. Selanjutnya, dalam rangka menjawab dan menemukan solusi atas permasalahan yang telah dijelaskan pada Rumusan Masalah, maka pertanyaan penelitian yang akan dibahas dalam Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) ini yaitu sebagai berikut :

- a. Bagaimana implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara saat ini ?
- b. Faktor-faktor apa saja yang memengaruhi implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara ?
- c. Bagaimana upaya-upaya strategis dalam implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara yang efektif guna meningkatkan ketahanan nasional ?

3. Maksud dan Tujuan

- a. **Maksud.** Penulisan kertas karya ilmiah perseorangan ini dimaksudkan untuk memberikan diskripsi analisis dan pemecahan persoalan tentang pentingnya **Implementasi Keamanan Maritim di Laut Natuna Utara guna meningkatkan Ketahanan Nasional** serta dapat memberikan manfaat bagi para pemangku kepentingan berupa :

- 1) Manfaat ilmiah, yaitu untuk memberikan sumbangan pemikiran atau menambah ilmu pengetahuan khususnya bagi akademisi dalam penelitian dan pengembangan yang terkait dengan **Implementasi Keamanan Maritim di Laut Natuna Utara guna meningkatkan Ketahanan Nasional**.
- 2) Manfaat praktis, untuk memberikan sumbangan pemikiran bagi para *stakeholders* dalam pengambilan kebijakan terkait **Implementasi Keamanan Maritim di Laut Natuna Utara guna**

meningkatkan Ketahanan Nasional khususnya aspek ekonomi.

- b. Tujuan.** Penulisan Kertas Karya Ilmiah Perseorangan ini bertujuan untuk memberikan sumbangan pemikiran bagi para *stakeholders* dalam pengambilan kebijakan terkait tentang pentingnya **Implementasi Keamanan Maritim di Laut Natuna Utara guna meningkatkan Ketahanan Nasional** dengan :

- 1) Menganalisis implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara saat ini.
- 2) Menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi keamanan maritim di Laut Natuna Utara.
- 3) Menganalisis upaya-upaya strategis dalam implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara yang efektif guna meningkatkan ketahanan nasional.

4. Ruang Lingkup dan Sistematika

- a. Ruang Lingkup.** Ruang lingkup dalam penyusunan Taskap ini adalah membahas tentang **Implementasi Kebijakan Keamanan Maritim di Laut Natuna Utara dalam menghadapi ancaman sumber daya perikanan guna meningkatkan Ketahanan Nasional khususnya aspek ekonomi.**

- b. Sistematika.** Taskap ini disusun dalam 4 (empat) bab yang sistematis serta saling terkait satu dengan yang lain dan disusun dengan sistematika sebagai berikut :

- 1) **BAB I Pendahuluan.** Bab ini menguraikan secara umum tentang latar belakang permasalahan, rumusan masalah, maksud dan tujuan penulisan ini, ruang lingkup dan sistematika penulisan, metode pendekatan yang digunakan dalam pemecahan masalah serta daftar pengertian.
- 2) **BAB II Landasan Pemikiran.** Bab ini berisi uraian landasan pemikiran yang berpedoman pada peraturan perundang-undangan yang terkait, landasan teori yang digunakan untuk menganalisis pokok permasalahan dan pemecahan persoalan. Selain dari pada itu, bab ini juga menampilkan data dan fakta aktual secara objektif

yang diperoleh dari hasil pengumpulan data, baik berupa data sekunder dan/atau primer yang relevan dengan pertanyaan kajian serta membahas tentang pengaruh faktor lingkungan strategis yang berisi uraian tentang perkembangan lingkungan strategis baik global, regional maupun nasional.

- 3) **BAB III Pembahasan.** Bab ini berisi analisis dampak data dan fakta tentang implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara saat ini terkait komunikasi, sumber daya, disposisi, serta struktur birokrasi terhadap Ketahanan Nasional dalam menghadapi ancaman Sumber Daya Perikanan sehingga menemukan faktor penyebab masalah dan menghasilkan solusi yang tepat dalam memecahkan persoalan yang diuraikan dalam pertanyaan kajian.
- 4) **BAB IV Penutup.** Bab ini berisi simpulan yang berisi tentang jawaban permasalahan dan menguraikan rumusan jawaban secara sistematis, singkat dan jelas terhadap pertanyaan kajian yang diajukan dan diakhiri dengan adanya rekomendasi sebagai saran kepada pemangku kebijakan agar strategi yang diajukan dalam implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara guna meningkatkan Ketahanan Nasional dapat berjalan secara efektif dan efisien.

5. Metoda dan Pendekatan

- a. **Metode.** “Dalam taskap ini, digunakan metode kualitatif/deskriptif dengan teknik pengumpulan data dan analisis melalui studi kepustakaan atau penelitian literatur dari data sekunder. Selain itu, penulisan taskap ini juga menerapkan metode analisis PEST yang ditemukan oleh Francis J. Aguilar, seorang profesor di Harvard University pada tahun 1967. PEST merupakan singkatan dari *political* (politik), *economic* (ekonomi), *social* (sosial), dan *technological* (teknologi), yang berperan penting dalam mengurai permasalahan dan sekaligus memitigasi risiko secara multidimensional, untuk dapat menghasilkan kebijakan dan keputusan yang terbaik. Metode ini terdiri dari empat faktor utama, yaitu: *Political*,

Economic, Social, dan Technological. Singkatan dari faktor-faktor tersebut membentuk akronim PEST¹¹

- b. **Pendekatan.** Pendekatan yang digunakan dalam analisis data taskap ini bersifat holistik, komprehensif, dan integral dalam tinjauan terhadap kepentingan nasional, akan dilakukan analisis multidisiplin pada aspek kesejahteraan dan keamanan. Analisis tersebut akan digunakan sesuai dengan kerangka teoritis yang telah dipilih.

6. Pengertian.

- a. **Implementasi.** Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata implementasi mengandung arti pelaksanaan atau penerapan, hal ini berkaitan dengan suatu perencanaan, kesepakatan maupun penerapan kewajiban¹².
- b. **Implementasi Kebijakan.** Menurut George C. Edwards III, Implementasi Kebijakan merupakan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pemerintah untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan kebijakan.¹³
- c. **Keamanan Maritim.** Keamanan maritim adalah konsep “*Good Order At Sea*” yang menjamin ketertiban, keamanan, dan stabilitas ekonomi di wilayah maritim suatu negara. Ini mencakup berbagai aspek yang mendukung pencapaian keamanan maritim melalui stabilitas dan tatanan yang baik¹⁴.
- d. **Ketahanan Nasional.** “Ketahanan Nasional (Tannas) Indonesia merupakan kondisi dinamik bangsa Indonesia yang berisi keuletan dan ketangguhan, yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional di dalam menghadapi dan mengatasi segala ancaman, tantangan, hambatan dan gangguan (ATHG) baik yang datang dari dalam maupun luar yang dapat membahayakan integritas,

¹¹ Nadiyah Rakmalia (2020), “*PEST Analysis, Metode Manajemen untuk Bangun Bisnis yang Kompetitif*”. Sumber (Online)

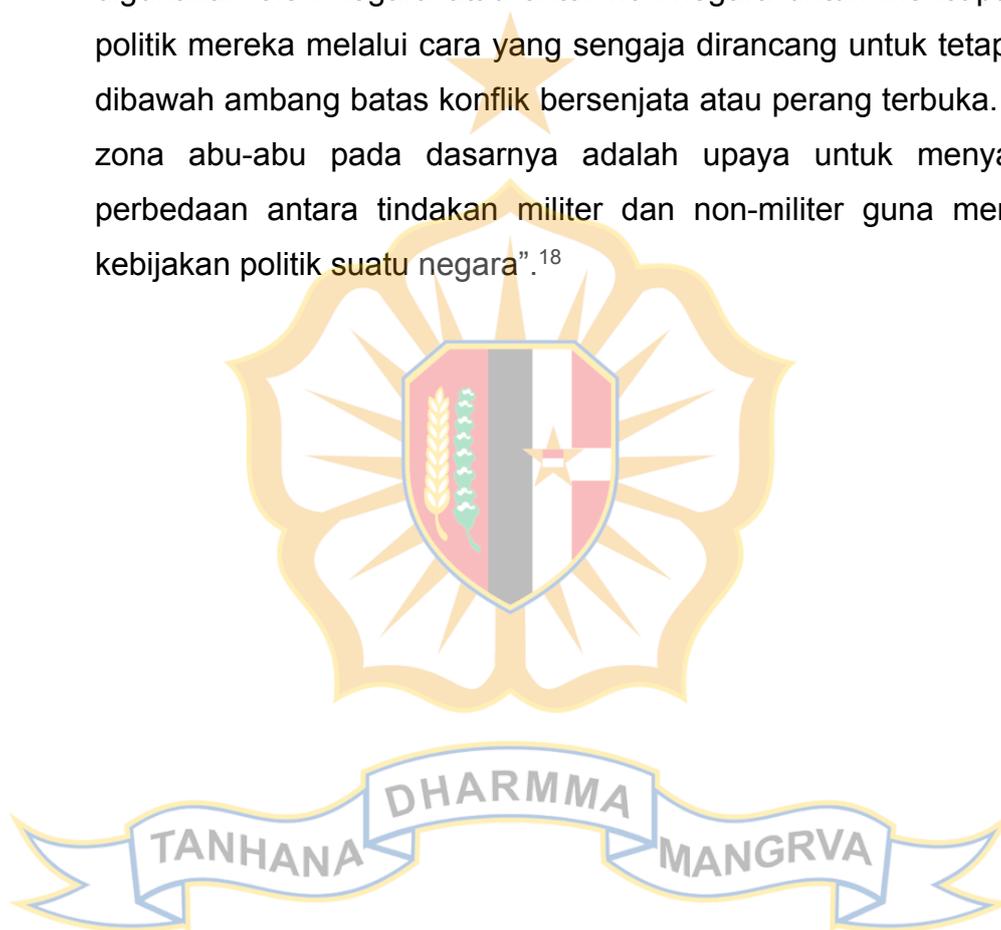
¹² Kamus Lengkap Online (2024). Arti Kata Implementasi. Sumber (Online).

¹³ ELIB UNIKOM (2024). Tinjauan Pustaka. Sumber (Online)

¹⁴ Abdurrahman, M, (2017). “*Penguatan Keamanan Maritim Indonesia : Memahami Ancaman Kemanan Maritim dan Rekonstruksi Kemaritiman Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*”,h.49

kelangsungan hidup bangsa dan negara Indonesia”.¹⁵

- e. **Over Fishing.** “*Over Fishing* adalah salah satu bentuk eksploitasi berlebihan terhadap populasi ikan hingga mencapai tingkat yang membahayakan”.¹⁶
- f. **Diplomacy.** “*Diplomacy* adalah seni dan praktek bernegosiasi oleh seseorang yang biasanya mewakili sebuah negara atau organisasi”.¹⁷
- g. **Gray Zone Strategy.** “Gray Zone Strategy adalah pendekatan yang digunakan oleh negara atau aktor non-negara untuk mencapai tujuan politik mereka melalui cara yang sengaja dirancang untuk tetap berada dibawah ambang batas konflik bersenjata atau perang terbuka. Operasi zona abu-abu pada dasarnya adalah upaya untuk menyamarkan perbedaan antara tindakan militer dan non-militer guna mendukung kebijakan politik suatu negara”.¹⁸



BAB II

LANDASAN PEMIKIRAN

¹⁵ Lemhannas RI. Op.cit. h. 46.

¹⁶ *Overfishing: Pengertian, Penyebab dan Dampaknya.* (2023) , Sumber (Online)

¹⁷ Kamus Lengkap (2024), *Arti-kata/diplomacy/* .Sumber (Online)

¹⁸ *Tantangan Menghadapi Gray-Zone Operation* Di Laut China Selatan. Sumber (Online)

7. Umum.

Pada Bab II ini akan diuraikan tentang landasan pemikiran yang meliputi peraturan perundang-undangan, data dan fakta, kerangka teoritis, serta lingkungan strategis. Landasan pemikiran merupakan dasar pemikiran yang berkaitan dengan rumusan permasalahan, yakni bagaimana **Implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara dalam meningkatkan Ketahanan Nasional**. Peraturan perundang-undangan digunakan sebagai payung hukum dan dasar yuridis untuk menilai atau mengevaluasi permasalahan-permasalahan yang sedang dikaji. Sedangkan kerangka teoritis akan memberikan dasar teori yang kemudian dikembangkan sebagai acuan menganalisis pemecahan masalah. Data dan fakta digunakan sebagai data empiris untuk mengidentifikasi akar permasalahan. Selain itu, perkembangan lingkungan strategis baik di tingkat global, regional, maupun nasional sebagai pendekatan secara holistik, komprehensif dan integral, utamanya yang terkait dengan pokok bahasan untuk menjadi pertimbangan dalam pembahasan agar tidak berpikir secara parsial.

8. Peraturan Perundang-undangan.

a. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI.

Berdasarkan UU Nomor 34 tahun 2004 pasal 9 huruf a dan b, menyebutkan bahwa: “tugas TNI AL selain melaksanakan tugas TNI Matra Laut di bidang Pertahanan, TNI AL juga melaksanakan peran Polisionil yaitu dengan menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi”. Dalam melaksanakan tugas operasi keamanan laut, TNI AL turut menjadi implementator keamanan maritim khususnya di kawasan Laut Natuna Utara termasuk pemberdayaan masyarakat maritim khususnya nelayan sebagai tugas Dawilhanla atau Pengendalian Wilayah Pertahanan Laut (pasal 9 huruf e) untuk peningkatan ketahanan ekonomi masyarakat maritim di kawasan Laut Natuna Utara.

b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal

1 ayat (59) yang menyebutkan : “Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) adalah lembaga yang melaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri”. Diberlakukannya undang undang ini sangat terkait dengan implementasi keamanan maritim khususnya di Laut Natuna Utara. Keamanan maritim yang kuat tidak hanya melindungi kedaulatan wilayah, tetapi juga menjamin bahwa potensi ekonomi laut dapat dimanfaatkan secara maksimal untuk mendukung ketahanan ekonomi Indonesia secara keseluruhan.

c. Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan a t a s Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan.

Pasal 73 ayat (1) : “Penyidikan tindak pidana di bidang perikanan di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan, Penyidik Perwira TNI AL, dan/atau Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia. Ayat (2) Selain penyidik TNI AL, Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan berwenang melakukan penyidikan terhadap tindak pidana di bidang perikanan yang terjadi di ZEEI”. Dalam konteks *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* (IUUF), yaitu ancaman terhadap sumber daya kelautan khususnya perikanan memiliki dampak yang signifikan terhadap keamanan maritim. Dengan demikian, Implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara tidak hanya merupakan langkah penting dalam melawan IUUF, tetapi juga upaya strategis untuk mendukung ketahanan ekonomi nasional Indonesia.

d. Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Dalam “UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan pasal 11 ayat 2 huruf a disebutkan bahwa di laut lepas pemerintah wajib memberantas kejahatan internasional. Pasal 59 Ayat 3 bahwa dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah

perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, dibentuk Badan Keamanan Laut Republik Indonesia”. Oleh karena itu, peran Bakamla RI sangat krusial dalam menjamin keamanan maritim di wilayah Laut Natuna Utara, yang berdampak langsung terhadap peningkatan ketahanan nasional Indonesia dengan cara melindungi kekayaan sumber daya laut dan memperkuat kedaulatan wilayah negara.

e. Peraturan Presiden No. 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut (Bakamla)

Peraturan Presiden No.178 Tahun 2014 tentang Bakamla pada pasal 2 disebutkan : “Bakamla mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia”. Pasal 4 ayat (1) menyebutkan : “Dalam melaksanakan tugas dan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dan Pasal 3, Bakamla berwenang antara lain (a) melakukan pengejaran seketika ; (b) memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut ; (c) mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia”. Pasal 4 ayat (2) : “Kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara terintegrasi dan terpadu dalam satu kesatuan komando dan kendali”. Peraturan Presiden ini menjadi landasan hukum yang penting dalam pembentukan dan operasional Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI) dalam menjaga keamanan serta memastikan pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan.

9. Data dan Fakta

a. Potensi Sumber Daya Perikanan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia Nomor 711 (WPP-RI 711).

Sebagai estimasi potensi sumber daya ikan, jumlah tangkapan yang diperbolehkan, dan tingkat pemanfaatan sumber daya ikan, Kementerian Kelautan dan Perikanan menetapkan Keputusan Menteri

Kelautan dan Perikanan Nomor 19 Tahun 2022 tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan, Jumlah Tangkapan Ikan yang Diperbolehkan, dan Tingkat Pemanfaatan Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia yang ditelaah secara periodik paling sedikit 1 s.d. 3 tahun.

Adapun pada WPP NRI 711 yang terdiri atas Laut Natuna dan Natuna Utara memiliki potensi sumber daya perikanan yang sangat melimpah dengan total estimasi potensi perikanan sebesar 1.306.379 ton. Adapun rincian estimasi potensi sumber daya ikan, jumlah tangkapan yang diperbolehkan, dan tingkat pemanfaatan dapat dilihat pada tabel 2.1 berikut :

Tabel 2.1 Rincian Sumber Daya Ikan pada WPP NRI 711

Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia			Ikan Pelagis Kecil	Ikan Pelagis Besar	Ikan Demersal	Ikan Karang	Udang Penaeid	Lobster	Kepiting	Rajungan	Cumicumi
WP PNR I 711	Perairan Selat Karimata, Laut Natuna, dan Laut Natuna Utara	Estimasi Potensi (ton)	536.917	163.744	289.300	197.580	71.810	1.467	3.388	9.804	32.369
		JTB (ton)	375.842	114.621	202.510	138.306	50.267	734	1.694	4.902	22.658
		Tingkat Pemanfaatan	0,9	0,7	0,8	0,5	0,6	1,1	1,9	1,2	0,5

Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan (2022).

Secara kuantitas, nilai tersebut merupakan 10,88% jumlah potensi sumber daya perikanan di seluruh WPP NRI atau berada di peringkat ke – 3 terbanyak dalam jumlah estimasi potensi secara kuantitas berat tangkapan sesuai tabel 2.2 berikut :

Tabel 2.2 Estimasi Potensi Perikanan Tahun 2022

No	WPP NRI	Estimasi Potensi Perikanan (Ton)
1	718	2.637.564
2	573	1.338.442
3	711	1.306.379
4	572	1.229.950
5	713	1.073.147
6	712	1.034.485
7	714	1.033.979
8	715	715.293
9	716	626.045
10	571	591.138
11	717	424.703

Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan.(2022).

- b. Dalam beberapa tahun terakhir kegiatan *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* (IUU Fishing) masih sering terjadi di Laut Natuna Utara. Letak Laut Natuna Utara yang berada di antara beberapa negara serta melimpahnya kekayaan sumber daya perikanan di daerah tersebut menyebabkan wilayah Laut Natuna Utara sangat rawan terhadap praktek *IUU Fishing*. Adapun berdasarkan data Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Ditjen PSDKP) dalam 10 (sepuluh) tahun terakhir terdapat 314 Kapal Perikanan yang ditangkap karena praktik IUU Fishing di wilayah Laut Natuna Utara dengan mayoritas kapal perikanan yang ditangkap merupakan Kapal Perikanan Asing. Berikut merupakan data tangkapan Ditjen PSDKP di wilayah Laut Natuna Utara pada periode 2014 s.d. 2023 sesuai tabel 2.3 berikut :

Tabel 2.3 Jumlah Kapal Perikanan yang ditangkap periode 2014 s.d. 2023 di Laut Natuna Utara

NO	NEGARA	JUMLAH KAPAL DITANGKAP
1	Vietnam	284
2	Malaysia	21
3	China	1
4	Thailand	2
5	Indonesia	6
TOTAL		314

Sumber: Ditjen PSDKP (2023)

Selain itu, Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia

711 (WPP-NRI 711) yang terdiri atas Laut Natuna dan Natuna Utara tercatat sebagai WPP NRI dengan jumlah tangkapan kapal ikan pelaku IUU *Fishing* terbanyak selama periode 2019 s.d. 2023 dengan rincian kapal tangkapan di setiap WPP NRI sesuai tabel 2.4 berikut :

Tabel 2.4 Tangkapan Kapal Ikan Pelaku IUU Fishing berdasarkan WPP-NRI

No.	WPP NRI	2023	2022	2021	2020	2019	TOTAL	PERINGKAT
1	WPP-571	64	11	29	23	20	147	2
2	WPP-572	3	3	7	0	1	14	10
3	WPP-573	9	0	7	0	1	17	9
4	WPP-711	34	23	47	23	28	155	1
5	WPP-712	25	22	21	16	26	110	3
6	WPP-713	44	0	15	3	4	66	4
7	WPP-714	32	11	15	1	0	59	6
8	WPP-715	15	20	7	5	8	55	7
9	WPP-716	13	3	15	15	17	63	5
10	WPP-717	6	1	2	2	0	11	11
11	WPP-718	24	3	4	0	2	33	8
TOTAL		269	97	169	88	107	730	66

Sumber: Ditjen PSDKP (2023)

Hal tersebut menunjukkan bahwa WPP-NRI 711 dengan Laut Natuna Utara di dalamnya merupakan wilayah yang sangat rawan terhadap tindakan IUU *Fishing*.

- c. China menganggap perairan Natuna sebagai bagian dari Laut Cina Selatan yang dideklarasikan pada 1947, yang bertentangan dengan UNCLOS dan kedaulatan Indonesia. Berdasarkan artikel 122 dari “*The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* tahun 1982, Laut Cina Selatan masuk ke dalam golongan laut semi-enclosed yang dikelilingi oleh beberapa negara dan berhubungan langsung dengan laut dan Samudra”¹⁹. Sehingga dengan segala kekayaan yang dimiliki Laut Cina Selatan, eskalasi konflik sangat mungkin untuk menjadi semakin mencuat dan tidak terhindarkan. Sengketa yang disebutkan sebelumnya diawali oleh klaim terhadap wilayah perairan dan daratan gugusan

¹⁹ Melita Angelin Bidara and Michael Mamentu (2018), “*Kepentingan Amerika Serikat Dalam Konflik Laut Cina Selatan*”, *Jurnal Eksekutif* 1, no. 1, h. 2

keulauan Sparty dan Parecel, yang dimulai oleh Tiongkok dengan “*Nine-Dashed Line*” pada tahun 1974 dan 1992. Klaim yang ada meliputi landasan kontinen, garis batas laut dan Zona Ekonomi Eksklusif ²⁰(ZEE). Hal ini kemudian menjadi penyebab dari hilangnya sebagian besar kedaulatan teritorial dan mengancam keamanan nasional beberapa negara seperti Indonesia.

- d. Sejak konflik Laut China Selatan mulai muncul, Indonesia secara tegas menyatakan tidak mempunyai klaim atas sengketa di wilayah tersebut. Dasar China melakukan tindakan klaim sepihak sangat berbeda dengan kebijakan penetapan wilayah ZEE di Indonesia yang merujuk pada Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) pasal 57 “Zona ekonomi eksklusif tidak boleh melewati batas dari 200 nautikal mil laut diukur dari garis pangkal pengukuran luas laut teritorial”. Namun yang menjadi masalah adalah munculnya China yang gencar menggaungkan *statement* perairan Natuna sebagai bagian dari *tradisional fishing ground* nya. Tentu saja hal tersebut merupakan klaim sepihak dari China yang didasarkan oleh konsep sembilan garis putus-putus atau nine dash line. Akibatnya, nelayan asal China melakukan eksploitasi sumber daya perikanan di perairan Natuna Utara²¹.
- e. Berdasarkan pernyataan lembaga IOJI (*Indonesia Ocean Justice Initiative*) menunjukkan bahwa dalam kurun waktu dua tahun belakangan ini tidak terdapat ancaman yang signifikan dari kapal penangkap ikan yang berbendera China di laut Natuna Utara. Padahal sebelumnya banyak kapal ikan berbendera China yang terdeteksi berada dalam zona timur laut Natuna Utara dan merupakan bagian dari CMM (*China Maritime Militia*). Saat ini China diketahui lebih sering menempatkan kapal penelitian ilmiah kelautan dan *China Coast Guard* untuk beroperasi di laut Natuna Utara²².

