**BAB II**

**STRATEGI INDONESIA DALAM MASALAH KLAIM CHINA ATAS NATUNA**

* 1. **Cara Pandang Indonesia tentang wawasan maritim**

Jauh sebelum masa kemerdekaan, Indonesia ternyata sudah dikenal dunia sebagai sebagai Bangsa yang memiliki Peradaban maritim maju. Bahkan, bangsa ini pernah mengalami masa keemasan pada awal abad ke-9 Masehi.

Sejarah mencatat bangsa Indonesia telah berlayar jauh dengan kapal bercadik. Dengan alat navigasi seadanya, mereka telah mamapu berlayar ke utara, lalu ke barat memotong lautan Hindia hingga Madagaskar dan berlanjut ke timur hingga Pulau Paskah. Dengan kian ramainya arus pengangkutan komoditas perdagangan melalui laut, mendorong munculnya kerajaan-kerajaan di Nusantara yang bercorak maritim dan memiliki armada laut yang besar.

Memasuki masa kerajaan Sriwijaya, Majapahit hingga Demak, Nusantara adalah negara besar yang disegani di kawasan Asia, maupun di seluruh dunia. Sebagai kerajaan maritim yang kuat di Asia Tenggara, Sriwijaya (683-1030 M) telah mendasarkan politik kerajaannya pada penguasaan alur pelayaran dan jalur perdagangan serta menguasai wilayah-wilayah strategis yang digunakan sebagai pangkalan kekuatan lautnya.

Tidak hanya itu, Ketangguhan maritim kita juga ditunjukkan oleh Singasari di bawah pemerintahan Kertanegara pada abad ke-13. Dengan kekuatan armada laut yang tidak ada tandingannya, pada tahun 1275 Kertanegara mengirimkan ekspedisi bahari ke Kerajaan Melayu dan Campa untuk menjalin persahabatan agar bersama-sama dapat menghambat gerak maju Kerajaan Mongol ke Asia Tenggara. Tahun 1284, ia menaklukkan Bali dalam ekspedisi laut ke timur.

Puncak kejayaan maritim nusantara terjadi pada masa Kerajaan Majapahit (1293-1478). Di bawah Raden Wijaya, Hayam Wuruk dan Patih Gajah Mada, Majapahit berhasil menguasai dan mempersatukan nusantara. Pengaruhnya bahkan sampai ke negara-negara asing seperti Siam, Ayuthia, Lagor, Campa (Kamboja), Anam, India, Filipina, dan China. Kilasan sejarah itu tentunya memberi gambaran, betapa kerajaan-kerajaan di Nusantara dulu mampu menyatukan wilayah nusantara dan disegani bangsa lain karena, paradigma masyarakatnya yang mampu menciptakan visi Maritim sebagai bagian utama dari kemajuan budaya, ekonomi, politik dan sosial. Tentu saja, Sejarah telah mencatat dengan tinta emas bahwasannya Sriwijaya dan Majapahit pernah menjadikiblat di bidang maritim, kebudayaan, dan agama di seluruh wilayah Asia.

Fakta sejarah lain yang menandakan bahwa Bangsa Indonesia terlahir sebagai bangsa Maritim dan tidak bisa dipungkiri, yakni dibuktikan dengan adanya temuan-temuan situs prasejarah dibeberapa belahan pulau. Penemuansitus prasejarah di gua-gua Pulau Muna, Seram dan Arguni yang dipenuhi oleh lukisan perahu-perahu layar, menggambarkan bahwa nenek moyang Bangsa Indonesia merupakan bangsa pelaut, selain itu ditemukannya kesamaan benda-benda sejarah antara Suku Aborigin di Australia dengan di Jawa menandakan bahwa nenek moyang kita sudah melakukan hubungan dengan bangsa lain yang tentunya menggunakan kapal-kapal yang laik layar. Namun, ironisnya dalam perjalanan kedepan bangsa Indonesia, Visi mritim Indonesia seperti jauh ditenggelamkan. Pasalnya, sejak masa kolonial Belanda abad ke -18, masyarakat Indonesia mulai dibatasi untuk berhubungan dengan laut, misalnya larangan berdagang selain dengan pihak Belanda, padahal sebelumnya telah muncul beberapa kerajaan maritim nusantara, seperti Bugis-Makassar, Sriwijaya, Tarumanegara, dan peletak dasar kemaritiman Ammana Gappa di Sulawesi Selatan.  Belum lagi, pengikisan semangat maritim Bangsa ini dengan menggenjot masyarakat untuk melakukan aktivitas agraris demi kepentingan kaum kolonialis semata.

Akibatnya, budaya maritim bangsa Indonesia memasuki masa suram. Kondisi ini kemudian berlanjut dengan minimnya keberpihakan rezim Orde Baru untuk membangun kembali Indonesia sebagai bangsa maritim. Akibatnya, dalam era kebangkitan Asia Pasifik, pelayaran nasional kita kalah bersaing dengan pelayaran asing akibat kurangnya investasi.
Patut disadari, bahwa kejayaan para pendahulu negeri ini dikarenakan kemampuan mereka membaca potensi yang mereka miliki. Ketajaman visi dan kesadaran terhadap posisi strategis nusantara telah membawa negara ini disegani oleh negara-negara lain. Maka, sudah saatnya, bagi kita yang sudah tertinggal jauh dengan negara lainnya, untuk kembali menyadari dan membaca ulang narasi besar maritim Indonesia yang pernah diikrarkan dalam Unclos 1982.

