



## **STRATEGI OPERASI KOLABORASI TNI ANGKATAN LAUT DAN BADAN KEAMANAN LAUT RI DALAM PENGENDALIAN LAUT DI LAUT NATUNA UTARA**

**Bagus Badari Amarullah<sup>1)</sup>, Suhirwan<sup>2)</sup>, Sutanto<sup>3)</sup>**

<sup>1)</sup>Prodi Strategi dan Kampanye Militer, Fakultas Strategi Pertahanan,

Universitas Pertahanan Republik Indonesia

<sup>2)</sup> Prodi Peperangan Asimetris, Fakultas Strategi Pertahanan,

Universitas Pertahanan Republik Indonesia

<sup>3)</sup>Prodi Pendidikan Kedokteran, Fakultas Kedokteran Militer,

Universitas Pertahanan Republik Indonesia

### **Abstrak**

Indonesia memiliki kedaulatan dan hak berdaulat di Laut Natuna Utara. Dalam rangka menegakkan kedaulatan dan hak berdaulat di wilayah Laut Natuna Utara terutama pada masa damai, Indonesia melaksanakan upaya pengendalian laut. Namun demikian, pengendalian laut yang dilaksanakan saat ini masih belum optimal karena masih adanya ancaman/kerawanan, belum terbangun unity of effort guna mendukung pengendalian laut secara kolaboratif antara TN AL dan Bakamla RI serta belum efektifnya strategi operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI di Laut Natuna Utara. Penelitian ini mengkaji kondisi existing ancaman/kerawanan di Laut Natuna Utara dan kolaborasi TNI AL - Bakamla RI serta merumuskan strategi operasi kolaborasi TNI AL - Bakamla RI dalam mendukung pengendalian laut di Laut Natuna Utara. Penelitian ini menggunakan teori ancaman, teori kolaborasi dan teori strategi serta pendekatan kualitatif. Penelitian ini dilaksanakan dengan melaksanakan wawancara terhadap 5 Narasumber yang berasal dari TNI AL dan Bakamla RI. Hasil penelitian ini menyatakan ancaman/kerawanan yang ada di Laut Natuna saat ini antara lain kehadiran kapal pemerintah/perang asing berbendera Vietnam dan China, penangkapan ikan secara ilegal oleh kapal ikan asing berbendera Vietnam dan anomali pergerakan kapal niaga di Laut Natuna serta potensi ancaman/kerawanan dari kehadiran kapal pemerintah/perang asing berbendera negara NATO dan sekutunya. Selain itu saat ini belum ada operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI di Laut Natuna sehingga perlu adanya rumusan strategi operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI di wilayah tersebut dalam rangka menghadapi ancaman/kerawanan yang ada.

---

\*Correspondence Address : [hastiarkurniawan89@gmail.com](mailto:hastiarkurniawan89@gmail.com), [hidayatanas@gmail.com](mailto:hidayatanas@gmail.com)

DOI : 10.31604/jips.v10i2.2023.762-778

© 2023UM-Tapsel Press

**Kata Kunci:** Ancaman/kerawanan, Strategi Operasi, Kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI, Laut Natuna Utara.

## **PENDAHULUAN**

Menurut Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, wilayah laut Indonesia terdiri atas wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Wilayah perairan terdiri dari perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial Indonesia. Sedangkan wilayah yurisdiksi terdiri dari zona tambahan, zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan landas kontinen (LK) Indonesia. Indonesia memiliki kedaulatan (sovereignty) pada wilayah perairan termasuk ruang udara di atasnya serta hak berdaulat (sovereign rights) pada ZEE dan LK. Dalam rangka menegaskan kedaulatan maupun hak berdaulat di wilayah laut Indonesia, salah satu yang dilakukan adalah dengan melaksanakan pengendalian laut (sea control). Pengendalian laut bertujuan untuk memastikan penggunaan wilayah laut demi kepentingan nasional Indonesia yang dilaksanakan melalui aparat yang berwenang dengan menggelar operasi laut di seluruh wilayah laut Indonesia dalam rangka menegaskan kedaulatan dan hak berdaulat RI di masa damai.

Perwujudan pengendalian laut di Laut Natuna Utara tidaklah semudah yang dibayangkan, dikarenakan banyak persinggungan antara kepentingan nasional Indonesia dengan kepentingan negara lain. Pengendalian laut di wilayah tersebut senantiasa berbenturan dengan

kepentingan negara-negara yang memiliki permasalahan perbatasan dengan Indonesia seperti Vietnam dan Malaysia. Begitu juga dengan China yang mengklaim secara historis bahwa hampir semua perairan yang ada di Laut Cina Selatan (LCS) sebagai miliknya (Mangisi Simanjuntak, 2020, p.150) yang disebut dengan nine dash line dimana garis tersebut overlapping dengan ZEE Indonesia. Ditambah lagi Laut Natuna Utara menjadi Sea Lane of Trade (SLOT) dan Sea Line of Communication (SLOC) bagi pelayaran internasional yang tentunya terdapat kepentingan nasional dari negara lain.

Operasi laut yang telah dilaksanakan saat ini baik oleh TNI AL maupun K/L lainnya masih belum optimal. Secara garis besar terdapat tiga pokok persoalan yang diduga sebagai penyebab belum optimalnya strategi operasi laut dalam mendukung pengendalian laut di Laut Natuna Utara yaitu masih adanya kerawanan atau ancaman di Laut Natuna Utara, belum terbangun *unity of effort* guna mendukung pengendalian laut di Laut Natuna Utara dan sekitarnya secara kolaboratif, serta belum efektifnya strategi operasi yang diaplikasikan dalam melaksanakan pengendalian laut di wilayah Laut Natuna Utara.

Potensi kerawanan yang ada di Laut Natuna Utara tidaklah lepas dari

permasalahan perbatasan. Indonesia memiliki permasalahan perbatasan (undelimited) di Laut Natuna Utara dengan Vietnam dan Malaysia. Pada tanggal 27 Oktober 1969 terdapat kesepakatan garis batas landas kontinen (LK) RI-Malaysia dan pada tanggal 26 Juni 2003 terdapat kesepakatan garis batas LK RI-Vietnam yang selanjutnya diratifikasi oleh Pemerintah RI dengan penerbitan Undang-Undang RI Nomor 15 Tahun 2007 tentang Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pengesahan Persetujuan Antara Pemerintah RI dan Pemerintah Sosialis Vietnam tentang Batas Landas Kontinen. Namun sampai saat ini belum ada kesepakatan garis batas ZEE RI-Vietnam dan ZEE-Malaysia.

Posisi strategis Laut Natuna Utara yang merupakan pintu masuk perairan Indonesia dari arah utara dan menghubungkan antara Laut China Selatan ke Samudera Hindia menjadikan Laut Natuna Utara sebagai rute jalur perdagangan dunia lewat laut. Pada masa kerajaan Sriwijaya perairan Natuna sudah digunakan sebagai jalur perdagangan sebagai akibat dari aktifitas China, Sam dan Campa. Saat ini dari 90% perdagangan dunia menggunakan laut dan 40% nya melalui perairan Indonesia (Budi Karya Sumadi, 2018). Tingginya aktifitas pelayaran niaga di Laut Natuna Utara tentunya juga akan menimbulkan kerawanan.