²⁰ Adrianus Revi Dwiguna dan Muhammad Syaroni (2019), “*Rivalitas Amerika Serikat-Tiongkok Di Laut China Selatan Dan Pengaruhnya Terhadap Indonesia*”, *Jurnal Kajian Stratejik Ketahanan Nasional* 2, no. 2, h. 146, Sumber (Online)

²¹ Kompas. (2017). *Pro Kontra Peneggelaman Kapal, Ini Komentar Kadin*. Sumber (Online).

²² Indonesia Ocean Justice Initiative. (2023). “*155 Kapal Ikan Vietnam Beroperasi di Zona Tumpang-*

- f. “Sebanyak 13 institusi menandatangani kesepakatan bersama tentang pengawasan, pengamanan, dan pemanfaatan sumber daya ikan di kawasan Laut Natuna Utara. Ke-13 institusi itu, yakni Kementerian Koordinator bidang Politik, Hukum, dan Keamanan, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Kementerian Kelautan Dan Perikanan. Kemudian, TNI, Kepolisian Indonesia, Badan Keamanan Laut, PT Pertamina (Persero), Aliansi Nelayan Indonesia, Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia, dan Kelompok Nelayan Mandiri”²³. Instansi yang memiliki kewenangan di laut diantaranya Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Polairud, Bakamla dan TNI AL serta instansi terkait sesuai tabel 2.5 berikut :

Tabel 2.5 Tugas K/L Pemilik Armada dan Pembagian Tugas

K/L	TUGAS POKOK	TUGAS TERKAIT KELAUTAN
Bakamla RI	Patroli Laut di seluruh perairan dan yurisdiksi Indonesia	Gakkum di Laut
TNI AL	Pertahanan Matra Laut, Gakkumla dan Diplomasi maritim	Pertahanan dan Gakkum di Laut
Polri	Memelihara Kamtibnas, Gakkum, perlindungan dan pengayoman masyarakat	Cegah dan Tindak Pidana di Laut
Kemenhub	Penyelenggaraan urusan pemerintah dalam bidang perhubungan	Tertib pelayaran dan penanganan musibah
Kemenkeu	Penyelenggaraan urusan pemerintah dalam bidang Keuangan	Cegah pelanggaran kepabeanaan
KKP	Penyelenggaraan urusan pemerintah dalam bidang Kelautan dan Perikanan	Cegah IUUF

Sumber: Kurnia, 2022

Bakamla RI merupakan Lembaga Pemerintah Non-Kementerian yang bertanggungjawab kepada Presiden RI melalui Menkopolhukam.

tindih Klaim ZEE Indonesia-Vietnam di Laut Natuna Utara. Sumber (Online)

²³ <https://www.antaraneews.com/berita/1310470/13-institusi-sepakat-awasi-laut-natuna-utara-cegah-tumpang-tindih>. Sumber (Online)

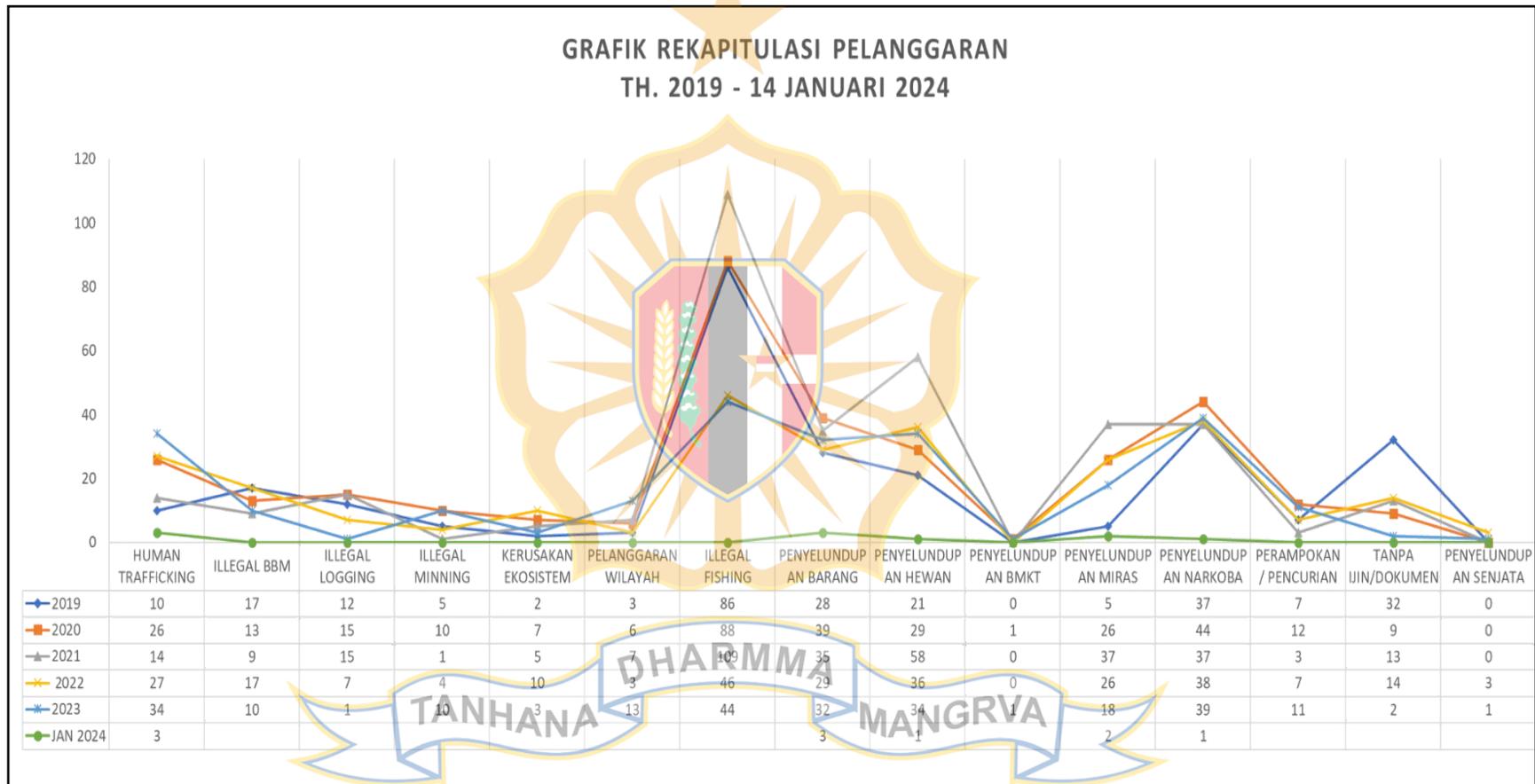
Berdasarkan Pasal 61 UU No. 32 tahun 2014 tugas pokoknya adalah Melakukan Patroli Keamanan dan Keselamatan di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.

- g. Patroli bersama diselenggarakan oleh Bakamla dengan melibatkan Instansi Terkait dan Instansi Teknis secara bersama-sama, terpadu, dan terintegrasi²⁴. Tahun 2024, Patroli Bersama yang dikoordinir Bakamla dilaksanakan selama 120 hari dan terbagi kedalam dua periode. Pelaksanaan Patroli Bersama melibatkan instansi terkait seperti TNI AL, Polair Polri, PSDKP KKP, KPLP Kemhub, dan DJBC Kemenkeu.



²⁴ "Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia pasal 9 dan 10 ayat (1)".

Adapun data ancaman atau pelanggaran yang akan menjadi perhatian penulis dimana pelanggaran **Illegal, Unreported and Unregulated Fishing** lebih dominan yang ditunjukkan sesuai gambar 2.2 berikut :



Sumber : Pusdatin Bakamla RI, 2024

Grafik 1 Rekapitulasi Data Pelanggaran TMT 2019 s.d. 14 Januari 2024

- h. Sarana Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan di WPP NRI 711 oleh PSDK KKP. Dalam melaksanakan pengawasan pada WPP NRI 711 Selat Karimata, Laut Natuna, Laut Natuna Utara, Direktorat Jenderal PSDKP KKP mempersiapkan 7 Kapal Pengawas Kelautan dan Perikanan dengan rincian 2 (dua) Kapal Pengawas Kelas I berukuran 60 Meter, 1 (satu) Kapal Pengawas Kelas II berukuran 42 Meter, 3 (tiga) Kapal Pengawas Kelas III berukuran 30 sampai dengan 40 Meter, dan 1 (satu) Kapal Kelas IV berukuran 28 Meter.

10. Kerangka Teoritis

a. Teori Implementasi Kebijakan

George Edward III Menyatakan bahwa “tantangan utama dalam administrasi publik adalah kurangnya perhatian terhadap pelaksanaan”.²⁵ Ditegaskan bahwa tanpa pelaksanaan yang efektif, keputusan pembuat kebijakan tidak akan dijalankan dengan sukses. Edward menyarankan bahwa ada empat elemen utama yang menjadi kunci dalam kesuksesan pelaksanaan. Elemen-elemen yang memengaruhi berhasil atau tidaknya pelaksanaan kebijakan meliputi aspek komunikasi, alokasi sumber daya, sikap atau orientasi, serta kerangka kerja birokrasi.²⁶

- 1) **Komunikasi.** Menurut Edward III dalam Widodo²⁷, “komunikasi didefinisikan sebagai “aliran informasi dari pengirim kepada penerima”. Dalam konteks ini, pentingnya menekankan bahwa informasi mengenai kebijakan publik harus disampaikan secara tepat kepada pelaku kebijakan. Tujuannya adalah agar mereka dapat memahami langkah-langkah yang diperlukan dalam pelaksanaan kebijakan, sehingga target dan tujuan kebijakan dapat dicapai sesuai dengan yang diharapkan”.
- 2) **Sumber daya.** Edward III dalam Widodo²⁸ menyatakan bahwa “sumber daya memiliki peran krusial dalam pelaksanaan kebijakan.

²⁵ George C. Edwards III (1980) , *Public Policy Implementation* .London: Jai Press Inc., h. 1.

²⁶ Edward III, G. C. dalam Widodo, J. (2007). Model Implementasi Kebijakan Publik, hlm. 96-110

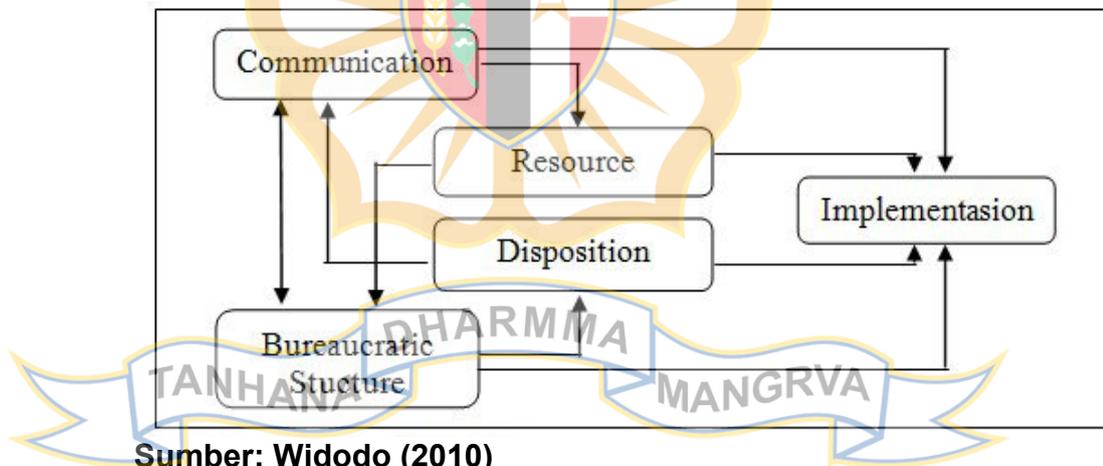
²⁷ *Ibid*, h 97

²⁸ *Ibid*. h.98

sumber daya tersebut mencakup : Sumber daya manusia , Sumber daya anggaran , Sumber daya peralatan, dan Sumber daya kewenangan”.

- 3) **Disposisi.** Pengertian disposisi menurut Edward III dalam Widodo²⁹ dikatakan sebagai “Kemauan, motivasi, dan orientasi dari para pelaku kebijakan dalam menjalankan kebijakan dengan sepenuh hati, sehingga sasaran kebijakan dapat tercapai”. Edward III dalam Widodo³⁰ menyatakan bahwa : Untuk keberhasilan implementasi kebijakan yang efektif dan efisien, tidak cukup bagi pelaksana untuk hanya mengetahui langkah-langkah yang diperlukan namun harus memiliki keterampilan dalam melaksanakannya.
- 4) **Struktur Birokrasi.**

Dalam bentuk diagram atau struktur, model penerapan kebijakan menurut Edward III dapat dilihat sesuai gambar 2.1 berikut:



Sumber: Widodo (2010)

Gambar 2.1

Model Implementasi Kebijakan menurut George Edward III

Teori Implementasi Kebijakan ini akan dipergunakan dalam menganalisis sejauhmana implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara saat ini sehingga akan diketahui

²⁹ *Ibid* h. 104

³⁰ *Ibid* h. 104-105

faktor-faktor yang memengaruhi implemtasi kebijakan keamanan maritim yang efektif guna meningkatkan ketahanan nasional di Laut Natuna Utara.

b. Teori analisis PEST

Teori ini merupakan singkatan dari *political* (politik), *economic* (ekonomi), *social* (sosial), dan *technological* (teknologi), yang berperan penting dalam mengurai permasalahan dan sekaligus memitigasi risiko secara multidimensional, untuk dapat menghasilkan kebijakan dan keputusan yang terbaik. Metode ini terdiri dari empat faktor utama, yaitu: *Political, Economic, Social, dan Technological*. Singkatan dari faktor-faktor tersebut membentuk akronim PEST³¹

11. Perkembangan Lingkungan Strategis

a. Lingkungan Strategis Global.

Laut China Selatan adalah salah satu jalur perdagangan utama dunia dan memiliki signifikansi geostrategis yang besar. Lingkungan strategis global di daerah ini telah menjadi fokus perhatian internasional karena persaingan klaim kedaulatan, sumber daya alam, dan keamanan maritim. Kehadiran berbagai kekuatan regional dan global, termasuk Tiongkok, Amerika Serikat, dan negara-negara ASEAN, menciptakan dinamika kompleks yang memengaruhi stabilitas di wilayah tersebut. Persaingan geopolitik dan perselisihan teritorial antara negara-negara di sekitar Laut China Selatan sering kali menciptakan ketegangan yang dapat mengganggu perdagangan internasional dan keamanan maritim, serta memengaruhi hubungan diplomatik antar-negara.³²

Perkembangan lingkungan strategis global didominasi kepentingan Amerika Serikat di Kawasan Asia Pasifik, konflik diberbagai negara meliputi di Timur Tengah dengan keberadaan ISIS dan sengketa kedaulatan wilayah di Laut Cina Selatan serta klaim kepemilikan Pulau Senkaku / Daoiya. Kepentingan Amerika Serikat di Kawasan Asia

³¹ Nadiyah Rakmalia (2020), "*PEST Analysis, Metode Manajemen untuk Bangun Bisnis yang Kompetitif*". Sumber (Online)

³² DPR RI, (2013), *Konflik Laut China Selatan*. Sumber (online).

Tenggara sangat terlihat dengan konsep *Indo Pacific* guna menghadapi polarisasi perilaku Cina yang dianggap kerap kali menunjukkan sikap kontra produktif terhadap kepentingan AS di Asia pada dasarnya merupakan tujuan utama AS mengawali Indo-Pacific³³. Dari perkembangan lingkungan global ini sangat berdampak pada keamanan maritim global yaitu konektifitas serta dimensi tindak kejahatan lintas negara yang mencakup seluruh aspek kehidupan negara (ipoleksosbudhankam).

Dalam perkembangan lingkungan strategis global, geopolitik dunia masih dihadapkan pada persaingan hegemoni kekuatan negara-negara besar, seperti Amerika Serikat dan Tiongkok. Persaingan ini sangat berdampak pada perekonomian dunia, terutama di kawasan Asia, dan dapat memicu terjadinya instabilitas di kawasan tersebut. Selain itu, dinamika lingkungan strategis juga dipengaruhi oleh perkembangan teknologi Revolusi Industri 4.0, yang dapat berpotensi menjadi ancaman nonmiliter jika dimanfaatkan untuk menguasai perekonomian suatu negara.

Selain itu, pengaruh lingkungan strategis global di Laut China Selatan juga tercermin dalam dinamika ekonomi dan diplomasi regional. Wilayah ini kaya akan sumber daya alam seperti minyak, sumber daya perikanan dan gas, serta menjadi jalur perdagangan penting bagi banyak negara. Persaingan untuk mengendalikan akses ke sumber daya alam dan jalur perdagangan menghasilkan konflik kepentingan antara negara-negara yang berbagi perbatasan maritim. Selain itu, upaya-upaya diplomatik untuk menyelesaikan perselisihan wilayah secara damai dan mempromosikan kerjasama regional juga dipengaruhi oleh kehadiran kekuatan global yang memiliki kepentingan ekonomi dan politik di wilayah tersebut. Berdasarkan latar belakang ini, kondisi tersebut dapat berpengaruh negatif terhadap ruang lingkup dalam implementasi keamanan maritim khususnya di Laut Natuna Utara dalam upaya meningkatkan Ketahanan Nasional.

³³ Soni Iriawan (2024), "OBOR VS Indo-Pasifik, Indonesia Ditengah Persaingan Amerika-Cina", Sumber (Online).

b. Lingkungan Strategis Regional.

Perkembangan lingkungan strategis di Timur Tengah saat ini sangat dinamis dan kompleks, dipicu oleh berbagai faktor geopolitik dan ekonomi. Konflik internal dan perang saudara di beberapa negara seperti Suriah dan Yaman telah mengganggu stabilitas regional, sementara krisis politik di Lebanon dan instabilitas di Irak juga memperburuk situasi. Selain itu, konflik antar negara seperti konflik Palestina-Israel dan masalah konflik Sunni-Shiah juga terus berlanjut, memicu ketegangan dan kekhawatiran di kawasan tersebut. Dampak dari konflik-konflik ini tidak hanya terbatas pada keamanan dan stabilitas regional, tetapi juga mempengaruhi perekonomian dunia secara signifikan.

Krisis dan konflik di Timur Tengah telah menyebabkan gangguan pada arus perdagangan dan investasi, yang pada gilirannya memperburuk kondisi perekonomian global. Selain itu, keterlibatan negara-negara besar seperti Amerika Serikat dan Tiongkok dalam konflik-konflik di kawasan ini juga meningkatkan ketegangan geopolitik dan memperburuk situasi. Untuk menghadapi tantangan ini, Indonesia harus meningkatkan kerjasama diplomatik dan ekonomi dengan negara-negara lain, terutama di kawasan Asia Tenggara, untuk memastikan keamanan dan stabilitas regional. Dengan demikian, Indonesia dapat menjaga kepentingan nasionalnya dan memainkan peran yang lebih aktif dalam mengatasi dinamika lingkungan strategis global.

Berbagai permasalahan negara di Kawasan Asia Tenggara yang sangat menonjol yaitu masalah belum tuntasnya batas wilayah antar negara di Kawasan Asia Tenggara, klaim wilayah dari beberapa negara di Laut Cina Selatan atas kebijakan *Ten Dash Line* China. Klaim yang saling tumpang tindih antara beberapa negara, termasuk China, Vietnam, dan Filipina, telah menciptakan ketegangan dan meningkatkan risiko konflik di wilayah tersebut. Dari latar belakang ini dapat dipastikan bahwa permasalahan satu negara di kawasan akan berdampak terhadap stabilitas di kawasan. Oleh sebab itu, penanganan permasalahan setiap negara di kawasan perlu dilaksanakan melalui kerjasama internasional agar berpengaruh positif dalam implementasi keamanan maritim di

kawasan. Tanpa adanya kerjasama internasional dapat berpengaruh negatif terhadap stabilitas keamanan di kawasan karena implementasi keamanan maritim akan sulit diwujudkan.

c. Lingkungan Strategis Nasional.

1) Geografi.

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km dan merupakan garis pantai terpanjang kedua di dunia, dengan luas perairan laut mencapai 5,8 juta kilometer persegi, yang merupakan 71% dari keseluruhan wilayah Indonesia. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah pulau sebanyak 17.504³⁴ yang terbagi dalam rezim Perairan Pedalaman, Laut Teritorial dan Zona Tambahan, Landas Kontinen, ZEE (*Zona Ekonomi Eksklusif*) dan Laut Lepas dengan pengaturan pengelolaan. Dengan wilayah laut yang luas tersebut memberikan tantangan bagi Indonesia. Selain rawan terhadap tindakan kejahatan³⁵ juga masalah pengelolaan batas wilayah negara yang sampai saat ini belum tuntas. Indonesia tidak terlibat langsung dalam perselisihan Laut China Selatan dan memiliki status sebagai negara yang tidak mengajukan klaim. Sebagai negara non-klaim, Indonesia telah secara konsisten mengambil peran sebagai mediator dalam pembicaraan antara negara-negara yang terlibat dalam konflik tersebut, suatu inisiatif yang telah berlangsung sejak tahun 1990. Sesuai dengan kebijakan luar negeri yang independen dan aktif, Indonesia secara proaktif berkontribusi dengan ide dan pemikiran untuk membantu menyelesaikan konflik tersebut³⁶.

Dalam upaya implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara, kondisi ini berpengaruh negatif karena menimbulkan konflik dan merusak hubungan antar negara sehingga batas wilayah

³⁴ Lilly Aprilya (2024), "*Laut Masa Depan Bangsa Mari Jaga Bersama*", Sumber (Online).

³⁵ Direktorat KIPS Kemenlu RI (2019), *Isu Khusus Kejahatan Lintas Negara*. (Online)

³⁶ Shabrina, Nadiah Oryza (2017). "*Perubahan Respon Indonesia Terhadap Klaim Nine-Dash Line*", h. 133-134.

negara menjadi hal mutlak segera diselesaikan untuk memberikan kepastian hukum dalam implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara.

2) **Demografi.**

Dari data BPS untuk jumlah penduduk yang dilakukan melalui sensus penduduk menunjukkan peningkatan setiap lima tahun sekali. Terdapat empat pilar pembangunan yang disusun untuk pencapaian Visi Indonesia 2045, yaitu: “Pembangunan Manusia serta Penguasaan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan, Pemerataan Pembangunan, serta Pemantapan Ketahanan Nasional dan Tata Kelola Pemerintahan”. Besarnya potensi dari bonus demografi perlu dimanfaatkan setiap negara dengan kebijakan yang terarah. World Bank³⁷ menetapkan tipologi bonus demografi untuk mengklasifikasikan tahapan bonus demografi yang dilalui suatu negara.

Kondisi demikian merupakan bonus demografi khususnya bagi Indonesia dan kawasan mengingat besarnya presentase usia produktif. Namun dengan masih adanya tingkat pendidikan yang rendah menimbulkan dampak negatif pada kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara termasuk dalam upaya penguatan keamanan maritim karena tingginya tindak kejahatan akibat rendahnya pendidikan.

3) **Sumber Kekayaan Alam.**

Berbicara mengenai potensi sumber kekayaan alam maka suatu keberuntungan besar bagi Bangsa Indonesia. Pada tahun 2019 cadangan minyak Indonesia sebanyak 226,62 juta barel berdasarkan data dari SKK Migas. Dalam rangka mewujudkan kedaulatan dan kemandirian energi, Indonesia masih menghadapi

³⁷ World Bank. (2016). “Demographic change and development: a global typology”. *World Bank Policy Research Working Paper*, h. 7893.

tantangan yang besar dimana 80% sumber minyak Indonesia masih dikelola oleh swasta maupun pihak asing yang kurang memberi manfaat perekonomian untuk rakyat³⁸. Belum lagi banyaknya mafia Migas yang mengakibatkan pemanfaatannya kurang optimal. Dalam keamanan maritim saat ini, pengawasan dalam pengelolaan sumber kekayaan alam merupakan salah satu permasalahan pada sistem keamanan maritim yang menghambat pembangunan nasional. Melalui upaya penguatan keamanan maritim diharapkan dapat berpengaruh positif dengan mengoptimalkan terhadap pengawasan dan pengelolaan sumber kekayaan alam Indonesia secara terintegrasi.

