



**PERUBAHAN NAMA ZONA EKONOMI EKSKLUSIF INDONESIA DI LAUT CINA SELATAN MENJADI LAUT NATUNA UTARA (1982-2017)**

*History of Changing the Name of Indonesia's Exclusive Economic Zone in the South China Sea to the North Natuna Sea (1982-2017)*

**Yovindra Satria Maulana<sup>1</sup>, Bedriati Ibrahim<sup>2</sup>, Bunari<sup>3</sup>**

<sup>1,2,3</sup>Universitas Riau

<sup>1</sup>Email: yovindra.satria1370@student.unri.ac.id

<sup>2</sup>Email: bedriati.ibrahim@lecturer.unri.ac.id

<sup>3</sup>Email: bunari@lecturer.unri.ac.id

**Abstract**

*This research aims to describe the events behind the change of name of Indonesia's exclusive economic zone in the South China Sea to the North Natuna Sea and its impact from a historical perspective. This research uses the historical method with Miles and Huberman analysis techniques. The results of this study reveal that China made claims to the SCS based on historical claims prior to the 1982 UNCLOS which were unilateral in nature and caused conflicts and violations of Indonesia's sovereign rights in the SCS, causing Indonesia to react by changing the name of the EEZ in the SCS to the North Natuna Sea in 2017.*

**Keywords:** *History, EEZ, North Natuna Sea, Conflict, SCS, UNCLOS*

**Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk menguraikan peristiwa-peristiwa yang melatarbelakangi perubahan nama zona ekonomi eksklusif Indonesia di Laut Cina Selatan menjadi Laut Natuna Utara dan dampaknya dari perspektif sejarah. Penelitian ini menggunakan metode historis dengan teknik analisis Miles and Huberman. Hasil penelitian ini mengungkapkan bahwa Tiongkok melakukan klaim atas LCS berdasarkan klaim historis sebelum adanya UNCLOS 1982 yang bersifat sepihak dan menyebabkan terjadinya konflik dan pelanggaran hak berdaulat wilayah laut Indonesia di LCS sehingga menyebabkan Indonesia bereaksi dengan mengubah nama wilayah ZEE di LCS menjadi Laut Natuna Utara pada tahun 2017.

**Kata Kunci:** *Sejarah, ZEE, Laut Natuna Utara, Konflik, LCS, UNCLOS*

**PENDAHULUAN**

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri lebih dari 16.772 pulau dengan 1.766 di antaranya telah dihuni oleh manusia. Sebanyak 111 pulau berada di wilayah perbatasan Indonesia (Kemendagri, 2022). Garis pantai Indonesia sepanjang 95.181 km serta luas laut kurang lebih 5,8 juta km<sup>2</sup> (75,7%), di mana 3,25 juta km<sup>2</sup> adalah perairan teritorial dan 2,55 juta km<sup>2</sup> merupakan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Oki, 2022).

Kondisi ini menjadikan Indonesia sebagai wilayah yang dikaruniai kekayaan sumber daya lautan yang membuat Indonesia dilirik berbagai negara dunia. Indonesia pula berada di posisi antara benua Asia dan Australia yang menjadikan Indonesia secara geografis sangat ideal dalam menghubungkan belahan bumi Utara, Selatan, Timur, dan Barat.

Selain itu, Indonesia bisa dikatakan sebagai negara maritim sebagaimana Mahan mengemukakan bahwa terdapat enam syarat sebuah negara menjadi negara maritim, yaitu lokasi geografis, karakteristik dari tanah dan pantai, luas wilayah, jumlah penduduk, karakter penduduk, dan lembaga pemerintahan (Ermaya Suradinata, 2011).

Susanto Zuhdi dalam bukunya “Nasionalisme, Laut, dan Sejarah” menyatakan bahwa (Susanto Zuhdi, 2014):

“Adalah hal yang mustahil jika membicarakan sejarah Indonesia tanpa laut. Kata “Indonesia” sendiri pemberian dan diperkenalkan orang asing. Secara etimologis kata itu dari bahasa Yunani—berasal dari “indos” artinya India dan “nesos” artinya pulau. Adalah J.R. Logan yang pertama menggunakan nama Indonesia (1850) dan kemudian dipopulerkan Adolf Bastian dalam buku Indonesien (1884).”

Sejak Deklarasi Djuanda hingga UNCLOS 1982, Indonesia terus mengalami perubahan di bidang maritim mengikuti pembaruan-pembaruan aturan serta berbagai peristiwa yang mengikutinya, baik peristiwa yang berdampak positif bagi Indonesia seperti Indonesia memiliki laut teritorial yang tidak memisahkan antar-pulaunya maupun peristiwa yang berdampak negatif seperti konflik-konflik yang berhubungan dengan laut.

Indonesia sebagai negara yang bercita-cita menjadi Poros Maritim Dunia dihadapkan pada permasalahan-permasalahan laut yang diiringi dengan ketidakmampuan angkatan perang (dalam hal ini adalah Angkatan Laut Republik Indonesia/ALRI) akibat keterbatasan baik dari segi alat utama sistem senjata (alutsista), sumber daya yang dimiliki, serta luasnya laut yang hendak dijaga.

Kekurangan tersebut menjadi kelemahan yang menyebabkan wilayah laut Indonesia rawan dimasuki oleh kapal-kapal asing yang berniat melakukan pelanggaran kedaulatan di wilayah laut Indonesia yang terlalu luas untuk kekuatan perang yang hanya 282 kapal perang dan kapal selam. Kapal Indonesia pun terbilang kapal-kapal yang telah beroperasi sejak tahun 1980-an dan kalah efektif dengan kekuatan seperti Taiwan, Jepang, Korea Utara, India, dan Tiongkok meski sudah dilakukan peremajaan untuk menjaga kualitasnya, tetapi hal tersebut tidaklah cukup.