Klaim nine dash line China di Laut Natuna Utara overlapping dengan ZEE Indonesia. Nine dash line yang meliputi hampir 90% wilayah LCS, pertama kali dicetuskan pada tahun 1993 dalam sebuah lokakarya manajemen konflik di kawasan LCS, dimana China telah menerbitkan sebuah peta nine dash line yang berbentuk huruf - U yang dijadikan sebagai klaim historis China di kawasan LCS (Zahra Shalimah, 2018, p.41). Kepentingan China untuk menguasai LCS dengan klaim nine dash line-nya bersinggungan dengan hak

berdaulat di ZEE negara-negara lain di Asia Tenggara yaitu Malaysia, Vietnam, Brunei Darussalam dan Filipina.

Dalam berbagai kesempatan Pemerintah Indonesia menyampaikan bahwa Indonesia bukan claimant state dari LCS dan tidak membenarkan adanya nine dash line. Akan tetapi, secara fakta Indonesia memiliki permasalahan batas ZEE dengan klaim nine dash line China yang menerobos masuk ZEE Indonesia sehingga mengakibatkan overlapping claim.

Dalam upaya menguasai LCS berdasarkan klaim nine dash line-nya, China menggelar Grey Zone Operations. Grey Zone Operation adalah operasi yang berada diantara operasi masa damai dan perang (IGB Dharma Agista, 2020, p.20). Operasi semacam ini melibatkan beberapa layers/lapis yang pada dasarnya berada pada satu komando dan tujuan. Tujuan dari operasi semacam ini adalah untuk memberi kesan tidak agresif/memancing perang, menggunakan pendekatan hukum, dan menarasikan diri mereka sebagai korban/mempertahankan diri walaupun tujuan utamanya adalah penguasaan wilayah sengketa. Untuk China, mereka mengerahkan lapisan-lapisan berturut-turut yaitu maritime militia/hansip laut onboard di kapal-kapal ikan, coast guard kemudian Angkatan Laut.

Berdasarkan uraian diatas, Indonesia yang memiliki kedaulatan dan hak berdaulat di Laut Natuna Utara belum optimal dalam melaksanakan pengendalian laut. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelitian guna mengetahui pelaksanaan operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI di Laut Natuna Utara.

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif digunakan dengan mengurai elemen/komponen teori ancaman, teori kolaborasi dan teori strategi untuk

mengetahui ancaman/kerawanan yang ada di Laut Natuna Utara saat ini dan operasi kolaborasi yang dilaksanakan oleh TNI AL dan Bakamla RI di Laut Natuna Utara serta rumusan operasi kolaborasi yang harus dilaksanakan. Peneliti menggunakan sumber data yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan melaksanakan wawancara terhadap subjek penelitian dan studi dokumentasi. Sedangkan data sekunder diperoleh dari studi pustaka.

Analisis data dilaksanakan dengan menggunakan metode triangulation melalui penggabungan analisis data yang sumbernya dari metode, sumber data, subjek peneliti dan teori. Analisis data penelitian menggunakan model Miles dan Huberman (2014) dimana "proses analisis data dalam penelitian kualitatif dimulai dengan menelaah seluruh data yang terkumpul dari berbagai sumber, sebelum di lapangan, sewaktu di lapangan dan setelah di lapangan, baik data yang diperoleh dari hasil wawancara, pengamatan/observasi yang telah ditulis dalam catatan lapangan maupun dokumen yang dilengkapi dengan dokumentasi dan sebagainya".

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Dalam rangka menentukan ancaman/kerawanan yang ada di Laut Natuna Utara saat ini, peneliti akan menganalisis dengan menggunakan teori ancaman PH Liotta dan Richmond M Lloyd. Menurut PH Liotta dan Richmond M Lloyd anatomi threats atau ancaman adalah intentions (niat) didukung oleh circumstances (situasi yang mendukung) serta diperkuat dengan capability (kemampuan). Selain itu untuk mengurai ancaman / kerawanan tersebut, peneliti juga mengkombinasikan dengan teori ancaman Hank Prunckun yang menggunakan indikator niat/tekad (intent) dan kapabilitas (capability) dalam menganalisis ancaman. Hank Prunckun juga menyebutkan bahwa

"niat/tekad (intent) terdiri dari 2 (dua) elemen, yaitu keinginan (desire) dan harapan (expectation), sedangkan kapabilitas (capability) terdiri dari 2 (dua) elemen, yaitu sumber daya (resources) dan pengetahuan (knowledge)".

Dibawah ini peneliti akan mengkonfirmasi hasil interpretasi tentang ancaman/kerawanan di Laut Natuna Utara dengan teori ancaman, sebagai berikut.

1. Kehadiran kapal pemerintah/perang asing (KPA).

a. KPA berbendera Vietnam. KPA berbendera Vietnam terutama kapal Vietnam Coast Guard dan Vietnam Fisheries Resource Surveillance (VFRS) di area overlapping ZEE Indonesia-Vietnam di Laut Natuna Utara memiliki intentions (niat) mendukung klaim negara Vietnam atas garis batas ZEE-nya di Laut Natuna Utara, melindungi kapal ikan Vietnam yang melaksanakan penangkapan ikan di wilayah area overlapping ZEE Indonesia dengan Vietnam, mencegah upaya pengusiran atau penangkapan Kapal Ikan Asing (KIA) berbendera Vietnam yang dilaksanakan oleh kapal patroli Indonesia di Laut Natuna Utara dan melaksanakan effective occupation terhadap wilayah yang masih belum tercapai kesepakatan dengan Indonesia.

Dari indikator niat/tekad (intent), kehadiran KPA Vietnam memiliki keinginan (desire) untuk dapat mewujudkan pengendalian laut di wilayah overlapping ZEE Vietnam dengan Indonesia untuk kepentingan nasional Vietnam. Sedangkan harapan (expectation) yang diinginkan adalah tercapainya kesepakatan garis batas ZEE Vietnam - Indonesia di garis batas LK Vietnam - Indonesia yang telah disepakati sebelumnya dalam pelaksanaan perundingan garis batas laut tahun 2003.

Kehadiran KPA Vietnam didukung oleh suatu kondisi

(circumstance) belum adanya kesepakatan garis batas ZEE Vietnam – Indonesia, kapasitas dan kapabilitas kapal-kapal patroli Indonesia dalam melaksanakan penegakan hukum di area overlapping ZEE Indonesia dengan Vietnam, serta kemampuan (capability) dalam menghadirkan kapal pemerintah/perang di area overlapping ZEE Vietnam – Indonesia dengan endurance yang lama.

KPA Vietnam dapat beroperasi di kondisi cuaca yang kurang bersahabat walaupun panjang dari kapal tersebut termasuk sedang/kecil (<75 m). Hal ini menandakan bahwa para pengawak kapal pemerintah/perang Vietnam memiliki pengetahuan (knowledge) yang baik guna menyesuaikan dengan kondisi lingkungan di daerah operasinya.