4) **Ideologi.**

Salah satu aspek fundamental dari ideologi Pancasila adalah semangat untuk menghargai keberagaman sebagai fondasi utama dalam membangun persatuan, yang tercermin dalam semboyan *Bhinneka Tunggal Ika*, yang artinya meskipun berbeda-beda tetapi tetap satu. Kecenderungan menguatnya ego sektoral memperlihatkan indikasi menurunnya pemahaman terhadap nilai-nilai Pancasila sebagai ideologi negara. Dikaitkan dengan upaya penguatan keamanan maritim maka landasan ideologi sangat memengaruhi dapat atau tidaknya menyatukan berbagai perbedaan tugas yang selama ini telah menciptakan ego sektoral sehingga berpengaruh negatif dengan melemahkan upaya penguatan keamanan maritim yang berlandaskan kepentingan bersama / nasional.

5) **Politik.**

Pembangunan bidang politik menuju kearah terbentuknya tata politik yang demokratis telah menunjukkan hasil yang memuaskan. Hal ini sangat berpengaruh terhadap citra Indonesia di panggung internasional yang pada gilirannya telah memulihkan

³⁸ Beritasatu.com (2024), *Asing Kuasai 85% Migas Indonesia*. Sumber (Online)

kepercayaan dunia terhadap kemampuan Bangsa Indonesia dalam mengelola kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Situasi politik tersebut seharusnya menjadi momentum bagi para pemangku kepentingan dalam membangun perubahan yang berorientasi pada kepentingan nasional sehingga dapat mewujudkan implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara. Tanpa adanya kapasitas pemangku kepentingan yang dapat membangun perubahan tersebut maka ego sektoral akan tetap ada sehingga berpengaruh negatif dalam upaya implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara tidak dapat diwujudkan.

6) **Ekonomi.**

Potensi **ekonomi** Indonesia pada tahun 2025 diperkirakan akan meningkat tajam terutama dari potensi ekonomi digital. “Potensi ini dapat menembus US\$130 miliar atau setara Rp1.839,5 triliun (berdasarkan kurs Rp14.150 per dolar AS) pada 2025 mendatang. Pertumbuhan ekonomi digital jauh lebih tinggi dari sektor penerimaan pajak yang selama ini menjadi kontributor utama penerimaan negara dalam APBN”³⁹. Namun demikian, pertumbuhan ekonomi tersebut sangat dipengaruhi oleh kondisi keamanan maritim di kawasan. Untuk meraih potensi ekonomi tersebut maka upaya penguatan keamanan maritim menjadi pilihan yang tepat dan berpengaruh positif, sehingga dapat meningkatkan pendapatan negara serta kesejahteraan masyarakat. Tanpa upaya penguatan keamanan maritim maka akan berpengaruh negatif karena potensi ekonomi tidak dapat diraih.

7) **Sosial Budaya.**

Sosial budaya masyarakat Indonesia terbentuk selama ratusan tahun dijajah dan merasakan hidup tidak sejahtera. Saat ini sudah 69 tahun merdeka namun belum terlihat bangsa kita sudah menjadi negara maju. Bangsa Indonesia memiliki jiwa hipokrit serta enggan

³⁹ Sri Mulyani (2024), “Potensi Ekonomi Digital RI Capai 1800 T”. Sumber (Online)

dan segan bertanggung jawab atas perbuatan sendiri. Hal ini tentu bukanlah suatu yang bisa dibanggakan dan mungkin merupakan bagian dari faktor yang membuat negara kita masih seperti ini⁴⁰. Dalam upaya penguatan keamanan maritim, faktor budaya kerja sumber daya manusia yang disiplin dan bertanggung jawab dapat berpengaruh positif karena merupakan motor penggerak organisasi yang profesional. Tanpa kedisiplinan dan tanggung jawab serta pengenalan akan budaya maritim setempat, maka akan berpengaruh negatif terhadap implementasi keamanan maritim.

8) **Pertahanan Keamanan.**

Hingga saat ini pembangunan sektor pertahanan dan keamanan di Indonesia belum menunjukkan adanya perubahan orientasi dalam penyediaannya, dimana dalam memenuhi kebutuhan alat sista masih sangat tergantung kemampuan anggaran. Dihadapkan dengan luas wilayah dan dimensi ancaman yang dapat menimbulkan konflik antar negara maka melalui upaya implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara akan dapat berpengaruh positif karena mampu memberikan kontribusi berupa meningkatnya peran diplomasi pertahanan dan keamanan sebagai bagian dari diplomasi maritim⁴¹. Namun demikian keterbatasan sumber daya manusia akan pemahaman diplomasi akan berpengaruh negatif karena menjadi penghambat dalam implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara.

Perkembangan lingkungan strategis global, regional, dan nasional memiliki pengaruh signifikan terhadap keamanan maritim di Laut Natuna Utara, yang pada gilirannya berperan penting dalam meningkatkan ketahanan nasional Indonesia. Dengan memahami dan merespons perkembangan ini secara efektif, Indonesia dapat memperkuat ketahanan nasionalnya. Keamanan maritim yang baik memastikan perlindungan wilayah, mendukung stabilitas ekonomi, dan

⁴⁰ Kompasiana.com (2024), "*Budaya Kerja dan Disiplin Rakyat Indonesia Saat ini*", Sumber (Online)

⁴¹ Agus Setiadji (2017), "*Diplomasi Maritim Untuk Kedaulatan Indonesia*", Sumber (Online)

menciptakan lingkungan yang aman untuk pembangunan dan kesejahteraan masyarakat. Semua ini berkontribusi pada ketahanan nasional yang kokoh dan berkelanjutan.



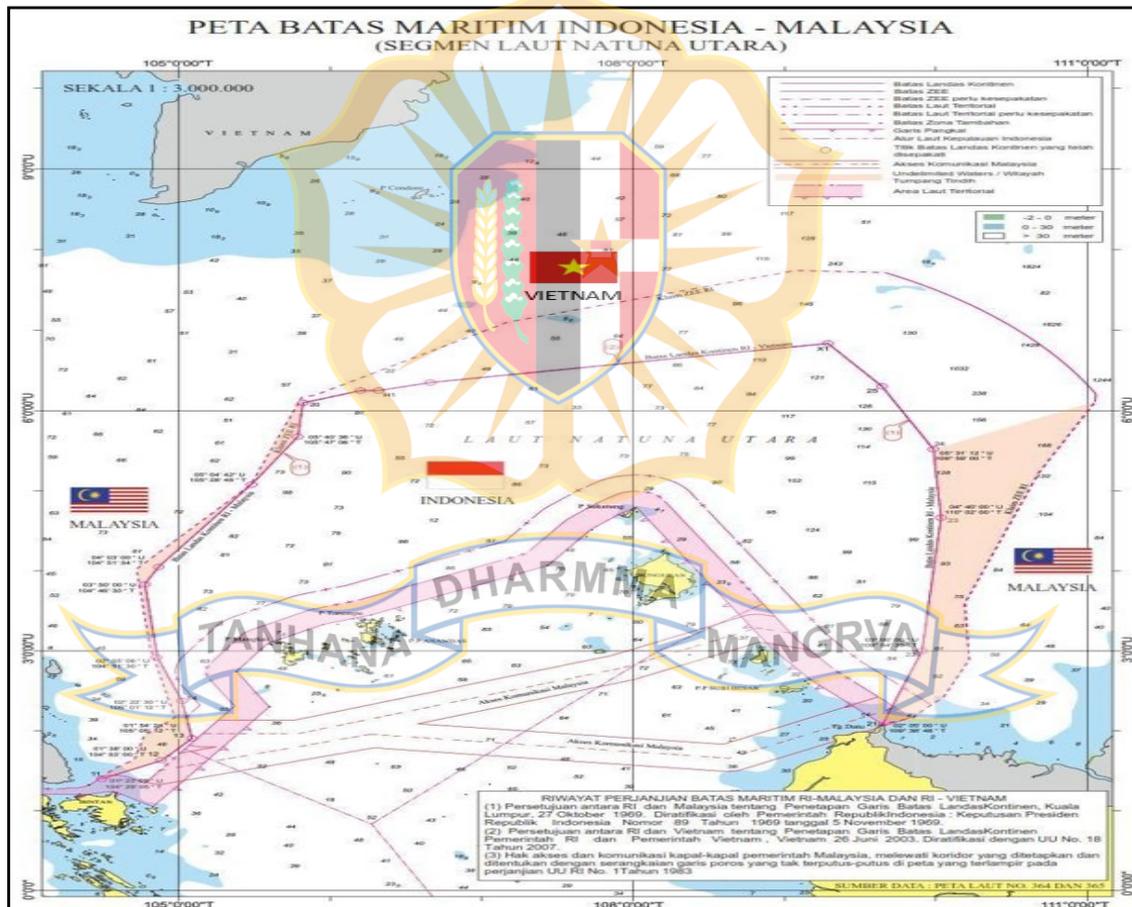
BAB III

PEMBAHASAN

12. Umum.

Penguatan keamanan maritim melalui implementasinya menjadi isu strategis berupa tuntutan global di Kawasan Asia Tenggara dengan banyaknya kepentingan negara di kawasan tersebut. Secara Astronomis, Kabupaten Natuna terletak pada titik koordinat 01018'00" - 06050'15" LU (Lintang Utara) dan 104048'30" - 110002'00" BT (Bujur Timur). Secara geografis, batas-batas wilayah Kabupaten Natuna sesuai Gambar 3.1 adalah (BPS Kab. Natuna, 2022) :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Laut Natuna Utara,
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Bintan,
- Sebelah Barat berbatasan dengan Semenanjung Malaysia,
- Sebelah Timur berbatasan dengan Laut Natuna Utara.



Gambar 3.1 Peta Batas Maritim Laut Natuna Utara

Sumber : Pushidrosal, 2023

Berkaitan hal tersebut, Implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara dalam meningkatkan ketahanan nasional menjadi perhatian penulis, pada Bab III ini akan disajikan materi pembahasan untuk menjawab pertanyaan-

NRI dan Laut Lepas serta Penataan Andon Penangkapan Ikan.

Destructive Fishing Watch (DFW) Indonesia melaporkan bahwa selama tahun 2021, sejumlah 75 kapal perikanan asing yang melakukan pencurian ikan berhasil ditangkap oleh pihak berwenang Indonesia. Menurut Koordinator Nasional DFW Indonesia, Mohammad Abdi Suhufan, kapal-kapal tersebut mayoritas berasal dari Vietnam dengan jumlah 39 kapal, diikuti oleh Malaysia dengan 27 kapal, Filipina 6 kapal, Taiwan 1 kapal, dan 2 kapal yang tidak mengibarkan bendera negara manapun. Abdi menyatakan bahwa jumlah sebenarnya mungkin lebih tinggi karena ada kapal yang berhasil lolos saat hendak ditangkap. Dia juga menjelaskan bahwa penangkapan kapal-kapal ini dilakukan oleh berbagai lembaga, termasuk Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, TNI Angkatan Laut, Badan Keamanan Laut, dan Polisi Air dan Udara. Lebih dari setengah dari penangkapan ikan ilegal ini terjadi di Laut Natuna, Kepulauan Riau, yang kebanyakan dilakukan oleh kapal berbendera Vietnam. DFW juga mencatat bahwa sekitar 400 awak kapal asing terlibat dalam aktivitas perikanan ilegal ini, termasuk warga negara Vietnam, Filipina, Malaysia, Myanmar, Taiwan, dan Indonesia. Ironisnya, 18 dari awak kapal tersebut adalah warga negara Indonesia yang bekerja di kapal-kapal tersebut⁴².



Gambar 3.3 Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia

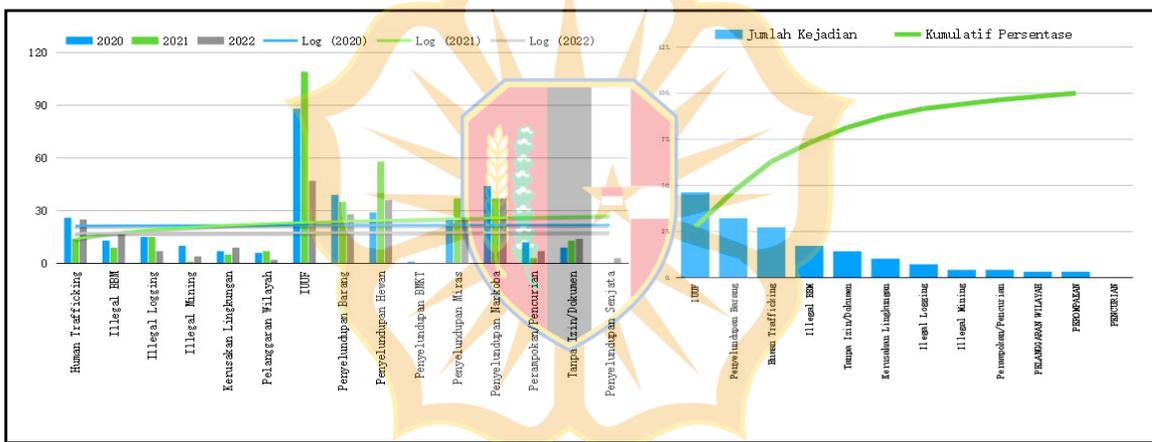
Sumber: Kementerian KKP, 2019

Menurut data gambar 3.3, WPP-NRI 711 memiliki potensi perikanan tangkap sebesar 53.287.300 ekor (Kementerian KKP, 2019). Pembangunan SKPT di Kabupaten Natuna adalah realisasi dari dedikasi Presiden Ir. H. Joko Widodo

⁴² Penangkapan ikan ilegal di Laut Natuna, URL : Ilegal <https://nasional.kompas.com/read/2022/01/12/16311551/dfw-75-kapal-asing-pencuri-ikan-diamankan-sepanjang-2021-terbanyak-vietnam>. Diakses tanggal 22 April 2024 Pukul 09.00 WIB.

terhadap pengembangan daerah tersebut. Presiden memberikan arahan khusus agar fokus pembangunan di Kabupaten Natuna tertuju pada sektor perikanan. Lebih lanjut, keberadaan SKPT di Natuna membuka peluang bagi daerah ini untuk berkembang menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) maritim.

Secara faktual, *IUU fishing* menjadi persoalan keamanan maritim yang paling mengemuka, dan kegiatan ilegal ini kerap dilakukan oleh kapal-kapal perikanan asing (KIA) yang berasal dari beberapa negara tetangga (*neighboring countries*). Pada akhir bulan November 2020, terdapat pemberitaan mengenai ditemukannya sejumlah Kapal Ikan Asing (KIA) yang diyakini berasal dari Vietnam oleh nelayan Natuna. Mempertimbangkan dinamika yang terjadi mulai dari akhir tahun 2019 hingga kini, kehadiran kapal nelayan Vietnam pada wilayah tumpang tindih di Laut Natuna Utara belum menurun intensitasnya secara signifikan.



Gambar 3.4 Trend Ancaman Keamanan Laut tahun 2020 s.d. 2022

Sumber : Bakamla RI, 2023

Pada Gambar 3.4 di atas menunjukkan pergerakan ancaman Keamanan Laut periode tahun 2020 s.d. 2022, menunjukkan data statistik trend penurunan kejadian keamanan dan keselamatan laut pada tahun 2022 dibanding tahun sebelumnya namun isu tertinggi masih pada IUUF diikuti oleh isu penyelundupan sehingga menurut penulis layak menjadi fokus ancaman yang perlu diurai penyelesaiannya.

Selama kurun waktu 2019 sampai dengan Agustus 2023 pemerintah telah berhasil menangkap dan memproses hukum pelaku illegal fishing di perairan Laut

Natuna Utara dan Indonesia secara keseluruhan. Hal ini sebagaimana dirinci pada tabel berikut ini⁴³ :

NO	ASAL KAPAL	JUMLAH KAPAL				
		2019	2020	2021	2022	2023
1.	Kapal Ikan Asing					
	a. Asal Malaysia	14	16	18	4	5
	b. Asal Vietnam	29	23	29	9	7
	c. Asal Filipina	23	18	5	5	4
	d. Asal Taiwan	-	1	1	-	1
2.	Kapal Ikan Indonesia	125	58	114	79	252
	TOTAL	191	126	167	97	269

Tabel 3.1 Data *Illegal Fishing* Tahun 2019-2023
Sumber : KKP, 2023

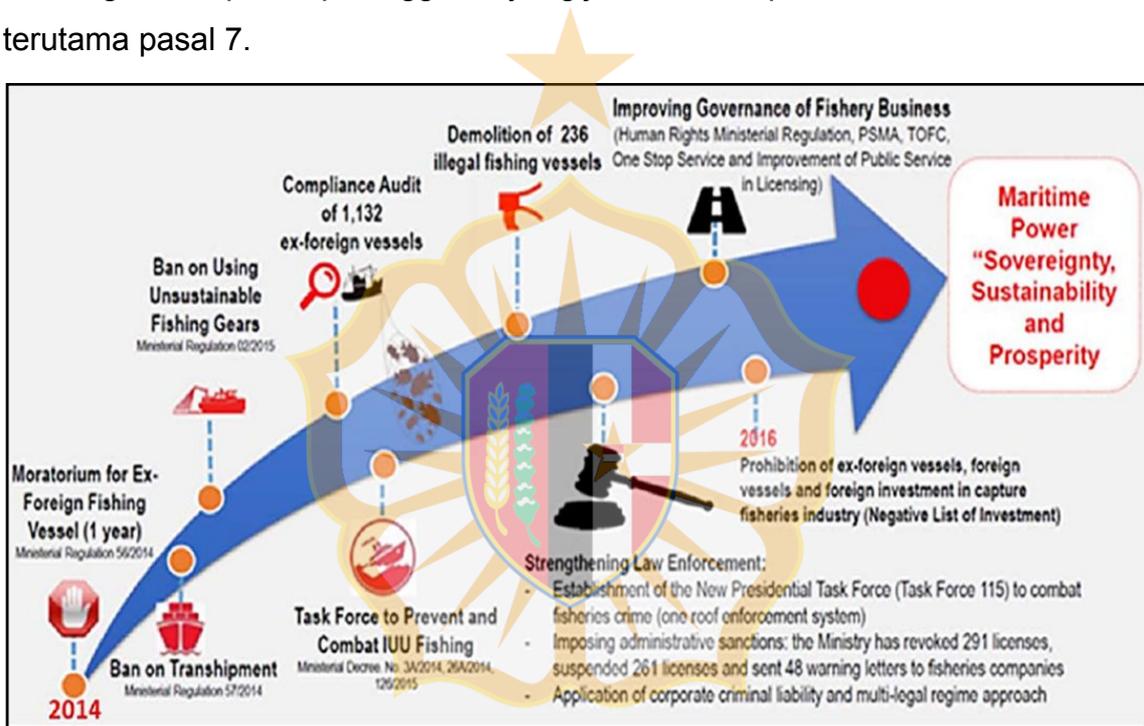
Berdasarkan data tabel 3.1 di atas juga dapat diketahui bahwa Pemerintah telah melakukan berbagai upaya dalam mencegah dan menindak para pelaku *illegal fishing* di perairan Indonesia. Keberhasilan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) menangkap Kapal Perikanan Asing (KIA) ilegal di perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Laut Natuna Kepulauan Riau. Berdasarkan data dari Organisasi Pangan dan Pertanian (*Food and Agriculture Organization/ FAO*) penangkapan ikan secara ilegal menimbulkan kerugian sebesar 26 juta ton atau sekitar 23 miliar Dollar AS atau setara dengan 280,4 triliun rupiah.

Dari tahun 2005 hingga 2016, telah tercatat tiga insiden di mana kapal nelayan China memasuki zona ekonomi eksklusif (ZEE) Indonesia di Laut Natuna Utara untuk melakukan penangkapan ikan ilegal. China tidak menganggap tindakan ini sebagai pelanggaran, beranggapan bahwa wilayah tersebut merupakan bagian dari klaim Nine Dash Line di Laut China Selatan yang mereka deklarasikan sejak tahun 1947.

Sesuai dengan Pasal 58 dari Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS), meskipun lintas damai diizinkan melalui ZEE suatu negara, kapal asing tetap harus mematuhi hukum dan regulasi negara tersebut. Namun, kapal penjaga pantai China

⁴³ Data *Illegal Fishing* Tahun 2019-2023, URL : <https://kkp.go.id>. Diakses pada tanggal 21 April 2024 pukul 21.35 WIB.

telah melintasi ZEE Indonesia menuju Laut Natuna Utara tanpa izin, melanggar kedaulatan Indonesia. Fenomena penangkapan ikan ilegal ini menjadi ancaman serius bagi perairan Indonesia, khususnya di Laut Natuna, yang dipicu oleh ketidaksesuaian dalam peraturan perundang-undangan yang menyebabkan kebingungan bagi instansi pemerintah dalam mengelola wilayahnya dan memberikan celah hukum bagi pelaku penangkapan ikan ilegal. Pelanggaran berulang oleh China terhadap ZEE Indonesia dan partisipasi dalam penangkapan ikan ilegal merupakan pelanggaran yang jelas terhadap UU ZEE No. 5 Tahun 1983, terutama pasal 7.



Gambar 3.5 Regulatory Initiative Aimed at Combatting IUU Fishing and Illegal Trafficking

Sumber: Morris and Paoli (2018:33)

Indonesia menggunakan *Global Maritime Fulcrum* (GMF) yang digagas pada tahun 2014 sebagai kerangka kerja penyusunan kebijakan maritim sebagaimana terlihat pada Gambar 3.5. Terkait *Global Maritime Fulcrum* (GMF) ini, Morris and Paoli (2018) menyebutkan bahwa dalam pengembangan kebijakan maritim, Prioritas utama di bawah GMF adalah 'Industri Sumber Daya, Jasa Kelautan, dan Pengelolaan Lingkungan'. Penangkapan ikan IUU dan perdagangan manusia adalah dua bidang yang telah mengalami perkembangan peraturan besar, termasuk: (1) larangan alih muatan; (2) larangan penggunaan alat tangkap ikan yang tidak berkelanjutan; (3) penguatan praktik audit dan perizinan; dan (4)

pengembangan kerangka kerja hukum yang lebih ketat pengembangan kerangka hukum yang lebih ketat yang telah berkontribusi pada peningkatan tata kelola bisnis perikanan pengembangan kerangka hukum yang lebih ketat yang telah berkontribusi pada peningkatan tata kelola bisnis perikanan. Tujuan akhir dari kebijakan ini adalah keberlanjutan dan kemakmuran kedaulatan untuk mewujudkan kekuatan maritim.⁴⁴

Dalam buku *New Threats and New Actors in International Security*, dijelaskan mengenai Analisa ancaman yang umumnya ditentukan oleh probabilitas, ruang lingkup, intensitas, dan objeknya⁴⁵. Selanjutnya dijelaskan bahwa jenis ancaman baru memiliki jenis yang beragam dalam lingkup dan intensitasnya yang menyebabkan kesulitan untuk menilainya, akibatnya jelas seperti migrasi sebagian besar populasi, kerusakan ekonomi, pemendekan harapan hidup dan pemotongan investasi asing. Berdasarkan penjelasan tersebut di atas maka ancaman merupakan usaha yang dilakukan dengan menggunakan kemampuan suatu entitas dengan tujuan untuk membahayakan, merusak dan jahat terhadap entitas lainnya.

Kehadiran Badan Sipil keamanan laut yang kuat dan solid menjadi sebuah keharusan bagi Indonesia untuk menghadapi tantangan dan persoalan keamanan maritim yang semakin kompleks, yang disebabkan oleh berbagai aktivitas ilegal di laut yang dilakukan oleh para aktor non negara, baik yang bersifat domestik maupun lintas nasional.



Gambar 3.6 Ancaman Keamanan dan Keselamatan Laut

Sumber: Bakamla RI, 2024

Sebagaimana terlihat pada Gambar 3.6, sedikitnya ada delapan isu terkait dengan tantangan laten yang mengemuka, antara lain penangkapan ikan secara

⁴⁴ Morris, Lyle J. and Giacomo Persi Paoli, *A Preliminary Assessment of Indonesia's Maritime Security Threats and Capabilities*. Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2018. https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2469.html.