Didalamnya banyak termaktub peluang besar Indonesia sebagai negara kepulauan. Namun, lagi-lagi lemahnya perhatian dan keberpihakan pemerintah terhadap kemaritiman yang didalamnya mencakup, keluatan, Pesisir, dan perikanan, maka beberapa kerugian yang didapatkan. Seperti lepasnya Pulau Sipadan dan Ligitan pada tahun 2002 dengan alasan “ineffective occupation” atau wilayah yang diterlantarkan. Minimnya keberpihakan kepada sektor maritim (maritime policy) salah satunya menyebabkan masih semrawutnya penataan selat Malaka yang sejatinya menjadi sumber devisa; hal lainnya adalah pelabuhan dalam negeri belum menjadi international hub port, ZEE yang masih terlantar, penamaan dan pengembangan pulau-pulau kecil, terutama di wilayah perbatasan negara tidak kunjung tuntas, serta makin maraknya praktik illegal fishing, illegal drug traficking, illegal people, dan semakin meningkatnya penyelundupan di perairan Indonesia. Padahal, sejatinya posisi strategis Indonesia banyak memberikan manfaat, setidaknya dalam tiga aspek, yaitu; alur laut kepulauan bagi pelayaran internasional (innocent passage, transit passage, dan archipelagic sea lane passage) berdasarkan ketentuan IMO; luas laut territorial yang dilaksanakan sejak Deklarasi Djuanda 1957 sampai dengan Unclos 1982 yang mempunyai sumberdaya kelautan demikian melimpah; dan sumber devisa yang luar biasa jika dikelola dengan baik.

Terkait dengan visi pembangunan nasional yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa Indonesia secara menyeluruh dan merata, tentunya, seiring dengan tujuan tersebut, maka dibutuhkan kemampuan pertahanan dan keamanan yang harus senantiasa ditingkatkan agar dapat melindungi dan mengamankan hasil pembangunan yang telah dicapai. Karena, pemanfaatan potensi sumber daya nasional secara berlebihan dan tak terkendali dapat merusak atau mempercepat berkurangnya sumber daya nasional.

Pesatnya perkembangan teknologi dan tuntutan penyediaan kebutuhan sumber daya yang semakin besar mengakibatkan sektor laut dan pesisir menjadi sangat penting bagi pembangunan nasional. Oleh karena itu, perubahan orientasi pembangunan nasional Indonesia ke arah pendekatan maritim merupakan suatu hal yang sangat penting dan mendesak. Wilayah laut harus dapat dikelola secara profesional dan proporsional serta senantiasa diarahkan pada kepentingan asasi bangsa Indonesia.

Untuk mengatasi semua tantangan di bidang kelautan ini maka seluruh komponen bangsa harus segera membangkitkan maritime. domain awareness, atau kesadaran lingkungan maritime. Hal ini diperlukan,karena sepertinya kita tidak lagi memiliki budaya bahari, sehingga perlu dibangun kembali melalui upaya penyadaran.

Lingkungan bahari yangdimaksud adalah semua area dan hal-hal yang berhubungan, berkaitan, berdekatan atau berbatasan dengan laut, samudera atau semua perairan yang dapat dilayari, termasuk semua kegiatan yang berhubungan dengan maritim, infrastruktur, masyarakat, muatan kapal, armada, baik niaga, perikanan, maupun armada perang.

Hal ini diperlukan,karena sepertinya kita tidak lagi memiliki budaya bahari, sehingga perlu dibangun kembali melalui upaya penyadaran. Lingkungan bahari yang dimaksud adalah semua area dan hal-hal yang berhubungan, berkaitan, berdekatan atau berbatasan dengan laut, samudera atau semua perairan yang dapat dilayari, termasuk semua kegiatan yang berhubungan dengan maritim, infrastruktur, masyarakat, muatan kapal, armada, baik niaga, perikanan, maupun armada perang.

* + 1. **Definisi Kemaritiman**

Wawasan maritim berasal dari kata Wawasan dan Maritim,wawasan berasal dari kata wawas yang berarti dalam bahasa Jawa adalah pandangan atau penglihatan indrawi .

Wawasan artinya pandangan, tujuan, penglihatan, tanggap indrawi dan wawasan berarti pula cara pandang atau cara melihat. Sedangkan Maritim artinya adalah cara pandang bangsa Indonesia mengenai diri dan lingkungannya sebagai negara kepulauan yang memiliki laut yang luas dengan semua aspek kehidupan yang beragam .Atau cara pandang dan sikap bangsa indonesia mengenai diri dan lingkungannya, dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa serta kesatuan wilayah dalam penyelenggaraan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.

Wawasan maritim adalah konsep politik bangsa Indonesia yang memandang  laut dan tanah di bawahnya dan udara di atasnya secara tidak terpisahkan, yang menyatukan bangsa dan negara secara utuh menyeluruh mencakup segenap bidang kehidupan nasional yang meliputi aspek politik, ekonomi, sosial, maupun budaya.

Secara umum wawasan nasional berarti cara pandang suatu bangsa tentang diri dan lingkungannya yang dijabarkan dari dasar falsafah dan sejarah bangsa itu sesuai dengan posisi dan kondisi geografi negaranya untuk mencapai tujuan atau cita – cita nasionalnya. Sedangkan arti dari wawasan nusantara adalah cara pandang bangsa Indonesia tentang diri dan lingkungannya berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 serta sesuai dengan geografi wilayah nusantara yang menjiwai kehidupan bangsa dalam mencapai tujuan atau cita – cita nasionalnya.

Dengan demikian wawasan nusantara berperan untuk membimbing bangsa Indonesia dalam penyelengaraan kehidupannya serta sebagai rambu – rambu dalam perjuanagan mengisi kemerdekaan. Wawasan nusantara sebagai cara pandang juga mengajarkan bagaimana pentingnya membina persatuan dan kesatuan dalam segenap aspek kehidupan bangsa dan negara dalam mencapai tujuan dan cita – citanya. Wawasan Nusantara merupakan cara pandang bangsa Indonesia tentang diri dan lingkungan sekitarnya berdasarkan ide nasionalnya yang berlandaskan Pancasila dan UUD 1945 (Undang-Undang Dasar 1945) yang merupakan aspirasi bangsa Indonesia yang merdeka, berdaulat, bermartabat serta menjiawai tata hidup dalam mencapai tujuan perjuangan nasional.

