

PENEGAKAN HUKUM MARITIM DI WILAYAH PERBATASAN: STUDI KASUS MT ARMAN 114 DAN ANCAMAN KEDAULATAN DI LAUT NATUNA UTARA

Griselda Neva Calista¹, Isthikomah Nurul 'Ain², Maria Achytia Pale³
ncgriselda@gmail.com¹, nurulainisthiqomah@gmail.com², mariaachyntiapale@gmail.com³
Universitas Maritim Raja Ali Haji

ABSTRAK

Laut Natuna Utara merupakan salah satu wilayah strategis Indonesia yang memiliki nilai ekonomi, politik, dan keamanan yang tinggi. Posisi geografisnya yang berbatasan langsung dengan jalur pelayaran internasional serta tumpang tindih klaim maritim di kawasan Laut Cina Selatan menjadikan wilayah ini rentan terhadap berbagai pelanggaran hukum maritim. Salah satu kasus yang menarik perhatian adalah penanganan kapal tanker MT Arman 114 yang diduga melakukan kegiatan ilegal berupa pemindahan muatan minyak secara ilegal illegal ship-to-ship transfer dan manipulasi sistem identifikasi kapal di wilayah perairan Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaturan hukum internasional dan nasional yang menjadi dasar penegakan hukum maritim di Laut Natuna Utara, mengidentifikasi hambatan yang dihadapi aparat penegak hukum dalam menangani kasus MT Arman 114, serta merumuskan strategi penguatan penegakan hukum maritim guna menjaga kedaulatan negara. Metode penelitian yang digunakan adalah metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun Indonesia telah memiliki dasar hukum yang kuat berdasarkan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 dan berbagai regulasi nasional, pelaksanaan penegakan hukum maritim masih menghadapi kendala berupa keterbatasan sarana patroli, tumpang tindih kewenangan antarinstansi, kompleksitas pembuktian pelanggaran di laut, serta tekanan geopolitik yang memengaruhi proses pengambilan kebijakan. Oleh karena itu, diperlukan penguatan kapasitas operasional, harmonisasi regulasi, integrasi sistem pengawasan maritim, dan diplomasi maritim yang lebih aktif guna meningkatkan efektivitas penegakan hukum di wilayah perbatasan.

Kata Kunci: Penegakan Hukum Maritim, Mt Arman 114, Laut Natuna Utara, Kedaulatan Negara, Unclos 1982.

ABSTRACT

The North Natuna Sea is one of Indonesia's strategic maritime regions with significant economic, political, and security values. Its geographical position adjacent to international shipping lanes and overlapping maritime claims in the South China Sea makes the area vulnerable to various maritime law violations. One notable case concerns the tanker MT Arman 114, which was allegedly involved in illegal ship-to-ship oil transfers and manipulation of vessel identification systems within Indonesian waters. This study aims to analyze the international and national legal frameworks governing maritime law enforcement in the North Natuna Sea, identify obstacles faced by law enforcement agencies in handling the MT Arman 114 case, and formulate strategies to strengthen maritime law enforcement in safeguarding state sovereignty. This research employs a normative juridical method using statutory, conceptual, and case approaches. The findings indicate that although Indonesia possesses a strong legal foundation under the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 and various national regulations, maritime law enforcement continues to face challenges such as limited patrol capabilities, overlapping institutional authorities, difficulties in gathering maritime evidence, and geopolitical pressures affecting policy decisions. Therefore, strengthening operational capacities, harmonizing regulations, integrating maritime surveillance systems, and enhancing maritime diplomacy are necessary to improve law enforcement effectiveness in border areas.

Keywords; *Maritime Law Enforcement, Mt Arman 114, North Natuna Sea, State Sovereignty, Unclos 1982.*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki posisi strategis di antara dua benua dan dua samudra. Berdasarkan ketentuan Pasal 46 *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, Indonesia diakui sebagai negara kepulauan *archipelagic state* yang memiliki hak berdaulat atas wilayah perairan, laut teritorial, zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan landas kontinen. Posisi geografis tersebut menjadikan wilayah laut Indonesia memiliki nilai strategis yang sangat penting, baik dari aspek ekonomi, pertahanan, keamanan, maupun hubungan internasional. Sebagai negara maritim, Indonesia memiliki luas wilayah perairan sekitar 6,4 juta kilometer persegi dengan garis pantai mencapai lebih dari 108.000 kilometer. Luasnya wilayah laut tersebut menyimpan berbagai potensi sumber daya alam yang sangat besar, mulai dari sektor perikanan, energi, hingga jalur perdagangan internasional yang menjadi urat nadi perekonomian nasional.¹ Namun, besarnya potensi tersebut juga diikuti oleh berbagai ancaman dan tantangan keamanan maritim yang semakin kompleks, terutama di wilayah perbatasan yang berbatasan langsung dengan negara lain.