⁴⁵ Elke Krahnemann, *New Threats and New Actors in International Security* (Publisher, 2005).

illegal (*illegal fishing*); kejahatan lintas nasional yang melibatkan laut; pelanggaran wilayah atau batas teritorial maritim baik yang berkaitan dengan laut teritorial, landas kontinen maupun ZEE; perompakan bersenjata; kecelakaan di laut; pencemaran di laut; terorisme di laut; dan invasi kekuatan asing melalui laut⁴⁶. Meskipun ancaman terhadap keamanan laut sangat beragam tetap ada kriteria dalam menentukan intensitasnya, yaitu ada yang dikategorikan *most likely*, *most dangerous*, dan *least likely*⁴⁷.

Kejahatan perikanan sering kali dianggap sebagai isu yang berkaitan dengan pengelolaan perikanan, seperti pengaturan kuota dan pencatatan, yang diatur oleh FAO (*Food and Agriculture Organization*) dan RFMOs (*Regional Fisheries Management Organizations*). Namun, kejahatan ini juga terkait erat dengan kejahatan transnasional lainnya, seperti yang diungkap oleh *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC) pada tahun 2011, yang menunjukkan hubungan antara kejahatan perikanan dengan perdagangan manusia, penyelundupan manusia, dan perdagangan narkoba ilegal. Kejahatan perikanan juga berkaitan dengan korupsi, pembekuan dan pengembalian aset dari *IUU fishing*, serta pencucian uang, sering kali difasilitasi oleh tindakan korupsi.

Indonesia mengakui bahwa kejahatan perikanan adalah kejahatan transnasional yang membutuhkan kerjasama internasional dan strategi penanganan yang efektif. Kejahatan ini tidak hanya berkaitan dengan kegiatan perikanan ilegal tetapi juga dengan kejahatan lain seperti perdagangan manusia, penyelundupan manusia, narkoba, korupsi, dan pencucian uang. Oleh karena itu, Indonesia berupaya untuk memasukkan isu kejahatan perikanan dalam diskusi internasional sebagai bagian dari upaya untuk mendapatkan dukungan dan kerjasama yang lebih luas dari negara lain.

Indonesia berusaha untuk meningkatkan kesadaran global tentang dampak negatif dari kejahatan perikanan transnasional yang terorganisir, yang dapat merugikan ekonomi, menciptakan distorsi pasar, merusak lingkungan, dan

⁴⁶ Humphrey Wangke, *Keamanan Maritim dan Ekonomi Biru : Transformasi KEkonomi Kelautan Berkelanjutan di Indonesia* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2021), Hal. 18

⁴⁷ *Ibid*, Hal. 19.

melanggar hak asasi manusia. Kerjasama internasional yang kuat diperlukan untuk mengatasi masalah ini secara efektif⁴⁸.

Ditinjau dari konteks kejahatannya, IUUF dapat dikatakan sebagai bagian dari *Transnational Organized Crime*⁴⁹. Ini karena IUUF sering kali melibatkan karakteristik yang sama dengan kejahatan terorganisir lainnya. Pertama, ada kerjasama antara beberapa pihak, termasuk nelayan, pemilik kapal, investor, dan lainnya yang bekerja bersama dalam pendanaan, pelaksanaan, dan penjualan hasil tangkapan. Kedua, IUUF memiliki jangkauan internasional, dengan aktivitas penangkapan ikan ilegal yang terjadi di perairan nasional, lintas batas, atau di laut lepas, dan hasil tangkapan dijual di berbagai negara. Ketiga, pelaku IUUF sering menggunakan taktik pencucian uang untuk menyamarkan keuntungan dari aktivitas ilegal mereka, mengelola keuntungan tersebut melalui rantai pasokan perikanan sehingga tampak legal. Keuntungan ilegal ini kemudian dapat diinvestasikan kembali ke dalam infrastruktur seperti peralatan baru, pabrik, pengolahan ikan, dan kapal, atau digunakan untuk operasional seperti penangkapan, pengolahan, dan transportasi ikan.

Laut Natuna Utara telah menjadi titik fokus dalam dinamika keamanan regional Indonesia karena klaim teritorial yang kontroversial oleh Cina, yang dikenal sebagai Nine Dash Line dan kemudian berkembang menjadi Ten Dash Line. Klaim ini tidak hanya menimbulkan pertanyaan tentang kedaulatan wilayah tetapi juga meningkatkan ketegangan geopolitik, terutama mengingat posisi strategis Laut Natuna Utara yang kaya akan sumber daya.

Kondisi ini berpotensi memicu konflik antara dua kekuatan besar, China dan Amerika Serikat, yang keduanya memiliki kepentingan signifikan di kawasan tersebut. China, sebagai hegemoni regional yang sedang naik daun, berusaha untuk memperluas pengaruhnya, sementara Amerika Serikat, yang telah lama menjadi kekuatan dominan, berupaya untuk mempertahankan pengaruhnya. Kedua negara ini terlibat dalam permainan kekuatan yang rumit, di mana Laut Natuna Utara menjadi salah satu arena persaingan mereka, menambah kompleksitas pada

⁴⁸ Kejahatan Lintas Negara. URL : kemlu.go.id/portal/id/read/89/halaman_list_lainnya/kejahatan-lintas-negara. Diakses tanggal 21 April 2024 Pukul 22.00 WIB

⁴⁹ Bondaroff Teale N. Phelps, (et.al), *The Illegal fishing and Organized Crime Nexus: Illegal fishing as Transnational Crime*, Geneva, Netherlands: The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2015.

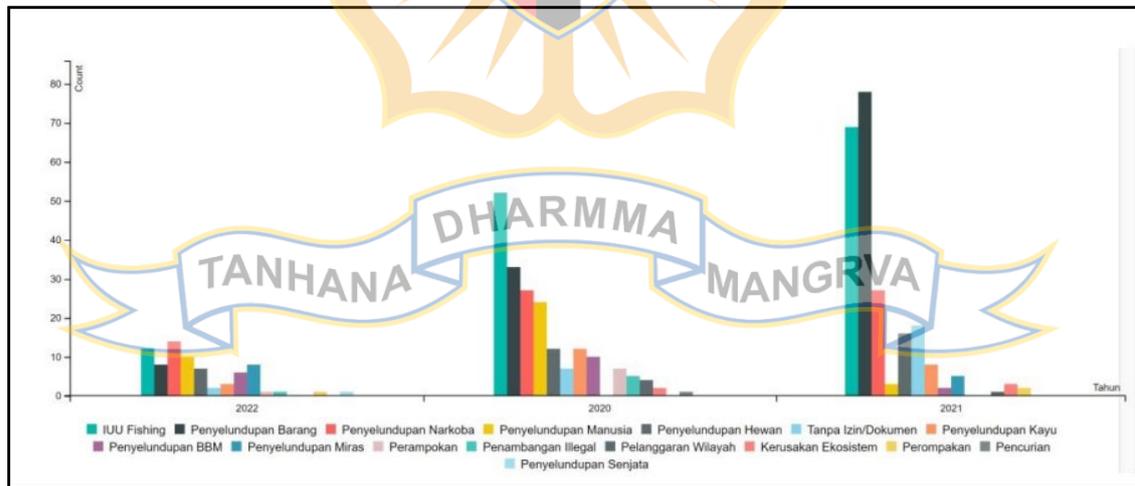
isu keamanan maritim di Asia Tenggara.

Tabel 3.2. Aktivitas Pelayaran kapal Angkatan Laut China dan Amerika di Kawasan LNU Periode 2020-2023

Negara	Jenis Kapal	Jumlah
Amerika Serikat	<i>Aircraft Carrier</i>	1
	<i>Destroyer</i>	2
	<i>Littoral Combat Ship</i>	1
	<i>Spearhead Class Expeditionary Fast Transport</i>	1
	<i>Warship</i>	2
	Total	7
China	<i>Survey Ship</i>	5
	<i>Warship</i>	4
	<i>Coast Guard</i>	3
	<i>Destroyer</i>	1
	<i>Frigate</i>	1
	<i>Survey Vessel</i>	1
Total	15	

Sumber: Gugus Tempur Laut Komando Armada I

Pada Tabel 3.2 terlihat bahwa Kapal Angkatan Laut Amerika Serikat dan China aktif dalam melakukan pelayaran di wilayah Laut Natuna Utara pada Periode 2020 sampai dengan 2023. Laut Natuna Utara sendiri merupakan wilayah yang cukup rawan terhadap ancaman keamanan dan keselamatan Laut sebagaimana terlihat pada Gambar 3.8 berikut :



Gambar 3.7 Data Historis Kejadian Keamanan dan Keselamatan Laut

Sumber: Direktorat Data dan Informasi Bakamla RI, 2023

Berdasarkan Gambar 3.8 tentang data Historis Kejadian Keamanan dan Keselamatan Laut, historis kejadian keamanan dan keselamatan laut tahun 2020 dan tahun 2021, ada dua pendekatan yaitu pendekatan jenis ancaman dan wilayah

ancaman yang digambarkan dalam tingkatan prioritas berdasarkan kemungkinan terjadi (untuk jenis ancaman) dan berdasarkan prioritas lokasi (daerah kejadian).

Selama tahun 2021, berdasarkan data dari Puskodal Bakamla RI terdapat penangkapan kapal ikan asing sejumlah 31 kapal yang sebagian besar adalah KIA berbendera Vietnam, selain itu jika kita lihat pada *display* AIS Monitoring akan terlihat ratusan kapal ikan berbendera Vietnam yang beraktifitas di area *overlapping* klaim ZEE Indonesia – Vietnam. Hal tersebut menandakan bahwa Vietnam serius dalam upaya pemberdayaan perikanan baik area klaimnya walaupun dengan cara yang merusak ekosistem yaitu dengan mengizinkan penggunaan alat tangkap *pair trawl* maupun menerobos wilayah negara Indonesia. Kapal-kapal pemerintah/perang Vietnam dapat beroperasi dalam waktu yang relatif lama dan selalu menunggu celah ketika kapal patroli baik TNI AL, Bakamla RI maupun PSDKP saat tidak berpatroli, mereka melaksanakan tindakan IUUF.

Dalam perspektif jenis ancaman, urutan kemungkinan terjadi ancaman keamanan dan keselamatan laut yang tertinggi pada tahun 2022 sampai dengan bulan Mei adalah: penyelundupan narkoba, IUUF, penyelundupan barang, penyelundupan manusia dan penyelundupan minuman keras.

Dalam perspektif area ancaman, probabilitas tertinggi dapat terjadi di daerah antara lain :

- a. Laut Natuna Utara;
- b. Selat Malaka;
- c. Selat Singapura; dan
- d. pesisir Pantai Kalimantan Utara.

Gelar Patroli nasional didasarkan pada perkiraan ancaman keamanan maritim tahun 2022 dan dituangkan ke dalam peta Daerah Patroli Nasional (DPN) yang dikategorikan dalam tiga kelompok utama :

a. **Daerah Patroli Prioritas Tinggi (High Priority Area)**

Daerah Patroli prioritas tinggi merupakan prioritas tertinggi dengan mempertimbangkan nilai strategis dan pengaruhnya terhadap kepentingan Keamanan Maritim. Daerah ini masuk ke dalam prioritas tinggi karena pentingnya wilayah perlintasan tersebut sebagai Sea Lanes of Communications (SLOC) yang menghubungkan Samudera

Hindia dan Samudera Pasifik bagian barat. Selain itu, karena tingginya intensitas ancaman non-tradisional yang terjadi, seperti perompakan, pembajakan, penyelundupan, dan pelanggaran batas negara. Daerah Patroli prioritas tinggi meliputi Laut Natuna Utara, Selat Malaka, Selat Singapura, dan pesisir Pantai Kalimantan Utara.

b. **Daerah Patroli Prioritas Sedang (Medium Priority Area)**

Daerah Patroli prioritas sedang mempertimbangkan ancaman Keamanan Maritim di daerah ini karena intensitas dan jenis ancaman yang dihadapi relatif sedang. Ancaman pada daerah ini lebih terkait dengan penyelundupan Bahan Bakar Minyak (BBM), transshipment secara ilegal, pencemaran lingkungan laut, Illegal Unreported Unregulaed Fishing(IUUF), dan pelanggaran lalu lintas laut. Daerah Patroli prioritas sedang meliputi wilayah laut teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) di Samudra Hindia, ZEEI di Samudra Pasifik, Laut Arafuru, dan Selat Gelasa.

c. **Daerah Patroli Prioritas Rendah (Low Priority Area)**

Daerah Patroli prioritas rendah merupakan prioritas rendah karena intensitas dan jenis ancaman yang dihadapi relatif rendah, dan merupakan area Patroli rutin dengan pertimbangan strategis bahwa pengendalian bagi keamanan dan keselamatan laut di daerah ini perlu tetap dilakukan. Ancaman keamanan dan keselamatan laut di daerah ini lebih terkait dengan pelanggaran IUUF yang dilakukan oleh penduduk lokal. Daerah Patroli prioritas rendah meliputi Laut Jawa, Laut Banda, Laut Seram, dan Selat Makassar.

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar dengan pulau-pulau besar dan kecil yang jumlahnya kurang lebih 17.504 pulau dan total luas wilayah laut Indonesia menjadi 5,9 juta km², terdiri atas 3,2 juta km² perairan teritorial dan 2,7 km² perairan Zona Ekonomi Eksklusif⁵⁰. Memiliki posisi geostrategis yang sangat menguntungkan dimana sekitar 40% lalu lintas perdagangan barang dan jasa

⁵⁰ Lasabuda, R. (2013). Pembangunan wilayah pesisir dan lautan dalam perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia. *Jurnal ilmiah platax*, 1(2), 92-101.

yang diangkut kapal melintasi perairan Indonesia⁵¹. Selain potensi geografis dan jalur perdagangan, terdapat potensi lain dari maritim Indonesia. Potensi maritim Indonesia dapat dilihat dari sektor Kelautan dan Perikanan, dimana sumber daya ikan yang tersebar di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI) dapat menghasilkan jutaan ton ikan dari berbagai jenis ikan dalam setahun. Selain itu, sektor pariwisata juga merupakan potensi yang penting dengan memanfaatkan potensi wisata alam, keragaman flora dan fauna, dan juga *ecotourism*⁵². Segala potensi tersebut bisa menjadikan Indonesia menjadi negara maritim terbesar.

Domain keamanan laut Indonesia diimplementasikan melalui dua pendekatan utama, yaitu pendekatan pertahanan oleh TNI Angkatan Laut (TNI AL) dan pendekatan keamanan oleh Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI). TNI AL bertanggung jawab atas pertahanan laut dan wilayah udara nasional, sementara Bakamla RI memiliki peran penting dalam menjaga keamanan maritim, penegakan hukum laut, dan pengawasan perairan Indonesia. Keduanya berkolaborasi dalam upaya menjaga kedaulatan negara dan melindungi sumber daya laut dari berbagai ancaman, termasuk *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* (IUU Fishing).

Bersumber data dari Staf Operasi Guspurla Koarmada I yang bertempat di Ranai, ada beberapa permasalahan dalam pelaksanaan operasi di Laut Natuna Utara yang akan diurai mulai tahun 2021 s.d. 2023 diantaranya :

a. Tahun 2021

KRI yang melaksanakan operasi di Laut Natuna mengalami kesulitan didalam melaksanakan perbaikan di pangkalan terdekat yaitu Lanal Ranai, karena belum tersedianya sarana dan prasarana untuk melaksanakan perbaikan. Kondisi jaring komunikasi satelit di atas 5° Lintang Utara di perairan Laut Natuna tidak dapat terhubung dengan baik, sehingga KRI tidak dapat berkoordinasi langsung dengan komando atas, samping dan antar KRI. Jumlah dukungan BBM belum sebanding dengan luas area operasi sehingga kehadiran dan jarak jangkauan KRI di Laut Natuna Utara menjadi singkat dan tidak luas. Alat pendukung kerja intelijen yang ada belum sesuai

⁵¹ Andriani, A. (2018). *Saya Indonesia, Negara Maritim Jati Diri Negaraku*. CV Jejak (Jejak Publisher).

⁵² Sabir, M. R. P., & Mokodompit, E. A. (2023). Analisis Potensi Maritim Indonesia, h.73-75.

dengan karakteristik penugasan daerah operasi. Kerjasama antar aparat intelijen kemaritiman maupun komponen maritim lainnya, yang ada di daerah operasi sudah terbina namun belum maksimal, khususnya dalam pertukaran informasi di daerah operasi. Hal ini berdampak belum maksimalnya data dan informasi mengenai bentuk kerawanan serta kejahatan yang terjadi di dan lewat laut khususnya di wilayah operasi. Hal tersebut menyebabkan tingginya pelanggaran eksploitasi sumber daya laut, termasuk *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* (IUU Fishing) yang mengancam ketahanan ekonomi melalui kerusakan ekosistem kelautan.

b. Tahun 2022.

KRI yang melaksanakan operasi di Laut Natuna mengalami kesulitan di dalam melaksanakan perbaikan di pangkalan terdekat yaitu Lanal Ranai, karena belum tersedianya sarana dan prasarana untuk melaksanakan perbaikan, sehingga sangat mempengaruhi kesiapan dan kelancaran pelaksanaan operasi. Bekal ulang logca (B-O) hanya terdapat di pangkalan tertentu sehingga mempengaruhi efektifitas dan efisiensi operasi. Jumlah dukungan minyak lincir khususnya di Natuna tidak tersedia dan dukungan BBM belum sebanding dengan luas area operasi sehingga kehadiran serta jarak jangkau KRI di Laut Natuna Utara menjadi singkat dan tidak luas. Alat pendukung kerja intelijen yang ada belum sesuai dengan karakteristik penugasan daerah operasi. Kerjasama antar aparat intelijen kemaritiman maupun komponen maritim lainnya, yang ada di daerah operasi sudah terbina namun belum maksimal, khususnya dalam pertukaran informasi di daerah operasi. Hal ini berdampak belum maksimalnya data dan informasi mengenai bentuk kerawanan serta kejahatan yang terjadi di dan lewat laut khususnya di wilayah operasi. Hal tersebut menyebabkan tingginya pelanggaran eksploitasi sumber daya laut, termasuk *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* (IUU Fishing) yang mengancam ketahanan ekonomi melalui hilangnya potensi sumber daya dan kerusakan laut.

c. Tahun 2023

Kondisi tinggi gelombang di perairan Natuna Utara; Kekuatan dan kemampuan unsur-unsur yang digelar belum memadai untuk cover luasnya wilayah operasi, beberapa unsur KRI menghadapi permasalahan dalam

kondisi teknis, terjadi kerusakan pada bagian tertentu yang secara teknis sangat mempengaruhi kesiapan pelaksanaan operasi sehingga hasil operasi kurang optimal. Kebutuhan dukungan BBM dan suku cadang (*critical spare*) yang terbatas di wilayah Natuna. Keterbatasan suku cadang di daerah operasi untuk mendukung perbaikan unsur sangat mempengaruhi kesiapan kondisi teknis sehingga menghambat kegiatan operasi. Kesiapan pesawat terbatas sehingga pelaksanaan operasi tidak tercapai sesuai perencanaan. *Weather below minimal* sering terjadi di daerah operasi dan sekitar *aerodrome* sehingga mengganggu operasi pesawat. Integrasi Komunikasi dengan satuan-satuan terkait belum optimal. Hal tersebut menyebabkan tingginya pelanggaran eksploitasi sumber daya laut, termasuk *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* (IUU Fishing) yang mengancam ketahanan ekonomi melalui hilangnya potensi sumber daya dan kerusakan laut.

Tabel 3.3 Perbedaan Pendekatan Tugas TNI AL dan Bakamla RI

PENDEKATAN	PERAN UTAMA	TANGGUNG JAWAB KUNCI
TNI AL	Pertahanan	Menjaga keamanan perairan nasional
		Melindungi kedaulatan wilayah maritim
		Menjaga keamanan jalur pelayaran
		Menyediakan deterrensi dan respons militer
		Pengembangan kekuatan laut nasional
Bakamla RI	Keamanan	Penegakan hukum laut
		Pengawasan perairan dan penindakan terhadap IUU Fishing
		Pemberian saran kepada pemerintah dalam kebijakan maritim
		Kerjasama regional dan internasional dalam keamanan maritim

Sumber: Diolah oleh penulis, 2024

Pada tabel 3.3 tentang Perbedaan Pendekatan Tugas TNI AL dan Bakamla RI diatas, terlihat bahwa TNI AL fokus pada pertahanan laut dan wilayah udara, sementara Bakamla RI lebih berperan dalam menjaga keamanan maritim, penegakan hukum laut, dan pengawasan perairan. Kedua pendekatan ini saling melengkapi dalam menjaga keamanan dan keberlanjutan sumber daya laut Indonesia.

Bakamla merupakan lembaga pemerintah nonkementerian yang memiliki tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia berdasarkan Undang-Undang No.32 Tahun 2014 tentang Kelautan⁵³. Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, Bakamla dilengkapi dengan aset-aset patroli yang terdiri dari KN 110 m, KN 80 m, KN 48 m, Catamaran, RHIB, dan HSC yang tersebar di tiga wilayah Bakamla Zona Barat, Zona Tengah, dan Zona Timur.

Peran Bakamla dalam melaksanakan tugas dan fungsinya mendapat penguatan setelah pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, Dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia Dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia yang meliputi Patroli, pencarian dan pertolongan, serta penegakan hukum.⁵⁴

Berdasarkan Peta Daerah Patroli Nasional dapat dinilai dari identifikasi jenis ancaman dan intensitas ancaman berdasarkan prioritasnya.



⁵³ Undang-Undang No.32 Tahun 2014 tentang Kelautan Pasal 61

⁵⁴ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia pasal 3



Gambar 3.8 Aset Patroli Bakamla RI
 Sumber : Renstra Bakamla 2019 - 2024

Patroli terdiri atas patroli bersama, patroli mandiri, dan patroli terkoordinasi. Patroli bersama diselenggarakan oleh Bakamla dengan melibatkan Instansi Terkait dan Instansi Teknis secara bersama-sama, terpadu, dan terintegrasi⁵⁵. Tahun 2024, Patroli Bersama yang dikoordinir Bakamla dilaksanakan selama 120 hari dan terbagi kedalam dua periode. Pelaksanaan Patroli Bersama melibatkan instansi terkait seperti TNI AL, Polair Polri, PSDKP KKP, KPLP Kemhub, dan DJBC Kemenkeu. Aset-aset patroli yang terlibat antara lain:

Tabel 3.4 Aset Patroli dalam Rencana Patroli Nasional TA. 2024

NO	INSTANSI TERKAIT	ASET PATROLI
1.	Bakamla	KN Tanjung Datu-301, KN Pulau Nipah-321, KN Pulau Dana-323, KN Pulau Marore-322, KN Bintang Laut-401, KN Belut Laut-406, KN Gajah Laut-404, KN Kuda Laut-403
2.	TNI AL	KRI Todak-631, KRI Untung Surapati-372, KRI Kerapu-812
3.	Polair Polri	KP Bharata-8004, KP Baladewa-8002, KP Cucakrawa-5004
4.	PSDKP KKP	KP Hiu Macan Tutul-01, KP Hiu Macan Tutul-02, KP Orca-03, KP Orca-04, KP Orca-05, KP Orca-06
5.	KPLP Kemhub	KN Kalimasadha P.115, KN Alugara P.114, KN Salawaku P.213
6.	DJBC Kemenkeu	BC 20002, BC 30003

Sumber : Subdisgarops Bakamla RI, 2024

Penentuan area Patroli Bersama didasarkan kepada Rencana Patroli Nasional⁵⁶ yang telah disusun oleh Bakamla bersama-sama dengan Instansi Terkait dan Instansi Teknis sebagai pedoman pelaksanaan patroli. Area prioritas tinggi antara lain Selat Malaka, Laut Natuna Utara, Selat Sunda, Perairan Kalimantan

⁵⁵ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia pasal 9 dan 10 ayat (1)

⁵⁶ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia pasal 7

Utara (ALKI II), Selat Makassar, Laut Ararufu, dan Laut Halmahera. Potensi pelanggaran hukum yang terjadi di area tersebut antara lain pencari suaka, pelanggaran wilayah, TPPO, penyelundupan narkoba, *IUU Fishing*, penyelundupan miras, kayu ilegal, tambang ilegal, bbm ilegal.

