

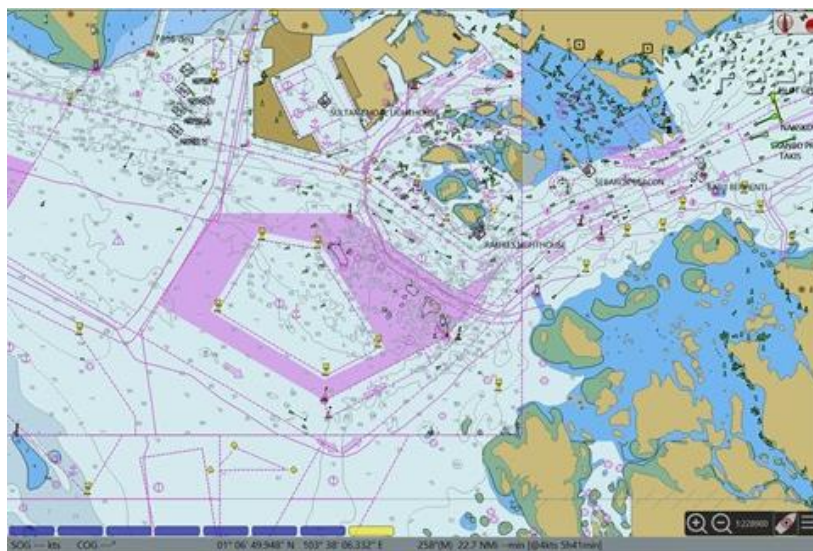
BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian

Bagian ini menjelaskan secara spesifik tentang standar keamanan pelaksanaan pengawasan dan penindakan, yang didalamnya terdapat penjelasan tentang perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam. Selanjutnya dukungan kebijakan pemerintah untuk menghadapi *illegal transshipment* dan sinergi instansi penegak hukum yang didalamnya terdapat detail kasus *illegal transshipment* (penyelundupan barang) di perairan sekitar *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam.

4.1.1 Standar Keamanan Pelaksanaan Pengawasan dan Penindakan Menghadapi *Illegal Transshipment*

Kawasan Pulau Nipa atau *Nipa Transit Anchorage Area* merupakan salah satu Kawasan dengan posisi strategis di Indonesia terkait barang dan jasa antar negara dengan adanya kegiatan pelayanan seperti labuh jangkar (*anchorage area*) dan *ship to ship* yang terdapat pada Gambar 5. Secara regional, Kawasan ini berada pada peta kerjsama Kawasan IMS GT (*Indonesia Malaysia Singapura Growth Triangle*).



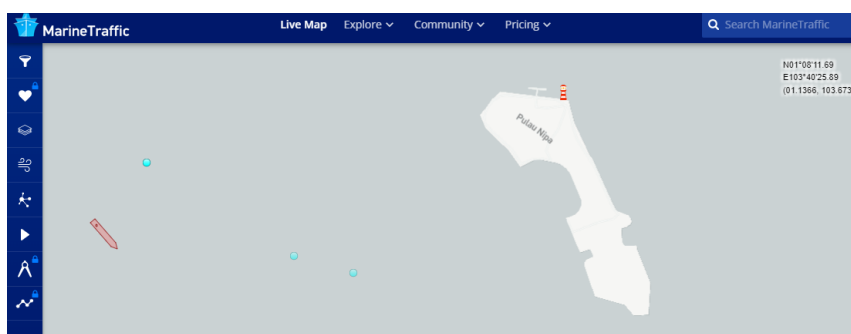
Gambar 5. Perairan *Nipa Transit Anchorage Area*

Sumber: Subdirektorat Penegakan Hukum Bakamla

Kedalaman air laut bervariasi dari 17 hingga 31 meter yang memungkinkan draft kapal memberikan akses pergerakan lunas kapal sehingga terjadinya besaran ruang main (*clearance*). Ruang main yang dimaksud adalah jarak atau gap diantara poros dengan bantalan poros kapal. Air laut juga jernih dengan visibilitas bawah laut yang baik untuk menyelam. Wilayah labuh jangkar memiliki karakteristik dasar laut yang bagus, terbukti dengan didukung oleh layanan *pilotage* (pandu/jasa laut) Singapura, PSA Marine. Arus diurnal dengan gelombang timur ringan bergerak ke utara dari Selat Durian ketika air pasang yang masuk dan mengalir dari barat ke Selat Malaka setiap 12 jam (Woolley, 2016).

Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 154 Tahun 2020, area kegiatan berlabuh jangkar (*Anchorage Area*) dan alih muat barang dari kapal ke kapal (*Ship to Ship Transfer*) di perairan Nipa Selat Singapura terletak pada lima poin titik koordinat. Poin pertama berada pada koordinat 1°9'20" LU dan 103°34'44" BT, poin kedua berada pada koordinat 1°9'33" LU dan 103°35'41" BT, poin ketiga berada pada koordinat 1°9'26" LU dan 103°36'29" BT, poin keempat berada pada koordinat 1°6'10" LU dan 103°34'33" BT, dan poin kelima berada pada koordinat 1°7'4" LU dan 103°33'2" BT.