Salah satu wilayah perbatasan yang memiliki nilai strategis tinggi adalah Laut Natuna Utara. Kawasan ini merupakan bagian dari Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia yang terletak di sebelah utara Kepulauan Natuna dan berbatasan langsung dengan kawasan Laut Cina Selatan. Laut Natuna Utara memiliki kekayaan sumber daya perikanan dan cadangan energi yang melimpah, sehingga menjadi salah satu wilayah yang sangat penting bagi kepentingan nasional Indonesia.² Selain itu, kawasan ini juga merupakan jalur pelayaran internasional yang ramai dilalui kapal-kapal dagang dari berbagai negara, sehingga memiliki peran penting dalam perdagangan global dan keamanan maritim regional. Dalam beberapa tahun terakhir, Laut Natuna Utara menjadi salah satu wilayah yang paling sering menghadapi berbagai bentuk pelanggaran hukum maritim. Bentuk pelanggaran tersebut meliputi penangkapan ikan ilegal *illegal fishing*, pelanggaran batas wilayah, penyelundupan barang, perdagangan manusia, pencemaran laut, hingga aktivitas kapal asing yang tidak mematuhi ketentuan hukum internasional maupun hukum nasional Indonesia.³ Berbagai pelanggaran tersebut menunjukkan bahwa penegakan hukum maritim di wilayah perbatasan masih menghadapi tantangan yang serius, baik dari aspek hukum, kelembagaan, maupun operasional.

Kompleksitas permasalahan di Laut Natuna Utara semakin meningkat akibat adanya tumpang tindih klaim maritim di kawasan Laut Cina Selatan. Klaim sepihak yang dilakukan oleh Republik Rakyat Tiongkok melalui konsep *Nine-Dash Line* telah menimbulkan

¹ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, 4th ed. (Cambridge: Cambridge University Press, 2023), hlm. 112.

² Ian Storey, "Indonesia and the South China Sea: Maintaining Security in the Natuna Waters," *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 43, No. 1, 2021, hlm. 15.

³ Yoes Kenawas, "Maritime Security Challenges in Indonesia's Border Areas," *Asian Politics & Policy*, Vol. 14, No. 2, 2022, hlm. 231.

berbagai ketegangan dengan negara-negara di kawasan, termasuk Indonesia.⁴ Meskipun Indonesia bukan merupakan pihak yang bersengketa dalam klaim wilayah Laut Cina Selatan, keberadaan klaim tersebut sering kali memengaruhi aktivitas kapal asing yang memasuki wilayah ZEE Indonesia di Laut Natuna Utara. Kondisi ini menjadikan penegakan hukum maritim tidak hanya berkaitan dengan aspek hukum nasional, tetapi juga melibatkan dimensi geopolitik dan diplomasi internasional. Dalam konteks penegakan hukum maritim, Indonesia memiliki sejumlah lembaga yang diberikan kewenangan untuk melakukan pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran hukum di laut. Lembaga-lembaga tersebut antara lain TNI Angkatan Laut, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, Kepolisian Perairan dan Udara, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, serta Direktorat Jenderal Imigrasi.⁵ Meskipun keberadaan berbagai lembaga tersebut menunjukkan keseriusan pemerintah dalam menjaga keamanan maritim, dalam praktiknya sering ditemukan permasalahan berupa tumpang tindih kewenangan, kurangnya koordinasi, serta belum optimalnya integrasi sistem pengawasan maritim nasional.