Data tersebut menyebabkan seringkali Indonesia harus menghadapi gangguan dan ancaman keamanan di wilayah kedaulatan lautnya dari negara lain yang lebih kuat. Tercatat beberapa kali wilayah laut kita diganggu oleh kapal negara lain, baik oleh nelayan yang dilengkapi persenjataan maupun kapal penjaga pantai/*coast guard* bersenjata lengkap. Kebanyakan bentuk gangguan tersebut datang dari kapal-kapal Tiongkok yang berlayar hingga wilayah kedaulatan Indonesia dengan argumen historis bahwa Laut Cina Selatan (termasuk Laut Natuna Utara) adalah milik Cina yang dikenal dengan *Nine Dash Line* atau Sembilan Garis Putus-Putus.

Kehadiran kapal-kapal asing tersebut di zona perairan Indonesia menjadikan pemerintah Indonesia pada tahun 2017 memutuskan sebuah kebijakan yaitu mengganti nama wilayah kedaulatannya di Laut Cina Selatan (LCS) menjadi Laut Natuna Utara (LNU). Namun begitu, penggantian nama tersebut tidak serta merta berkaitan dengan terjadinya intervensi saat itu, melainkan juga mempengaruhi kedaulatan Indonesia ke depannya, meski hal tersebut ditentang oleh pemerintah Tiongkok (Ardhana Pragota, 2017).

Melalui penelitian ini, peneliti berusaha merangkai peristiwa-peristiwa yang melatarbelakangi perubahan nama Laut Cina Selatan menjadi Laut Natuna Utara dengan tujuan penelitian antara lain: 1) Untuk mengetahui wilayah ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan setelah UNCLOS 1982; 2) Untuk mengetahui landasan klaim Tiongkok atas wilayah ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan; 3) Untuk mengetahui dampak klaim Tiongkok di ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan; 4) Untuk mengetahui proses perubahan nama ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan menjadi Laut Natuna Utara pada 2017 dan dampaknya bagi Indonesia.

## **METODE**

Metode adalah cara yang digunakan untuk mengimplementasikan rencana yang sudah disusun dalam kegiatan nyata agar tujuan yang telah tersusun secara optimal (Wina Sanjaya, 2012). Selain itu metode juga dapat diartikan suatu cara yang digunakan untuk memahami suatu objek penelitian yang sistematis dan intensif dari pelaksanaan penelitian ilmiah guna memperoleh kebenaran yang maksimal.

Jenis penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian historis. Menurut Amir Hamzah, penelitian historis dimaksudkan untuk penelaahan segala sumber yang berisi informasi mengenai masa lampau dan dilaksanakan secara sistematis dan objektif dengan cara mengumpulkan, mengevaluasi, melakukan verifikasi, dan melakukan sintesis bukti-bukti untuk mendukung fakta untuk memperoleh kesimpulan yang kuat dari apa yang telah terjadi di masa lalu (Amir Hamzah, 2021).

Menurut Kuntowijoyo, terdapat lima tahapan dalam penelitian sejarah, yaitu: 1) Pemilihan Topik; 2) Heuristik; 3) Verifikasi/Kritik Sumber; 4) Interpretasi; 5) Historiografi. Penelitian ini menggunakan metode sejarah dengan teknik pengumpulan data jenis studi kepustakaan, yaitu mengumpulkan data-data penelitian dari berbagai sumber primer maupun sekunder yang tertulis seperti buku, arsip, dokumen, berita, dan sejenisnya yang berkaitan dengan topik penelitian. Tahapan yang digunakan dalam pengumpulan data penelitian studi pustaka menurut Poppy Yaniawatu adalah: 1) *Editing*; 2) *Organizing*; 3) *Finding*.

Teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis model Miles and Huberman, yaitu terdiri beberapa tahapan.

*Pertama*, Pengumpulan data. Pengumpulan data dapat diartikan sebagai kegiatan permulaan untuk mendapatkan berbagai literatur yang terkait dengan topik pembahasan penelitian.

*Kedua*, Mereduksi data berarti merangkum, memilih dan memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal penting, dicari tema dan polanya. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan (Sugiyono, 2021).

*Ketiga*, Penyajian Data. Penyajian data adalah suatu kegiatan di mana ketika sekumpulan informasi dalam penelitian kualitatif berupa narasi dalam bentuk catatan lapangan. Penyajian data dilakukan setelah reduksi data kemudian disajikan dan dianalisis dengan analisis kualitatif yang valid untuk mengaitkan informasi sehingga informasi yang spesifik dalam bentuk yang konsisten dan dapat dipahami dan data tersebut dapat dirumuskan secara komprehensif dan

sistematis. Hal tersebut agar data dan fakta yang disusun oleh penulis jelas dan dapat dipahami.

*Keempat*, Penarikan kesimpulan. Penarikan kesimpulan dilakukan secara terus-menerus selama penelitian, karena kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan dapat berubah jika ditemukan bukti yang lebih kuat untuk mendukung tahap penelitian selanjutnya. Jika kesimpulan asli didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten, maka kesimpulan tersebut dapat dikatakan sebagai kesimpulan yang reliabel.