Berdasarkan analisis tersebut diatas, sesuai teori ancaman kehadiran KPA Vietnam di area overlapping ZEE Indonesia dengan Vietnam di Laut Natuna Utara dapat menjadi atau berpotensi sebagai ancaman/kerawanan yang dapat mengganggu upaya pengendalian laut oleh kapal patroli Indonesia. KPA Vietnam tersebut juga dapat menjadi ancaman/kerawanan yang dapat mengganggu hak berdaulat RI pada masa damai di ZEE Indonesia.

b. KPA berbendera China. Kehadiran KPA berbendera China yaitu kapal China Coast Guard, kapal PLAN dan kapal survei di ZEE Indonesia di Laut Natuna Utara memiliki intentions (niat) penguatan klaim nine dash line yang menerobos ZEE Indonesia, menguasai SDA yang ada di wilayah klaim nine dash line yang menerobos ZEE Indonesia, melaksanakan pengendalian laut di wilayah klaim nine dash line yang menerobos ZEE Indonesia, dan mengganggu hak berdaulat RI di wilayah klaim nine dash line yang menerobos ZEE Indonesia.

Dari indikator niat/tekad (intent), kehadiran KPA China memiliki

keinginan (desire) untuk dapat mewujudkan pengendalian laut di wilayah klaim nine dash line yang menerobos ZEE Indonesia untuk mendukung kepentingan nasional China. Sedangkan harapan (expectation) yang diinginkan adalah diakuinya klaim sepihak nine dash line oleh Indonesia.

Kehadiran KPA China didukung oleh suatu kondisi (circumstance) anggapan wilayah Laut Natuna Utara merupakan daerah tradisional nelayan China untuk menangkap ikan. Negara China memiliki kemampuan (capability) dalam menghadirkan kapal pemerintah/perang ke wilayah klaim nine dash line yang jauh dari pangkalannya.

KPA China merupakan kapal-kapal yang berukuran besar (>100m) dan memiliki teknologi yang canggih. Hal ini menandakan bahwa China memiliki pengetahuan (knowledge) yang baik dalam mengawaki kapal-kapal berteknologi canggih dan memiliki pengetahuan dalam melaksanakan survei bawah air di ZEE Indonesia.

Berdasarkan analisis tersebut diatas, sesuai teori ancaman kehadiran KPA China di klaim nine dash line yang menerobos ZEE Indonesia di Laut Natuna Utara dapat menjadi atau berpotensi sebagai ancaman/kerawanan yang dapat mengganggu upaya pengendalian laut oleh kapal patroli Indonesia. KPA China tersebut juga dapat menjadi ancaman/kerawanan yang dapat mengganggu hak berdaulat RI di ZEE Indonesia pada masa damai.

c. KPA berbendera Non Vietnam dan China. Kehadiran KPA selain bendera Vietnam dan China yang didominasi oleh kapal-kapal sekutu negara NATO di Laut Natuna Utara cenderung meningkat seiring konflik yang terjadi di LCS antara China dan Amerika Serikat. KPA tersebut saat melintasi Laut Natuna Utara memiliki intentions (niat) penguatan Freedom of

Navigation (FON) di perairan yang dianggap sebagai laut internasional, dan perlintasan menuju dan dari laut kawasan LCS dalam rangka mendukung kebijakan Amerika Serikat di Indo Pasifik untuk mengimbangi hegemoni China di LCS.

Dari indikator niat/tekad (intent), kehadiran KPA Negara NATO memiliki keinginan (desire) untuk dapat mewujudkan eksistensinya di LCS. Sedangkan harapan (expectation) yang diinginkan adalah terimbangnya hegemoni China di LCS.

Kehadiran KPA Negara NATO didukung oleh suatu kondisi (circumstance) adanya konflik yang meningkat di LCS antara kekuatan besar yaitu China dan Amerika Serikat dan memiliki kemampuan (capability) dalam men-deploy kekuatan jauh dari negara asalnya. Operasi FON yang dilaksanakan oleh Amerika Serikat dan sekutunya yang jauh dari pangkalan awalnya dan dalam rangka mengimbangi kekuatan besar China, menandakan bahwa mereka memiliki kesiapsiagaan operasi dan kemampuan logistik yang sangat baik serta deterrence effect.

Kehadiran KPA negara NATO di LCS tidak memiliki dampak langsung terhadap kedaulatan dan hak berdaulat RI di Laut Natuna Utara karena negara mereka tidak memiliki permasalahan perbatasan dengan Indonesia di wilayah tersebut. Namun dengan adanya wilayah klaim nine dash line China yang menerobos ZEEI, manakala terjadi insiden antara KPA NATO dengan China di ZEEI maka akan berdampak pada terganggunya kedaulatan dan hak berdaulat RI di Laut Natuna Utara.

Berdasarkan analisis tersebut diatas, sesuai teori ancaman kehadiran KPA Negara NATO (Non Vietnam dan China) di Laut Natuna Utara bukan merupakan ancaman/kerawanan namun dapat berpotensi menjadi ancaman/kerawanan manakala ada dampak dari konflik LCS antara KPA China dengan

NATO dan sekutunya yang terjadi di Laut Natuna Utara.

2. Penangkapan ikan secara ilegal oleh KIA. Melimpahnya sumber daya ikan di Laut Natuna Utara menjadikan daya Tarik KIA untuk melaksanakan penangkapan ikan di Laut Natuna Utara. Sejak tahun 2015, Pemerintah Indonesia menghentikan ijin penangkapan ikan di seluruh wilayah penangkapan ikan di Indonesia, sehingga penangkapan ikan oleh KIA di wilayah penangkapan ikan di Indonesia merupakan penangkapan ilegal. Begitu juga penangkapan ikan di laut Natuna Utara oleh KIA yang didominasi oleh KIA berbendera Vietnam adalah ilegal. Kehadiran KIA Vietnam di ZEEI di Laut Natuna Utara memiliki intentions (niat) melaksanakan penangkapan ikan secara ilegal dan mengganggu penangkapan ikan yang dilakukan oleh kapal ikan Indonesia.

Dari indikator niat/tekad (intent), kehadiran KIA Vietnam memiliki keinginan (desire) untuk mendapatkan hasil tangkap ikan yang sebanyak-banyaknya dari perairan ZEE Indonesia. Sedangkan harapan (expectation) yang diinginkan adalah tercapainya kebutuhan ikan di negaranya dari hasil penangkapan ikan di ZEE Indonesia.

Kehadiran kapal ikan berbendera Vietnam didukung oleh suatu kondisi (circumstance) belum adanya kesepakatan garis batas ZEE Indonesia - Vietnam, melimpahnya sumber daya ikan di Laut Natuna Utara, kapasitas dan kapabilitas kapal-kapal patroli Indonesia dalam melaksanakan penegakan hukum di Laut Natuna Utara, serta kehadiran kapal pemerintah/perang Vietnam di area overlapping ZEEI Vietnam - Indonesia untuk melindungi kegiatan penangkapan ikan yang dilaksanakan oleh kapal ikan berbendera Vietnam.