Permasalahan tersebut terlihat secara nyata dalam penanganan kasus MT Arman 114 yang terjadi pada tahun 2023. Kapal tanker berbendera Iran tersebut terdeteksi melakukan aktivitas mencurigakan di wilayah Laut Natuna Utara berupa pemindahan muatan minyak secara ilegal *illegal ship-to-ship transfer* dan mematikan sistem identifikasi otomatis kapal *Automatic Identification System/AIS* untuk menghindari pengawasan otoritas maritim Indonesia.⁶ Aktivitas tersebut menimbulkan dugaan pelanggaran terhadap berbagai ketentuan hukum nasional maupun hukum internasional yang mengatur keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut, serta tata kelola transportasi minyak di perairan internasional. Penanganan kasus MT Arman 114 menjadi salah satu operasi penegakan hukum maritim terbesar yang dilakukan oleh BAKAMLA RI dalam beberapa tahun terakhir. Proses penangkapan kapal tersebut memerlukan koordinasi lintas instansi, penggunaan teknologi pemantauan maritim, serta keterlibatan berbagai pemangku kepentingan nasional. Namun demikian, proses tersebut juga menunjukkan berbagai kendala yang masih dihadapi Indonesia dalam melakukan penegakan hukum di wilayah laut yang luas dan memiliki tingkat kompleksitas tinggi.⁷ Dari perspektif hukum internasional, kasus MT Arman 114 memperlihatkan pentingnya penerapan UNCLOS 1982 sebagai instrumen hukum utama yang mengatur hak dan kewajiban negara pantai dalam melaksanakan yurisdiksi di wilayah lautnya. UNCLOS memberikan hak kepada negara pantai untuk melakukan tindakan pengawasan, pemeriksaan, penahanan, dan proses hukum terhadap kapal asing yang melakukan pelanggaran di wilayah yurisdiksi nasionalnya.⁸ Akan

⁴ Collin Koh, "The South China Sea Disputes and Regional Maritime Security," *Maritime Affairs*, Vol. 18, No. 1, 2022, hlm. 44.

⁵ Darma Agung Wicaksono, "Maritime Law Enforcement Coordination in Indonesia," *Jurnal Hukum Internasional*, Vol. 20, No. 1, 2023, hlm. 115.

⁶ Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, *Laporan Tahunan BAKAMLA RI Tahun 2023* (Jakarta: BAKAMLA RI, 2024), hlm. 56.

⁷ Salim Alatas dan Ahmad Fauzi, "Penguatan Penegakan Hukum Maritim di Laut Natuna Utara," *Jurnal Pertahanan dan Keamanan*, Vol. 5, No. 2, 2024, hlm. 89.

⁸ Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (Oxford: Oxford University Press, 2022), hlm. 154.

tetapi, implementasi ketentuan tersebut sering kali menghadapi berbagai tantangan, terutama ketika pelanggaran melibatkan kapal asing yang berbendera negara lain dan berpotensi menimbulkan implikasi diplomatik.

Selain itu, kasus MT Arman 114 juga menunjukkan adanya tantangan dari sisi pembuktian hukum. Karakteristik pelanggaran yang terjadi di laut sering kali menyulitkan aparat penegak hukum dalam memperoleh alat bukti yang kuat dan memenuhi standar pembuktian di pengadilan. Penggunaan teknologi seperti AIS, citra satelit, radar maritim, serta sistem pengawasan elektronik lainnya menjadi sangat penting dalam mendukung proses penyidikan dan penuntutan terhadap pelaku pelanggaran hukum maritim.⁹ Dari aspek kelembagaan, keberhasilan penegakan hukum maritim sangat dipengaruhi oleh efektivitas koordinasi antarinstansi yang memiliki kewenangan di laut. Menurut Christian Bueger, keamanan maritim modern tidak dapat ditangani oleh satu institusi saja, melainkan memerlukan pendekatan kolaboratif yang melibatkan berbagai aktor negara maupun non-negara dalam suatu sistem keamanan maritim yang terintegrasi.¹⁰ Oleh karena itu, penguatan koordinasi antarinstansi menjadi salah satu faktor penting dalam meningkatkan efektivitas penegakan hukum maritim Indonesia. Di sisi lain, perkembangan teknologi maritim dan meningkatnya aktivitas pelayaran internasional menuntut Indonesia untuk terus meningkatkan kapasitas pengawasan dan penegakan hukum di wilayah perbatasan. Penggunaan sistem pemantauan berbasis satelit, integrasi data maritim nasional, serta penguatan kapasitas armada patroli menjadi kebutuhan yang mendesak guna menghadapi berbagai ancaman keamanan maritim yang semakin kompleks. Berdasarkan uraian tersebut, dapat dipahami bahwa penegakan hukum maritim di wilayah perbatasan, khususnya di Laut Natuna Utara, merupakan isu yang memiliki dimensi hukum, keamanan, politik, dan diplomasi yang saling berkaitan. Kasus MT Arman 114 menjadi contoh konkret yang menunjukkan berbagai tantangan yang dihadapi Indonesia dalam menjaga kedaulatan dan yurisdiksi maritimnya. Oleh karena itu, penelitian mengenai penegakan hukum maritim melalui studi kasus MT Arman 114 menjadi penting untuk dilakukan guna menganalisis efektivitas kerangka hukum yang berlaku, mengidentifikasi hambatan yang dihadapi dalam implementasinya, serta merumuskan rekomendasi kebijakan yang dapat memperkuat penegakan hukum maritim dan menjaga kedaulatan Indonesia di Laut Natuna Utara.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian hukum normatif berfokus pada kajian terhadap norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan, doktrin hukum, serta instrumen hukum internasional yang relevan dengan penegakan hukum maritim di wilayah perbatasan Indonesia. Pendekatan ini digunakan untuk menganalisis dasar hukum, kewenangan institusi, serta mekanisme penegakan hukum terhadap kasus MT Arman 114 di Laut Natuna Utara. Pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case*