Prosedur penelitian dalam melaksanakan penelitian ini adalah menggunakan lima tahapan sesuai dengan prosedur penelitian studi pustaka. Menurut Culinary Institute of America, ada lima tahap efektif yang dapat dilakukan dalam penelitian studi pustaka, yaitu: 1) *Identify*/Mengidentifikasi; 2) *Find*/Menemukan; 3) *Evaluate*/Evaluasi; 4) *Apply*/Mengaplikasikan; 5) *Acknowledge*/Menyatakan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Laut Cina Selatan adalah penamaan yang diberikan oleh dunia internasional kepada satu wilayah laut yang berada di barat Samudera Pasifik dan merupakan jalur yang telah menjadi lalu lintas pelayaran internasional sejak masa peradaban kuno. Bagi Tiongkok, secara konsisten sejak era Dinasti Zhou (21-16 SM.) mereka telah menggunakan nama perairan luas di selatan Tiongkok dengan sebutan *Nanfang Hai* atau Laut Selatan, di mana orang-orang barbar yang hidup di perairan tersebut memberikan upeti mereka berupa penyu sisik kepada Dinasti Zhou (**Jianming Shen, 2002**).

Selanjutnya, baik bangsa-bangsa di Asia Tenggara dan bangsa Eropa sejak abad 16 memberikan penamaan Laut Cina Selatan (Melayu) dan *South China Sea* (Inggris) dengan alasan perairan tersebut merupakan perairan yang terletak di selatan Tiongkok di mana mereka melakukan pelayaran dari selatan ke utara untuk menuju pantai selatan Tiongkok untuk melakukan perdagangan (**Stein Tønnesson, 2005**), sebagaimana Jepang pada saat Perang Dunia Kedua memberikan nama laut di sepanjang Pantai Timur Vietnam tersebut sebagai *Minami Shina Kai* (南シナ海; Laut Cina Selatan) (**Kotobank, 2023**).

Alasan-alasan tersebut membuat komunitas internasional melalui International Hydrology Organization pada tahun 1953 memasukkan Laut Cina Selatan sebagai bagian dari peta dunia pada *Limits Oceans and Seas 3<sup>th</sup> Edition* dan disepakati secara internasional.

Laut Cina Selatan menyimpan berbagai potensi baik secara ekonomi maupun geopolitik. Secara ekonomi, Laut Cina Selatan adalah salah satu lintas laut yang menghubungkan perdagangan dari dunia timur ke dunia barat dan hal ini telah berlangsung lebih dari setengah milenium (Anthony Reid, 2011). Panjangnya sejarah perdagangan di Laut Cina Selatan tidak terlepas dari berbagai potensi yang terdapat pada salah satu perairan terpenting dalam ekonomi dunia tersebut. Beberapa negara di dewasa ini memiliki kepentingan yang begitu besar terhadap Laut Cina Selatan, terutama negara-negara Asia Tenggara yang berada di sekitar kawasan perairan tersebut.

Ketergantungan perekonomian Asia Tenggara terhadap Laut Cina Selatan terlihat dari statistik kapal kargo dunia di mana lebih dari 32.7 juta TEU kargo dunia melintasi kawasan Trans-Pasifik (Laut Cina Selatan-Pantai Barat Amerika) (Statista, 2022). Nilai itu memiliki implikasi yang signifikan terhadap perdagangan

Asia Tenggara dengan perputaran uang tidak kurang dari \$5,3 triliun setiap tahunnya.

Selain dari segi perdagangan, Laut Cina Selatan memiliki kandungan sumber daya alam yang sangat kaya. *U.S. Energy Information Administration (EIA)* tanggal 7 Februari 2013 merilis bahwa terdapat 11 miliar barel cadangan minyak dan 190 triliun kaki kubik cadangan gas bumi di Laut Cina Selatan (Lin Shu-yuan and Jamie Wang, 2013). Tiongkok sendiri mengklaim 125 miliar barel cadangan minyak dan 500 triliun kaki kubik cadangan gas alam yang belum dieksplorasi di Laut Cina Selatan.

Lalu secara geopolitik, Laut Cina Selatan memiliki posisi yang strategis karena letaknya menghubungkan antara Asia dari berbagai penjuru, baik itu ke utara, selatan, timur, dan barat. Oleh sebab itu, posisi strategis ini menjadi sebuah keuntungan sekaligus ancaman bagi negara-negara Asia Tenggara sendiri.

Kepulauan Spratly yang menjadi sengketa beberapa negara seperti Filipina, Vietnam, Malaysia, Brunei, dan Tiongkok, secara posisi geografis mampu menjangkau posisi pertahanan Amerika Serikat di Indo-Pasifik dengan mudah, terutama pangkalan Amerika Serikat di Filipina dan Australia.

Penguasaan tunggal Laut Cina Selatan oleh satu negara seperti Tiongkok dengan klaim *Nine Dash Line*-nya menjadi ancaman nyata bagi Asia Tenggara pada umumnya dan terkhusus Amerika Serikat sebagai penguasa *de facto* lautan Pasifik. Ketegangan di Laut Cina Selatan menimbulkan kekhawatiran dari dunia internasional karena bisa berpotensi menjadi perang terbuka apabila ketegangan antar-negara tidak bisa dikomunikasikan dengan baik, termasuk menyeret Indonesia ke dalam perang meskipun Indonesia menyatakan diri bukan negara yang berkonflik di Laut Cina Selatan (Asnani Usman and Rizal Sukma, 1997).

Potensi tersebut menyebabkan kondisi perairan di Laut Cina Selatan cenderung panas disebabkan adanya klaim dari Tiongkok atas berbagai wilayah perairan negara-negara Asia Tenggara, terutamanya menyentuh pada Zona Ekonomi Eksklusif setiap negara di Asia Tenggara, termasuk Indonesia.