Kapal-kapal kapal ikan berbendera Vietnam dapat beroperasi di

kondisi cuaca yang kurang bersahabat karena kapal terbuat dari kayu yang sangat kokoh dan diawaki oleh ABK yang mampu bertahan lama di laut dan tahan terhadap kondisi laut yang tidak bersahabat. Mereka juga memiliki intuisi dan pengetahuan (knowledge) dimana area-area yang sedang terdapat banyak ikan. Selain itu kapal-kapal ikan Vietnam dapat memanfaatkan belum efektifnya patroli yang dilaksanakan oleh Pemerintah Indonesia.

Berdasarkan analisis tersebut diatas, sesuai teori ancaman kehadiran KIA berbendera Vietnam di ZEE Indonesia di Laut Natuna Utara menjadi ancaman/kerawanan yang dapat mengganggu hak berdaulat RI dalam mengelola hasil perikanan di Laut Natuna Utara.

3. Anomali pergerakan kapal niaga. Sebagai jalur SLOC/SLOT dunia, Laut Natuna Utara menjadi daerah pelintasan kapal-kapal baik kapal niaga maupun tanker yang melintas dari Selat Malaka/ALKI I ke LCS atau sebaliknya. Pemantauan terhadap lalu lintas kapal-kapal tersebut dapat dilaksanakan dengan menggunakan AIS Monitoring di Puskodal-puskodal yang dimiliki oleh instansi maritim Indonesia. Berdasarkan aturan internasional, kewajiban mengaktifkan AIS diatur dalam konvensi SOLAS (Safety Of Life At Sea) Bab V Peraturan nomor 19 (revisi terakhir tahun 2000), dimana IMO (International Maritime Organization) mewajibkan kapal-kapal yang termasuk dalam ketentuan SOLAS menggunakan AIS kelas A, begitu juga seluruh kapal penumpang tanpa melihat ukuran (Jurnal Maritim, 2019). Dalam ketentuan tersebut kapal yang diwajibkan mengaktifkan AIS adalah kapal dengan Gross Tonnage (GT) 300 T keatas atau minimal 500 DWT untuk kapal barang.

Hasil pantauan AIS oleh Puskodal Bakamla RI, banyak sekali terjadi anomali pergerakan kapal di Laut

Natuna Utara baik itu berupa mondar-mandir, drifting maupun berhenti. Kapal-kapal yang melaksanakan anomali di Laut Natuna Utara berdasarkan evaluasi Puskodal Bakamla RI diduga memiliki intentions (niat) atau indikasi melaksanakan kegiatan transfer barang/bahan bakar di laut, melaksanakan pembuangan limbah, menyesuaikan waktu kedatangan di tempat tujuan, menghindari cuaca buruk dan mengalami permasalahan di laut seperti rusak mesin.

Dari indikator niat/tekad (intent) yang sifatnya berdampak negatif bagi Indonesia selaku negara pantai, kapal-kapal yang melakukan anomali pergerakan di laut memiliki keinginan (desire) untuk melakukan tindakan ilegal atau yang melanggar aturan perundang-undangan. Sedangkan harapan (expectation) yang diinginkan adalah kegiatan ilegal yang dilakukan tidak diketahui oleh aparat penegak hukum Indonesia.

Adanya anomali pergerakan kapal di Laut Natuna Utara didukung oleh suatu kondisi (circumstance) luasnya wilayah Laut Natuna Utara yang harus di-cover oleh kapal patroli Indonesia serta celah hukum di UNCLOS 82 dimana gerakan mondar-mandir, drifting, dan berhenti tidak dapat diproses hukum apabila disebabkan karena force major.

Kapal-kapal yang melakukan anomali di Laut Natuna Utara memiliki pengetahuan (knowledge) tentang celah hukum di UNCLOS 82 yaitu tidak adanya sanksi pidana jika melaksanakan tindakan mondar-mandir, drifting maupun berhenti di laut jika diakibatkan oleh force major dan tidak tertangkap tangan melaksanakan tindakan melanggar hukum.

Berdasarkan analisis tersebut diatas, sesuai teori ancaman, anomali pergerakan kapal di Laut Natuna Utara dapat menjadi atau berpotensi sebagai ancaman/kerawanan yang dapat

mengganggu keselamatan pelayaran maupun kerusakan ekosistem laut jika yang dilakukan adalah pembuangan limbah.

Berdasarkan hasil interpretasi data, dapat diketahui bahwa kolaborasi antara TNI AL dan Bakamla RI saat ini di Laut Natuna Utara belum dilaksanakan dalam kerangka kerjasama resmi di Laut. Mengalir dari yang dibahas sebelumnya bahwa di Laut Natuna terdapat ancaman/kerawanan yaitu kehadiran KPA dari Vietnam dan China, penangkapan ikan secara ilegal oleh KIA berbendera Vietnam dan maraknya anomali pergerakan kapal di Laut Natuna Utara. Selain itu juga terdapat potensi ancaman/kerawanan yang berasal dari kehadiran kapal pemerintah/asing negara NATO dan sekutunya di Laut Natuna Utara. Adanya ancaman/kerawanan tersebut harus ditindak lanjuti dengan upaya pengendalian laut yang dilaksanakan oleh kementerian/lembaga termasuk TNI AL dan Bakamla RI.

Saat ini operasi yang digelar TNI AL dan Bakamla RI masih bersifat mandiri. Hal tersebut yang menyebabkan upaya pengendalian laut di Laut Natuna Utara belum optimal. Dengan patroli yang dilaksanakan secara mandiri, dihadapkan dengan area operasi yang luas serta keterbatasan sarana dan prasarana, menjadikan operasi tidak efektif. Oleh sebab itu dibutuhkan kolaborasi antara TNI AL dan Bakamla RI dalam rangka menindak lanjuti ancaman/kerawanan yang ada serta upaya pengendalian laut sehingga di Laut Natuna Utara kedaulatan dan hak berdaulat dapat ditegakkan.

1. Kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI di Laut Natuna Utara. Dalam rangka menganalisis aspek-aspek kolaborasi yang harus dibangun oleh TNI AL dan Bakamla, peneliti akan membandingkan hasil analisis data dengan teori kolaborasi Emerson, Nabatchi, dan Balogh. Menurut Emerson,

Nabatchi, dan Balogh, dalam dinamika kolaborasi terdapat tiga komponen interaksi yaitu pergerakan prinsip bersama (*principled engagement*), motivasi bersama (*shared motivation*) dan kapasitas untuk melakukan tindakan bersama (*capacity to joint action*). Berdasarkan tiga komponen tersebut, akan dianalisis apakah operasi kolaborasi antara TNI AL dan Bakamla di Laut Natuna Utara dapat dibangun atau tidak, dengan mengurai pada masing-masing komponen sebagai berikut:

a. Pergerakan prinsip bersama (*principled engagement*). Pergerakan prinsip bersama dari kolaborasi dua lembaga atau lebih tidak lepas dari tugas yang diemban dari masing-masing lembaga tersebut. TNI AL sebagai bagian integral dari TNI memiliki tugas dalam OMP yaitu menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara, serta memiliki tugas dalam OMSR yang salah satunya mengawankan wilayah perbatasan. Selain itu TNI AL juga memiliki tugas menegakkan hukum dan menjaga keamanan wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia. Begitu juga Bakamla RI, sesuai peraturan perundangan-undangan yang ada memiliki tugas melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Tugas TNI AL dan Bakamla RI dilaksanakan di seluruh wilayah laut Indonesia termasuk di Laut Natuna Utara. Di Laut Natuna Utara, baik TNI AL maupun Bakamla RI memiliki tugas yang sama dalam hal pengamanan dan penegakan hukum di laut. Hal inilah yang menjadikan peluang bagi TNI AL dan