⁹ Robin Warner dan Nilüfer Oral, "Technology and Maritime Law Enforcement in the Twenty-First Century," *Ocean Development and International Law*, Vol. 55, No. 1, 2024, hlm. 28.

approach). Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah UNCLOS 1982 serta peraturan nasional seperti UU Kelautan, UU Pelayaran, dan UU Perikanan. Pendekatan konseptual digunakan untuk mengkaji konsep kedaulatan negara, yurisdiksi maritim, dan keamanan maritim (*maritime security*). Sementara itu, pendekatan kasus digunakan untuk menganalisis secara empiris normatif penanganan kasus MT Arman 114 sebagai studi kasus penegakan hukum di Laut Natuna Utara.¹¹

Bahan hukum yang digunakan terdiri dari bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan nasional dan internasional, bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, dan hasil penelitian terdahulu, serta bahan hukum tersier berupa kamus hukum dan ensiklopedia hukum.¹² Seluruh bahan hukum dikumpulkan melalui studi kepustakaan (*library research*) dengan cara menelaah dokumen hukum, literatur akademik, dan publikasi resmi lembaga terkait. Analisis bahan hukum dilakukan secara deskriptif-kualitatif melalui tahapan inventarisasi, klasifikasi, interpretasi hukum, serta analisis kesesuaian antara norma hukum dan praktik penegakan hukum di lapangan. Hasil analisis kemudian digunakan untuk menarik kesimpulan yang menjawab rumusan masalah serta memberikan rekomendasi terkait penguatan penegakan hukum maritim di wilayah perbatasan Indonesia.¹³

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum Penegakan Hukum Maritim di Wilayah Perbatasan

Penegakan hukum maritim di wilayah perbatasan Indonesia, khususnya di Laut Natuna Utara, memiliki landasan hukum yang kuat baik dari aspek hukum internasional maupun hukum nasional. Landasan utama yang menjadi acuan adalah United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 yang telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985. UNCLOS memberikan pengakuan terhadap status Indonesia sebagai negara kepulauan serta menetapkan batas-batas yurisdiksi maritim yang mencakup laut teritorial, zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan landas kontinen.¹⁴

Dalam konteks Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), negara pantai memiliki hak berdaulat untuk melakukan eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan sumber daya alam, baik hayati maupun non-hayati. Selain itu, negara juga memiliki yurisdiksi dalam penegakan hukum terkait perlindungan lingkungan laut dan pengaturan kegiatan ekonomi di wilayah tersebut. Oleh karena itu, segala bentuk aktivitas kapal asing yang melanggar ketentuan di wilayah ZEE Indonesia dapat dikenakan tindakan penegakan hukum sesuai ketentuan UNCLOS 1982. Dari perspektif hukum nasional, Indonesia telah mengatur secara komprehensif penegakan hukum maritim melalui berbagai peraturan perundang-undangan. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan menegaskan bahwa negara memiliki kewajiban untuk menjaga kedaulatan, keamanan, dan keselamatan di wilayah laut Indonesia. Selain itu, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur aspek keselamatan pelayaran, registrasi kapal, serta kewajiban kepatuhan terhadap standar

¹¹ Jonaedi Efendi dan Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2023), hlm. 132.

¹² Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif* (Jakarta: Rajawali Pers, Tahun 2021), hlm. 13.

¹³ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum* (Terbit di Jakarta: Penerbit Sinar Grafika, Tahun 2022), hlm. 107.