Zona Ekonomi Eksklusif sendiri bermula dari *Truman Proclamation* tanggal 28 September 1945, di mana Amerika Serikat menganggap perlunya perlindungan sumber daya alam di wilayah landasan kontinennya dan merupakan bagian tidak terpisahkan dari kedaulatan Amerika Serikat. Hal tersebut berlanjut di saat Chile dan Peru mengklaim wilayah perairan seluas 200 mil laut dari garis pantainya yang mengarah ke laut lepas pada tahun 1947. Hal tersebut selanjutnya diadopsi sebagai peraturan perairan internasional dalam UNCLOS tahun 1982 di Montego Bay, Jamaica dan ditandatangani 157 negara dari 169 negara peserta, termasuk Indonesia dan Tiongkok. Indonesia sendiri meratifikasi UNCLOS melalui UU No. 17 Tahun 1985 dan secara resmi menggunakan UNCLOS sejak tahun 1996 dengan mengeluarkan UU No. 16 Tahun 1996.

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) menurut pasal 55 dan 57 UNCLOS adalah suatu wilayah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial, yang tunduk pada rezim hukum khusus yang ditetapkan, di mana hak dan yurisdiksi Negara Pantai serta hak dan kebebasan Negara lain diatur oleh ketentuan-ketentuan yang relevan dari konvensi ini yang jaraknya tidak boleh lebih dari 200 mil laut yang diukur dari garis pantai terluar yang menghadap ke laut lepas.

ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan sendiri berbatasan dengan ZEE negara-negara seperti Malaysia dan Vietnam. Meskipun begitu, penyelesaian batas ZEE

antar-negara tersebut tidak menyebabkan konflik dan berlanjut pada negosiasi damai. Tetapi hal tersebut tidak berlaku ketika Tiongkok melakukan klaim atas wilayah Laut Cina Selatan melalui *Nine Dash Line* dengan berpegang teguh pada klaim historis atas dasar adanya satu *Traditional Fishing Ground* yang telah ada sejak masa 2000 tahun sebelum masehi, jauh sebelum adanya UNCLOS serta adanya peta yang dibuat oleh Kuomintang sekitar tahun 1947 yang menunjukkan wilayah laut Tiongkok di Laut Cina Selatan.



Gambar 1 : Peta klaim Tiongkok di Laut Cina Selatan yang dibuat pada masa pemerintahan Kuomintang sekitar tahun 1947. Sumber: [upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/43/1947\\_Nanhai\\_Zhudaos.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/43/1947_Nanhai_Zhudaos.png).

Klaim tersebut ditentang oleh negara-negara Asia Tenggara, termasuk Indonesia karena berdasarkan argumen dari Tiongkok tersebut tidak berdasarkan aturan yang tertera di dalam UNCLOS pasal 51 ayat (1), yaitu wilayah tangkapan ikan tradisional suatu negara bukanlah wilayah teritorial, tetapi wilayah yang ditentukan karena para nelayan secara turun-temurun telah melakukan penangkapan ikan jauh sebelum UNCLOS sehingga setiap negara berpantai harus menghargai wilayah tersebut. Sedangkan Tiongkok melalui argumennya mengklaim bahwa Laut Cina Selatan adalah wilayah *Traditional Fishing Ground* mereka dan melakukan klaim teritorial atasnya sehingga menimbulkan tumpang-tindih terhadap wilayah kedaulatan laut negara-negara Asia Tenggara, termasuk juga wilayah ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan.

Selanjutnya, meski Tiongkok telah menandatangani UNCLOS pada 10 Desember 1982 bersamaan dengan 157 negara lainnya, tanggal 25 Februari 1992 Tiongkok menerbitkan undang-undang yang mengakui kepemilikan sepihak mereka di Laut Cina Selatan didasarkan pada klaim yang telah mereka buat sebelumnya.

Undang-Undang Republik Rakyat Tiongkok Tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan pada tanggal 25 Februari 1992 diadopsi pertama kali pada pertemuan ke-24 Komite Tetap Kongres Rakyat Nasional. Pada pasal 2 undang-undang tersebut dijelaskan bahwa wilayah teritorial Tiongkok termasuk Pulau Diaoyu (Senkaku), Kepulauan Penghu (Pescadores), Kepulauan Dongsha (Pratas), Kepulauan Xisha (Paracel), Kepulauan Nansha (Spratly) dan pulau-pulau lainnya milik RRT.

Meski Tiongkok sempat melunak atas klaimnya dengan pertemuan Menteri Luar Negeri negara-negara Asia Tenggara dengan Tiongkok pada Juli 1995, tetapi

pada 27 Juli 1996 Tiongkok mengesahkan undang-undang batas perairan teritorialnya yang ditarik dari garis pantai di sepanjang daratan Cina dan Kepulauan Paracel di bagian utara Laut Cina Selatan.

Direktur Eksekutif Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Mari Elka Pangestu, pada November 1997 dalam kata pengantar buku *Konflik Laut Cina Selatan: Tantangan Bagi ASEAN karya Asnani Usman & Rizal Sukma* menjabarkan bahwa berakhirnya perang dingin tidak menjamin terhapusnya konflik-konflik regional. Bahkan selanjutnya timbul konflik baru yang menjadi ancaman di kawasan Asia Tenggara, yaitu konflik di Laut Cina Selatan, khususnya Kepulauan Sparty (yang diklaim oleh Tiongkok melalui Nine Dash Line).

Selanjutnya, pada tahun 2009, saat Malaysia dan Vietnam melakukan pengajuan bersama kepada Komisi Batas Landas Kontinen PBB atas landasan kontinen negara tersebut melalui Tanda Terima dengan kode CLCS.33.2009.LOS tertanggal 7 Mei 2009, Tiongkok melakukan protes dengan mengeluarkan nota edaran Perutusan Tetap Republik Rakyat Tiongkok Nomor CML/17/2009.