Bakamla RI untuk berkolaborasi dalam pelaksanaan operasi di Laut Natuna Utara. Karena dengan kesamaan tugas tersebut, tentunya baik TNI AL maupun Bakamla RI sama-sama saling memahami akan tugas masing-masing.

b. Motivasi bersama (shared motivation). Sejak berdirinya Bakamla RI, TNI AL dan Bakamla RI sudah sering melaksanakan kerjasama dalam melaksanakan tugasnya. Hal ini disebabkan selain kesamaan tugas, juga sebagian besar pengawak Bakamla RI merupakan prajurit aktif dari TNI AL. Kerjasama yang sudah dibangun selama ini antara lain diskusi, FGD, seminar, information sharing, koordinasi, bahkan operasi bersama yang melibatkan TNI AL dan Bakamla RI sudah sering dilaksanakan. Terakhir, menindak lanjuti terbitnya PP No. 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia, pada tahun 2022 Bakamla RI menggelar patroli bersama di Selat Malaka yang juga melibatkan TNI AL.

Dalam rangka menyelesaikan permasalahan nasional, kementerian/lembaga di Indonesia sudah sering melaksanakan kerjasama terutama dalam penanggulangan bencana alam maupun upaya pencarian dan pertolongan. Dengan budaya kerjasama yang telah ada di jajaran kementerian/lembaga, akan menjadi modal yang baik dalam pelaksanaan kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI dalam menjalankan tugasnya di Laut Natuna Utara.

c. Kapasitas untuk melakukan tindakan bersama (capacity to joint action). Dalam mendukung tugas yang diamanatkan oleh peraturan perundang-undangan, TNI AL dan Bakamla RI dibekali sarana dan prasarana serta doktrin sehingga akan

mampu melaksanakan tugasnya dengan baik. Sarana yang digunakan oleh TNI AL dan Bakamla RI ada kemiripan dikarenakan medan tugas yang sama yaitu di laut. Dalam menjalankan tugasnya di laut, TNI AL dan Bakamla RI menggelar aset yaitu kapal dan pesawat udara/helikopter yang didukung dengan sarana monitoring yang berkemampuan K4IPP di Puskodal masing-masing. Khusus TNI AL dalam pelaksanaan operasi memiliki doktrin operasi gabungan antara sesama matra TNI, operasi gabungan terpadu jika bersama dengan kementerian/lembaga sipil dan operasi gabungan bersama jika dilaksanakan dengan menyertakan militer negara sahabat.

Dengan segala kemampuan yang hampir sama, TNI AL dan Bakamla RI memiliki kesempatan untuk dapat melaksanakan kolaborasi operasi. Pengoperasian kapal yang didukung dengan pesawat udara sebagai kepanjangan mata di Laut Natuna Utara dapat saling dikolaborasikan, begitu juga dengan Puskodal yang memiliki sarana monitoring, pengumpulan informasi dan penyebaran informasi dapat dikolaborasikan melalui sistem yang dibangun untuk mendukung kegiatan operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI di Laut Natuna Utara.

Berdasarkan analisis dengan menggunakan teori kolaborasi Emerson, Nabatchi, dan Balogh diatas, TNI AL dan Bakamla RI akan dapat mengembangkan strategi operasi kolaborasi dalam mendukung pengendalian laut di Laut Natuna Utara seperti halnya yang sudah dilaksanakan di Selat Malaka.

2. Strategi operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI di Laut Natuna Utara. Dalam rangka merumuskan strategi operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI dalam mendukung pengendalian laut di Laut Natuna Utara, peneliti akan menggunakan teori strategi B. H. Liddell Hart's. Menurut Liddell

Hart's strategi adalah "Ilmu dan seni menentukan tujuan (ends), merumuskan cara-cara yang ditempuh (ways) dan menentukan sarana prasarana (means) yang digunakan untuk mencapai tujuan". Oleh karena itu dalam merumuskan strategi operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI di Laut Natuna Utara akan diuraikan dengan menggunakan elemen-elemen strategi.

a. Sasaran (Ends). Sasaran merupakan tujuan akhir yang menjadi pedoman dalam menentukan line of operation. Dalam rangka memaksimalkan dan mengefektifkan strategi operasi kolaborasi, TNI AL dan Bakamla RI harus menentukan sasaran yang tepat. Sasaran ini harus menjadi sasaran bersama yang harus dicapai oleh kedua instansi. Menindak lanjuti dari hasil penelitian, terdapat dua sasaran yang harus dicapai dalam operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI di Laut Natuna Utara, yaitu:

- 1) Terwujudnya kesamaan data ancaman/kerawanan di Laut Natuna Utara dalam sistem yang terintegrasi. Berdasarkan data yang didapatkan pada saat penelitian belum ada kesamaan data yang didokumentasikan baik pada internal TNI AL maupun Bakamla RI melalui Puskodal masing-masing. Perbedaan data tersebut dikarenakan belum optimalnya proses pengumpulan informasi, analisis informasi dan penyebaran informasi dalam sebuah sistem yang terintegrasi dan dapat diakses antar instansi. Sebagai contoh, di tingkat Komando Pelaksana Guspurla Koarmada I, data tentang kehadiran KPA di Laut Natuna Utara tidak sama dengan tingkat Komando

Operasi Koarmada I maupun tingkat pusat di Puskodal Mabesal. Begitu juga dengan yang ada di luar instansi TNI AL yaitu Bakamla RI yang seharusnya memiliki data yang sama karena juga melaksanakan pemantauan kehadiran KPA di Laut Natuna Utara. Kesamaan data ancaman/kerawanan pada masing-masing instansi maritim harus menjadi sasaran dalam perumusan strategi operasi kolaborasi.

- 2) Terwujudnya pengendalian laut di Laut Natuna Utara secara kolaboratif. Menurut Ian Speller, pengendalian laut adalah suatu kondisi dimana salah satu pihak memiliki kebebasan dalam menggunakan suatu wilayah laut dalam periode waktu tertentu dan jika perlu mencegah penggunaan oleh pihak lain. Dalam kasus di Laut Natuna Utara, TNI AL dan Bakamla RI harus dapat melaksanakan pengendalian laut, yaitu meniadakan atau meminimalkan ancaman/kerawanan dalam bentuk kehadiran kapal pemerintah/perang Vietnam dan China, penangkapan ikan secara ilegal oleh kapal ikan Vietnam dan anomali pergerakan kapal serta potensi ancaman/kerawanan yang datang dengan kehadiran kapal pemerintah/perang negara-negara NATO di Laut Natuna Utara.

b. Metode (Ways).