¹⁴ United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (New York: United Nations, 1982), Pasal 55–75.

internasional.¹⁵

Selanjutnya, Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 jo. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan memberikan dasar hukum bagi penindakan terhadap praktik penangkapan ikan ilegal (*Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing/IUU Fishing*) yang sering terjadi di wilayah perbatasan seperti Laut Natuna Utara. Undang-undang ini memberikan kewenangan kepada aparat penegak hukum untuk melakukan pemeriksaan, penangkapan, penyitaan, hingga proses peradilan terhadap pelaku pelanggaran di bidang perikanan.¹⁶ Selain itu, keberadaan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut (BAKAMLA RI) memperkuat sistem penegakan hukum maritim Indonesia dengan membentuk lembaga koordinatif yang bertugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan yurisdiksi tertentu. Namun demikian, dalam praktiknya, kewenangan penegakan hukum di laut masih tersebar di berbagai institusi seperti TNI Angkatan Laut, Kepolisian Perairan dan Udara (Polairud), Kementerian Kelautan dan Perikanan, serta Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, sehingga menimbulkan tantangan koordinasi dalam implementasi di lapangan.

Dalam kerangka hukum internasional, UNCLOS 1982 juga mengatur prinsip kebebasan navigasi (*freedom of navigation*) yang memberikan hak kepada kapal asing untuk melintas secara damai (*innocent passage*) di laut teritorial negara pantai. Namun, hak tersebut dibatasi oleh kewajiban untuk tidak melakukan aktivitas yang mengancam keamanan, ketertiban, maupun kedaulatan negara pantai. Dengan demikian, ketika kapal seperti MT Arman 114 diduga melakukan aktivitas ilegal seperti *ship-to-ship transfer* tanpa izin dan mematikan sistem identifikasi kapal (AIS), maka tindakan tersebut dapat dikategorikan sebagai pelanggaran terhadap prinsip pelayaran damai. Di sisi lain, pengaturan hukum nasional Indonesia juga harus mampu merespons dinamika ancaman maritim yang semakin kompleks. Dalam praktik penegakan hukum di Laut Natuna Utara, sering kali ditemukan adanya tumpang tindih kewenangan antarinstansi yang berdampak pada kurang efektifnya respons terhadap pelanggaran hukum di laut. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun secara normatif Indonesia memiliki perangkat hukum yang cukup lengkap, namun implementasinya masih menghadapi kendala struktural dan operasional.

Kasus MT Arman 114 menjadi contoh nyata bagaimana pengaturan hukum tersebut diuji dalam praktik. Kapal tersebut yang diduga melakukan pelanggaran di wilayah yurisdiksi Indonesia menunjukkan pentingnya integrasi antara hukum internasional dan hukum nasional dalam penegakan hukum maritim. Selain itu, kasus ini juga memperlihatkan bahwa aspek teknologi pengawasan, koordinasi antarinstansi, serta diplomasi internasional memiliki peran yang sangat penting dalam menentukan efektivitas penegakan hukum di wilayah perbatasan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pengaturan hukum penegakan hukum maritim di Indonesia telah memiliki landasan yang kuat baik secara internasional maupun nasional. Namun, efektivitasnya sangat bergantung pada implementasi di lapangan, terutama dalam hal koordinasi kelembagaan, kapasitas operasional, serta dukungan teknologi pengawasan maritim yang terintegrasi.

¹⁵ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

¹⁶ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 jo. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan.

B. Hambatan dan Upaya dalam Penegakan Hukum Maritim di Laut Natuna Utara (Studi Kasus MT Arman 114)

1) Hambatan

Salah satu hambatan paling mendasar dalam penegakan hukum maritim di Indonesia, khususnya pada wilayah strategis seperti Laut Natuna Utara, adalah belum optimalnya koordinasi kelembagaan antarinstansi yang memiliki kewenangan di laut. Secara normatif, Indonesia memang telah membentuk berbagai institusi yang memiliki fungsi penegakan hukum di laut, seperti TNI Angkatan Laut, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (BAKAMLA RI), Kepolisian Perairan dan Udara (Polairud), Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), serta Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan Imigrasi. Namun, keberadaan banyak aktor kelembagaan ini justru sering menimbulkan fragmentasi kewenangan dalam praktik pelaksanaan tugas di lapangan. Fragmentasi tersebut muncul karena masing-masing lembaga memiliki dasar hukum, mandat, serta prosedur operasional yang berbeda. TNI AL berfokus pada aspek pertahanan dan kedaulatan, BAKAMLA berfungsi sebagai *coast guard* yang bersifat koordinatif, KKP menitikberatkan pada pengawasan sumber daya perikanan, sementara Polairud lebih fokus pada penegakan hukum pidana umum di wilayah perairan. Perbedaan orientasi kelembagaan ini sering kali menyebabkan perbedaan persepsi dalam menentukan prioritas tindakan di lapangan, termasuk dalam menentukan apakah suatu insiden harus diperlakukan sebagai pelanggaran administratif, pidana, atau bahkan ancaman keamanan nasional.