Wawasan Nusantara telah diterima dan disahkan sebagai konsepsi politik kewarganegaraan yang termaktub / tercantum dalam dasar-dasar berikut ini :

1. Ketetapan MPR Nomor IV/MPR/1973 tanggal 22 maret 1973
2. TAP MPR Nomor IV/MPR/1978 tanggal 22 maret 1978 tentang GBHN
3. TAP MPR nomor II/MPR/1983 tanggal 12 Maret 1983

Ruang lingkup dan cakupan wawasan nusantara dalam TAP MPR ‘83 dalam mencapat tujuan pembangunan nasional:

1. Kesatuan Politik
2. Kesatuan Ekonomi
3. Kesatuan Sosial Budaya
4. Kesatuan Pertahanan Keamanan

Konsepsi Wawasan Nusantara tidak hanya menopang keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia, merekatkan persatuan dan kesatuan, tapi juga secara tepat mengetengahkan jatidiri bangsa. Dengan menerapkan konsep Wawasan Nusantara, maka terbentuk dan terjalin kehidupan kebangsaan dan kenegaraan yang dijalin erat dari bagi beragamnya kehidupan sosial, budaya, sejarah dan cita-cita.

Arah kebijakan dan politik luar negeri pemerintah menentukan eksistensi Indonesia sebagai Negara Maritim. Pada 1957 digagas Deklarasi Djuanda. Sejak itu Indonesia menjadi satu kesatuan. Dilanjutkan pada Konvensi Hukum Laut Internasional/UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) tahun 1982, yang menambah luas wilayah Indonesia. Deklarasi Djuanda menyatakan bahwa letak geografis Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas ribuan pulau besar dan kecil dengan sifat dan corak tersendiri. Deklarasi tersebut juga menyatakan bahwa demi keutuhan teritorial dan untuk melindungi kekayaan negara yang ada di dalamnya, pulau-pulau serta laut yang ada harus dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat dan utuh, yang ditetapkan UU No:4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia.

Perairan laut Indonesia berdasarkan Konvensi Hukum Laut Internasional di Jamaika tahun 1982 dibagi menjadi 3 bagian yaitu :

1. Batas laut teritorial yaitu 12 mil dari titik terluar sebuah pulau ke laut bebas. Berdasarkan batas tersebut, negara Indonesia memiliki kedaulatan atas air, bawah laut, dasar laut, dan udara di sekitarnya termasuk kekayaan alam di dalamnya.
2. Batas landas kontinen sebuah negara paling jauh 200mil dari garis dasar ke laut bebas dengan kedalaman tidak lebih dari 200 meter. Ladas kontinen adalah dasar laut dari arah pantai ke tengah laut dengan kedalaman tidak lebih dari 200 meter.
3. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) ditarik dari titik terluar pantai sebuah pulau sejauh 200 mil. Dengan bertambahnya luas perairan Indonesia, maka kekayaan alam yang terkandung di dalamnya bertambah pula. Oleh karena itu Indonesia bertanggung jawab untuk melestarikan dan melindungi sumber daya alam dari kerusakan.

Peta Wilayah Laut Indonesia Berdasarkan Konvensi Hukum Laut Internasional tahun 1982, perairan laut teritorial Indonesia terdiri atas tiga bagian yaitu laut teritorial, batas landas kontinen, dan zona ekonomi eksklusif (ZEE). Selain ketiga wilayah perairan laut masih ada wilayah ini berbeda di dalam dan di antara Kepulauan Indonesia. Contoh wilayah perairan ini misalnya Laut Jawa, Selat Sunda, Selat Makasar, dan Laut Banda (Atmadja, M., 1996).

Untuk kepentingan persahabatan antar negara maka dalam konvensi Hukum Laut Internasional ditetapkan adanya lintas damai melalui laut teritorial. Yang dimaksud lintas damai adalah jalur wilayah laut teritorial yang boleh digunakan oleh pihak asing sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban, dan keamanan negara yang berdaulat, yang dituangkan dalam ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia).

* + 1. **Kedudukan Wawasan Maritim**

Wawasan maritim adalah sebagai visi bangsa, yakni keadaan atau rumusan umun mengenai keadaan yang diinginkan. Wawasan nasional merupakan visi bangsa yang bersangkutan dalam menuju masa depan. Visi bangsa Indonesia sesuai dengan konsep wawasan Maritim adalah menjadi bangsa yang satu dengan wilayah yang satu dan utuh pula.

* + 1. **Fungsi Wawasan Maritim**

Wawasan maritim dapat difungsikan sebagai konsepsi ketahanan nasional, konsep dalam pembangunan nasional, pertahanan keamanan, dan kewilayahan. Wawasan maritim sebagai wawasan pembangunan mempunyai cakupan kesatuan politik, kesatuan ekonomi, kesatuan sosial dan ekonomi, kesatuan sosial dan politik, dan kesatuan pertahanan dan keamanan. Wawasan maritime juga berperan sebagai wawasan pertahanan dan keamanan negara yang merupakan pandangan geopolitik Indonesia dalam lingkup tanah air Indonesia sebagai satu kesatuan yang meliputi seluruh wilayah dan segenap kekuatan negara.

* + 1. **Tujuan Wawasan Maritim**

Wawasan maritim terdiri dari dua tujuan, yaitu:

1. Tujuan nasional

Dapat di lihat dalam pembukaan UUD 1945, di jelaskan bahwa tujuan kemerdekaan Indonesia adalah “untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah indonesia dan untuk mewujudkan kesehjateraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan perdamaian abadi dan keadilan sosial”.

1. Tujuan ke dalam Wawasan Nusantara

Mewujudkan kesatuan dari segenap aspek kehidupan baik alamiah maupun sosial, maka dapat di simpulkan bahwa tujuan bangsa Indonesia adalah menjunjung tinggi kepentingan kawasan untuk menyelenggarakan dan membina kesehjateraan, kedamaian dan budi luhur serta martabat manusia si seluruh dunia.