Melalui nota protes tersebut, Tiongkok menyatakan bahwa mereka memiliki *indisputable sovereignty* atau kedaulatan yang tak terbantahkan atas kepulauan di Laut Cina Selatan serta wilayah laut di sekitarnya.

Indonesia menanggapi konflik yang terjadi antara Tiongkok dengan Malaysia-Vietnam melalui nota edaran Perutusan Tetap Republik Indonesia Nomor 480/POL-703/VII/10 tertanggal 8 Juli 2010 di New York. Pada tiga poin yang disampaikan Indonesia dalam nota edaran tersebut, pemerintah Indonesia menanggapi bahwa Indonesia bukanlah negara yang bersengketa. Meski begitu, Indonesia menolak klaim Tiongkok tersebut karena tidak berdasar dan melanggar aturan internasional yang sudah ada.

Melihat bagaimana rangkaian peristiwa tersebut, klaim-klaim yang dilakukan Tiongkok di Laut Cina Selatan yang sebenarnya *overlap* terhadap ZEE Indonesia berdampak pada posisi kedaulatan perairan Indonesia di Laut Cina Selatan. Kedaulatan Indonesia atas ZEE-nya berdasarkan pada UNCLOS pasal (1) huruf (a), di mana ZEE dikategorikan sebagai *sovereign rights* atau hak berdaulat dari negara berpantai. Tetapi kedaulatan tersebut terancam dengan kapal-kapal berbendera Tiongkok di perairan ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan.

Pada bulan Juni 2009, terjadi insiden dimana kapal ikan Tiongkok sedang menjaring ikan secara ilegal di perairan Natuna. Kemudian, pada 26 Maret 2013, KP Hiu Macan 01 TNI AL menangkap kapal ikan Tiongkok dengan kode kapal KIA RRC 58081 seberat 150 ton. Kapal tersebut tertangkap menangkap ikan dengan pukat, berpotensi membahayakan ekosistem laut Indonesia (Bachrulhayat Koswara, 2017).



**Gambar 2: Peta yang dilampirkan oleh Tiongkok dalam nota protesnya atas pengajuan bersama Malaysia dan Vietnam pada tanggal 7 Mei 2009.**



**Gambar 3: Peta yang menunjukkan Nine Dash Line Tiongkok juga mencakup sebagian wilayah ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan. Sumber:**

<http://www.fishbase.org/landings>

Namun saat hendak digiring menuju Satker PSDKP Kepulauan Natuna, sebuah kapal patroli milik Tiongkok yang bersenjata lengkap mengejar KP Hiu Macan 01 dengan kecepatan tinggi dan meminta aparat Indonesia melepaskan kapal ikan Tiongkok yang tertangkap tersebut. Demi keamanan awak kapal, akhirnya KP Hiu Macan 01 pun melepaskan kapal ikan Tiongkok tersebut Elisa Valentina Sari, 2016).

Tiongkok secara resmi melalui juru bicara Kementerian Luar Negeri, Hong Lei, menyatakan bahwa Kepulauan Natuna adalah wilayah kedaulatan Indonesia (Agus Supriyanto, 2015), tetapi pada tanggal 19 Mei 2016 terjadi pelanggaran kedaulatan saat peristiwa pengejaran oleh KP Hiu 11 yang mendeteksi kapal mencurigakan pada koordinat 05°05,866' Utara 109°07,046' Timur. Kapal yang terdeteksi tersebut adalah kapal berbendera Tiongkok dengan nama lambung Kway Fey 10078 dengan berat 200 gros ton yang terindikasi melakukan *illegal fishing* di perairan Natuna. Kapal nelayan tersebut berhasil diamankan dan digiring ke Lanal Natuna meski sempat menghindar dari kejaran.

Namun dalam perjalanan, kapal penjaga pantai Tiongkok 310 Nanfeng melakukan provokasi dengan menabrakkan diri ke kapal nelayan Tiongkok yang digiring tersebut dan menyebabkan kapal rusak serta tenggelam, meski awak kapalnya sudah diamankan terlebih dahulu.

Menteri Luar Negeri Indonesia, Retno Marsudi, menegaskan bahwa kejadian yang terjadi pada 19 Maret 2016 antara KP Hiu 11 dengan Kway Fey 10078 dan 310 Nanfeng adalah sebuah pelanggaran hak berdaulat dan yuridiksi Indonesia di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen Indonesia, serta pelanggaran terhadap upaya penegakan hukum oleh aparat Indonesia, serta pelanggaran terhadap kedaulatan hukum teritorial Indonesia.

Atas peristiwa-peristiwa pelanggaran kedaulatan pada ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan tersebutlah, pemerintah sejak tahun 2016 merencanakan perubahan nama ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan menjadi Laut Natuna Utara. Runtutan peristiwanya adalah sebagai berikut.



**Gambar 4:** Kapal Kway Fey 10078 yang tertangkap saat melakukan *illegal fishing* di perairan ZEE Indonesia di Natuna. Sumber: <https://www.kompasiana.com/amt/56fd9cab322bdec15fe30cf/insid-en-km-kway-fev-10078>. (Diakses pada 6/5/2023).

*Pertama*, 19 Juni 2016, terjadi pelanggaran wilayah kedaulatan oleh kapal Kway Fey 10078 dan 310 Nanfeng di Natuna. Hal serupa pun terjadi pada tanggal 27 Mei 2016 saat KRI Imam Bonjol menangkap delapan Anak Buah Kapal (ABK) dan satu kapal berbendera Tiongkok saat melakukan aktivitas *illegal fishing* di Natuna. Namun peristiwa tersebut diprotes Tiongkok karena Indonesia dianggap melakukan kekerasan dengan menembak kapal nelayan Tiongkok.