Metode merupakan cara untuk mencapai sasaran yang telah ditentukan. Seperti yang telah dibahas sebelumnya,

ada dua sasaran yang harus dicapai dalam operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI. Oleh karena itu, dalam mencapai sasaran dibutuhkan juga dua metode (ways), antara lain:

1) Metode (ways) guna mencapai sasaran (ends) terwujudnya kesamaan data ancaman/kerawanan di Laut Natuna Utara dalam sistem yang terintegrasi. Dalam rangka mencapai sasaran tersebut yaitu dengan membangun sebuah sistem monitoring yang dapat mengkolaborasikan pengumpulan informasi, evaluasi informasi dan penyebaran informasi yang melibatkan TNI AL dan Bakamla RI. Sesuai dengan PP Nomor 13 Tahun 2022 tentang PP Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia, Bakamla RI diberi amanat untuk membangun sistem monitoring yang dapat mengintegrasikan seluruh sistem monitoring maritim yang dimiliki oleh Kementerian/Lembaga termasuk TNI AL. Dengan sistem monitoring tersebut diharapkan tidak ada lagi perbedaan data informasi maritim yang ada di seluruh Puskodal Kementerian/Lembaga.

Sistem monitoring maritim yang ada saat ini masih dibangun menggunakan backbone AIS Monitoring. Walaupun aturan wajib mengaktifkan AIS sudah diatur oleh aturan internasional maupun nasional, namun masih ada kapal yang tidak diwajibkan mengaktifkan AIS antara lain kapal pemerintah maupun kapal perang serta kapal-kapal yang gross tonnage-nya diluar batas yang diwajibkan. Saat kapal-kapal tersebut tidak mengaktifkan AIS maka sistem yang ada di Puskodal tidak dapat memonitor di AIS Monitoring. Hal inilah yang saat ini menyebabkan adanya perbedaan data baik di TNI AL maupun Bakamla RI terhadap deteksi kapal-kapal yang tidak mengaktifkan AIS. Data hasil

deteksi yang diperoleh kapal patroli terhadap kapal yang tidak mengaktifkan AIS hanya dilaporkan kepada komando di atasnya, namun tidak diinformasikan kepada satuan samping/instansi lain sehingga tidak termonitor.

Perbedaan data tersebut diatas, dapat diatasi dengan pembangunan sistem pengumpulan data yang dapat memasukan data yang diperoleh di lapangan ke sistem yang terpantau di seluruh Puskodal instansi dengan catatan data tersebut bukan kategori rahasia. Sebagai contoh, sebuah KRI mendapatkan kontak kapal pemerintah China yang tidak mengaktifkan AIS di Laut Natuna Utara, maka KRI tersebut akan membuat laporan kejadian yang dikirimkan ke Komando Atas dalam hal ini Guspurla Koarmada I. Selanjutnya Guspurla Koarmada I dapat memasukan informasi tersebut ke sistem monitoring yang telah dibangun dan dapat ditampilkan di sistem monitoring yang ada di Bakamla RI. Karena kontak tersebut merupakan informasi yang di-input secara manual, maka masa berlakunya cukup 1 hari, karena dengan kecepatan yang dimiliki oleh kapal yang dideteksi, maka dalam satu hari posisinya akan jauh dari posisi terdeteksi, namun demikian data tersebut sudah tercatat dalam sistem yang kemudian dapat dievaluasi.

Metode pembangunan sistem monitoring yang telah dijelaskan diatas dapat mengadopsi sistem yang telah dibangun oleh IFC (Information Fusion Center) Singapura dan disesuaikan dengan kementerian/lembaga yang ada di Indonesia. Peneliti menawarkan konsep sistem maritim nasional yang dapat mewedahi metode (ways) dalam mencapai sasaran (ends) kesamaan data ancaman/kerawanan di Laut Natuna Utara seperti yang tervisualisasi dalam gambar dibawah ini:

Skema Integrasi Sistem Monitoring Maritim Nasional

Sumber : Diolah oleh Peneliti

Sistem Monitoring Maritim tersebut diatas dibagi menjadi dua bagian yaitu dibawah pengelolaan Pusat Informasi Maritim (PIM) yang berkaitan dengan aset pertahanan dan dibawah pengelolaan Kantor Pengolaan Informasi Marabahaya Laut (KPIML) Bakamla RI yang berhubungan dengan keamanan dan keselamatan di laut. Penjelasan dari skema diatas adalah sebagai berikut:

- a) Sistem Monitoring Maritim Nasional (SMMN) merupakan sistem informasi baru sebagai tindak lanjut dari amanat PP Nomor 13 Tahun 2022 yang leading sector-nya adalah Bakamla RI.
- b) PIM membangun integrasi sistem monitoring sesuai skema di atas melalui Puskodal Mabesal dan Mabesau yang mendapatkan data informasi dari aset yang digelar yaitu KRI, Pesud Patmar dan Radar CSS untuk Puskodal Mabesal serta Pesud dan UAV yang melaksanakan patroli udara untuk Puskodal Mabesau. Informasi yang ada pada Puskodal Mabesal dan Mabesau harus dapat dimonitor oleh unsur gelar dan sebaliknya.
- c) KPIML memiliki integrasi sistem informasi dari instansi maritim yang lain yaitu Puskodal Zona Bakamla RI, Pusdalops Dirjen Hubla, Pusat Operasi Armada (POA) Dirjen PSDKP dan Teknologi Informasi dan Komunikasi Polairud Polri. Integrasi data informasi tersebut harus dapat dimonitor oleh unsur yang sedang melaksanakan operasi begitu juga sebaliknya.

- d) Aset operasi berupa kapal, pesawat udara, UAV dan radar pantai merupakan aset yang dapat memantau langsung terhadap objek di laut. Dalam rangka mendukung sistem monitoring maritim nasional, aset-aset tersebut harus memiliki interoperabilitas yang baik. Khusus aset yang dimiliki oleh TNI, operabiliti dapat dibangun melalui program Network Centric Warfare (NCW) yang saat ini sedang dilaksanakan dibawah program Kementerian Pertahanan RI, Mabes TNI serta Mabes Angkatan terutama dalam hal ini antar KRI milik TNI AL dan pesawat udara atau UAV milik TNI AU.

2) Metode (ways) guna mewujudkan pengendalian laut di Laut Natuna Utara secara kolaboratif. Dalam rangka mewujudkan pengendalian laut di laut Natuna Utara secara kolaboratif, dibutuhkan sebuah operasi yang mengkolaborasi berbagai elemen operasi dalam kerangka operasi gabungan untuk dapat mengoptimalkan pelaksanaan operasi laut dalam mengamankan wilayah Laut Natuna Utara dan sekitarnya. Beberapa elemen operasi yang dapat dikolaborasikan dalam sebuah operasi gabungan antara lain:

- a) Komando dan Kendali (Kodal). Dalam rangka mengefektifkan operasi yang digelar di Laut Natuna Utara dan sekitarnya dimana merupakan laut terbuka dan memiliki area yang cukup luas dibutuhkan satu Kodal yang berwenang mengatur pelaksanaan operasi baik sektor operasi maupun waktu

operasi sehingga kehadiran aset di laut dapat dilaksanakan secara terus menerus guna mendukung pengendalian laut di wilayah Laut Natuna Utara dan sekitarnya.