Dalam konteks operasional, kondisi tersebut berdampak pada tidak adanya sistem komando tunggal (*single command system*) yang benar-benar terintegrasi. Meskipun secara formal BAKAMLA disebut sebagai lembaga koordinatif, dalam praktiknya kewenangan operasional masih tersebar dan bergantung pada masing-masing institusi. Hal ini menyebabkan proses pengambilan keputusan di lapangan sering kali memerlukan koordinasi berjenjang yang memakan waktu, terutama dalam situasi darurat seperti pengejaran kapal asing atau penanganan pelanggaran di wilayah perbatasan.¹⁷ Akibat dari tidak adanya sistem komando yang terintegrasi adalah munculnya keterlambatan respons dalam penegakan hukum maritim. Dalam kasus seperti MT Arman 114, kecepatan tindakan menjadi sangat krusial karena kapal target dapat dengan cepat mengubah posisi, mematikan sistem identifikasi (AIS), atau keluar dari wilayah yurisdiksi Indonesia. Keterlambatan koordinasi antarinstansi dapat menyebabkan hilangnya momentum penegakan hukum, sehingga efektivitas operasi menjadi berkurang secara signifikan. Selain keterlambatan, perbedaan standar operasional prosedur (SOP) antarinstansi juga menjadi masalah serius. Setiap lembaga memiliki mekanisme internal masing-masing dalam melakukan pemeriksaan, penahanan kapal, pengumpulan barang bukti, hingga pelaporan. Ketidaksamaan SOP ini dapat menimbulkan kebingungan di lapangan, terutama ketika terjadi operasi gabungan. Dalam beberapa kasus, personel dari institusi berbeda dapat memiliki interpretasi yang berbeda terhadap situasi yang sama, sehingga menghambat proses pengambilan keputusan secara cepat dan efektif.

¹⁷ David Brewster, *Indonesia and Maritime Security in the Indo-Pacific* (Singapore: ISEAS Publishing, 2023), hlm. 97.

Permasalahan lain yang tidak kalah penting adalah lemahnya integrasi data dan informasi intelijen maritim. Idealnya, seluruh informasi terkait pergerakan kapal, aktivitas mencurigakan, dan data AIS harus terintegrasi dalam satu sistem nasional yang dapat diakses oleh seluruh instansi terkait secara real-time. Namun dalam praktiknya, sistem pertukaran informasi masih bersifat sektoral dan belum sepenuhnya terhubung. Kondisi ini mengakibatkan adanya *information gap* yang dapat dimanfaatkan oleh kapal asing untuk melakukan pelanggaran hukum di wilayah perbatasan tanpa terdeteksi secara dini.¹⁸ Dari perspektif tata kelola keamanan maritim modern, kelemahan koordinasi ini menunjukkan bahwa Indonesia masih berada dalam tahap transisi menuju sistem keamanan maritim yang terintegrasi. Padahal, dalam konsep *maritime governance*, efektivitas penegakan hukum sangat bergantung pada kemampuan negara untuk mengoordinasikan seluruh aktor maritim dalam satu kerangka kerja yang terpadu, baik dari sisi kebijakan, operasional, maupun teknologi.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa hambatan kelembagaan dan koordinasi antarinstansi bukan hanya bersifat administratif, tetapi juga struktural dan sistemik. Tanpa adanya reformasi kelembagaan yang mengarah pada integrasi komando, penyatuan SOP, serta sistem informasi maritim terpadu, maka efektivitas penegakan hukum maritim di wilayah strategis seperti Laut Natuna Utara akan terus menghadapi kendala yang berulang dalam setiap kasus, termasuk kasus MT Arman 114.