Namun hal tersebut dikonfirmasi oleh Kepala Dinas Penerangan TNI AL, Laksamana Pertama Edi Sucipto, di mana KRI Imam Bonjol hanya melakukan tembakan peringatan karena kapal nelayan Tiongkok tersebut tidak menghiraukan peringatan KRI Imam Bonjol karena sudah memasuki kawasan ZEE Indonesia.

*Kedua*, menyusul peristiwa yang membuat tensi hubungan Tiongkok-Indonesia memanas tersebut, pada tanggal 23 Juli 2016 presiden Jokowi bersama rombongan menteri dan Panglima TNI datang ke Natuna dengan menaiki kapal KRI Imam Bonjol serta melakukan rapat terbatas di atas kapal tersebut terkait permasalahan keamanan di Natuna.

Selanjutnya, 29 Juli 2016 di Istana Negara, Menteri Koordinator Kemaritiman, Rizal Ramli, mengadakan konferensi pers terkait hasil rapat terbatas presiden dengan para menteri terkait dengan kondisi di Kepulauan Natuna. Rizal Ramli menegaskan untuk menegaskan kedaulatan dan integritas wilayah Republik Indonesia serta tidak ingin bernegosiasi dengan siapapun karena Natuna adalah wilayah Republik Indonesia dan negara berhak mengatur apapun yang ada di dalam wilayahnya.

*Ketiga*, hasil rapat tersebut diimplementasikan dengan diluncurkannya peta NKRI yang telah dimutakhirkan pada tanggal 14 Juli 2017 di kantor Kementerian Koordinator Kemaritiman di Jakarta (Humas Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2017). Peluncuran tersebut dipimpin oleh Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim Kemenko Kemaritiman, Arif Havas Oegroseno. Peta tersebut sebelumnya telah ditandatangani oleh 21 kementerian dan lembaga terkait, di antaranya adalah TNI, Badan Informasi Geospasial (BIG), Kemenlu, Kemendagri, Kemenhan, KKP, Pusat Hidrografi & Oseanografi Angkatan Laut Tentara Nasional Indonesia, BAKAMLA, POLRI, dan LIPI.

Kementerian Koordinator Kemaritiman dalam melakukan pembaruan ini mempertimbangkan bahwa landasan kontinen di kawasan Natuna sejak tahun 1970-an telah menggunakan nama Blok Natuna Utara, Blok Natuna Selatan, Blok

Natuna Timur, Blok Natuna Tenggara yang semuanya menggunakan referensi arah mata angin sesuai.

Pemutakhiran peta tersebut salah satunya memunculkan nama Laut Natuna Utara di ZEE Indonesia yang berada di utara Kepulauan Natuna yang dulunya dinamakan Laut Cina Selatan karena mengikuti aturan internasional. Tetapi akibat dari peristiwa pelanggaran kedaulatan tersebut, Indonesia akhirnya memutuskan mengubah nama ZEE-nya menjadi Laut Natuna Utara dan menggeser posisi Laut Cina Selatan lebih ke utara, yaitu di luar wilayah kedaulatan perairan Indonesia.



**Gambar 5: Peta NKRI yang sudah dimutakhirkan pada tahun 2017.**

**Sumber: [https://big.go.id/assets/download/2017/NKRI-](https://big.go.id/assets/download/2017/NKRI-2017/Peta_NKRI_Skala_5000000_03102017.jpg)**

**[2017/Peta NKRI Skala 5000000 03102017.jpg](https://big.go.id/assets/download/2017/NKRI-2017/Peta_NKRI_Skala_5000000_03102017.jpg). Diakses pada**

Menganalisis dampak dari rangkaian peristiwa tersebut terhadap Indonesia, kita bisa membaginya dalam tiga bagian, yaitu dampak kedaulatan, dampak ekonomi, dan dampak pertahanan dan keamanan.

*Pertama* dalam kedaulatan. Penggantian nama ZEE Indonesia di LCS menjadi Atlantik Utara dilakukan sebagai tanggapan atas pertahanan kedaulatan teritorial negara. Seperti dicatat Holti, dari beberapa tipologi konflik yang ada, sebagian konflik disebabkan oleh perbedaan pendapat tentang kepemilikan bagian wilayah yang berada di atau dekat wilayah negara lain, atau hak untuk menguasai wilayah tersebut. Konflik juga disebabkan oleh upaya suatu negara untuk mempertahankan hak teritorial atau keistimewaan untuk melindungi kepentingan keamanannya.

Ketika Indonesia tidak lagi memposisikan dirinya sebagai negara yang tidak bersengketa di LCS, maka sejak saat itu pula Indonesia bereaksi ditandai usaha-usaha mempertahankan kedaulatannya. Usaha tersebut tidak hanya dari perspektif keamanan dan pertahanan lautan, tetapi juga berbagai upaya diplomasi untuk mendapat legitimasi internasional terkait posisi Indonesia bahwa Indonesia-lah negara yang benar dalam kasus pelanggaran ZEE di Laut Natuna Utara oleh kapal-kapal Tiongkok melalui perubahan nama ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan menjadi Laut Natuna Utara.