* 1. **Kebijakan Maritim Indonesia ditengah Globalisasi**

Semenjak diratifikasinya United Nation Convention on the Law of The Sea melalui Undang-undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982, Indonesia belum memiliki kebijakan yang secara spesifik mengatur laut. Padahal, dua pertiga wilayahnya berupa perairan laut dan karenanya menjadi Negara Kepulauan. Sumberdaya alam laut yang terkandung didalamnya demikian besar, mencakup sumberdaya alam yang dapat diperbarui (renewable resources) maupun tidak (non renewable resources). Selain itu juga mengandung sumber energi alternatif dan jasa kelautan. Dengan demikian kebijakan kelautan nasional yang mampu mengintegrasikan pembangunan ekonomi semua sektor secara berkelanjutan mutlak diperlukan agar dapat mengatur pemanfaatan potensi kelautan yang demikian besar untuk mensejahterakan rakyat (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2012).

Pemahaman Negara Maritim diawali dengan Deklarasi Djuanda yang kemudian ditindaklanjuti dengan adanya konsep Wawasan Nusantara. Isi Deklarasi "Bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk dalam daratan Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas dan lebarnya, adalah bagian yang wajar dari wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan pedalaman atau perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan Negara Republik Indonesia. Penentuan batas laut 12 mil yang diukur dari garis- garis yang menghubungkan titik terluar pada pulau-pulau Negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan Undang-Undang". Pada tanggal 18 Desember 1996 di Makassar dicanangkan Deklarasi Negara Maritim Indonesia, dengan tindak lanjut Konsep Pembangunan Negara Maritim Indonesia. Substansinya adalah menyebut Negara Kesatuan RI beserta perairan nusantara, laut wilayah, zona tambahan, ZEE, dan landas kontinennya sebagai Negara Maritim Indonesia.

Gagasan Negara Maritim Indonesia sebagai aktualisasi wawasan nusantara untuk memberi gerak pada pola pikir, pola sikap dan pola tindak bangsa Indonesia secara bulat dalam aktualisasi wawasan nusantara. Pengembangan konsepsi negara maritim Indonesia sejalan dengan upaya peningkatan kemampuan bangsa menjadi bangsa yang modern dan mandiri dalam teknologi kelautan dan kedirgantaraan bagi kesejahteraan bangsa dan negara. Bumi maritim Indonesia adalah bagian dari sistem planet bumi yang merupakan satu kesatuan alami antara darat dan laut di atasnya tertata secara unik, menampilkan ciri-ciri negara dengan karakteristik sendiri yang menjadi wilayah yurisdiksi Negara Republik Indonesia.

Demikian strategisnya laut, karena itu laut adalah wilayah kedaulatan penting yang diincar, diperebutkan, dan dipertahankan oleh banyak bangsa dan negara sejak dulu kala sampai saat ini. Menguasai laut, terutama selat, dari zaman dulu berarti menguasai "jalan air" sebagai jalur perdagangan yang berarti mengendalikan perekonomian dan sekaligus pertahanan dan keamanan suatu bangsa dan negara. Jadi, jangan heran, kalau kini banyak sengketa bilateral dan internasional karena teritorial laut, seperti klaim atas Natuna dan Laut Cina Selatan. Bangsa yang jaya di masa lampau adalah bangsa yang menguasai lautan dengan teknologi pelayaran, astronomi, pembangunan kapal, dan armada perangnya.

Setelah lebih dari tiga dasawarsa membangun secara terencana, ekonomi di bidang kelautan (ekonomi kelautan) masih diposisikan sebagai sektor pinggiran (peripheral sector) serta tidak menjadi arus utama dalam kebijakan pembangunan nasional. Jika melihat kontribusi setiap sektor terhadap PDB nasional yang pertumbuhannya relatif lambat, maka dapat disimpulkan bahwa kondisi ekonomi kelautan masih memprihatinkan.

Dengan terbatasnya sumber daya daratan maka pengembangan aktivitas ekonomi berbasiskan pesisir dan laut (kelautan) menjadi sangat penting bagi masa depan bangsa Indonesia. Pembangunan ekonomi dalam bidang kelautan belum menjadi mainstream pembangunan ekonomi Indonesia, walaupun demikian bidang kelautan yang terdiri dari tujuh sektor ekonomi, yakni perhubungan laut, industri maritim, perikanan, wisata bahari, energi dan sumberdaya mineral, bangunan kelautan, serta jasa kelautan.

Bidang kelautan memiliki kontribusi sebesar 22,42% terhadap produk domestik bruto (PDB) nasional pada tahun 2005. Nilai kontribusi ekonomi yang cukup signifikan tersebut diikuti dengan daya serap yang tinggi terhadap lapangan kerja seharusnya mampu mensejahterakan rakyat dan segenap komponen bangsa di tanah air. Namun karena komitmen pembangunan kelautan nasional yang masih terbatas mengakibatkan potensi yang dimiliki oleh bidang kelautan (fungsi dan sumberdaya) masih belum dikembangkan secara optimal (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2012).

Kementerian Pertahanan telah merumuskan kebijakan pertahanan negara tahunan sebagai penjabaran dari kebijakan penyelenggaraan pertahanan negara tahun 2016 dan menjadi acuan Kemhan dan TNI dalam menyelenggarakan pertahanan negara selama tahun 2016. Kebijakan tersebut meliputi bidang strategi, regulasi, penganggaran, sumber daya manusia, pencapaian MEF, sarana prasarana dan pengelolaan potensi pertahanan negara, termasuk pengembangan industri pertahanan yang didasari semangat bela negara guna mewujudkan pertahanan negara yang tangguh.

Ada sembilan pokok – pokok kebijakan Menteri Pertahanan yang menjadi Prioritas Kementerian Pertahanan Tahun 2016. Pokok –pokok kebijakan tersebut diarahkan untuk mempercepat  implementasi kebijakan pertahanan maritim.