- b) Logistik. Keterbatasan anggaran di Indonesia dalam mendukung operasi dapat diatasi dengan mengatur pelaksanaan operasi secara gabungan sehingga logistik operasi dapat lebih efektif dan efisien karena sasaran operasi yang sudah dibahas sebelumnya menjadi sasaran bersama.
- c) Aset. Unsur operasi yaitu KRI dan Pesud (rotary wing atau fix wing) milik TNI AL, KN milik Bakamla RI dan Pesud (Pesud Patmar maupun UAV) harus dapat dikolaborasikan dalam satu Kodal yang akhirnya akan dapat saling menutupi keterbatasan atau kelemahan dari masing-masing aset yang digelar.
- d) Sektor Operasi. Agar tidak terjadi tumpang tindih sektor operasi dari para pemangku kepentingan di laut, diperlukan pengaturan sektor operasi di Laut Natuna Utara dan sekitarnya. Pengaturan tersebut tidak dapat dilaksanakan hanya dalam kerangka koordinasi, namun harus dalam bentuk operasi bersama yang diwujudkan dalam operasi gabungan.

Kolaborasi elemen-elemen operasi yaitu Kodal, logistik, aset operasi dan sektor operasi, telah sesuai dengan teori Kolaborasi Emerson dimana sudah dapat mengkolaborasikan tiga komponen interaksi yaitu pergerakan prinsip bersama (principled

engagement), motivasi bersama (shared motivation) dan kapasitas untuk melakukan tindakan bersama (capacity to joint action).

Melihat kondisi geografis dan ancaman/kerawanan di Laut Natuna Utara, operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI yang dapat dilaksanakan adalah melalui Operasi Militer Selain Perang (OMSP) yaitu Operasi Gabungan Terpadu Pengamanan Wilayah Perbatasan Laut yang merupakan segala usaha, pekerjaan dan tindakan yang melibatkan TNI AL dan Bakamla RI dan dilaksanakan secara terus menerus, guna mengamankan, menjaga dari segala ancaman dan gangguan yang dapat mengganggu maupun membahayakan wilayah perbatasan dalam hal ini Laut Natuna Utara dan sekitarnya. Operasi kolaborasi yang dilaksanakan adalah operasi tempur yaitu operasi bersifat langsung untuk mencegah penguasaan dan pelanggaran wilayah perbatasan RI di Laut Natuna Utara dan sekitarnya dalam bentuk operasi secara gabungan terpadu, dengan struktur organisasi sebagai berikut:

|                                         |            |
|-----------------------------------------|------------|
| Struktur                                | Organisasi |
| Kogasgabpad Pamwiltas Laut Natuna Utara |            |

Sumber: Diolah oleh Peneliti

Operasi gabungan terpadu pengamanan wilayah perbatasan Laut Natuna Utara tersebut diatas dapat dijadikan sebagai operasi rutin atau operasi yang dibentuk untuk mengatasi peningkatan eskalasi ancaman di Laut Natuna Utara dan sekitarnya.

c. Sarana dan Prasarana (Means). Sarana dan prasarana merupakan hal yang sangat penting dalam mengefektifkan sebuah strategi. Setelah sasaran dan metode dirumuskan maka sarana dan prasarana juga mengikuti untuk dioptimalkan dalam mendukung metode (ways). Seperti halnya metoda (ways), sarana dan

prasarana (means) dalam operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI guna mendukung pengendalian laut di Laut Natuna Utara juga di bagi menjadi dua bagian. Penggunaan sarana dan prasarana (means) disesuaikan dengan metoda yang akan dilaksanakan.

1) Sarana dan prasarana (means) untuk mendukung metoda pembangunan sistem monitoring maritim. Dalam rangka mendukung metoda (ways) yang dapat mencapai sasaran (ends) terwujudnya kesamaan data ancaman/kerawanan di Laut Natuna Utara, sarana dan prasarana yang akan digunakan antara lain:

- a) Sistem monitoring yang dapat mengakses data dari instansi lain yang membidangi maritim dengan berbasis satelit serta dapat mengintegrasikan sistem K4IPP dari masing-masing Puskodal.
- b) Puskodal yang sudah terbangun baik yang ada di jajaran TNI, Bakamla RI, KKP, Dirjen Hubla dan Polair beserta sistem, peralatan dan sumber daya manusia pengawaknya.
- c) Radar yang ada di pantai, kapal, pesawat dan UAV yang terintegrasi dengan Puskodal. Khusus aset yang dimiliki TNI AL dan TNI AU harus saling ter-operability dengan baik.
- d) Badan yang dapat memberikan data-data kemaritiman seperti Pushidrosal, BIG, LAPAN dan BMKG.
- e) Satelit.

2) Sarana dan prasarana (means) untuk mendukung metoda guna mewujudkan pengendalian laut di Laut Natuna Utara. Dalam rangka mendukung metoda (ways) yang dapat mencapai sasaran (ends) terwujudnya

pengendalian laut di Laut Natuna Utara, sarana dan prasarana yang akan digunakan antara lain:

- a) Kapal. Kehadiran kapal pemerintah Indonesia dalam hal ini KRI milik TNI AL maupun KN milik Bakamla RI di Laut Natuna Utara dapat mendeteksi dan melaksanakan penindakan (pengawasan, pengamanan, pembayangan, pengusiran maupun penangkapan) terhadap setiap kapal yang mengancam kedaulatan dan hak berdaulat RI. Dihadapkan pada area operasi yang cukup luas, penggunaan sarana kapal harus dioptimalkan sesuai jarak jangkauan dan endurance-nya.

Jumlah kapal yang digelar harus proporsional dibandingkan dengan luas wilayah dan kondisi lingkungan di Laut Natuna Utara. Dengan keterbatasan jumlah kapal yang dapat digelar oleh TNI AL dan Bakamla RI di Laut Natuna Utara, pembagian sektor operasi harus didasarkan pada area dimana ancaman/kerawanan berada.

- b) Pesawat udara. Pesawat udara merupakan kepanjangan mata bagi kapal yang sedang melaksanakan patroli. Kelebihan kecepatan yang dimiliki oleh Pesawat udara, dapat dimanfaatkan untuk melaksanakan pemantauan laut secara cepat. Hasil operasi patroli udara dapat digunakan oleh kapal patroli untuk menentukan sektor yang harus dimonitor. Pesawat udara juga dapat digunakan untuk mengisi kekosongan

unsur patroli manakala kapal patroli tidak dapat melaksanakan operasi karena cuaca maupun ketidakterersediaan logistik bagi kapal patroli.

- c) Sistem Monitoring. Banyaknya aktifitas pengguna di laut, tidak dapat dipantau atau dideteksi menggunakan sarana kapal patroli dan pesud secara 24 jam terus-menerus. Hal tersebut disebabkan kapal patroli dan pesud memiliki keterbatasan manuver dan endurance. Dalam rangka memantau atau mengawasi kegiatan pengguna di laut membutuhkan sistem monitoring yang dapat memantau selama 24 jam. Namun pemantauan tidak dapat hanya dilaksanakan oleh satu instansi, sehingga membutuhkan pemberdayaan sistem monitoring yang dimiliki oleh para pemangku kepentingan terutama TNI AL dan Bakamla RI dimana puskodalnya fokus terhadap pemantauan maritim di daerah operasi untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan oleh kapal atau pesud sebelum dan saat melaksanakan operasi.