*Kedua*, secara ekonomi. Kementerian Kelautan dan Perikanan tahun 2014 mencatat bahwa kerugian negara akibat *illegal fishing* diperkirakan sebesar 101 triliun rupiah setiap tahunnya (ementerian Kelautan dan Perikanan, 2015). Lalu menurut Direktur Jenderal Kerjasama Perdagangan Internasional Kementerian Perdagangan, Bachrul Chaeri, Indonesia bisa merugi hingga US\$10 miliar jika pemerintah Tiongkok tidak menghargai ketentuan-ketentuan dari hukum laut internasional yang telah disepakati di dalam UNCLOS 1982. Perubahan nama Laut Natuna Utara adalah untuk melindungi potensi-potensi tersebut dan

mempertegas batas wilayah antara Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia di Laut Natuna Utara dengan wilayah laut lepas yang ada di Laut Cina Selatan.

*Ketiga*, secara pertahanan dan keamanan. Perubahan nama Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia di Laut Cina Selatan menjadi Laut Natuna Utara berpotensi besar memicu konflik berkepanjangan dengan Tiongkok, karena Tiongkok memahami bahwa hal tersebut adalah upaya Indonesia dalam menolak secara tegas konsep *Nine Dash Line* yang digunakan Tiongkok untuk melakukan klaim atas Laut Cina Selatan.

Meninjau dari aspek lainnya, bahwa Pemerintah Tiongkok telah membangun instalasi militer di Kepulauan Spratly (Mangisi Simanjuntak, 2020) yang hanya berjarak beberapa mil laut saja dari perairan kedaulatan Indonesia serta dengan adanya klaim *Nine Dash Line* yang menjadikan Tiongkok bisa bertindak atas nama kepentingan nasionalnya.

Perubahan nama ZEE Indonesia di LCS menjadi Laut Natuna Utara adalah upaya yang beriringan dengan penambahan kekuatan militer Indonesia di Natuna melalui penambahan armada. Seperti yang diungkapkan oleh Kolonel (Laut) Mangisi Simanjuntak bahwa TNI AL mengirim tujuh kapal KRI untuk memberi *deterrence effect* atau efek pencegahan atas tindakan Tiongkok, di mana telah berada di Pangkalan Angkatan Laut (Lanal) Ranai, Natuna.

Selanjutnya, TNI juga memperkuat pertahanan di Natuna dengan melakukan beberapa tindakan lainnya, di antaranya: 1) Membangun pangkalan Sukhoi Su-27; 2) Menyiagakan 4 helikopter AH-64E Apache; 3) Menambah 1 batalion infantri dari Komando Daerah Militer (Kodam) Bukit Barisan; 3) Patroli Skadron Udara 16 dengan pesawat F-16 C/D 52 ID dari Pangkalan Udara Roesmin Nurjadin Pekanbaru; 4) Menambah puluhan kapal dari armabar TNI AL.

Melalui pengukatan tersebut, Indonesia berupaya mengamankan apa yang negara perjuangkan di wilayah hak berdaulatnya, yaitu mempertahankan hak berdaulat tersebut sehingga tidak direbut oleh negara lain atas dasar klaim unilateral suatu negara seperti Tiongkok dengan *Nine Dash Line*-nya.

Ketiga dampak atas perubahan nama ZEE Indonesia di LCS menjadi Laut Natuna Utara tersebut adalah sesuatu yang terus diperjuangkan Indonesia di dunia internasional karena sejak 2017, posisi Indonesia tidak bisa lagi menjadi negara netral yang merasa tidak termasuk sebagai bagian dari persengketaan Laut Cina Selatan atas klaim *Nine Dash Line* Tiongkok.

## **KESIMPULAN**

Perubahan nama ZEE Indonesia di Laut Cina Selatan menjadi Laut Natuna Utara memiliki latar belakang masalah yang panjang. Pergantian nama tersebut memang terkesan mendadak dan memiliki kebutuhan mendesak atas rangkaian peristiwa yang terjadi pada Indonesia dalam kurun waktu 2 tahun ke belakang sebelum 2017.

Namun sebenarnya, melihat dari data-data dan fakta yang telah dipaparkan pada bagian pembahasan, perubahan nama tersebut adalah sebuah reaksi atas tindakan Tiongkok yang tidak menghormati kesepakatan internasional atas wilayah hak berdaulat negara berpantai atas Zona Ekonomi Eksklusif sejauh 200 mil laut.

Selagi Tiongkok tidak menghormati kesepakatan internasional yang juga telah disepakati oleh Tiongkok sendiri sejak tanggal 10 Desember 1982 tersebut,

maka sejauh itu pula Indonesia akan bereaksi untuk mempertahankan hak berdaulatnya di Laut Natuna Utara.

Meskipun pada dasarnya Tiongkok menganggap bahwa perubahan nama tersebut tidak memiliki arti bagi keputusan negaranya, tetapi hal tersebut menjadi kunci Indonesia dalam memenangkan konflik yang terjadi di Laut Cina Selatan. Hal ini karena kasus yang sama terjadi pada Filipina tahun 2012 saat negara tersebut mengganti nama laut ZEE-nya di LCS menjadi Laut Filipina Barat dan digugat oleh Tiongkok pada 2016 ke Mahkamah Internasional yang mana gugatan tersebut dimenangkan oleh Filipina karena Mahkamah Internasional menganggap Tiongkok tidak memiliki landasan untuk melarang Filipina menamai wilayah perairan di mana mereka berdaulat di sana.