“Pokok – pokok kebijakan pertahanan yang menjadi prioritas Kemhan tahun 2016 diarahkan pada pencapaian percepatan implementasi kebijakan pertahanan maritim dalam sistem pertahanan negara guna mendukung perwujudan Indonesia sebagai poros maritime dunia”, ungkap Direktur Jenderal Strategi Pertahanan (Dirjen Strahan) Kemhan Mayjen TNI Yoedhi Swastanto, M.B.A, saat membuka Rapat Koordinasi Teknis (Rakornis) Ditjen Strahan Kemhan TA. 2016, Rabu (20/1) di kantor Kemhan, Jakarta.[[1]](#footnote-1)

Lebih lanjut Dirjen Strahan Kemhan menjelaskan pokok – pokok kebijakan Menteri Pertahanan yang menjadi prioritas Kementerian Pertahanan meliputi:

1. Melanjutkan program pemberdayaan dan pengamanan wilayah perbatasan darat di Kalimantan dan  pembangunan sarana dan prasarana pengamanan wilayah di perbatasan darat di Papua dan Nusa Tenggara Timur dan pulau-pulau kecil terluar/terdepan.
2. Melanjutkan pembangunan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar / terdepan (PPKT) khususnya di Natua dalam mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis.
3. Menjabarkan kebijakan nasional mengenai Laut China Selatan baik kebijakan eksternal maupun internal.
4. Menindaklanjuti proses legislasi rencana pembentukan instansi vertikal Kemhan sebagai kepanjangan tangan pemerintah di daerah dalam bidang pertahanan.
5. Memperkuat kebijakan pertahanan maritime yang merupakan salah satu pilar dari lima pilar kebijakan poros maritime dunia meliputi pembangunan kekuatan yang memiliki kemampuan penangkalan dan pemberdayaan seluruh kekuatan dan potensi maritim nasional secara terpadu dan pengerahan dalam menghadapi ancaman maritim sesuai peraturan perundang-undangan baik pada masa damai maupun pada masa perang.
6. Melanjutkan kebijakan pembangunan postur pertahanan negara yang diarahkan sesuai skala prioritas khususnya guna mengantisipasi dan menghadapi ancaman nyata.
7. Kebijakan modernisasi Alutsista diprioritaskan untuk menghadapi ancaman nyata dan belum nyata serta menghadapi ancaman nyata dan belum nyata serta penguatan poros maritim.
8. Menjabarkan kebijakan umum dan penyelenggaraan pertahanan negara tahun 2015-2019 dengan menyusun produk-produk strategis diantaranya doktrin, strategi, postur, MEF, Buku Putih dan konsep pertahanan maritim guna mendukung visi, misi dan program pemerintah Kabinet Kerja, termasuk kebijakan poros maritime dunia dengan memanfaatkan sistem drone.
9. Pembangunan kelembagaan untuk penguatan pengelolaan pertahanan negara secara sinergi dan terintegrasi dalam mengantisipasi ancaman.

Rakornis Ditjen Strahan Kemhan Tahun Anggaran 2016 dihadiri pejabat dari Kemhan, Mabes TNI, TNI AD, AL dan AU serta pejabat perwakilan dari instansi terkait. Rakornis ini diselenggarakan dengan maksud untuk mengevaluasi Program Kerja dan Anggaran Ditjen Strahan Kemhan 2015 serta mensosialisasikan Program Kerja dan Anggaran Ditjen Strahan Kemhan 2015 dengan tujuan untuk menyamakan presepsi dengan para pemangku kepentingan yang berkaitan dengan bidang penyelenggaraan pertahanan negara.

* 1. **Isyu Natuna dalam hubungan dengan China**
		1. **Nine-dash Line**

China telah menyatakan klaim wilayah atas Natuna berdasarkan peta terbaru Republik Rakyat China dengan garis putus-putus melintasi wilayah Natuna. China memang mengakui jika mereka memperbaharui peta. Pembaruan itu tampak dari makin luasnya cakupan garis putus-putus yang direncanakan sebagai wilayah baru China. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Asisten Deputi I Kementerian Koordinator Politik Hukum dan Keamanan, Bidang Dokrin Strategi Pertahanan, Masekal Pertama TNI Fahru Zaini. Fahru Zaini menyatakan bahwa China telah memasukan sebagian wilayah perairan laut Kabupaten Natuna, Kepulauan Riau, kedalam peta wilayah mereka. Klaim sepihak ini terkait sengketa Kepulauan Spratly dan Paracel antara negara China dan Filipina dan akan berdampak besar terhadap keamanan laut Natuna.

China telah menggambar peta laut Natuna di Laut Cina Selatan, masuk peta wilayahnya dengan *nine dash line* atau garis terputus, bahkan dalam paspor terbaru milik warga China juga sudah tercantum. Nine dash line sendiri merupakan garis imajiner dimana wilayah dalam garis tersebut merupakan daerah yang menjadi kepemilikan dari China. Garis Batas ini pertama kali secara resmi diterbitkan pada peta pemerintah Nasionalis China pada tahun 1947 dan selanjutnya dikeluarkan di bawah pemerintahan Komunis.

Meskipun Kementrian Luar Negeri China tidak pernah mengungkapkan arti *nine dash line* secara resmi, meskipun dalam peta China garis putus putus ini berubah menjadi garis utuh ketika China menggunakannya sebagai garis perbatasan darat. *Nine dash line* juga menunjukkan bahwa sebagian dari Kepulauan Natuna adalah milik China. Seorang sarjana Malaysia mencurigai bahwa China memiliki ambisi untuk menyertakan seluruh Laut Cina Selatan kedalam wilayahnya. Kementerian Luar Negeri China memilih untuk tidak berkomentar terkait *nine dash line*. Jika mereka mengakui bahwa garis putus-putus mewakili batas perairan teritorial (atau perairan bersejarah China), mereka akan berada dalam posisi yang sulit dalam masyarakat internasional, tetapi jika mereka menyangkal bahwa garis putus-putus mewakili batas perairan teritorial (atau perairan China) mereka akan dikecam sebagai pengkhianat oleh warganya.