Berdasarkan pembahasan yang telah dilaksanakan diatas dalam rangka menganalisis rumusan strategi operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI dengan menggunakan teori strategi melalui penguraian elemen sasaran (ends), metoda (ways) dan sarana dan prasarana (means) dapat disimpulkan ada dua strategi yang dapat dikembangkan untuk mendukung

pengendalian laut di Laut Natuna Utara, yaitu :

1. Strategi 1. Mewujudkan kesamaan data ancaman/kerawanan di Laut Natuna Utara dalam sistem yang terintegrasi melalui pembangunan sistem monitoring yang mengkolaborasikan pengumpulan informasi, evaluasi informasi dan penyebaran informasi yang melibatkan TNI AL dan Bakamla RI dengan menggunakan sarana dan prasarana berupa sistem monitoring, Puskodal, radar, badan pemantau kemaritiman dan satelit.
2. Strategi 2. Mewujudkan pengendalian laut di Laut Natuna Utara yang kolaboratif melalui operasi gabungan terpadu TNI AL dan Bakamla RI dalam bentuk operasi gabungan terpadu pengamanan wilayah perbatasan dengan mengkolaborasikan elemen operasi gabungan yaitu Kodal, aset, sektor operasi dan logistik dengan menggunakan sarana dan prasarana berupa kapal (KRI dan KN), pesawat udara dan sistem monitoring.

## SIMPULAN

Ancaman/kerawanan yang ada di Laut Natuna Utara saat ini Ancaman/kerawanan di Laut Natuna Utara saat ini yang dapat mengganggu upaya pengendalian laut, kedaulatan dan hak berdaulat RI pada masa damai antara lain, kehadiran KPA Vietnam, kehadiran KPA China, penangkapan ikan secara ilegal oleh KIA Vietnam dan anomali pergerakan kapal di Laut Natuna Utara serta potensi ancaman/kerawanan dari

kehadiran KPA negara Nato dan sekutunya. Saat ini kolaborasi operasi antara TNI AL dan Bakamla RI di Laut Natuna Utara belum dilaksanakan dalam kerangka kerjasama resmi. Kolaborasi yang sudah dilaksanakan masih dalam tingkat koordinasi dan information sharing antara unsur TNI AL dan Bakamla RI di daerah operasi.

Rumusan strategi yang dapat dikembangkan untuk mewujudkan pengendalian laut di Laut Natuna Utara guna menegakkan kedaulatan dan hak berdaulat RI pada masa damai adalah:

1. Mewujudkan kesamaan data ancaman/kerawanan di Laut Natuna Utara dalam sistem yang terintegrasi melalui pembangunan sistem monitoring yang mengkolaborasikan pengumpulan informasi, evaluasi informasi dan penyebaran informasi yang melibatkan TNI AL dan Bakamla RI dengan menggunakan sarana dan prasarana berupa sistem monitoring, Puskodal, radar, badan pemantau kemaritiman dan satelit.
2. Mewujudkan pengendalian laut di Laut Natuna Utara yang kolaboratif melalui operasi gabungan terpadu TNI AL dan Bakamla RI dalam bentuk operasi gabungan terpadu pengamanan wilayah perbatasan dengan mengkolaborasikan elemen operasi gabungan yaitu Kodal, aset, sektor operasi dan logistik dengan menggunakan sarana dan prasarana berupa kapal (KRI dan KN), pesawat udara dan sistem monitoring.

Dalam rangka mewujudkan Strategi Operasi Kolaborasi TNI AL dan

Bakamla RI Dalam Mewujudkan Pengendalian Laut di Laut Natuna Utara Guna Menegakkan Kedaulatan dan Hak Berdaulat RI Pada Masa Damai, perlunya Political Will untuk penyelenggaraan operasi laut yang melibatkan TNI dan K/L dalam hal ini Bakamla RI guna melaksanakan pengamanan perbatasan wilayah Laut Natuna Utara sebagai salah satu bentuk grand strategi dalam menindak lanjuti ancaman / kerawanan di Laut Natuna Utara, perlunya percepatan penyelesaian permasalahan garis batas ZEE Indonesia – Vietnam dan memanfaatkan Forum ASEAN untuk mendorong penyelesaian klaim nine dash line China yang menerobos ZEE Indonesia, perlunya upaya pengembangan satelit komunikasi pertahanan dan keamanan yang akan dapat mendukung percepatan pembangunan Sistem Monitoring Maritim Nasional dalam rangka menjaga keamanan nasional terutama di Laut Natuna Utara sebagai tindak lanjut dari PP Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan, Keselamatan, Keamanan dan Penegakkan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia, perlunya peningkatan kualitas dan kuantitas motivasi bersama melalui kegiatan-kegiatan yang dapat menciptakan unity of effort demi terwujudnya integrasi sistem monitoring maritim nasional dan operasi kolaborasi TNI AL dan Bakamla RI serta perlunya penelitian lebih lanjut tentang interoperability terutama antara KRI yang dimiliki oleh TNI AL dengan pesawat udara yang dimiliki oleh TNI AU guna mendukung efektifitas operasi khususnya di Laut Natuna Utara dalam rangka memantau ancaman/kerawanan maritim.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Budi Karya Sumadi (2018). "Keynote Speech pada acara Focus Group Discussion dan Rapat Kerja Nasional IKA ITS".



Hank Prunckun, (2010). "Hand books of Scientific Methods of Inquiry for Inteligence Analysis",

Ian Speller (2005). The Royal Navy and Maritime Power in the Twentieth Century. London and New York : Frank Cass.

IGB Dharma Agastia (2020). "Menghadapi Milisi Maritim Tiongkok dan Operasi Daerah Abu-abu (Grey Zone Operations) di Laut Cina Selatan".

Liddell Hart, B. H (1967). Strategy London. Faber. 2nd rev ed.

Konvensi SOLAS (Safety Of Life At Sea) Tahun 2000.

Mangisi Simajuntak (2020). "Menolak Klaim Historis China "Nine Dash Line" dan Kewenangan Penegakan Kedaulatan serta Penegakan Hukum di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia". Universitas Suryadarma Journal.

Miles, M.B, Huberman,A.M, dan Saldana J. (2014). Qualitative Data Analysis, A Methods Sourcebook, Edition 3. USA: Sage Publications. Terjemahan Tjetjep Rohindi Rohidi, UI-Press.

Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.

Undang-Undang RI Nomor 15 Tahun 2007 tentang Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pengesahan Persetujuan Antara Pemerintah RI dan Pemerintah Sosialis Vietnam tentang Batas Landas Kontinen.

Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982.

Zahra Shalimah (2018). "Strategi Indonesia dalam Menghadapi Klaim Nine Dash Line Tiongkok di Wilayah Perairan Kepulauan Natuna pada tahun 2014-2017".