Kawasan Pulau Nipa dikelilingi beberapa pulau. Sebelah utara ada Negara Singapura dan salah satu kota dari Negara Malaysia, yaitu Johor. Sebelah timur dan selatan, terdapat kota Batam, Indonesia, dan sebelah barat terdapat Pulau Karimun, Indonesia.



Gambar 6. Pulau Nipa

Sumber: www.marinetraffic.com

Adapun fasilitas yang ada di Pulau Nipa adalah bangunan pos TNI AL Pulau Nipa, dermaga TNI AL, mercusuar, menara pengawas, bunker pertahanan, prasasti. Di zona utara terdapat bangunan barak Korps Marinir, Rumah Adat Minahasa, instalasi *solar cell*, dan instalasi mesin penyulingan air laut oleh BPPT. Di wilayah perairan Pulau Nipa juga terdapat PT. Asinusa Putra Sekawan, PT. Maxsteer Dyrynusa Perdana dan PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) untuk berkolaborasi dan berbagi peran dalam mengembangkan bisnis dan menjaga kedaulatan Republik Indonesia.

Dalam melaksanakan standar operasional dan prosedur, PT. Asinusa Putra Sekawan dan PT. Maxsteer Dyrynusa Perdana sudah menerapkan *International Ship and Port Security (ISPS) Code* dengan tujuan yaitu menetapkan suatu kerangka Kerjasama internasional; menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara peserta, termasuk badan-badan pemerintah, administrasi lokal dan industri pelayaran serta Pelabuhan; memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif terkait dengan keamanan; menyediakan suatu metodologi dalam penilaian keamanan; dan memberikan kejelasan bahwa Tindakan keamanan maritim sudah cukup juga proporsional berada pada tempatnya. Selain itu, PT. Asinusa Putra Sekawan memiliki izin pemanduan pada tahun 2010, melalui Peraturan Menteri KP 210 Tahun 2015.

Prosedur tetap yang dilaksanakan oleh KRI/KAL maupun Pangkalan TNI AL, meliputi langkah-langkah penegakan hukum dan penjagaan keamanan di wilayah laut yuridiksi nasional mulai dari Tindakan pengejaran, penangkapan, penyelidikan dan penyidikan sesuai pada Prosedur Tetap Keamanan Laut Nomor Perkasal/32/V/2009 tentang pelaksanaan Angkatan Laut penegakan hukum di wilayah laut yuridiksi nasional sesuai ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Dan juga tercantum pada Undang-undang Pasal 7 tugas TNI AL: Penegakan Hukum Garis pantai sampai ZEE dan Tindak pidana tertentu.

4.1.2 Dukungan Kebijakan Pemerintah Untuk Mengatasi *Illegal Transshipment*

Dukungan yang sudah diupayakan oleh pemerintah yaitu berupa regulasi. Contohnya, Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanaan yang sudah diperbaharui menjadi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006. Menurut keterangan pakar atau akademisi keamanan maritim, terdapat beberapa kendala dari instansi-instansi yang memiliki kewenangan di laut yaitu berupa keterbatasan personil, alutsista, anggaran, bahan bakar, kemauan, pengetahuan, pengalaman dan keseriusan bekerja pejabat yang bertanggung jawab.

Kawasan Pulau Nipa dan Perairan Nipa *Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam juga tercantum pada Undang-Undang No.32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah yang menyatakan otonomi daerah sebagai hak, wewenang dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintah dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan perundang-undangan. Jadi, pada Kawasan ini, masih berlaku peraturan *Free Trade Zone* (FTZ), dimana diperbolehkannya perdagangan secara bebas dan tidak dikenai pajak.

Pada tahun 2012, Menteri Perhubungan juga mengeluarkan izin kegiatan di wilayah labu jangkar *transit anchorage area* di wilayah Pulau Nipa sesuai diamanatkan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP 1121 tahun 2012 tentang pemberian Izin kepada penyelenggara pelabuhan sambu bekerja sama dengan PT. Asinusa Putra Sekawan untuk melaksanakan kegiatan labuh jangkar dan alih muat barang. Kegiatan yang diizinkan di wilayah labu jangkar adalah alih muat (*ship to ship*) pencucian kapal (*tank cleaning*) pencampuran bahan (*blending*), pengisian minyak atau air bersih (*bunker*) dan berlabuh jangkar untuk menunggu perintah supply logistik (*laid up chander*).

Di tahun 2021, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Balai Karimun, Kepulauan Riau (Kepri),

meresmikan pembentukan Pelayanan Terpadu Pulau Nipa (Tim CIQP) yang bekerjasama dengan beberapa instansi terkait yang terdiri dari *Customs* (Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe B Batam), *Immigration* (Kantor Imigrasi Kelas II B Belakang Padang), *Quarantine* (Kantor Kesehatan Kelas I Batam), *Port Authority* (KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun) di wilayah kerja Pulau Sambu. Pelayanan Terpadu yang dimaksud adalah berupa layanan dengan sistem satu atap yang bertujuan untuk memudahkan pengguna jasa transportasi laut di kawasan Pulau Nipa, Batam.