Besarnya ambisi China terhadap klaim wilayah-wilayah yang berada disekitaran Laut Cina Selatan, menyebabkan kawasan-kawasan strategis seperti, Spartly, Pacarel, bahkan Natuna menjadi bagian dari daerah *nine line dash* China. Melihat kasus klaim China sebelumya, tahun 1988 China melakukan Ekspansi ke kepulauan Spratly. Ekspansi dilakukan dengan mengadakan instalasi militer secara besar-besaran pada kepulauan Spratly. Pada tahun 1988 pula tercatat konflik China-Vietnam dimana pada saat itu terjadi pendudukan di kepulauan Spratly dan Paracel dengan mengusir paksa Vietnam. Hal ini semakin diperkuat dengan upaya *de* *jure* yaitu dengan menerbitkan UU tentang Laut Teritorial dan Contiguous Zone yangmemasukkan Kepulauan Spratly sebagai wilayahnya.Jika China melakukan hal serupa setelah adanya klaim dari China atas Natuna tentu hal ini akan menjadi masalah bagi kedaulatan Wilayah Indonesia.

* + 1. **Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)**

Zona Ekonomi Ekslusif adalah zona yang luasnya 200 mil laut dari garis dasar pantai, yang mana dalam zona tersebut sebuah negara pantai mempunyai hak atas kekayaan alam di dalamnya, dan berhak menggunakan kebijakan hukumnya, kebebasan bernavigasi, terbang di atasnya, ataupun melakukan penanaman kabel dan pipa. Konsep dari ZEE muncul dari kebutuhan yang mendesak. Sementara akar sejarahnya berdasarkan pada kebutuhan yang berkembang semenjak tahun 1945 untuk memperluas batas jurisdiksi negara pantai atas lautnya, sumbernya mengacu pada persiapan untuk UNCLOS III.

Konsep dari ZEE telah jauh diletakkan di depan untuk pertama kalinya oleh Kenya pada Asian-African Legal Constitutive Committee pada Januari 1971, dan pada Sea Bed Committee PBB pada tahun berikutnya. Proposal Kenya menerima dukungan aktif dari banyak Negara Asia dan Afrika. Dan sekitar waktu yang sama banyak Negara Amerika Latin mulai membangun sebuah konsep serupa atas laut patrimonial. Dua hal tersebut telah muncul secara efektif pada saat UNCLOS dimulai, dan sebuah konsep baru yang disebut ZEE telah dimulai.

Ketentuan utama dalam Konvensi Hukum Laut yang berkaitan dengan ZEE terdapat dalam bagian ke-5 konvensi tersebut. Sekitar tahun 1976 ide dari ZEE diterima dengan antusias oleh sebagian besar anggota UNCLOS, mereka telah secara universal mengakui adanya ZEE tanpa perlu menunggu UNCLOS untuk mengakhiri atau memaksakan konvensi. Penetapan universal wilayah ZEE seluas 200 mil laut akan memberikan setidaknya 36% dari seluruh total area laut. Walaupun ini porsi yang relatif kecil, di dalam area 200 mil laut yang diberikan menampilkan sekitar 90% dari seluruh simpanan ikan komersial, 87% dari simpanan minyak dunia, dan 10% simpanan mangan.

Lebih jauhnya, sebuah porsi besar dari penelitian *scientific* kelautan mengambil tempat di jarak 200 mil laut dari pantai, dan hampir seluruh dari rute utama perkapalan di dunia melalui ZEE negara pantai lain untuk mencapai tujuannya. Melihat begitu banyaknya aktivitas di zona ZEE, keberadaan rezim legal dari ZEE dalam Konvensi Hukum Laut sangat penting adanya.

* + - 1. **Delitimasi dari ZEE**

Batas dalam ZEE adalah batas luar dari laut teritorial. Zona batas luas tidak boleh melebihi kelautan 200 mil laut dari garis dasar dimana luas pantai teritorial telah ditentukan. Kata-kata dalam ketentuan ini menyarankan bahwa 200 mil laut adalah batas maksimum dari ZEE, sehingga jika ada suatu negara pantai yang menginginkan wilayahnya ZEE-nya kurang dari itu, negara itu dapat mengajukannya. Di banyak daerah tentu saja negara-negara pantai tidak akan memilih mengurangi wilayahnya ZEE kurang dari 200 mil laut, karena kehadiran wilayah ZEE negara tetangga. Kemudian timbul pertanyaan mengapa luas 200 mil laut menjadi pilihan maksimum untuk ZEE. Alasannya adalah berdasarkan sejarah dan politik: 200 mil laut tidak memiliki geografis umum, ekologis, dan biologis nyata.

Pada awal UNCLOS zona yang paling banyak diklaim oleh negara pantai adalah 200 mil laut, diklaim negara-negara Amerika Latin dan Afrika. Lalu untuk mempermudah persetujuan penentuan batas luar ZEE maka dipilihlah figur yang paling banyak mewakili klaim yang telah ada. Tetapi tetap mengapa batas 200 mil laut dipilih sebagai batas luar jadi pertanyaan. Menurut Prof. Hollick, figur 200 mil laut dipilih karena suatu ketidaksengajaan, dimulai oleh negara Chili. Awalnya negara Chili mengaku termotivasi pada keinginan untuk melindungi operasi paus lepas pantainya. Industri paus hanya menginginkan zona seluas 50 mil laut, tapi disarankan bahwa sebuah contoh diperlukan. Dan contoh yang paling menjanjikan muncul dalam perlindungan zona diadopsi dari Deklarasi Panama 1939. Zona ini telah disalahpahami secara luas bahwa luasnya adalah 200 mil laut, padahal faktanya luasnya beraneka ragam dan tidak lebih dari 300 mil laut. Dalam banyak wilayah negara banyak yang tidak bisa mengklaim 200 mil laut penuh, karena kehadiran negara tetangga, dan itu menjadikan perlu menetapkan batasan ZEE dari negara-negara tetangga, pembatasan ini diatur dalam hukum laut internasional.