Berdasarkan Perpres 59 tahun 2023 tentang Kebijakan Nasional KKP atau Keamanan, Keselamatan dan Penegakkan Hukum di wilayah Perairan Indonesia dan Yurisdiksi Nasional Indonesia, dalam Strategi 2 dinyatakan tentang bagaimana menyinergikan pelaksanaan Patroli dengan peningkatan pelaksanaan Patroli Bersama dengan sasaran yaitu meningkatnya sasaran Patroli Bersama dengan kurun waktu pelaksanaan 60 hari tahun 2022 dan 90 hari pada tahun 2023.

Penulisan Andriani dkk.(2022) membahas tentang "Operasi Bersama," sebuah inisiatif pengawasan yang melibatkan kerjasama antara berbagai entitas penegak hukum di laut, termasuk TNI AL, Polairud, dan Bakamla RI. Operasi ini juga bisa melibatkan kerjasama lintas negara, seperti dengan Australia dan Malaysia melalui program Ausindo dan Malindo. Fokus utama operasi ini adalah pada zona laut yang sering terjadi kegiatan ilegal fishing, termasuk Laut Natuna Utara. Dalam pelaksanaannya, metode operasi menggabungkan patroli rutin dan taktik *intercept*, yang dinilai lebih efektif dan efisien dalam meningkatkan pengawasan. Adapun beberapa alasan yang menguatkan Sinergitas antar instansi terkait dan teknis dalam Pola Patroli Bersama, diantaranya :

- a. Kombinasi Sumber Daya: Operasi Bersama menggabungkan sumber daya dan kapabilitas dari berbagai lembaga dan instansi terkait. Ini termasuk kapal patroli, pesawat pengawasan, peralatan teknologi, personel yang terlatih, dan data intelijen. Dengan menggabungkan sumber daya ini, operasi dapat mencakup wilayah yang lebih luas dan efektif mengatasi IUU Fishing.
- b. Koordinasi yang Ketat: Operasi Bersama memerlukan koordinasi yang ketat antara semua pihak yang terlibat. Koordinasi ini mencakup perencanaan patroli bersama, pertukaran informasi secara real-time, dan komunikasi yang efisien di lapangan. Hal ini memastikan bahwa semua pihak bekerja bersama-sama untuk mencapai tujuan yang sama.
- c. Pemantauan Aktivitas IUU Fishing: Operasi Bersama dapat menggunakan teknologi canggih, termasuk satelit maritim, radar, dan sistem pemantauan lainnya untuk mendeteksi dan melacak aktivitas IUU Fishing

dengan lebih efektif. Ini membantu dalam mengidentifikasi kapal-kapal yang terlibat dalam aktivitas ilegal tersebut.

d. Respons Cepat: Dengan adanya sinergi dan koordinasi yang baik, operasi dapat merespons cepat terhadap pelanggaran hukum yang terdeteksi. Ini termasuk pengiriman kapal patroli untuk melakukan penyitaan kapal yang terlibat dalam IUU Fishing dan pengumpulan bukti yang kuat untuk penegakan hukum.

e. Penegakan Hukum yang Tegas: Operasi Bersama dapat menggandeng sistem peradilan untuk memastikan bahwa pelaku IUU Fishing dikenakan sanksi yang tegas dan efektif. Ini mencakup proses pengadilan dan hukuman yang sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan.

f. Dukungan Masyarakat: Dalam beberapa kasus, operasi dapat melibatkan partisipasi masyarakat atau nelayan lokal untuk membantu dalam pemantauan dan pelaporan aktivitas IUU Fishing yang mencurigakan.

g. Evaluasi dan Perbaikan: Setelah operasi selesai, evaluasi dan analisis pasca-operasi dilakukan untuk mengidentifikasi keberhasilan dan perbaikan yang diperlukan dalam operasi selanjutnya. Ini memastikan bahwa strategi pengawasan terus ditingkatkan. Dengan pendekatan "Operasi Bersama," pemerintah dapat mengoptimalkan upaya pengawasan di wilayah laut yang rawan illegal fishing seperti Laut Natuna Utara. Kolaborasi dan koordinasi antara berbagai instansi dan pemangku kepentingan terbukti lebih efektif dalam mengatasi ancaman IUU Fishing dan menjaga keberlanjutan sumber daya laut.

14. Faktor-faktor yang memengaruhi implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara

Salah satu tantangan utama dalam implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara adalah kurangnya sinergi antar instansi penegak hukum yang terlibat. Penegak hukum di laut melibatkan berbagai instansi seperti TNI AL, Polairud, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Bea Cukai, serta instansi terkait lainnya. Keberadaan banyak instansi ini menciptakan tumpang tindih kewenangan, yang seringkali menghambat efisiensi operasional dan berpotensi membingungkan masyarakat serta pihak-pihak terlibat lainnya.

Sidjabat (2018)⁵⁷ menyebutkan bahwa pernyataan sikap terhadap konflik di Laut Natuna Utara masih belum terkoordinasi diantara unsur kekuatan maritim di Laut, yaitu KKP, Kemenhub, TNI AL, Bakamla serta *Stakeholder* terkait. Perbedaan persepsi terhadap konflik juga terlihat dari respon yang diberikan. Perbedaan persepsi sangat terasa antara pembuat kebijakan (regulator) dengan implementator di lapangan. Pembuat kebijakan seringkali beranggapan bahwa klaim terhadap *Ten Dash Line* oleh China bukanlah ancaman karena tidak sesuai dengan *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*, sementara bagi implementator di lapangan, provokasi oleh China merupakan sesuatu yang nyata, salah satunya melalui *Grey Zone Strategy*. Apabila kita pelajari bersama dari data dan fakta serta kondisi saat ini terkait Implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara, disebabkan oleh beberapa faktor sebagai berikut :

a. Internal

Masih terdapat Peraturan Perundang-undangan yang memberi celah bagi pelaku IUUF. Pada pasal 102 UU No. 31 tahun 2004 tentang perikanan dan pasal penjatuhan hukuman terhadap korporasi yang melakukan tindak pidana perikanan. Komitmen pemerintah Indonesia untuk mempertahankan kedaulatannya tercermin dalam tindakan penegakan hukum, termasuk kebijakan yang memungkinkan penenggelaman kapal sebagai respons terhadap pelanggaran. Kebijakan ini didukung oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004, yang direvisi menjadi Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan. Undang-undang tersebut memberikan wewenang kepada pemerintah untuk melindungi sumber daya perikanan dan mengambil langkah-langkah tegas terhadap kegiatan penangkapan ikan ilegal. Penegak hukum maritim Indonesia memiliki otoritas untuk menindak kapal asing yang melanggar hukum dengan cara menembak, meledakkan, atau menenggelamkan kapal tersebut. Dasar hukum untuk tindakan ini tertuang dalam Pasal 69 ayat 4 dari Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009, yang menyatakan bahwa kapal pengawas perikanan memiliki tugas untuk mengawasi dan menegakkan hukum di bidang perikanan,

⁵⁷ Sidjabat (2018). Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim China atas Laut Cina Selatan. Jurnal Pertahanan dan Bela Negara Vol 8, No 2

termasuk wewenang untuk menghentikan dan menahan kapal yang melanggar hukum, serta melakukan tindakan penenggelaman kapal berdasarkan bukti permulaan yang cukup.

Kewenangan juga dibatasi oleh UU No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, pasal 10 yang juga menjadi penyebab maraknya praktik IUUF di Natuna. Hal ini didasari atas kewenangan yang dimiliki Pemda Kabupaten Natuna dalam melakukan pengawasan dan keamanan hanya pada batas 4 mil laut⁵⁸.

Jumlah anggaran pengawasan dan terbatasnya sarana dan prasarana yang dimiliki serta lemahnya pengawasan dan penegakkan hukum di laut, Indonesia juga ikut memberikan kontribusi terjadinya IUUF yang masih marak di perairan Laut Natuna.

b. **Eksternal.**

1) Sumber Daya Ikan di negara lain semakin berkurang. Melihat kondisi perikanan secara global menunjukkan adanya 3 penyebab utama terjadinya praktik *illegal fishing* : *Pertama*, kebutuhan ikan dunia meningkat dikarenakan banyak masyarakat dunia yang beralih dari mengkonsumsi daging menjadi mengkonsumsi ikan. *Kedua*, stok ikan yang semakin menipis karena terjadi *overfishing* di sejumlah wilayah perairan negara di dunia. *Ketiga*, nilai ekonomis penangkapan ikan ilegal lebih besar bila dibandingkan dengan penangkapan ikan secara legal. Keadaan *overfishing* merupakan keadaan yang sudah sangat serius untuk ditangani. Jumlah armada perikanan dari tahun ke tahun semakin bertambah menjadi dua sampai tiga kali lipat dibandingkan 10 tahun yang lalu dengan peralatan teknologi yang semakin canggih tanpa memperhatikan jumlah ketersediaan ikan dan spesies laut lainnya⁵⁹. Permintaan terhadap ikan yang terus tumbuh sejalan dengan pertumbuhan penduduk dunia mendorong kenaikan harga ikan di pasar internasional. Dalam laporan *Fish 2020*, Bank Dunia memproyeksi bahwa konsumsi ikan pada negara berkembang akan tumbuh 57 persen. Dua faktor pemicu kenaikan tersebut adalah pertumbuhan penduduk

⁵⁸ Yussuf Solichien, Peran Negara dalam memberantas *Illegal Fishing* (Jakarta: Kata Hasta Pustaka, 2021) Hal. 144

⁵⁹ *Ibid.*, Hal. 179

yang cepat dan urbanisasi. Sebaiknya pada negara maju konsumsi ikan diproyeksikan hanya sebesar 4% pada tahun 2020. Dalam kurun waktu menuju 2030 Bank Dunia juga memproyeksikan tingkat konsumsi ikan per kapita meningkat, jika tahun 2010 sebesar 17,2 kilogram maka menjadi 18,2 kilogram di tahun 2030. Kecenderungan konsumsi ini berbeda di setiap kawasan⁶⁰. Secara umum, tingkat ikan per kapita diprediksi tumbuh dengan cepat di kawasan-kawasan yang mempunyai tingkat pertumbuhan pertambahan penduduk yang paling tinggi seperti China, India dan Asia Tenggara. Menurut kajian Bank Dunia yang berjudul *Fish to 2030: Prospects for Fisheries and Aquaculture*, diprediksi bahwa dalam kurun waktu menuju tahun 2030 yaitu sekitar 62 persen pangan ikan dunia dihasilkan dari aktivitas budi daya. Oleh karena itu, produksi budi daya perikanan akan mendominasi pasar global⁶¹.

2) Kemajuan teknologi penangkapan ikan. Perkembangan teknologi yang sangat cepat selama beberapa dekade ini ikut memengaruhi persediaan ikan di laut internasional. Teknologi canggih yang digunakan para nelayan itu menambah jumlah tangkapan ikan yang sangat besar, sehingga reproduksi ikan di habitatnya mengalami penurunan akibat tidak seimbangnya antara penangkapan dan pembibitan kembali⁶². Selain itu, pemerintah juga harus memberdayakan nelayan tradisional, terutama dalam hal permodalan dan teknologi yang memadai. Dengan demikian praktek penangkapan ikan yang dilakukan secara ilegal oleh nelayan asing dapat dicegah. Namun kenyataannya dapat diketahui bahwa kapabilitas ekstraktif pemerintah dalam mengelola sumber daya perikanan laut masih lemah. Itu didasarkan atas kondisi nelayan yang kebanyakan masih tradisional dan kurang modal. Pemerintah tidak memiliki kemauan yang kuat untuk memberdayakan nelayannya. Selama ini, nelayan hanya dijadikan objek pembangunan nasional dan tetap terjat dalam kemiskinan. Akibatnya pemanfaatan sumber daya perikanan laut di Indonesia khususnya di LNU lebih banyak dilakukan

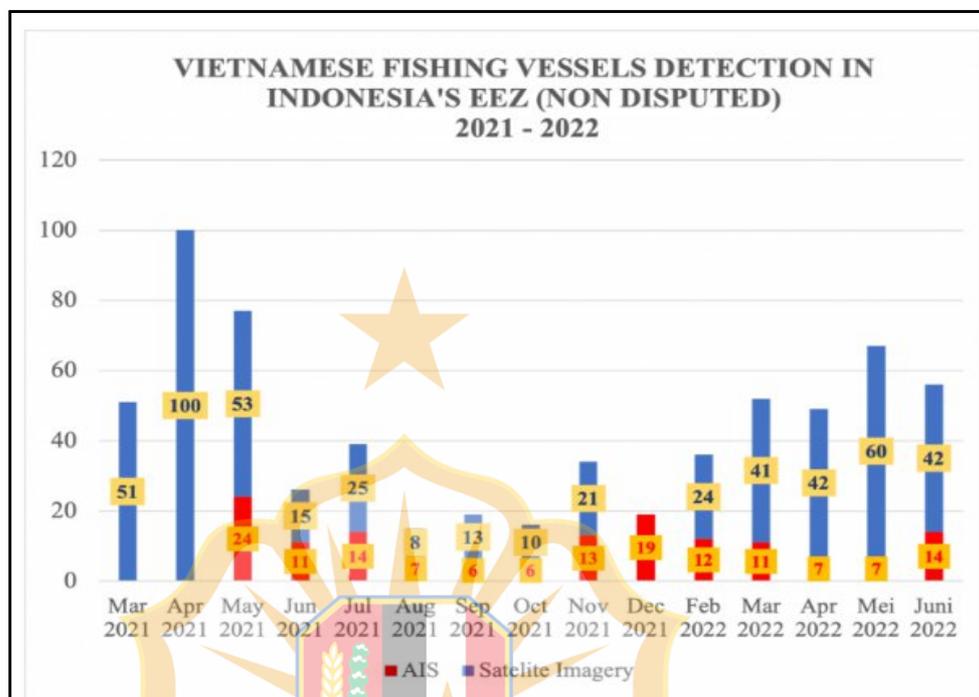
⁶⁰ Didit Herdiawan, *Kedaulatan Pangan Maritim : Dinamika dan Problematika* (Jakarta: Lembaga Ketahanan Nasional RI, 2016), Hal. 133

⁶¹ *Ibid.*, Hal. 134

⁶² Yussuf Solichien., *Op. Cit.*, Hal. 180

oleh nelayan-nelayan asing yang memiliki modal yang besar dan teknologi canggih.

3) Praktek *IUU Fishing* oleh Kapal-kapal Ikan Vietnam⁶³.



Grafik 2. IUU FISHING oleh kapal-kapal ikan vietnam periode 2021 s.d. 2023

Berdasarkan Pasal 56 UNCLOS, Indonesia memiliki hak berdaulat atas pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya hayati maupun non-hayati di ZEE Indonesia. Negara lain tidak dapat ikut menikmati sumber daya dimaksud tanpa izin dari Pemerintah Indonesia. Pemerintah Indonesia berwenang mengambil tindakan yang diperlukan untuk menindak pelanggaran pemanfaatan sumber daya ikan di ZEE Indonesia tanpa izin, termasuk penangkapan kapal dan penuntutan **pidana**. Pengambilan tindakan-tindakan diatas bahkan merupakan kewajiban utama (*primary responsibility*) Indonesia dalam rangka mencegah dan menindak kegiatan IUU-*Fishing* di ZEE Indonesia. Lebih lanjut, penggunaan *pair trawl* oleh KIA Vietnam berdampak pada kerusakan karang sebagai habitat ikan dan mengganggu sumber penghidupan nelayan-nelayan lokal

⁶³ *Ibid.*, Hal. 185-186

Natuna dengan berkurangnya hasil tangkapan. Alat tangkap *pair trawl* atau pukat hela dasar dua kapal atau pukat hela pertengahan dua kapal sendiri dikategorikan sebagai alat tangkap yang merusak sumber daya ikan dan dilarang penggunaannya di seluruh WPP NRI. Kegiatan pengawalan VFRS terhadap aktivitas *illegal fishing* KIA Vietnam di ZEE Indonesia melanggar kewajiban saling menghormati (*due regard obligation*) Vietnam terhadap hak berdaulat Indonesia. Dalam *South China Sea Tribunal Award* (2016), kegiatan *illegal fishing* kapal-kapal ikan berbendera Tiongkok di ZEE Filipina dianggap sebagai tindakan resmi Pemerintah Tiongkok dan diatribusikan ke Pemerintah Tiongkok. Hal ini dikarenakan Pemerintah Tiongkok mengirimkan kapal-kapal Pemerintah Tiongkok untuk mengawal dan melindungi kegiatan kapal-kapal ikan Tiongkok tersebut. Menimbang jarak yang dekat dan teknologi satelit yang terpasang di kapal-kapal ikan Vietnam, kapal-kapal VFRS bukan hanya dalam posisi untuk tidak mungkin tidak mengetahui intrusi kapal-kapal ikan Vietnam dalam ZEE Indonesia non-sengketa. Dalam beberapa insiden beberapa tahun terakhir, mereka bahkan secara aktif melindungi KIA Vietnam dari upaya penegakan hukum yang dilakukan kapal-kapal patroli Pemerintah Indonesia terkait *illegal fishing*. Pertimbangan pelanggaran *due regard obligation* juga dielaborasi dalam Putusan *International Court of Justice* (ICJ) pada tahun 2022 dalam sengketa antara Nicaragua dan Colombia. Salah satu materi pokok perkara ini adalah klaim dari Nicaragua bahwa Colombia telah melanggar hak berdaulat Nicaragua dengan:

- (i) mengganggu kapal ikan berbendera Nicaragua atau kapal ikan yang diberikan lisensi untuk menangkap ikan di yurisdiksi Nicaragua dan kapal riset kelautan dengan menggunakan kapal perang Colombia (“...Colombia has interfered with Nicaraguan-flagged or Nicaraguan-licensed fishing and marine scientific research vessels in this maritime zone in a series of incidents

involving Colombian naval vessels and aircraft.”); (ii) berulang kali memerintahkan kapal perang Colombia untuk mengganggu aktivitas kapal perang Nicaragua di wilayah yurisdiksi Nicaragua (“...Colombia repeatedly directed its naval frigates and military aircraft to obstruct the Nicaraguan Navy in the exercise of its mission in Nicaraguan waters.”);

Terhadap poin (i) dan (ii), ICJ memutuskan bahwa Colombia telah melanggar kewajibannya internasionalnya untuk menghormati hak berdaulat Nicaragua dalam ZEE Nicaragua. Dikaitkan dengan kasus Indonesia-Vietnam, terdapat kesamaan substansi berupa “gangguan” dari negara tetangga (Vietnam) terhadap hak berdaulat dari negara pantai (Indonesia). Sama halnya dengan Colombia, Vietnam memiliki kontrol penuh atas kapal-kapal Pemerintah (VFRS) yang beroperasi dalam ZEE Indonesia non-sengketa. Selain menyulitkan Pemerintah Indonesia melaksanakan penegakan hukum terhadap KIA Vietnam yang melakukan *illegal fishing* di wilayah ini, kapal-kapal VFRS juga mengganggu pelaksanaan pemanfaatan sumber daya ikan oleh nelayan-nelayan Natuna dengan: 1) menimbulkan rasa takut bagi nelayan Natuna untuk menangkap ikan di Laut Natuna Utara dan 2) pendampingan atau pemberian dukungan terhadap operasi KIA Vietnam yang berimplikasi terhadap penurunan stok ikan di Laut Natuna Utara.

- 4) Dampak IUUF bagi Indonesia. Eskalasi konflik di LCS tidak terlepas dari kehadiran Tiongkok yang semakin ekspansif di kawasan ini. Hal tersebut dapat dimaknai sebagai bagian dari kepentingan strategis China untuk mengamankan perairan yang sedang dipersengketakan itu. China mengkalin 80 % perairan LCS menjadi miliknya. Namun, sebagaimana diketahui, hingga saat ini kepemilikan sebagian wilayah perairan LCS masih dipersengketakan oleh sejumlah negara ASEAN (Vietnam, Malaysia, Brunei Filipina), Taiwan dan Tiongkok, dan belum berhasil dicarikan solusi damai.

Dinamika yang sering terjadi di LCS perlu juga dicermati oleh Bakamla, karena asertivitas Tiongkok di kawasan perairan yang sedang dipersengketakan inisering menghadirkan *China Coast Guard* yang mengawal kehadiran kapal-kapal nelayan Tiongkok di LCS yang berbatasan dengan Laut Natuna Utara⁶⁴.

Kehadiran nelayan Vietnam di wilayah yang menjadi klaim Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia memiliki kecenderungan akan mempengaruhi stabilitas keamanan, kecenderungan mengurangi potensi penerimaan negara dari pemanfaatan sumber daya perikanan, dan turut berdampak terhadap kelestarian sumber daya perikanan pada wilayah tumpang tindih di Laut Natuna Utara. Wilayah Natuna tentunya menjadi katalisator penyumbang devisa negara dari sektor perikanan yang berdampak pada peningkatan ketahanan ekonomi secara nasional. Oleh sebab itu perlu diidentifikasi lebih lanjut mengenai aspek yang mempengaruhi aktivitas nelayan Vietnam dan sejumlah alternatif upaya yang dapat diterapkan guna menanggulangi maupun mengurangi intensitas aktivitas nelayan Vietnam pada wilayah tumpang tindih di Laut Natuna Utara.

Dari uraian tersebut diatas sehingga dapat dirumuskan faktor-faktor yang memengaruhi implementasi keamanan maritim di laut natuna utara guna meningkatkan ketahanan nasional adalah sebagai berikut :

- a. Tumpang tindih kewenangan antara berbagai kementerian dan lembaga terkait dengan pengelolaan wilayah keamanan maritim. Implementasi kermanan maritim di wilayah perairan natuna utara masih berjalan sendiri-sendiri, *overlapping* kementerian dan lembaga dalam penegakkan hukum di laut merupakan penghalang bagi pengembangan sektor kelautan dan perikanan yang terkoordinasi dan berkelanjutan. Koordinasi yang tidak efektif antara kementerian dan lembaga ini dapat menghambat potensi pengembangan sektor kelautan dan perikanan.
- b. Terbatasnya sarana Patroli serta infrastruktur maritim dalam

⁶⁴ Humphrey Wangke, *Op.cit.*, Hal. 28

implementasi keamanan maritim di laut Natuna Utara sehingga dapat menghambat pelaksanaan gelar operasi keamanan maritim di perairan tersebut. Tentunya pelanggaran terhadap kejahatan sumber daya perikanan akan cenderung terus terjadi bahkan meningkat apabila para stakeholder maritim tidak mengambil langkah efektif dalam implementasi kebijakan keamanan maritim di perairan tersebut.

c. Klaim tumpang tindih batas wilayah antara negara-negara kawasan sehingga memicu potensi konflik khususnya illegal fishing serta kurangnya kerjasama regional berdampak kepada koordinasi yang tidak efektif antara negara-negara di kawasan dalam menangani ancaman maritim bersama-sama.

d. Keterbatasan personel pengawak unsur-unsur gelar khususnya pengawak di level bintara maupun perwira sehingga hal tersebut sangat berpengaruh kepada sikap pelaksana kebijakan dalam mencapai keberhasilan operasi keamanan maritim.

e. Keterbatasan anggaran dalam melaksanakan kegiatan operasi maritim bersama yang diselenggarakan oleh seluruh stakeholder maritim dimana Bakamla selaku *leading sector* dalam operasi keamanan maritim bersama di seluruh wilayah perairan Indonesia khususnya di perairan Laut Natuna Utara.

f. Keterbatasan kapal-kapal ikan baik lokal maupun asal Indonesia yang melaksanakan giat operasi penangkapan ikan di wilayah perairan laut natuna utara sehingga semakin banyak kesempatan eksploitasi sumber daya perikanan dilakukan justru oleh kapal-kapal ikan asing.

15. Upaya-upaya strategis dalam Implementasi Keamanan Maritim Di Laut Natuna Utara yang efektif guna meningkatkan Ketahanan Nasional.