Maka posisi Indonesia pun bisa dikatakan sama mengingat Indonesia pun mengganti nama lautnya berdasarkan keadaan dan situasi yang ada. Perubahan nama tersebut juga berarti besar bagi Indonesia karena hal tersebut adalah pernyataan tegas kepada dunia internasional bahwa Indonesia tidak main-main menjaga hak berdaulatnya dan dengan penambahan armada militer di Natuna, Indonesia telah memberi sinyal untuk siap menghadapi situasi terburuk akibat keputusan menegakkan aturan internasional, yaitu UNCLOS 1982.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Hamzah, Amir. *Metode Penelitian Kepustakaan (Library Research): Kajian Filosofis, Teoritis, Aplikasi, Proses, Dan Hasil Penelitian (Edisi Revisi)*. Edited by Febi Rizki Akbar. Batu: Literasi Nusantara, 2021.
- Humas Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. "Tegaskan Batas Wilayah NKRI, Pemerintah Terbitkan Peta Mutakhir." [setkab.go.id](https://setkab.go.id), 2017. <https://setkab.go.id/tegaskan-batas-wilayah-nkri-pemerintah-terbitkan-peta-mutakhir/>.
- Kemendagri. Keputusan Menteri Dalam Negeri No. 050-145 Tahun 2022 tentang Pemberian dan Pemutakhiran Kode, Data Wilayah Administrasi Pemerintahan, dan Pulau Tahun 2021, [kemendagri.go.id](https://www.kemendagri.go.id) § (2022). <https://www.kemendagri.go.id/arsip/detail/10857/keputusan-menteri-dalam-negeri-nomor-050145-tahun-2022-tentang-pemberian-kode-data-wilayah-administrasi-pemerintahan-dan-pulau-tahun-2021>.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. "Kerugian Negara Akibat Illegal Fishing, 101 Triliun Rupiah!" [news.kkp.go.id](https://news.kkp.go.id), 2015. <https://news.kkp.go.id/index.php/kerugian-negara-akibat-illegal-fishing-101-triliun-rupiah/>.
- Koswara, Bachrulhayat. *Konflik Laut Cina Selatan Dalam Perspektif Hukum Laut Internasional*. Bandung: Unpad Press, 2017.
- Kotobank. "南支那海." [kotobank.jp](https://kotobank.jp), 2023. <https://kotobank.jp/word/南支那海-639162>.
- Pratama, Oki. "Konservasi Perairan Sebagai Upaya Menjaga Potensi Kelautan Dan Perikanan Indonesia." Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut, Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2020. <https://kkp.go.id/djprl/artikel/21045-konservasi-perairan-sebagai-upaya-menjaga-potensi-kelautan-dan-perikanan-indonesia#:~:text=Dari total luas wilayah tersebut,dan perikanan yang sangat besar>.



- Reid, Anthony. *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid 2: Jaringan Perdagangan Global* (Terj. R. Z. Leirissa Dan P. Soemitro). Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2011.
- Ruyat, Yayat. "Peran Indonesia Dalam Menjaga Wilayah Laut Natuna Dan Menyelesaikan Konflik Laut Tiongkok Selatan." *Jurnal Kajian Lemhannas* 29 (2017): 67–75.
- Sanjaya, Wina. *Strategi Pembelajaran Berorientasi Standar Proses Pendidikan*. Jakarta: Kencana, 2012.
- Sari, Elisa Valentina. "Hentikan Illegal Fishing, TNI AL Kerap Diintervensi Di Natuna." *CNN Indonesia*, 2016. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160321084511-92-118682/hentikan-illegal-fishing-tni-al-kerap-diintervensi-di-natuna>.
- Shen, Jianming. "China's Sovereignty over the South China Sea Islands: A Historical Perspective." *Chinese Journal of International Law* 1, no. 1 (January 1, 2002): 94–157. <https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.cjilaw.a000432>.
- Shu-yuan, Lin, and Jamie Wang. "U.S. Report Details Rich Resources in South China Sea." *Focus Taiwan*, 2013. [http://focustaiwan.tw/ShowNews/WebNews\\_Detail.aspx?ID=201302090013&Type=aIPL](http://focustaiwan.tw/ShowNews/WebNews_Detail.aspx?ID=201302090013&Type=aIPL).
- Simanjuntak, Mangisi. *Konvensi PBB Tahun 1982 Tentang Hukum Laut (Menolak Klaim Historis "Nine Dash Line" China)*. Edisi 2. Jakarta: Mitra Wacana Media, 2020.
- Statista. "Estimated Containerized Cargo Flows On Major Container Trade Routes In 2022, By Trade Route." Statista Research Department, 2022. <https://www.statista.com/statistics/253988/estimated-containerized-cargo-flows-on-major-container-trade-routes/>.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Edited by Sutopo. Edisi Kedu. Bandung: Alfabeta, 2021.
- Supriyanto, Agus. "Cina Akui Hak Indonesia Atas Kepulauan Natuna." *Tempo*, 2015. <https://dunia.tempo.co/read/720925/cina-akui-hak-indonesia-atas-kepulauan-natuna>.
- Suradinata, Ermaya. *Hukum Dasar Geopolitik Dan Geostrategi Dalam Kerangka Keutuhan NKRI*. Jakarta: Suara Bebas, 2011.
- Tønnesson, Stein. "Locating the South China Sea." In *Locating Southeast Asia: Geographies of Knowledge and Politics of Space*. Singapore: Singapore University Press, 2005.
- Usman, Asnani, and Rizal Sukma. *Konflik Laut Cina Selatan: Tantangan Bagi ASEAN*. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies, 1997.
- Videla, Gabriel Gonzalez. "Declaration by the President of the Republic of Chile, Regarding Chilean Territorial Claims, June, 1947." *The International Law Quarterly* 2, no. 1 (1948): 135–37. <http://www.jstor.org/stable/763136?origin=JSTOR-pdf>.
- Zuhdi, Susanto. *Nasionalisme, Laut, Dan Sejarah*. Edited by Hurri Junisar. Depok: Komunitas Bambu, 2014.