Pada dasarnya semua teritori pulau bisa menjadi ZEE. Namun, ada 3 kualifikasi yang harus dibuat untuk pernyataan ini. Pertama, walau pulau-pulau normalnya bisa menjadi ZEE, artikel 121(3) dari Konvensi Hukum Laut mengatakan bahwa, "batu-batu yang tidak dapat membawa keuntungan dalam kehidupan manusia atau kehidupan ekonomi mereka, tidak boleh menjadi ZEE."

Kualifikasi kedua berkaitan dengan wilayah yang tidak meraih baik kemerdekaan sendiri atau pemerintahan mandiri lain yang statusnya dikenal PBB, dan pada wilayah yang berada dalam dominasi kolonial. Resolusi III, diadopsi oleh UNCLOS III pada saat yang sama pada teks Konvensi, menyatakan bahwa dalam kasus tersebut ketentuan yang berkaitan dengan hak dan kewajiban berdasarkan Konvensi harus diimplementasikan untuk keuntungan masyarakat wilayah tersebut, dengan pandangan untuk mempromosikan keamanan dan perkembangan mereka.[[2]](#footnote-2)

* + 1. **Illegal Fishing**

Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki banyak pantai mengingat status Indonesia sebagai negara kepulauan. Hal ini tentu saja mengakibatkan Indonesia juga terkena masalah *illegal fishing*. Apalagi Indonesia juga dikenal sebagai negara dengan potensi sumber daya hayati yang besar. Sumber perikanan laut Indonesia diperkirakan mencapai 6.167.940 ton per tahunnya. Namun, akibat letak posisi silang Indonesia yang terletak di antara dua benua (Asia dan Australia) dan dua Samudera (Pasifik dan Hindia) menyebabkan wilayah Indonesia rawan terjadinya *illegal fishing*. Adapun daerah yang menjadi titik rawan tersebut terletak di Laut Arafuru, Laut Natuna, sebelah Utara Sulawesi Utara (Samudra Pasifik), Selat Makassar, dan Barat Sumatera (Samudera Hindia).

Kasus *illegal fishing* di Indonesia sendiri sepertinya kurang mendapat perhatian dari pemerintah Indonesia sendiri. Padahal kejahatan *illegal fishing* di ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) Indonesia mengakibatkan kerugian yang tidak sedikit bagi pemerintah Indonesia. Selain itu sumber perikanan di Indonesia masih merupakan sumber kekayaan yang memberikan kemungkinan yang sangat besar untuk dapat dikembangkan bagi kemakmuran bangsa Indonesia, baik untuk memenuhi kebutuhan protein rakyatnya, maupun untuk keperluan ekspor guna mendapatkan dana bagi usaha-usaha pembangunan bangsanya. Hal ini jelas menunjukan betapa pentingnya sumber kekayaan hayati dalam hal ini perikanan bagi Indonesia.

Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya *illegal fishing* di ZEE Indonesia. Salah satunya yaitu celah hukum yang terdapat dalam ketentuan Pasal 29 Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Dalam ketentuan Pasal 29 ayat (2) Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan disebutkan bahwa orang atau badan hukum asing itu dapat masuk ke wilayah ZEE Indonesia untuk melakukan usaha penangkapan ikan berdasarkan persetujuan internasional atau ketentuan hukum internasional yang berlaku. Ketentuan Pasal 29 ayat (2) Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan seakan membuka jalan bagi nelayan atau badan

hukum asing untuk masuk ke ZEE Indonesia untuk kemudian mengeksplorasi serta mengeksploitasi kekayaan hayati di wilayah ZEE Indonesia. Namun hal itu tidak dapat disalahkan karena merupakan salah satu bentuk penerapan aturan yang telah ditentukan dalam Konvensi Hukum Laut Tahun 1982 yang merupakan salah satu konvensi internasional yang telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 1985. Dalam ketentuan Pasal 62 ayat (3) dan (4) Konvensi Hukum Laut Tahun 1982 mengharuskan negara pantai untuk memberikan hak akses kepada negara lain untuk mengeksploitasi kekayaan hayati di wilayah ZEE negara pantai apabila terjadi surplus dalam hal pemanfaatan sumber daya hayati oleh negara pantai.

Kapal-kapal ikan asing yang mempunyai hak akses pada zona ekonomi eksklusif suatu negara pantai harus menaati peraturan perundang-undangan negara pantai yang bersangkutan, yang dapat berisikan kewajiban-kewajiban dan persyaratan-persyaratan mengenai berbagai macam hal, seperti perizinan, imbalan keuangan, kuota, tindakan-tindakan konservasi, informasi, riset, peninjau, pendaratan tangkapan, persetujuan-persetujuan kerja sama, dan lain sebagainya.

Kasus *illegal fishing* sampai sekarang belum terselesaikan disebabkan juga karena belum maksimalnya upaya yang dilakukan oleh Indonesia dalam menangani masalah *illegal fishing* di ZEE Indonesia. Pengawasan di seluruh perairan Indonesia yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia masih kekurangan dalam hal kapal pengawas dan juga jumlah hari operasi. Menurut Direktur Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) KKP, Syahrin Abdurrahman, dengan keterbatasan armada kapal pengawasan yang dimiliki KKP serta terbatasnya jumlah hari operasi itu maka peran pemerintah daerah dan seluruh masyarakat terutama nelayan dalam pemberantasan *illegal fishing* menjadi penting.

Hubungan baik, antara Indonesia dan RRC, yang selama ini berjalan mulus, bahkan semakin dekat melalui hubungan kerjasama ekonomi, tiba-tiba terganggu. Muasalnya, disebabkan karena tim gabungan antara Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), bersama TNI Angkatan Laut, “Hiu 11”, melakukan penangkapan terhadap KM Kway Fey 10078, yakni sebuah kapal penangkapan ikan ilegal, berbendera negeri China.