Semboyan "*Ekapada Banda Jala Nusa*" (Mempersatukan Kekuatan Laut Nusantara) dapat diinterpretasikan sebagai filosofi atau gagasan tentang upaya untuk menyatukan kekuatan dan sumber daya yang ada di wilayah kepulauan Nusantara, dengan fokus pada satu entitas atau tujuan tertentu. Ini mencerminkan semangat persatuan, kerjasama, dan kekuatan yang muncul dari kesatuan di tengah keragaman geografis dan budaya di wilayah laut

nusantara. Dalam konteks ini, istilah ini digunakan untuk merujuk pada upaya untuk membangun kerjasama atau kesatuan dalam mengelola dan memanfaatkan sumber daya laut di wilayah tersebut, atau bahkan dapat merujuk pada aspek-aspek filosofis dalam budaya nusantara yang menghargai kesatuan dan keberagaman.

Pada tataran akademis, upaya-upaya strategis dalam implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara akan sangat ditentukan oleh hasil analisis dari Teori Implementasi Kebijakan Geoge Edward III dan PEST analysis terhadap jawaban dari pertanyaan kajian 1 dan 2 sehingga nantinya akan dirumuskan sebagai upaya-upaya strategis dalam Implementasi Kebijakan Keamanan Maritim di Laut Natuna Utara yang Efektif Guna Meningkatkan Ketahanan Nasional, sebagai berikut :

a. **Teori Implementasi Kebijakan** yang dikemukakan oleh George Edward III mengidentifikasi empat variabel utama yang memengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Variabel-variabel ini digunakan sebagai analisis terhadap implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara saat ini dalam kaitannya dengan ketahanan nasional sebagai berikut :

1) Aspek Komunikasi.

Komunikasi merupakan informasi yang disampaikan oleh pengirim kepada penerima. Keberhasilan suatu kebijakan sangat ditentukan oleh pemahaman implementator terhadap keputusan yang telah ditentukan. Edward III menyebutkan bahwa aspek penting dalam komunikasi kebijakan adalah transmisi, kejelasan, dan konsistensi. Komunikasi yang baik dapat mengurangi distorsi informasi yang diterima. Peningkatan keamanan maritim di Laut Natuna Utara masih terkendala oleh perbedaan persepsi dan sikap dari masing-masing unsur kekuatan maritim di Laut.

Sidjabat (2018)⁶⁵ menyebutkan bahwa pernyataan sikap terhadap konflik di Laut Natuna Utara masih belum terkoordinasi diantara unsur

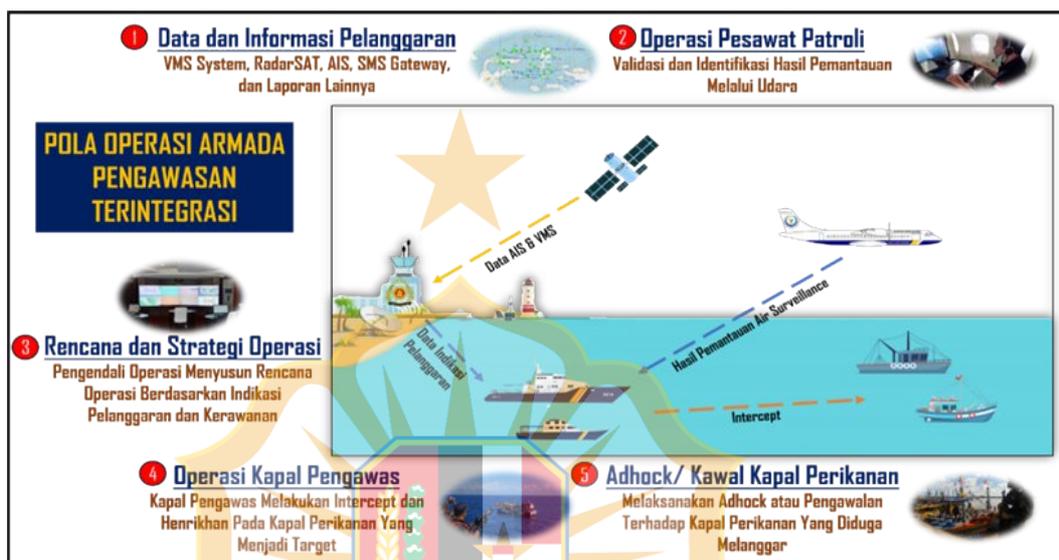
⁶⁵ Sidjabat (2018). Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim China atas Laut Cina Selatan. Jurnal Pertahanan dan Bela Negara Vol 8, No 2

kekuatan maritim di Laut, yaitu KKP, Kemenhub, TNI AL, Bakamla serta *Stakeholder* terkait. Perbedaan persepsi terhadap konflik juga terlihat dari respon yang diberikan. Perbedaan persepsi sangat terasa antara pembuat kebijakan (regulator) dengan implementator di lapangan. Pembuat kebijakan seringkali beranggapan bahwa klaim terhadap *Ten Dash Line* oleh China bukanlah ancaman karena tidak sesuai dengan *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*, sementara bagi implementator di lapangan, provokasi oleh China merupakan sesuatu yang nyata, salah satunya melalui *Grey Zone Strategy*. Sidjabat (2018) menyebutkan bahwa perbedaan persepektif diantara perumus kebijakan dan implementator di lapangan terbagi atas 3 (tiga) perspektif, yaitu :

- 1) Klaim China terhadap *Ten-Dash Line* bukanlah ancaman karena tidak sesuai dengan hukum internasional, China dan Indonesia telah meratifikasi UNCLOS sehingga jika terjadi sengketa diantara 2 (dua) negara, maka UNCLOS akan menjadi rujukan dimana Indonesia diuntungkan,
- 2) Klaim China terhadap *Ten-Dash Line* merupakan ancaman yang nyata karena provokasi terus dilakukan oleh China di sekitar Laut Natuna Utara seperti penerapan *Grey Zone Strategy*,
- 3) Klaim China terhadap *Ten-Dash Line* berpotensi meningkatkan eskalasi konflik dalam kawasan regional di Laut China Selatan.

Dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi pengawasan terhadap IUU Fishing yang marak terjadi di Laut Natuna Utara, Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan menerapkan *Integrated Surveillance System (ISS)* . Fokus dari *Integrated Surveillance System* adalah memaksimalkan berbagai sumber informasi sebagai dasar penyusunan Rencana Operasi (RO). Adapun data yang digunakan dalam penyusunan RO adalah Operasi Pesawat Patroli, Satelit, dan Kelompok Masyarakat Pengawasan (POKMASWAS). Penggunaan berbagai sumber informasi tersebut

mampu mengurangi penggunaan Bahan Bakar Minyak Kapal Pengawas sehingga lebih efisien. Adapun dalam implementasi ISS sesuai tersebut, faktor komunikasi antara berbagai pihak saat operasi menjadi penting sehingga informasi mengenai target operasi dapat tersampaikan kepada kapal pengawas yang sedang melaksanakan operasi sesuai yang ditunjukkan dalam Gambar 3.9. berikut :



Sumber : Direktorat Pengendalian Operasi Armada

Gambar 3.9 Pola Operasi berdasarkan Integrated Surveillance System

2) Aspek Sumber daya.

Aspek ini menekankan kepada ketersediaan sumberdaya yang dimiliki oleh implementator sehingga kebijakan dapat diimplementasikan secara efektif. Adapun Edward III menyebutkan bahwa terdapat beberapa komponen sumber daya yang menjadi perhatian dalam implementasi kebijakan, yaitu:

- 1) sumber daya manusia,
- 2) sumber daya anggaran,
- 3) sumber daya peralatan, dan
- 4) sumber daya kewenangan.

Sumber daya manusia merupakan aspek yang sangat penting dalam mengoptimalkan pencapaian kinerja suatu organisasi. Nawawi (2008)⁶⁶ menyebutkan bahwa “sumber daya manusia adalah potensi

⁶⁶ Priyono dan Marnis, 2008. “Manajemen Sumber Daya Manusia” Hal.69

yang merupakan aset dan berfungsi sebagai modal (non material/non finansial) di dalam organisasi bisnis yang dapat diwujudkan menjadi potensi nyata secara fisik dan non fisik dalam mewujudkan eksistensi organisasi". Sumber daya manusia memiliki potensi sebagai penggerak organisasi sehingga dapat mencapai tujuan yang diharapkan. Menurut Edwin B. Flippo (1981) dalam Suwatno, 2018:30-33 menyebutkan bahwa manajemen sumber daya manusia dalam hal operasi terdiri atas 6 (enam) aspek utama, yaitu pengadaan (*procurement*), pengembangan (*development*), kompensasi (*compensation*), integrasi/ penyatuan (*integration*), perawatan/ pemeliharaan (*maintenance*), dan pemisahan/pelepasan/pensiun (*separation*).⁶⁷

Dalam aspek sumberdaya manusia, analisa yang didapat sebagai berikut :

- 1) Bakamla RI menghadapi tantangan dalam jumlah personel yang tidak memadai, baik di kantor maupun di kapal, yang tidak sebanding dengan besarnya tanggung jawab dan luasnya area operasional yang harus dijaga. Keterbatasan Fasilitas: Fasilitas yang dimiliki Bakamla RI, termasuk kapal patroli dan pesawat, sangat terbatas. Ini menjadi masalah serius mengingat Bakamla RI bertanggung jawab atas pengamanan di seluruh perairan dan yurisdiksi Indonesia, dan kendala ini diperparah dengan keterbatasan dukungan logistik. Pendanaan yang Terbatas: Anggaran yang dialokasikan pemerintah untuk Bakamla RI dianggap tidak cukup untuk menangani tanggung jawab dan cakupan wilayah kerja yang luas. Keterbatasan anggaran ini berpotensi memengaruhi efektivitas Bakamla RI dalam menjalankan tugas pengamanan maritim. Tidak Ada Wewenang Penyidikan: Meskipun Bakamla RI memiliki tugas untuk mengamankan laut, lembaga ini tidak memiliki wewenang penyidikan untuk menindak kejahatan maritim. Tidak ada

⁶⁷ Ni Wayan Ramini Santika, 2020. "Artikel Manajemen Sumber Daya Manusia Dalam Pendidikan Karakter" Vol.04 No.01 Tahun 2020 Hal.4.

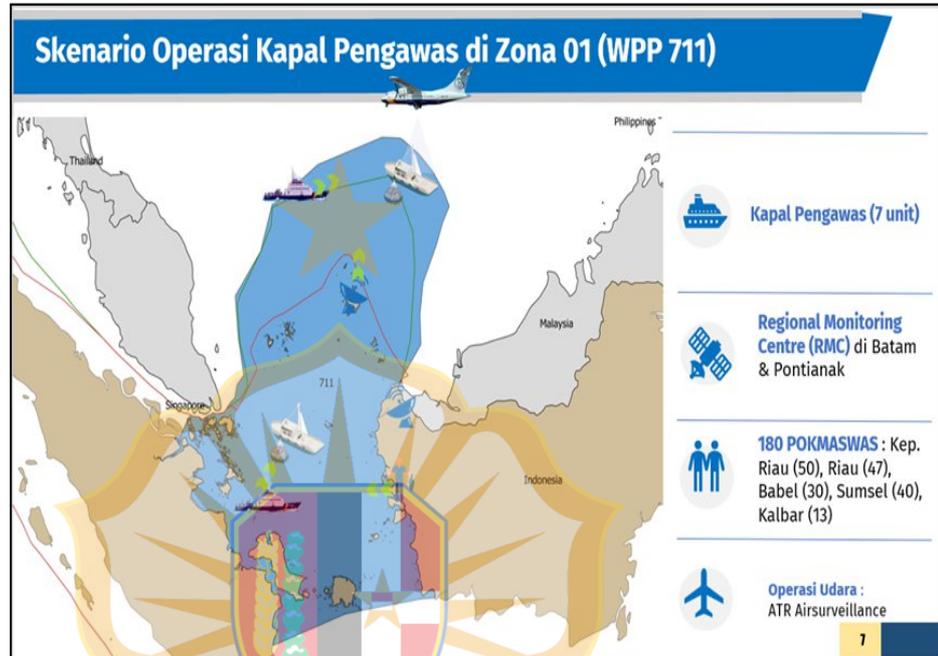
wewenang ini dapat menghambat upaya penegakan hukum dan pengamanan di laut yang dilakukan oleh Bakamla RI.

2) Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan sebagai instansi yang memiliki kewenangan dalam penanggulangan praktik *IUU Fishing* masih belum memiliki sumber daya manusia yang optimal dalam pelaksanaan tugas di bidang pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan, khususnya sumber daya manusia berupa awak kapal pengawas.

Aspek lain yang perlu diperhatikan dalam pemenuhan sumber daya adalah aspek ketersediaan sumberdaya anggaran. Sumber daya anggaran sangat penting untuk pemenuhan logistik pendukung pelaksanaan operasi. Adapun logistik yang sangat krusial dalam menunjang operasi pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan adalah bahan bakar minyak kapal pengawas:

Aspek lainnya yang sangat penting dalam mendukung operasi pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan pada Laut Natuna Utara adalah aspek sarana pengawasan. Saat ini Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan memiliki 7 (tujuh) kapal pengawas pada WPP NRI 711 yang terdiri atas Selat Karimata, Laut Natuna, Laut Natuna Utara dengan rincian 2 (dua) Kapal Pengawas Kelas I berukuran 60 Meter, 1 (satu) Kapal Pengawas Kelas II berukuran 42 Meter, 3 (tiga) Kapal Pengawas Kelas III berukuran 30 sampai dengan 40 Meter, dan 1 (satu) Kapal Kelas IV berukuran 28 Meter. Sementara itu, berdasarkan grand design pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan, Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan melakukan perhitungan kebutuhan jumlah kapal pengawas yang optimal berdasarkan perbandingan jangkauan operasi kapal pengawas dan luas WPP NRI, Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan memperkirakan bahwa dibutuhkan 4 (empat) unit kapal kelas I dengan ukuran lebih dari 50 meter dan 2 (dua) unit kapal kelas II

dengan ukuran di atas 40 meter dengan asumsi bahwa kapal kelas I tersebut memiliki jangkauan luas operasi sebesar 40,320 Nm2 dan Kapal Kelas II memiliki jangkauan sebesar 36,720 Nm2 serta luas WPP NRI, yaitu sebesar 205,054 Nm2 sesuai yang ditunjukkan dalam gambar 3.10 berikut :



Sumber : Direktorat POA

Gambar 3.10 Gambaran Operasi Pengawasan SDKP

Berdasarkan perhitungan *grand design* kebutuhan kapal pengawas tersebut, maka sarana pengawasan pada WPP NRI 711 masih belum optimal berdasarkan kelas kapal yang berkaitan dengan kemampuan jangkauan operasi kapal pengawas. Maka dari itu, dibutuhkan strategi dalam rangka peningkatan sarana pengawasan khususnya kapal pengawas di WPP NRI 711 dengan Laut Natuna Utara di dalamnya.

Aspek terakhir yang berkaitan dengan aspek sumber daya adalah aspek sumber daya kewenangan, kewenangan Direktorat Jenderal PSDKP KKP dalam melakukan pengawasan terhadap IUU Fishing telah diatur dalam “Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 5 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja dimana Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan memiliki tugas yaitu menyelenggarakan perumusan

dan pelaksanaan kebijakan di bidang pengawasan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan”.

3) Aspek Disposisi (Sikap Pelaksana Kebijakan).

Aspek disposisi menekankan kepada kemauan, motivasi, dan orientasi dari para pelaku kebijakan dalam menjalankan kebijakan sehingga sasaran kebijakan dapat tercapai. Saat ini, terdapat 6 (enam) instansi yang memiliki kewenangan dalam penegakan hukum di laut dengan tugas yang berbeda-beda. Namun demikian, masih terdapat perbedaan perspektif terhadap sikap Indonesia melihat klaim di kawasan Laut Cina Selatan yang ditunjukkan oleh seringkali terjadi penyampaian sikap oleh masing-masing instrumen kekuatan maritim di Indonesia.

Sidjabat (2018)⁶⁸ menyebutkan bahwa “Ketidakadaan panduan yang jelas dan menyeluruh dalam menyatakan sikap yang harus diadopsi oleh semua elemen kekuatan maritim Indonesia dapat memberikan kesan kepada negara lain, terutama Cina, bahwa Indonesia belum menetapkan sikap yang kokoh terhadap isu-isu yang sedang dihadapi”. Aaron L. Conelly (2018)⁶⁹ menyebutkan bahwa “Kebijakan Indonesia di Laut Cina Selatan berjalan sendiri-sendiri dimana instrumen kekuatan di Indonesia menyampaikan protes secara terpisah antara KKP, Kemlu, dan Kemhan memperlihatkan kurangnya sinergi diantara unsur keamanan maritim Pemerintah Republik Indonesia di Laut Natuna Utara”.

Setiap Instrumen kekuatan terkelompokkan dalam membuat kebijakan telah merumuskan kebijakan ketegangan di Laut Cina Selatan contohnya Kemenko Polhukam dan Kemenko Maritim yang memiliki kebijakan terkait Laut Natuna Utara. Namun demikian, peraturan tersebut hanya berlaku sebatas dalam lingkungan kementerian yang berada dibawah garis koordinasi masing-masing kementerian dan tidak berlaku nasional. Maka dari itu, dibutuhkan strategi dalam penyamaan persepsi diantara unsur keamanan maritim di Indonesia.

⁶⁸ Sidjabat (2018). “Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim Cina atas Laut Cina Selatan”. Jurnal Pertahanan dan Bela Negara Vol 8, No 2

⁶⁹ Aaron L. Connelly, 2017. “Indonesia di Laut China Selatan Berjalan sendiri”. (Online) 2017. URL : <http://scholar.unand.ac.id/39315/2/Bab%20I%20%28Pendahuluan%29.pdf>.

Kebijakan pemerintah melalui “Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut. Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum atau disingkat PKKPH di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia”. Peraturan Pemerintah ini juga menempatkan Badan Keamanan Laut bertindak sebagai koordinator kementerian/ lembaga pada forum internasional guna terciptanya satu pintu distribusi informasi mengenai kondisi nasional di bidang keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut. Selain itu, secara khusus untuk kerja sama *cost guard*, Bakamla merupakan perwakilan pemerintah Indonesia sesuai Peraturan Presiden Nomor 59 tahun 2023 tentang Kebijakan Nasional Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Kebijakan Nasional penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum atau disingkat KKP menjadi acuan rencana strategi dan rencana kerja Badan, Instansi Terkait, dan Instansi Teknis, dalam penyelenggaraan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Hal tersebut diimplementasikan melalui keputusan Menkopolkam. Untuk memperkuat kerjasama dan efektivitas penegakan hukum di laut, penting untuk mengadakan Patroli Bersama setiap tahun yang melibatkan berbagai unsur pelaksana patroli lainnya. Langkah ini sejalan dengan Keputusan Menko Polhukam (Kepmenko) Nomor 13 Tahun 2024 tanggal 22 Januari 2024 tentang Rencana Patroli Nasional (RPN) Tahun 2024 .

4) Aspek Struktur Birokrasi.

Menurut Edward III, aspek kerangka kerja birokrasi merupakan aspek yang penting dalam efektivitas implementasi kebijakan. Kerangka kerja birokrasi yang tidak disusun secara optimal akan menyebabkan kesulitan dan rantai birokrasi yang berbelit saat pelaksanaan kebijakan oleh implementator.

Hingga saat ini, penegakan hukum di sektor perikanan di Zona

Ekonomi Eksklusif (ZEE) menghadapi tantangan yang sangat besar, yaitu meningkatnya eskalasi konflik di kawasan regional serta klaim *Ten Dash Line* oleh China. Adapun penegakan hukum terkait investigasi dalam kasus perikanan melibatkan tiga lembaga pemerintah, yaitu Polri, PPNS Perikanan, dan TNI AL. Dalam implementasinya, masih terdapat ketidakpastian dalam pengaturan tugas wilayah bagi lembaga-lembaga penegak hukum yang memiliki tugas, fungsi, dan wewenang serupa di wilayah ZEE Indonesia, menyebabkan ketidakselarasan atau tumpang tindih dalam pelaksanaan penegakan hukum di ZEE Indonesia. Keselarasan peraturan juga dibutuhkan sehingga terdapat kepastian hukum terhadap permasalahan seperti *Grey Zone Strategy*.

Kerumitan birokrasi juga terlihat dimana pembagian kewenangan penyidikan di bidang perikanan hanya terbatas kepada Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan, Perwira TNI AL, dan Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia berdasarkan Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Sebagai dampaknya, instansi instrumen keamanan maritim seperti Bakamla tidak dapat melakukan penyidikan dimana kasus tindak pidana perlu diserahkan kepada instansi lain yang memiliki kewenangan.

Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI) didirikan pada tahun 2014 dengan mandat utama untuk melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan maritim di perairan dan wilayah yurisdiksi nasional. Meskipun merupakan entitas yang relatif baru, Bakamla masih menghadapi beberapa tumpang tindih tanggung jawab dan otoritas dengan lembaga pengawasan maritim lainnya.

b. *PEST Analysis*

Berikut ini analisis implementasi kebijakan keamanan maritim di laut natuna utara saat ini guna meningkatkan ketahanan nasional dengan menggunakan ***PEST Analysis***, antara lain :

1) *Aspek Politik (political)*

Aspek politik dalam analisis PEST memiliki keterkaitan yang signifikan dengan implementasi kebijakan regulasi keamanan maritim di

Laut Natuna Utara. Dalam konteks Geopolitik dan Kedaulatan, Laut Natuna Utara merupakan wilayah strategis yang berada di jantung perairan internasional dengan kepentingan geopolitik yang tinggi. Sengketa klaim teritorial dengan negara-negara lain, terutama Tiongkok, yang mengklaim sebagian wilayah ini berdasarkan "*Ten-Dash Line*", menambah kompleksitas situasi politik di kawasan ini. Oleh karena itu, aspek politik menjadi sangat krusial dalam merumuskan dan mengimplementasikan kebijakan regulasi keamanan maritim.

Pemerintah Indonesia, melalui kebijakan politiknya, menegaskan kedaulatan atas Laut Natuna Utara. Keputusan politik yang tegas diperlukan untuk mengamankan wilayah ini dari klaim pihak luar dan memastikan bahwa aktivitas maritim yang dilakukan disini mematuhi hukum dan peraturan Indonesia. Ini termasuk upaya diplomatik dan pernyataan resmi di forum Internasional. Dalam hal hubungan diplomatik dan aliansi Internasional, Implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara juga dipengaruhi oleh hubungan diplomatik dengan negara-negara tetangga dan kekuatan global. Kerjasama dengan negara-negara ASEAN dan aliansi strategis dengan negara-negara besar seperti Amerika Serikat dan Australia dapat membantu memperkuat kapabilitas keamanan maritim melalui latihan bersama, pertukaran informasi, dan bantuan teknis. Politik luar negeri yang proaktif dan hubungan diplomatik yang kuat membantu memperkuat posisi Indonesia dalam mengimplementasikan kebijakan.

Di lain pihak, terkait dengan kebijakan Pertahanan dan Keamanan Nasional, aspek politik terkait erat dengan kebijakan pertahanan dan keamanan nasional. Pemerintah melalui Kementerian Pertahanan dan TNI Angkatan Laut mengarahkan sumber daya dan strategi untuk menjaga keamanan maritim. Kebijakan ini mencakup pengadaan peralatan militer, peningkatan kemampuan personel, dan pembangunan infrastruktur maritim. Dukungan politik dalam bentuk anggaran dan prioritas nasional sangat penting untuk keberhasilan implementasi kebijakan ini.

Dengan demikian, aspek politik dalam analisis PEST memiliki

keterkaitan yang erat dengan implementasi kebijakan regulasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara. Kebijakan politik yang efektif, dukungan legislasi, hubungan diplomatik yang kuat, dan stabilitas politik domestik semuanya berkontribusi pada keberhasilan pengamanan maritim, yang pada gilirannya memperkuat ketahanan nasional Indonesia.