2) Upaya dan Strategi Penguatan Penegakan Hukum Maritim

Untuk menghadapi berbagai hambatan dalam penegakan hukum maritim di Laut Natuna Utara, khususnya sebagaimana tercermin dalam kasus MT Arman 114, diperlukan serangkaian upaya strategis yang tidak hanya bersifat sektoral, tetapi juga menyeluruh dan terintegrasi antara aspek kelembagaan, operasional, teknologi, hukum, dan diplomasi. Pendekatan yang parsial tidak lagi memadai mengingat kompleksitas ancaman maritim yang semakin dinamis dan bersifat lintas negara. Salah satu upaya utama adalah penguatan sistem komando terpadu dalam penegakan hukum maritim. Sistem ini diperlukan agar seluruh instansi yang memiliki kewenangan di laut dapat berada dalam satu kerangka koordinasi operasional yang jelas, terstruktur, dan tidak saling tumpang tindih. Dengan adanya sistem komando terpadu, pengambilan keputusan dalam situasi lapangan dapat dilakukan secara lebih cepat tanpa harus melalui birokrasi koordinasi yang berlapis. Hal ini sangat penting dalam konteks penanganan kasus seperti MT Arman 114, di mana kecepatan respons menjadi faktor penentu keberhasilan penegakan hukum terhadap kapal target yang bersifat mobile dan sulit dilacak.

Upaya berikutnya adalah peningkatan kapasitas operasional melalui penguatan armada patroli laut, peningkatan jumlah dan kualitas kapal pengawas, serta optimalisasi pangkalan di wilayah perbatasan seperti Natuna. Keberadaan *forward operating base* yang kuat sangat penting untuk memastikan negara memiliki *effective presence* di wilayah yurisdiksi maritimnya. Selain itu, kesiapan personel dan dukungan logistik juga harus ditingkatkan agar operasi patroli dapat dilakukan secara berkelanjutan, bukan hanya bersifat insidental. Tanpa dukungan ini, wilayah perbatasan akan tetap menjadi area yang rentan

¹⁸ James Kraska, *Maritime Domain Awareness and Security Systems* (Oxford: Oxford University Press, 2023), hlm. 55.

dimanfaatkan oleh kapal asing untuk melakukan pelanggaran hukum. Selain aspek operasional, integrasi teknologi pengawasan maritim menjadi faktor kunci dalam modernisasi penegakan hukum. Penggunaan radar pantai, sistem satelit pengawasan, Automatic Identification System (AIS), serta pusat data maritim nasional perlu dikembangkan dalam satu sistem terpadu berbasis *maritime domain awareness*. Dengan integrasi ini, seluruh pergerakan kapal di wilayah perairan Indonesia dapat dipantau secara real-time, sehingga potensi pelanggaran seperti *ship-to-ship transfer* ilegal dapat dideteksi sejak dini sebelum berkembang menjadi pelanggaran yang lebih serius. Transformasi digital ini juga memungkinkan peningkatan akurasi data dan memperkuat proses pembuktian hukum di pengadilan.

Dari sisi regulasi, harmonisasi hukum nasional di bidang kelautan merupakan kebutuhan yang tidak dapat diabaikan. Saat ini, berbagai ketentuan hukum yang mengatur sektor maritim masih tersebar dalam berbagai undang-undang sektoral yang memiliki pendekatan dan fokus berbeda. Kondisi ini berpotensi menimbulkan perbedaan interpretasi dalam pelaksanaan penegakan hukum di lapangan. Oleh karena itu, diperlukan penyatuan kerangka hukum maritim nasional yang lebih komprehensif agar tidak terjadi konflik norma antarinstansi serta untuk mempercepat proses penanganan kasus di laut.¹⁹ Upaya strategis lainnya adalah penguatan diplomasi maritim dan kerja sama internasional. Mengingat Laut Natuna Utara berada pada kawasan yang memiliki sensitivitas geopolitik tinggi, setiap tindakan penegakan hukum terhadap kapal asing tidak hanya berdimensi hukum, tetapi juga berimplikasi pada hubungan internasional. Oleh karena itu, Indonesia perlu memperkuat kerja sama bilateral dan multilateral dalam bidang keamanan maritim, termasuk pertukaran informasi intelijen, patroli bersama, serta mekanisme penanganan insiden lintas batas. Pendekatan diplomatik ini penting untuk menjaga keseimbangan antara penegakan kedaulatan dan stabilitas hubungan internasional.