Proses penangkapan terhadap kapal yang memasuki wilayah Indonesia, di Perairan Natuna secara ilegal itu, tidak berjalan mulus. Tidak lain karena dinihari, 19 Maret 2016, saat proses operasi penggiringan KM Kway Fey 10078 dilakukan, secara bersamaan juga muncul sebuah kapal penjaga pantai (*coast guard*) milik Angkatan Laut China. Secara nekat, ikut menerobos perbatasan wilayah perairan Indonesia, guna menghalang-halangi proses penangkapan itu.

Angkatan Laut China itu, tidak hanya menerobos batas wilayah perairan Indonesia, tetapi juga melakukan sejumlah manuver. Saking netanya, coast guard China itu, beberapakali coba melakukan manuver berbahaya, selain dengan cara menabrak, juga ikut menarik secara paksa KM Kway Fey ke dalam wilayah perairan China. Padahal kapal sedang dalam proses penggiringan Tim Hiu 11. Sebab itu hanya anak buah kapalnya yang ditangkap.

Atas kejadian di Natuna itu, Kementerian Luar Negeri RI, mengecam keras atas pelanggaran wilayah perairan Indonesia, sekaligus adanya upaya Angkatan Laut China yang menghalang-halangi upaya penangkapan kapal nelayan illegal berbendera China. Tak lain, karena ada dua pelanggaran dilakukan. Pertama, pelanggaran *coast guard* China atas jurisdiksi Indonesia di wilayah ZEE serta di landas kontinen. Kedua, pelanggaran menghalangi penegakan hukum.

Terhadap dua bentuk pelanggaran itu, mewakili Pemerintah Indonesia, Menteri Luar Negeri RI, mengirimkan “Nota Protes” kepada Pemerintahan RRC. Dan pemerintah Indonesia masih menunggu jawaban. Selain cara itu, Menteri Luar Negeri RI, LP Marsudi, juga menyampaikan pada Duta Besar RRC di Jakarta, Sun Wei Dei, bahwa kedaulatan dan hak ekonomi Indonesia di Natuna, telah dilindungi oleh pinsip-prinsip hukum internasional, termasuk UNCLOS 1982.

Menanggapi protes Pemerintah Indonesia, juru bicara Kementerian Luar Negeri China, Hua Chunying, menegaskan bahwa kapal nelayan KM Kway Fey 10078 asal negeri China, sedang mencari ikan di lokasi insiden terjadi, adalah kawasan penangkapan ikan tradisional, masih berada di wilayah negeri tirai bambu itu. Itu sebab, ketika kapal *coast guard* Angkatan Laut China datang membantu untuk membebaskan dari penangkapan, dianggapnya sudah benar.

Pernyataan Hua Chunying itu, sekaligus menegaskan jika perairan Natuna, telah diklaim RRC bagian dari jurisdiksi kedaulatan RRC. Apapun dalihnya akan mereka pertahankan. Buktinya, Angkatan Laut RRC menunjukkan sikap keras menarik kembali KM Kway Fey 10078 masuk ke wilayah perairan China. Padahal Tim Hiu 11 sebelumnya telah menangkap kapal nelayan itu. Artinya, bahwa menjaga perairan Indonesia, jauh lebih penting dari membakar kapal illegal.

TNI Angkatan Laut menyatakan tak segan menindak kapal-kapal asing yang melanggar perairan Indonesia, termasuk kapal China bernomor lambung 19038 yang terlibat insiden dengan TNI AL di zona ekonomi eksklusif perairan Natuna, Kepulauan Riau, yang berlokasi di Laut China Selatan. TNI AL melepas tembakan ke kapal China tersebut. Sementara Juru Bicara Kementerian Luar Negeri China Hua Chunying secara terpisah  menyebut kapal perang Indonesia merusak salah satu kapal China dan menahan satu kapal mereka lainnya yang terdiri dari tujuh orang awak.

Penangkapan terhadap kapal China itu terjadi pada Jumat, 17 Juni 2016 lalu. Saat itu Kapal Perang (KRI) Imam Bonjol-383 yang sedang berpatroli di Natuna menerima laporan intai udara maritim yang berbunyi: ada 12 kapal ikan asing yang melakukan aksi pencurian ikan di Natuna.

KRI Imam Bonjol yang berada di bawah Komando Armada RI Kawasan Barat (Koarmabar) pun bergerak mendekati kedua belas kapal tersebut. Namun saat didekati, kapal itu kabur. KRI Imam Bonjol pun mengejarnya dan memberikan peringatan melalui tembakan, namun diabaikan. Akhirnya setelah beberapa kali tembakan peringatan dan salah satunya mengarah ke haluan kapal, satu dari 12 kapal ikan asing  itu dapat dihentikan.

Satu kapal berbendera China yang berhasil ditangkap itu kemudian diperiksa. Indonesia menurunkan Tim Visit Board Search and Seizure (VBSS). Hasil pengecekan menunjukkan kapal tersebut diawaki enam pria dan satu wanita yang diduga berkewarganegaraan China.

China melayangkan protes resmi atas insiden tersebut dan meminta Indonesia tidak mengambil tindakan yang dapat memperumit situasi. Negeri Tirai Bambu menganggap insiden terjadi di wilayah perairan yang memiliki klaim tumpang-tindih. Insiden antara Indonesia dan China di Natuna bukan sekali ini terjadi. Sebelumnya, KRI Oswald Siahaan-354 juga menangkap kapal nelayan China yang mencuri ikan di perairan tersebut.

1. ##  “Kebijakan Pertahanan 2016 Diarahkan Untuk Mempercepat Implementasi Kebijakan Pertahanan Maritim” diakses di <https://www.kemhan.go.id/2016/01/20/kebijakan-pertahanan-2016-diarahkan-untuk-mempercepat-implementasi-kebijakan-pertahanan-maritim.html> pada 19 September 2016

 [↑](#footnote-ref-1)
2. Wikipedia, “Zona Ekonomi Eksklusif” diakses di <https://id.wikipedia.org/wiki/Zona_Ekonomi_Eksklusif> pada 28 September 2016 [↑](#footnote-ref-2)