2) Aspek Ekonomi (*Economic*)

Laut Natuna Utara adalah wilayah yang kaya akan sumber daya alam, termasuk perikanan dan cadangan energi seperti gas alam. Potensi ekonomi yang besar ini membuat aspek ekonomi menjadi sangat relevan dalam implementasi kebijakan regulasi keamanan maritim. Laut Natuna Utara memiliki kekayaan perikanan yang signifikan, yang merupakan sumber pendapatan penting bagi masyarakat lokal dan kontribusi besar bagi perekonomian nasional. Implementasi kebijakan keamanan maritim yang efektif memastikan bahwa kegiatan perikanan dilakukan secara legal dan berkelanjutan, mengurangi praktek penangkapan ikan ilegal yang merugikan ekonomi lokal dan nasional.

Di sisi lain, cadangan gas alam di Laut Natuna Utara menawarkan potensi besar untuk pendapatan negara melalui eksplorasi dan eksploitasi yang aman dan terkendali. Keamanan maritim yang ditingkatkan melalui regulasi yang tepat dapat menarik investasi dari perusahaan energi internasional, yang melihat stabilitas dan keamanan sebagai faktor kunci dalam keputusan investasi. Namun, secara faktual aktivitas penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (*Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing, IUU*) mengakibatkan kerugian ekonomi yang signifikan bagi Indonesia. Implementasi kebijakan keamanan maritim yang ketat membantu mengurangi kegiatan ini, melindungi sumber daya perikanan, dan memastikan pendapatan yang adil bagi nelayan lokal dan kontribusi bagi ekonomi nasional.

Lebih khusus lagi, kegiatan ilegal lainnya seperti penyelundupan dan perdagangan manusia juga memiliki dampak ekonomi yang merugikan. Kebijakan regulasi keamanan maritim yang efektif membantu

menekan kegiatan ini, mengurangi kerugian ekonomi, dan menciptakan lingkungan yang lebih aman dan kondusif untuk perdagangan legal. Untuk itu, keamanan maritim yang baik menciptakan iklim investasi yang lebih positif. Investor cenderung merasa lebih aman berinvestasi di wilayah yang terjaga keamanannya, baik dalam sektor perikanan, energi, maupun industri maritim lainnya. Hal ini berdampak pada peningkatan investasi langsung asing (*Foreign Direct Investment, FDI*) yang menggerakkan roda ekonomi. Oleh karena itu, Implementasi kebijakan keamanan maritim sering kali melibatkan pengembangan infrastruktur seperti pelabuhan, pangkalan militer, dan fasilitas pengawasan. Pembangunan infrastruktur ini tidak hanya mendukung kegiatan keamanan tetapi juga mempercepat pertumbuhan ekonomi lokal dan nasional melalui penciptaan lapangan kerja dan peningkatan kegiatan ekonomi.

Aspek ekonomi dari kebijakan keamanan maritim juga mencakup pengelolaan sumber daya yang berkelanjutan. Dengan mengimplementasikan regulasi yang ketat, Indonesia dapat memastikan bahwa eksploitasi sumber daya laut dilakukan secara bertanggung jawab dan berkelanjutan, sehingga sumber daya ini tetap tersedia untuk generasi mendatang dan terus memberikan manfaat ekonomi. Dengan demikian, aspek ekonomi dalam analisis PEST memiliki peran penting dalam implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara, yang secara langsung berkontribusi pada ketahanan nasional Indonesia.

3) Aspek Sosial (*Social*)

Laut Natuna Utara adalah wilayah yang tidak hanya memiliki kepentingan strategis dan ekonomi, tetapi juga memiliki dimensi sosial yang signifikan. Masyarakat pesisir di sekitar kawasan ini sangat bergantung pada laut sebagai sumber mata pencaharian dan kehidupan sehari-hari. Oleh karena itu, aspek sosial menjadi elemen penting dalam implementasi kebijakan regulasi keamanan maritim.

Masyarakat pesisir yang bergantung pada perikanan dan aktivitas maritim lainnya sangat terpengaruh oleh kebijakan keamanan maritim.

Implementasi kebijakan yang efektif dapat memastikan bahwa sumber daya laut dimanfaatkan secara berkelanjutan dan memberikan manfaat ekonomi yang adil bagi nelayan lokal dan komunitas pesisir, meningkatkan kesejahteraan ekonomi mereka. Kebijakan yang melibatkan pemberdayaan masyarakat lokal melalui pelatihan, penguatan kapasitas, dan program-program pemberdayaan ekonomi membantu meningkatkan partisipasi masyarakat dalam menjaga keamanan maritim. Masyarakat yang merasa diberdayakan cenderung lebih mendukung dan terlibat aktif dalam upaya-upaya keamanan dan konservasi.

Implementasi kebijakan keamanan maritim yang efektif berkontribusi pada peningkatan keamanan dan ketertiban di wilayah pesisir. Dengan adanya patroli rutin dan penegakan hukum yang kuat, ancaman-ancaman seperti pencurian ikan, pembajakan, dan penyelundupan dapat ditekan, menciptakan lingkungan yang lebih aman bagi masyarakat pesisir. Selain itu, kebijakan yang baik juga dapat membantu mengurangi konflik antara nelayan lokal dan pihak-pihak eksternal, termasuk nelayan asing yang beroperasi secara ilegal di perairan Indonesia. Pengurangan konflik ini meningkatkan stabilitas sosial dan harmoni di masyarakat pesisir.

Oleh karena itu, perlunya pendidikan dan peningkatan kesadaran mengenai pentingnya keamanan maritim dan pelestarian sumber daya laut merupakan bagian penting dari kebijakan ini. Sementara itu, masyarakat pesisir di Laut Natuna Utara memiliki budaya maritim yang kaya dan beragam. Kebijakan keamanan maritim yang menghormati dan mempromosikan budaya ini dapat membantu dalam pelestarian tradisi dan praktik lokal, sekaligus meningkatkan rasa kebanggaan dan identitas masyarakat. Selain itu, promosi pariwisata berbasis budaya maritim dan ekowisata dapat menjadi sumber pendapatan tambahan bagi masyarakat pesisir. Keamanan yang terjamin mendorong lebih banyak wisatawan untuk berkunjung, yang pada gilirannya memberikan manfaat ekonomi bagi komunitas lokal.

Dengan demikian, aspek sosial dalam analisis PEST memiliki

peran penting dalam implementasi kebijakan regulasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara, yang pada gilirannya mendukung ketahanan nasional Indonesia melalui peningkatan kesejahteraan, keamanan, kesadaran, dan keterlibatan masyarakat pesisir.

4) Aspek Teknologi (*Tecnological*)

Teknologi memainkan peran krusial dalam implementasi kebijakan regulasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara. Penggunaan teknologi yang canggih dan terintegrasi membantu meningkatkan efektivitas, efisiensi, dan responsivitas terhadap berbagai ancaman maritim. Teknologi seperti radar, *Automatic Identification System* (AIS), dan satelit pengawasan maritim memungkinkan pemantauan yang *real-time* dan menyeluruh terhadap aktivitas di laut. Ini membantu dalam mendeteksi aktivitas ilegal seperti penangkapan ikan ilegal, penyelundupan, dan pelanggaran batas wilayah.

Penggunaan drone dan UAV (*Unmanned Aerial Vehicles*) untuk patroli maritim memberikan kemampuan tambahan untuk mengawasi wilayah yang luas dan sulit dijangkau oleh kapal patroli. Drone juga dapat digunakan untuk misi pengintaian dan pengumpulan data dengan risiko minimal bagi personel. Selain itu, implementasi teknologi komunikasi yang terintegrasi memastikan bahwa semua unit dan instansi terkait dapat berkomunikasi secara efektif dan efisien. Ini mencakup penggunaan radio digital, jaringan komunikasi satelit, dan platform komunikasi yang aman.

Teknologi informasi dan komunikasi memungkinkan koordinasi yang lebih baik antara berbagai lembaga seperti TNI Angkatan Laut, Bakamla, Kementerian Kelautan dan Perikanan, dan pemerintah daerah. Platform berbasis internet atau aplikasi khusus dapat digunakan untuk berbagi informasi dan koordinasi operasi secara *real-time*. Teknologi yang canggih memungkinkan deteksi dini dan respon cepat terhadap ancaman maritim, sehingga mengurangi risiko dan dampak negatif terhadap keamanan nasional. Penggunaan analitik data dan kecerdasan buatan (AI) membantu dalam menganalisis pola-pola aktivitas maritim

yang mencurigakan dan memberikan prediksi mengenai potensi ancaman. Teknologi ini memungkinkan penegakan hukum yang lebih proaktif dan berbasis data.

Mencermati hal tersebut, dipandang perlu untuk mengadakan simulasi dan pelatihan virtual. Teknologi simulasi dan *realitas virtual* (VR) digunakan untuk melatih personel keamanan maritim dalam situasi yang realistis tetapi aman. Pelatihan ini mencakup berbagai skenario maritim seperti operasi penyelamatan, penegakan hukum, dan tanggap darurat. Teknologi *e-learning* memungkinkan pelatihan jarak jauh dan peningkatan kapasitas personel secara berkelanjutan.

Oleh karena itu, pentingnya pengembangan Infrastruktur teknologi informasi dan jaringan yang kuat dan aman untuk mendukung semua sistem teknologi yang digunakan dalam pengawasan, komunikasi, dan penegakan hukum maritim, serta perlunya Investasi dalam penelitian dan pengembangan (R&D) teknologi maritim mendorong inovasi dan penerapan teknologi baru yang lebih efisien dan efektif. Ini termasuk pengembangan teknologi energi terbarukan untuk kapal patroli dan sistem deteksi yang lebih canggih. Dengan demikian, aspek teknologi dalam analisis PEST sangat relevan dan berdampak besar terhadap implementasi kebijakan regulasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara. Penggunaan teknologi yang efektif dan inovatif tidak hanya meningkatkan keamanan maritim tetapi juga berkontribusi pada ketahanan nasional Indonesia secara keseluruhan.

Berdasarkan Analisis dengan menggunakan Teori Implementasi Kebijakan Geoge Edward III dan *PEST analysis* terhadap jawaban pertanyaan kajian 1 dan 2 sehingga dapat kita rumuskan upaya-upaya strategis dalam Implementasi kebijakan keamanan maritim di laut natuna utara yang efektif guna meningkatkan ketahanan nasional adalah sebagai berikut :

- a. **Pengaturan ulang regulasi terkait Keamanan Maritim.** Menteri Koordinator Bidang Politik Hukum dan Keamanan bersama DPR RI, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Menteri

Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kelautan dan Perikanan, Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Republik Indonesia melaksanakan rapat koordinasi lintas instansi guna merevisi berbagai peraturan perundang-undangan terutama masalah kewenangan penegakan hukum di laut serta mekanisme hubungan kerja dengan kementerian/ lembaga terkait baik di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Hal ini dilaksanakan guna mengatasi permasalahan tumpang tindihnya berbagai peraturan perundang-undangan serta kepastian hukum dalam menghadapi tindak pidana kejahatan lintas negara khususnya *illegal fishing*. Beberapa aspek yang dilaksanakan guna pengaturan ulang regulasi terkait keamanan maritim antara lain :

- 1) Merevisi sebagian dari berbagai peraturan perundang-undangan khususnya terkait pengaturan kewenangan penegakan hukum di laut berdasarkan kepentingan nasional serta norma dan aturan internasional yang telah diratifikasi melalui undang-undang.
- 2) Menyusun dan mengajukan konsep rancangan undang-undang yang mengatur tentang kewenangan penegakan hukum di laut berdasarkan hasil revisi berbagai peraturan perundang-undangan yang telah ada.
- 3) Memonitor, mengikuti dan menghamonisasi pada setiap proses dalam mekanisme pengajuan rancangan undang-undang sesuai dengan aturan yang berlaku dengan tetap melibatkan tim perancang yang berkompeten.

- b. **Peningkatan gelar operasi maritim bersama.** Peningkatan gelar operasi keamanan maritim bersama melalui pengawasan yang ketat, patroli rutin, dan penegakan hukum di Laut Natuna Utara merupakan langkah-langkah yang mendukung keamanan maritim dan ketahanan nasional. Ini mencakup penggunaan kapal patroli, pesawat udara, dan teknologi pengawasan untuk mengamankan wilayah laut dari ancaman eksternal. Beberapa aspek dalam peningkatan gelar operasi maritim bersama, sebagai berikut :

- 1) Menambah unsur gelar operasi keamanan maritim di laut Natuna Utara dengan melibatkan unsur-unsur dari masing-masing stakeholder maritim serta menambah rentang waktu pelaksanaan operasi.
- 2) Menambah kemampuan peralatan pengindera/monitoring kapal-kapal yang berindikasi melakukan tindak pidana perikanan di wilayah perairan laut natuna utara.
- 3) Melakukan penegakan hukum yang tegas terhadap kapal-kapal ikan/asing yang terbukti melakukan tindak pidana perikanan di wilayah perairan laut natuna.

c. **Percepatan penyelesaian seluruh masalah batas wilayah negara.**

Menteri Luar Negeri bersama Tentara Nasional Indonesia, Badan Nasional Pengelola Perbatasan dan Badan Informasi Geospasial melaksanakan rapat tim teknis internal serta rapat delimitasi batas wilayah dengan negara-negara yang memiliki perbatasan langsung dengan Indonesia khususnya batas wilayah yang belum tuntas. Hal ini agar dapat mewujudkan kepastian hukum di laut bagi aparat penegak hukum untuk menghadapi kejahatan lintas negara khususnya *illegal fishing*. Beberapa aspek penting yang perlu dilaksanakan antara lain :

- 1) Menyusun Agenda Pertemuan terkait skema, waktu dan mekanisme penyelesaian konflik permasalahan batas wilayah negara dan rencana aksi (*Code of Conduct*) penyelesaian masalah batas wilayah negara.
- 2) Memberikan asistensi berupa penugasan personel dari kementerian/ lembaga terkait agar dapat memberikan kontribusi berupa saran dalam penyusunan Agenda Pertemuan terkait skema, waktu dan mekanisme penyelesaian batas wilayah negara.
- 3) Membuat terobosan kebijakan untuk dapat ditawarkan kepada negara-negara yang memiliki permasalahan batas wilayah negara guna percepatan penyelesaian masalah.

d. **Melaksanakan kerjasama baik bilateral maupun internasional**

dengan negara-negara lain khususnya di Kawasan Asia Tenggara.

Menteri Koordinator Bidang Politik Hukum dan Keamanan bersama Menteri Luar Negeri, Menteri Hukum dan HAM, Menteri Perhubungan, Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Republik Indonesia melakukan diplomasi dan pertemuan bilateral, regional maupun Internasional guna mewujudkan ketersediaan berbagai kesepakatan yang dapat mendukung tugas menghadapi semua kriteria kejahatan lintas negara. Melalui kerjasama bilateral maupun internasional ini, beberapa aspek penting yang perlu dilaksanakan antara lain :

- 1) Pertemuan bilateral pada tataran *government to government* yang dipimpin masing-masing kepala negara baik di Kawasan Asia Tenggara maupun di luar kawasan guna mewujudkan kesepakatan perjanjian ekstradisi secara bilateral. Kegiatan ini dilaksanakan bersama-sama dengan kementerian/ lembaga terkait melalui rapat kerja/koordinasi.
- 2) Pertemuan bilateral pada tataran *service to service* dengan *counterpart* dari masing-masing negara baik di kawasan Asia Tenggara maupun di luar kawasan guna mengimplementasi berbagai kesepakatan kerjasama lainnya yang dibutuhkan dalam menghadapi kejahatan lintas negara seperti pertukaran informasi, patroli terkoordinasi dan lain-lain.
- 3) Diplomasi dengan melibatkan negara-negara ASEAN dan pemerintah RRC dalam rangka membahas kebijakan *Ten Dash Line China* di wilayah perairan Laut China Selatan yang beririsan dengan batas wilayah negara-negara anggota ASEAN.

- e. **Peningkatan terhadap kemampuan peralatan maritim, sumber daya manusia dan anggaran.** Melalui pembangunan dan peningkatan kemampuan alat sista, peningkatan kemampuan personil pengawak serta penambahan anggaran dalam mendukung pelaksanaan operasi maritim tentunya akan menambah pencapaian hasil dalam penyelenggaraan operasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara guna meningkatkan ketahanan Nasional. Hal tersebut memiliki dampak positif

pada keamanan lingkungan dan keberlanjutan. Melindungi ekosistem laut dari aktivitas *illegal* seperti pencurian ikan dan pencemaran lingkungan serta mendukung upaya pelestarian lingkungan dan memastikan keberlanjutan ekosistem laut di wilayah tersebut. Beberapa aspek dalam peningkatan terhadap kemampuan maritim, antara lain :

- 1) Membangun unsur-unsur patroli berikut peralatan penginderaan keamanan maritim berteknologi canggih serta memiliki kemampuan jelajah sampai ZEEI.
- 2) Meningkatkan kemampuan pengawak unsur-unsur patroli dengan memberi kesempatan seluas-luanya dalam mengikuti pendidikan dan latihan terkait keamanan maritim.
- 3) Mengajukan secara berjenjang terkait peningkatan anggaran dalam kegiatan operasi keamanan maritim.

f. **Pembangunan Industri perikanan serta Infrastruktur maritim di Wilayah Kepulauan Natuna.** Dengan ketersediaan industri perikanan serta infrastruktur maritim di wilayah kepulauan Natuna akan memberikan stimulus kepada masyarakat sekitarnya dalam pengembangan industri perikanan serta menambah *endurance* bagi kapal-kapal patroli dalam menjaga keamanan maritim dari tindakan illegal fishing yg dilaksanakan oleh kapal-kapal ikan asing. Berikut aspek-aspek dalam pembangunan industri perikanan dan infrastruktur maritim, sebagai berikut :

- 1) Membangun industri perikanan di wilayah kepulauan natuna sehingga meningkatkan kehadiran kapal-kapal ikan lokal/KII yang melaksanakan operasi penangkapan ikan di wilayah perairan laut natuna.
- 2) Membangun sarana prasarana pendukung baik untuk kapal-kapal patroli maritim maupun kapal-kapal ikan yang beroperasi di wilayah perairan laut natuna utara.
- 3) Memberikan kemudahan akses dalam peningkatan produktivitas industri perikanan di wilayah natuna guna memelihara stabilitas ekonomi yang sehat dan dinamis serta kemampuan

menciptakan kemandirian ekonomi Nasional dengan daya saing tinggi guna mewujudkan kemakmuran rakyat yang adil dan merata.

Dengan demikian, upaya-upaya strategis dalam implementasi keamanan maritim di Laut Natuna Utara merupakan bagian integral dari usaha memperkuat ketahanan nasional Indonesia. Melalui langkah-langkah tersebut, Indonesia dapat menjaga stabilitas politik, keamanan maritim, ketahanan ekonomi, kesejahteraan sosial, dan keberlanjutan lingkungan, yang merupakan pilar-pilar utama ketahanan nasional.



BAB IV PENUTUP

16. Simpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, berikut ini temuan dan jawaban secara ringkas atas pertanyaan-pertanyaan kajian sebagai berikut:

a. Implementasi kebijakan keamanan maritim di Laut Natuna Utara saat ini menghadapi beberapa tantangan. Tumpang tindih kewenangan antara berbagai kementerian dan lembaga terkait dengan pengelolaan wilayah keamanan maritim merupakan salah satu masalah utama. Selain itu, terbatasnya sarana patroli serta infrastruktur maritim dapat menghambat pelaksanaan gelar operasi keamanan maritim. Klaim tumpang tindih batas wilayah antara negara-negara kawasan memicu potensi konflik, khususnya illegal fishing, serta kurangnya kerjasama regional dan koordinasi yang tidak efektif. Keterbatasan personel pengawak unsur-unsur gelar dan keterbatasan anggaran juga mempengaruhi keberhasilan operasi keamanan maritim. Selain itu, keterbatasan kapal-kapal ikan baik lokal maupun asal Indonesia yang melaksanakan giat operasi penangkapan ikan di wilayah perairan laut Natuna Utara sehingga semakin banyak kesempatan eksploitasi sumber daya perikanan yang dilakukan oleh kapal-kapal ikan asing.

b. Faktor-faktor yang memengaruhi implementasi keamanan maritim di laut natuna antara lain : tumpang tindih kewenangan antara kementerian dan lembaga terkait, terbatasnya sarana patroli dan infrastruktur maritim, keterbatasan personel pengawak, keterbatasan anggaran, keterbatasan kapal-kapal ikan Indonesia yang beroperasi di wilayah perairan laut natuna utara, demikian juga Klaim tumpang tindih batas wilayah antara negara-negara kawasan sehingga memicu potensi konflik khususnya illegal fishing serta kurangnya kerjasama regional berdampak kepada koordinasi yang tidak efektif antara negara-negara di kawasan dalam menangani ancaman maritim bersama-sama.

c. Diperlukan suatu upaya-upaya strategis sebagai hasil analisis Teori Implementasi kebijakan dan PEST analysis terhadap jawaban pertanyaan kajian 1 dan 2 dalam meng-Implementasikan kebijakan keamanan maritim yang efektif di Laut Natuna utara Guna meningkatkan Ketahanan Nasional. Upaya-upaya strategis tersebut antara lain : Menteri Koordinator Bidang Politik

Hukum dan Keamanan bersama DPR RI, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kelautan dan Perikanan, Tentara Nasional Indonesia, dan Kepolisian Republik Indonesia melakukan rapat koordinasi lintas instansi untuk merevisi peraturan perundang-undangan terkait keamanan maritim. Langkah-langkah ini mencakup peningkatan gelar operasi maritim melalui pengawasan yang ketat, patroli rutin, dan penegakan hukum. Selain itu, pemerintah juga berfokus pada penyelesaian masalah batas wilayah dengan negara-negara tetangga melalui rapat tim teknis dan delimitasi batas wilayah. Melalui diplomasi bilateral, regional, dan internasional, pemerintah Indonesia meningkatkan kerjasama dengan negara-negara lain untuk menghadapi kejahatan lintas negara. Peningkatan kemampuan sumber daya manusia dan anggaran, serta penambahan alutsista kapal patroli, juga dilakukan untuk meningkatkan kemampuan pengawasan. Pembangunan industri perikanan dan infrastruktur maritim di wilayah Natuna diharapkan dapat memberikan stimulus bagi masyarakat serta dapat meningkatkan ketahanan nasional.

17. Rekomendasi

- a. Pemerintah membentuk **“Pusat Komando Gabungan Maritim”** dengan *leading sector* Bakamla yang mengintegrasikan TNI AL, KKP, dan Polair serta *stakeholder* terkait untuk memastikan operasi yang terkoordinasi dan efisien.
- b. Pemerintah bersama DPR RI meninjau dan merevisi regulasi yang ada untuk menghilangkan tumpang tindih kewenangan dan memperjelas peran setiap instansi dalam menjaga keamanan maritim.
- c. Presiden memberikan instruksi kepada Menteri Luar Negeri untuk segera menyelesaikan masalah batas wilayah negara dengan mempertimbangkan azas kepentingan bersama khususnya di Kawasan Asia Tenggara serta mewujudkan ketersediaan perjanjian ekstradisi melalui kerjasama internasional dengan berbagai negara.
- d. Presiden menginstruksikan kepada Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) guna menetapkan penguatan keamanan maritim dalam prioritas pembangunan nasional baik jangka pendek maupun

menengah.