Selain itu, partisipasi masyarakat pesisir juga menjadi elemen penting dalam mendukung efektivitas penegakan hukum maritim. Masyarakat yang tinggal di wilayah perbatasan dapat berfungsi sebagai sistem deteksi dini (*early warning system*) melalui pelaporan aktivitas mencurigakan di laut. Untuk itu, diperlukan program pemberdayaan masyarakat pesisir yang mencakup edukasi hukum maritim, peningkatan kesadaran keamanan laut, serta penguatan mekanisme pelaporan berbasis komunitas. Dengan keterlibatan masyarakat, maka jangkauan pengawasan negara terhadap wilayah laut dapat menjadi lebih luas dan efektif. Secara keseluruhan, upaya-upaya tersebut menunjukkan bahwa penguatan penegakan hukum maritim tidak dapat dilakukan secara parsial, melainkan harus melalui pendekatan sistemik yang mengintegrasikan aspek kelembagaan, teknologi, hukum, diplomasi, dan partisipasi masyarakat. Tanpa adanya sinergi antar elemen tersebut, maka tantangan penegakan hukum di wilayah perbatasan seperti Laut Natuna Utara akan tetap menjadi persoalan yang berulang dalam setiap insiden, termasuk kasus MT Arman 114.

¹⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Buku Penelitian Hukum Indonesia* (di Jakarta: Penerbit Kencana, Tahun 2021), hlm. 210.

KESIMPULAN

Penegakan hukum maritim di Laut Natuna Utara memiliki peran penting dalam menjaga kedaulatan Indonesia, namun implementasinya masih menghadapi berbagai kendala. Secara normatif, Indonesia telah memiliki dasar hukum yang kuat melalui UNCLOS 1982 dan berbagai regulasi nasional, tetapi pelaksanaannya belum sepenuhnya efektif di lapangan. Hambatan utama yang ditemukan meliputi lemahnya koordinasi antarinstansi, keterbatasan sarana dan teknologi pengawasan, kompleksitas pembuktian hukum di laut, serta pengaruh faktor geopolitik. Kondisi ini menunjukkan bahwa sistem penegakan hukum maritim masih belum terintegrasi secara optimal.

Studi kasus MT Arman 114 memperlihatkan bahwa penegakan hukum maritim membutuhkan sinergi antara aspek hukum, operasional, teknologi, dan diplomasi agar dapat berjalan efektif. Oleh karena itu, penguatan sistem komando terpadu, modernisasi sarana pengawasan, harmonisasi regulasi, serta peningkatan kerja sama internasional menjadi langkah penting untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum maritim Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal dan Buku

- Alatas, Salim dan Ahmad Fauzi, "Penguatan Penegakan Hukum Maritim di Laut Natuna Utara," *Jurnal Pertahanan dan Keamanan*, Vol. 5, No. 2, 2024, hlm. 89.
- Ali, Zainuddin, *Metode Penelitian Hukum* (Terbit di Jakarta: Penerbit Sinar Grafika, Tahun 2022), hlm. 107.
- Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, *Laporan Tahunan BAKAMLA RI Tahun 2023* (Jakarta: BAKAMLA RI, 2024), hlm. 56.
- Brewster, David. (2023). *Indonesia and Maritime Security in the Indo-Pacific*. Singapore: ISEAS Publishing.
- Bueger, Christian. (2021). "What is Maritime Security?" *Marine Policy*, Vol. 53.
- Efendy, Jonaedi dan Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2023), hlm. 132.
- Kenawas, Yoes. (2022). "Community-Based Maritime Security." *Asian Politics & Policy*, Vol. 14 No. 2.
- Klein, Natalie. (2022). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press.
- Koh, Collin. (2022). "Maritime Cooperation in Southeast Asia." *Maritime Affairs*, Vol. 18 No. 2.
- Kraska, James. (2023). *Maritime Domain Awareness and Security Systems*. Oxford: Oxford University Press.
- Marzuki, Peter Mahmud. (2021). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana.
- Soekanto, Soerjono. (2022). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Storey, Ian, "Indonesia and the South China Sea: Maintaining Security in the Natuna Waters," *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 43, No. 1, 2021, hlm. 15.
- Tanaka, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, 4th ed. (Cambridge: Cambridge University Press, 2023), hlm. 112.
- United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (New York: United Nations, 1982), Pasal 55–75.
- Warner, Robin, & Oral, Nilüfer. (2024). "Technology and Maritime Law Enforcement." *Ocean Development and International Law*, Vol. 55 No. 1.
- Wicaksono, Darma Agung. (2023). "Maritime Law Enforcement Coordination in Indonesia." *Jurnal Hukum Internasional*, Vol. 20 No. 1.

Undang – Undang

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 jo. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan.

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.