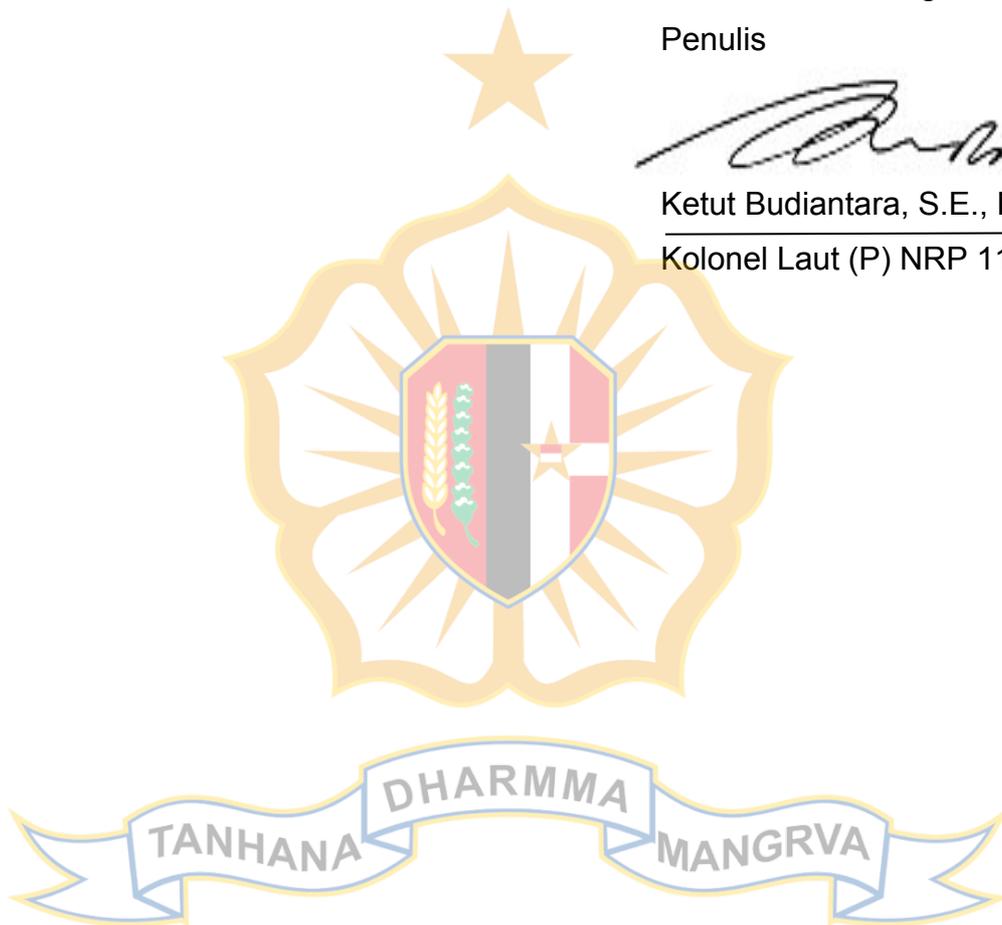
e. Seluruh Stake Holder Kemaritiman bekerjasama dengan Kementerian PAN RB serta Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi (Kemendikbudristek) dalam peningkatan SDM pengawak Alut sista serta Peralatan Pengawas Keamanan Maritim.

Jakarta, 21 Agustus 2024

Penulis



Ketut Budiantara, S.E., M.Han
Kolonel Laut (P) NRP 11378/P



DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Lemhannas RI (2024). *Hanjar Bidang Studi Ketahanan Nasional*, Cetakan: Tahun 2023. Penerbit: Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia, Jl. Medan Merdeka Selatan No. 10 Jakarta, h.78

Melita Angelin Bidara and Michael Mamentu (2018), *Kepentingan Amerika Serikat Dalam Konflik Laut Cina Selatan*, *Jurnal Eksekutif* 1, no. 1, h. 2

Ramdhan Muhaimin, 2018, Kebijakan dan Persepsi Ancaman Di Laut Natuna Utara, *Jurnal Politicia* Vol.9 No.1 Juni 2018 Universitas Al Azhar Indonesia, Hal.18.

Lemhannas RI. Hanjar BS. Ketahanan Nasional. Jakarta, 2024. Hal.79

Kamus Besar Bahasa Indonesia, diakses dari <https://kamuslengkap.id/kamus/kbbi/arti-kata/penguatan/> pada tanggal 23 Maret 2024 pukul 12.40 WIB.

Lemhannas RI. Hanjar BS. Ketahanan Nasional. Jakarta, 2024. Hal. 46.

Lemhannas RI. Hanjar BS. Ketahanan Nasional. Jakarta, 2024. Opcit.Hal.78

George C. Edwards III, *Public Policy Implementation* (London: Jai Press Inc, 1980), hlm. 1.

Edward III, G. C. dalam Widodo, J. (2007). *Model Implementasi Kebijakan Publik*, hlm. 96-110

Edward III, G. C. dalam Widodo, J. (2007). *Model Implementasi Kebijakan Publik*, hlm. 97

Edward III, G. C. dalam Widodo, J. (2007). *Model Implementasi Kebijakan Publik*, hlm. 98

Edward III, G. C. dalam Widodo, J. (2007). *Model Implementasi Kebijakan Publik*,

hlm. 104

Edward III, G. C. dalam Widodo, J. (2007). Model Implementasi Kebijakan Publik, hlm. 104-105

Edward III, G. C. dalam Widodo, J. (2007). Model Implementasi Kebijakan Publik, hlm.105.

Klein, Natalie. "*Maritime Security and the Law of the Sea.*" Oxford University Press, 2011

Liss, Carolin. "*New Actors and the State: Addressing Maritime Security Threats in Southeast Asia.*" Contemporary Southeast Asia, vol. 35, no. 2, 2013, pp. 141–162.

Till, Geoffrey. "*Seapower: A Guide for the Twenty-First Century,*" 4th edition, Routledge, 2018

Lemhannas RI. Hanjar BS. Ketahanan Nasional. Jakarta, 2024. Opcit.Hal.78

Priyono dan Marnis, 2008. Manajemen Sumber Daya Manusia, Hal.69

Lilly Aprilya : Laut Masa Depan Bangsa Mari Jaga Bersama, diakses dari <https://kkp.go.id/artikel/12993-laut-masa-depan-bangsa-mari-jaga-bersama>, pada tanggal 1 April 2024 pukul 13.53 WIB.

Shabrina, Nadiah Oryza. "Perubahan Respon Indonesia Terhadap Klaim Nine-Dash Line Tiongkok yang Melewati Perairan Natuna." Jurnal Analisis Hubungan Internasional, vol. 6, no. 2, 2017, Hal. 87-94.

World Bank. (2016). *Demographic change and development: a global typology.* World Bank Policy Research Working Paper, (7893)

Sri Mulyani. dikutip dari <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20191011114600->

532-438656/sri-mulyani-2025-potensi-ekonomi-digital-ri-capai-rp1800-t pada tanggal 1 April 2024 pukul 07.15 WIB.

Budaya Kerja dan Disiplin Rakyat Indonesia saat ini, diakses dari <https://www.kompasiana.com/efanseptian/54f95644a333116c048b4abb/budaya-kerja-dan-disiplin-rakyat-indonesia-saat-ini>, pada tanggal 2 April 2024 pukul 16.57 WIB.

JURNAL

Melita Angelin Bidara and Michael Mamentu, "Kepentingan Amerika Serikat Dalam Konflik Laut Cina Selatan," *Jurnal Eksekutif* 1, no. 1 (2018): 2

Adrianus Revi Dwiguna and Muhammad Syaroni, "Rivalitas Amerika Serikat-Tiongkok Di Laut China Selatan Dan Pengaruhnya Terhadap Indonesia," *Jurnal Kajian Stratejik Ketahanan Nasional* 2, no. 2 (2019): 146, <http://jurnalpkn.ui.ac.id/index.php/jkskn/article/view/27>.

Shabrina, Nadiah Oryza (2017). "Perubahan Respon Indonesia Terhadap Klaim Nine-Dash Line, pp. 133-134.

World Bank. (2016). *Demographic change and development: a global typology. World Bank Policy Research Working Paper*, .n 7893

Sidjabat (2018). Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim China atas Laut Cina Selatan. *Jurnal Pertahanan dan Bela Negara* Vol 8, No 2

Ni Wayan Ramini Santika, 2020. Arti 88 ajemen Sumber Daya Manusia Dalam Pendidikan Karakter Vol.04 No.01 Tahun 2020 Hal.4.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

UU No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI).

UU No. 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS 1982.

Undang-undang Nomor 5 tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya.

Undang-undang Nomor 9 Tahun 1992 tentang Keimigrasian.

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan

Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Peraturan Presiden No. 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut (Bakamla) Kementerian Kelautan dan Perikanan.(2022). Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 19 Tahun 2022 tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan, Jumlah Tangkapan Ikan yang Diperbolehkan, dan Tingkat Pemanfaatan Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia.

MATERI SLIDE/PAPARAN

Menteri Kelautan dan Perikanan RI, 19 Juni 2024, Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Mendukung Pembangunan Nasional

Kepala Staf TNI Angkatan Laut, 2 Juli 2024, Kebijakan Pembinaan Kekuatan TNI Angkatan Laut

SUMBER INTERNET

Prof.Dr.Ermaya,2023, Geopolitik Laut Natuna Utara dalam Konteks Politik Luar Negeri.(online),URL:<https://nasional.kompas.com/read/2023/10/05/08471471/geopolitik-laut-natuna-utara-dalam-konteks-politik-luar-negeri?page=all>.Diakses tanggal 29 Maret 2024 pukul 21.07 WIB.

Dr.H.Jazilul fawaid, SQ.M.A., 2022, Geopolitik Indonesia Dalam Merespon Dinamika Global. Sumber (online), Diakses Tgl.29 Maret 2024, pkl,21.20 Wib.

Beranda Kepri, (2021). *Lupa Manfaatkan Potensi Laut, Illegal Fishing timbulkan dampak ekonomi dan sosial bagi Masyarakat Natuna* Sumber (Online).diakses pada tanggal 31 April 2024, pukul 05.26 Wib.

Data *Illegal Fishing* Tahun 2019-2023, <https://kkp.go.id>.Sumber (Online), diakses pada tanggal 1 Mei 2024, pukul 06.00 Wib.

Aulia Fitri, (2021), *Penguatan Keamanan Maritim Di Laut Natuna Utara*. Sumber (Online).diakses pada tanggal 2 Mei 2024, pukul 19.05 Wib.

Ramadhan Muhaimin. (2018). *Kebijakan dan Persepsi Ancaman Di Laut Natuna Utara, Jurnal Politicia* Vol.9 No.1 Juni 2018 Universitas Al Azhar Indonesia, h.18. diakses pada tanggal 5 Mei 2024, pukul 17.00 Wib.

BBC News Indonesia. (2023). *Peta Standard China*. Sumber (Online).diakses pada tanggal 6 Mei 2024, pukul 06.30 Wib.

Nadiyah Rakmalia (2020), *PEST Analysis, Metode Manajemen untuk Bangun Bisnis yang Kompetitif*. Sumber (Online) diakses pada tanggal 7 Mei 2024, pukul 12.30 Wib.

Kamus Lengkap Online (2024). Arti Kata Penguatan. Sumber (Online). diakses pada 5 Maret 2023, pukul 18.04 Wib.

ELIB UNIKOM (2024). Tinjauan Pustaka. Sumber (Online), diakses pada tanggal 5 Mei 2024, pukul 18.12 Wib.

Abdurrahman, M, (2017). *Penguatan Keamanan Maritim Indonesia : Memahami Ancaman Kemanan Maritim dan Rekonstruksi Kemaritiman Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*,h.49, diakses pada tanggal 5 Mei 2024, pukul 18.22 Wib.

Lemhannas RI. Op.cit. h. 46. diakses pada tanggal 5 Mei 2024, pukul 18.30 Wib.

Overfishing: Pengertian, Penyebab dan Dampaknya.(2023) , Sumber (Online),

diakses pada tanggal 5 Mei 2024, pukul 18.45 Wib.

Kamus Lengkap (2024), *Arti-kata/diplomacy/* .Sumber (Online), diakses pada tanggal 5 Mei 2024, pukul 18.50 Wib.

Tantangan Menghadapi Gray-Zone Operation Di Laut China Selatan. Sumber (Online), diakses pada tanggal 5 Mei 2024, pukul 18.22 Wib.

Liddick, D. (2014), *The dimensions of a transnational crime problem: the case of iuu fishing. Trends Organ Crim* 17, h. 290–312. Sumber (Online), diakses pada tanggal 09 Mei 2023, pukul 22.01 Wib.

Adrianus Revi Dwiguna and Muhammad Syaroni (2019), *Rivalitas Amerika Serikat-Tiongkok Di Laut China Selatan Dan Pengaruhnya Terhadap Indonesia,* *Jurnal Kajian Stratejik Ketahanan Nasional* 2, no. 2, h. 146, Sumber (Online), diakses pada tanggal 10 Mei 2023, pukul 04.07 Wib.

Kompas. (2017). *Pro Kontra Penenggelaman Kapal, Ini Komentar Kadin.* Sumber (Online), diakses pada tanggal 09 Mei 2024, pukul 21.52 Wib.

Indonesia Ocean Justice Initiative. (2023). *155 Kapal Ikan Vietnam Beroperasi di Zona Tumpang-tindih Klaim ZEE Indonesia-Vietnam di Laut Natuna Utara.* Sumber (Online), diakses pada tanggal 10 Mei 2024, pukul 04.07 Wib.

<https://www.antaraneews.com/berita/1310470/13-institusi-sepakat-awasi-laut-natuna-utara-cegah-tumpang-tindih>. Sumber (Online), diakses pada tanggal 11 Mei 2024, pukul 05.26 Wib.

BPS Kabupaten Natuna. (2024). *L. ⁹¹ Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)*. Sumber (Online), diakses pada tanggal 11 Mei 2024, pukul 05.30 Wib.

Kamus Lengkap, diakses dari <https://kamuslengkap.id/kamus/kbbi/arti-kata/diplomacy/> pada tanggal 11 Mei 2024 pukul 12.40 WIB

Beritasatu.com (2024), *Asing Kuasai 85% Migas Indonesia*. Sumber (Online), diakses pada tanggal 11 Mei 2024, pukul 17.00 Wib.

Major Project Penguatan Keamanan Laut Natuna Mengatasi Permasalahan Keamanan di Laut Natuna (polkam.go.id) diakses tanggal 11 Mei 2024 pukul 17.30 WIB.

Bueger, Christian. (2015) *“What is Maritime Security?”* Marine Policy, Cardiff University, Sumber (Online), diakses tanggal 11 Mei 2024 pukul 18.30 WIB.

Klein, Natalie (2011) *“Maritime Security and the Law of the Sea.”* Oxford University Press. Journal homepage : www.elsevier.com/locate/marpol (online), diakses tanggal 11 Mei 2024 pukul 19.00 WIB.

Soni Iriawan (2024), *OBOR VS Indo-Pasifik, Indonesia Ditengah Persaingan Amerika-Cina*, Sumber (Online).diakses tanggal 11 Mei 2024 pukul 19.15 WIB.

Bueger, Christian. *“What is Maritime Security?”* Marine Policy, 2015, Cardiff University, <http://bueger.info>. diakses tanggal 11 Mei 2024 pukul 19.30 WIB.

Direktorat KIPS Kemenlu RI (2019), *Isu Khusus Kejahatan Lintas Negara*. (Online), diakses tanggal 11 Mei 2024 pukul 19.45 WIB.

Beritasatu.com (2024), *Asing Kuasai 85% Migas Indonesia*. Sumber (Online), diakses tanggal 11 Mei 2024 pukul 19.50 WIB.

Sri Mulyani (2024), *Potensi Ekonomi Dirjen RI Capai 1800 T*. Sumber (Online), diakses tanggal 11 Mei 2024 pukul 19. 92

Kompasiana.com (2024), *Budaya Kerja dan Disiplin Rakyat Indonesia Saat ini*, Sumber (Online). diakses tanggal 11 Mei 2024 pukul 20.00 WIB.

Laksda TNI Agus Setiadji, S.Ap : *Diplomasi Maritim Untuk Kedaulatan Indonesia*,

diakses dari <http://maritimnews.com/2017/05/diplomasi-maritim-untuk-kedaulatan-indonesia/>, pada tanggal 1 April 2024 pukul 13.06 WIB.

Aaron L. Connelly, 2017. Indonesia di Laut China Selatan Berjalan sendiri. (Online) 2017. URL: <http://scholar.unand.ac.id/39315/2/Bab%20I%20%28Pendahuluan%29.pdf>. Diakses Tgl. 2 April 2024 pkl. 19.30 Wib.

DPR RI, 2013, Konflik Laut China Selatan (online).

URL : https://berkas.dpr.go.id/puslit/files/buku_tim/buku-tim-public-25.pdf. Diakses Tanggal 2 April 2024, pkl. 13.00 Wib.

Soni Iriawan : OBOR VS Indo-Pasifik, Indonesia Ditengah Persaingan Amerika-Cina, diakses dari <https://teritorial.com/opini/obor-vs-indo-pasifik-indonesia-ditengah-persaingan-amerika-cina/>, pada tanggal 2 April 2024 pukul 13.31 WIB.



LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIC INDONESIA

LEMBAR PERSETUJUAN TUTOR TASKAP

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ketut Budiantara, S.E., M.Han.
Peserta : Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXVI
Lemhannas RI
Judul Taskap : Implementasi Keamanan Maritim di Laut Natuna
Utara Guna Meningkatkan Ketahanan Nasional

Taskap tersebut diatas telah ditulis “sesuai/tidak sesuai” dengan Petunjuk Teknis Tentang Penullisan Ilmiah Peserta Pendidikan Lemhannas RI, Peraturan Gubernur Lemhannas RI Nomor 24 Tahun 2022, karena itu “layak/tidak layak” dan “disetujui/tidak disetujui” untuk di uji.

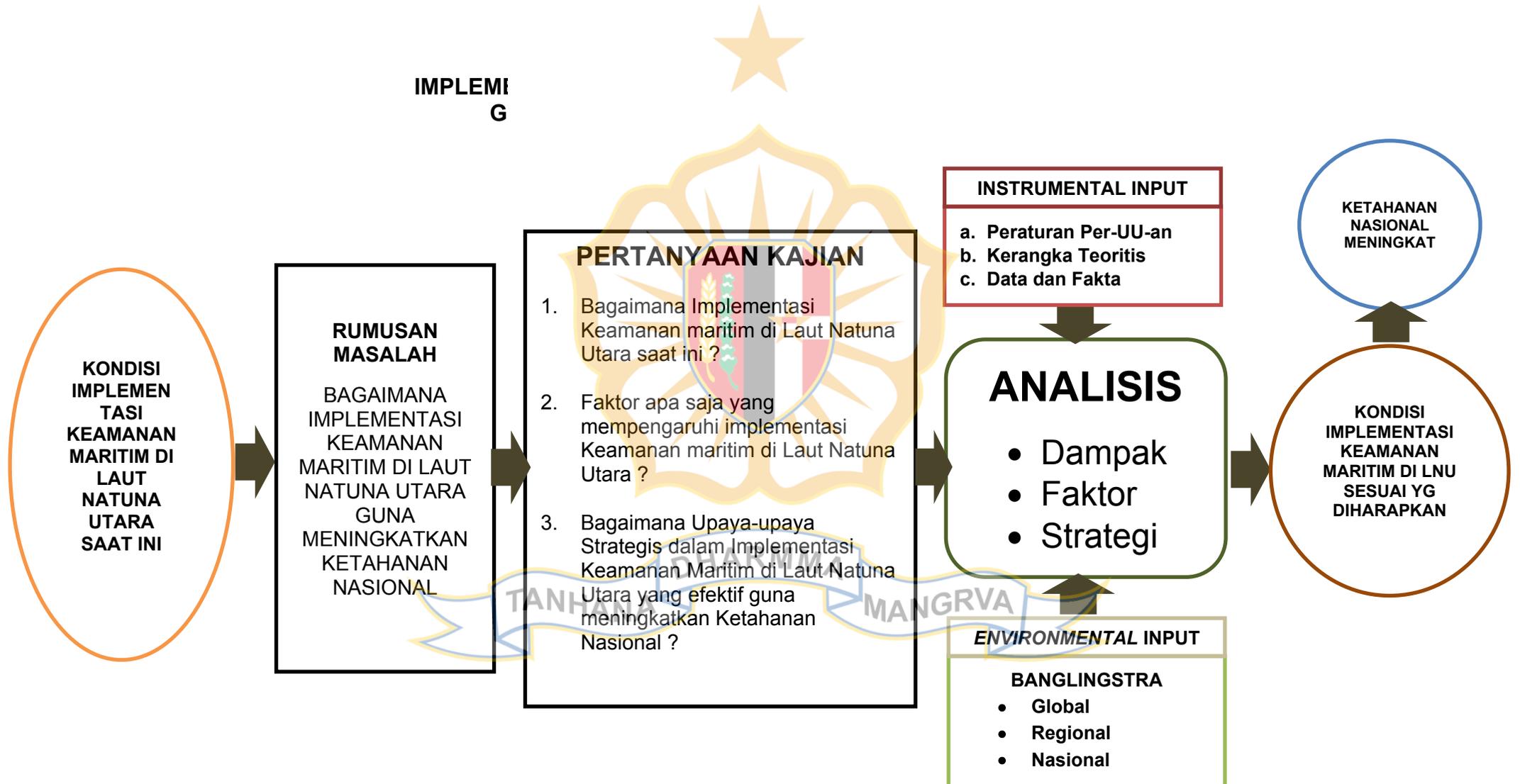
“coret yang tidak diperlukan”

Jakarta, Juli 2024



Marsda TNI Paminto Bambang Pamungkas, S.I.P
Tenaga Ahli Pengkaji Bidang Diplomasasi

IMPLEMENTASI



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Kolonel Laut (P) Ketut Budiantara, S.E., M.Han., lahir di Bali pada tanggal 4 September 1972, dan memiliki seorang istri bernama Dewi Ayu Nyoman Setiyawati Handayani, dan dikaruniai 3 anak bernama Ayu Putu Kusuma Wardhani, S.H., Made Ayu Ratnaduhita Saduwarti dan Komang Divo Dharmawijaya.

Latar belakang Pendidikan dasar dengan menyelesaikan Pendidikan SD lulus tahun 1987, SMP lulus tahun 1989, SMA lulus tahun 1991, selanjutnya mengikuti Pendidikan militer yaitu Akademi Angkatan Laut (AAL) lulus pada tahun 1994, DIKLAPA-1 ANGK-13 tahun 1998/1999, DIKLAPA-2/KOUM ANGK-3 tahun 2004, pendidikan Staf dan Komando TNI AL (SESKOAL) 48 tahun 2010, pendidikan Staf dan Komando TNI (SESKO TNI) Angkatan 48 Tahun 2021 dan bang spesifik seperti SUSPAJA tahun 1997, SUSPAIDIK tahun 2002, KIBA tahun 2005, menyelesaikan tingkat Sarjana (S-1) pada tahun 2013 dan pada tahun 2021 melanjutkan program Magister (S-2) di Universitas Pertahanan pada program studi Kampanye militer Fakultas strategi Pertahanan. Pada tahun 2024, Penulis mengikuti Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXVI Lemhannas RI.

Sebagai Perwira TNI AL Penulis pernah bertugas sebagai Assisten Kepala Divisi di KRI Teluk Ende – 517, Kepala Divisi Senjata Bahari KRI Teluk Sabang-544, Kepala Departemen Operasi KRI Teluk Sabang-544, Perwira Staf Operasi Lanal Batam, Perwira Pelaksana (Palaksa) KRI Leuser-924, Perwira Pelaksana (Palaksa) KRI Teluk Manado-537, Perwira Pelaksana (Palaksa) KRI Teluk Tomini-508, Komandan KRI Teluk Manado-537, Komandan KRI Teluk Kau-504, Perwira Pembantu Madya Operasi Guskamlabar (GKBA), Kapuskodal Guskamlabar, Komandan KRI Teluk Sabang-544, Komandan KRI Sultan Thaha Syaifuddin-376, Komandan Lanal Aru, Perwira Pembantu Madya Pembinaan Strategi Penggunaan Kekuatan Staf Operasi Kasal, Asisten Operasi Guskamlatim, Kepala Dinas Potensi

Maritim Koarmatim, Kepala Dinas Potensi Maritim Koarmada II, Komandan Pangkalan TNI AL Denpasar, Asisten Potensi Maritim Komando Lintas Laut Militer, Perwira Pembantu II Kemampuan Potensi Maritim Mabasal.

Beberapa penghargaan yang dimiliki Penulis antara lain: tanda jasa BT.Jalasena Nararya, SL. GOM IX/Raksaka Dharma, SL. Kesetiaan VIII, XVI, dan XXIV Tahun, SL. Kebaktian Sosial, SL. Dwidya Sistha, SL. Wira Dharma, SL. Wira Nusa dan SL. Dharma Nusa.

Jakarta, 21 Agustus 2024

Penulis,


Ketut Budiantara, S.E., M.Han.
Kolonel Laut (P) NRP 11378/P