Dukungan kebijakan yang telah dikeluarkan pemerintah seperti yang sudah dijabarkan pada penjelasan pada paragraf-paragraf sebelumnya, membuktikan bahwa pemerintah serius dalam melindungi dan menjaga salah satu Kawasan pulau terkecil luar Indonesia. Dengan adanya peraturan tersebut, diharapkan instansi terkait melaksanakan tugas dan fungsinya masing-masing sesuai yang telah diamanatkan. Namun, melihat masih adanya kendala, tidak membuat upaya pemerintah untuk menjaga dan melindungi Pulau Nipa berhenti. Sejauh ini, pemerintah dapat mengatasi kendala yang ada dengan terus mengevaluasi kebijakan yang sudah dikeluarkan. Agar kedepannya, kebijakan tersebut mampu membuat pelaku jera terhadap perbuatannya.

4.1.3 Sinergi Instansi Penegak Hukum Untuk Mengatasi *Illegal Transshipment*

Transshipment adalah salah satu aktivitas berkaitan dengan pergerakan barang dan alat angkut dari suatu Kawasan Pabean ke Kawasan Pabean Lainnya atau dari Kawasan Pabean langsung ke luar negeri. *Transshipment* atau pindah kapal secara teknis adalah salah satu obyek pengawasan Otoritas Pabean. Sistem Kepabeanan untuk negara kepulauan menyediakan sistem pengawasan diantaranya sistem pengawasan *transshipment*/pindah kapal yang aturannya sudah terintegrasi antara Kepabeanan dan Kebandaran yang prinsipnya *transshipment* di

tengah laut dilarang (Kepabeanan) dan Syahbandar dilarang memfasilitasi bongkar / muat di tengah laut kecuali melalui kolam Pelabuhan. Dikatakan *illegal* apabila kapal tidak memiliki izin, melanggar hukum atau barang yang masuk tanpa melalui prosedur yang berlaku.

Dasar hukum atas *illegal transshipment* atau penyelundupan barang adalah UU Nomor 10 tahun 1995 pasal 102 tentang Kepabeanan yaitu: Setiap orang yang:

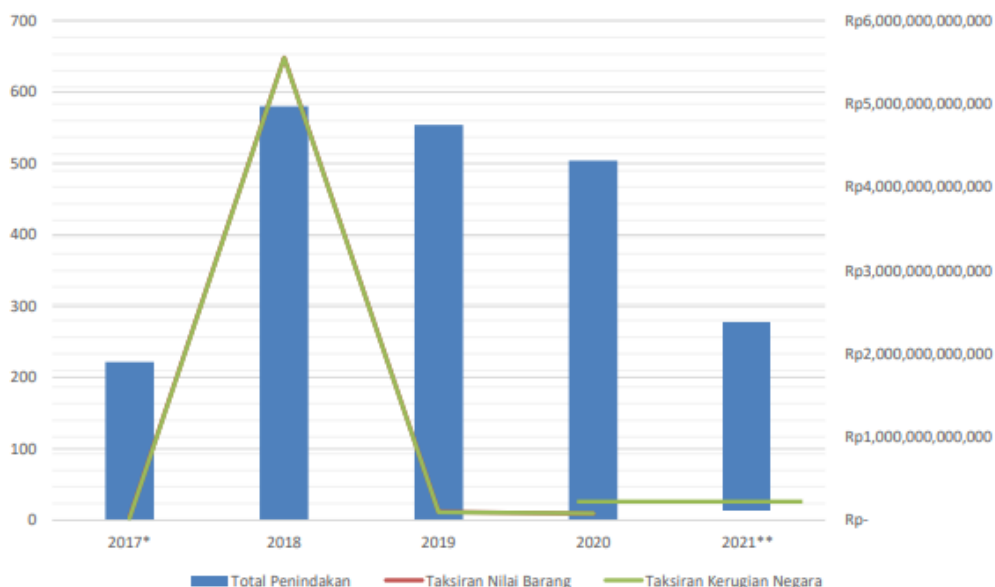
- a) mengangkut barang impor yang tidak tercantum dalam manifes sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7A ayat (2);
- b) membongkar barang impor di luar kawasan pabean atau tempat lain tanpa izin kepala kantor pabean;
- c) membongkar barang impor yang tidak tercantum dalam pemberitahuan pabean sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7A ayat (3);
- d) membongkar atau menimbun barang impor yang masih dalam pengawasan pabean di tempat selain tempat tujuan yang ditentukan dan/atau diizinkan;
- e) menyembunyikan barang impor secara melawan hukum;
- f) mengeluarkan barang impor yang belum diselesaikan kewajiban pabeannya dari kawasan pabean atau dari tempat penimbunan berikat atau dari tempat lain di bawah pengawasan pabean tanpa persetujuan pejabat bea dan cukai yang mengakibatkan tidak terpenuhinya pungutan negara berdasarkan Undang-Undang ini;
- g) mengangkut barang impor dari tempat penimbunan sementara atau tempat penimbunan berikat yang tidak sampai ke kantor pabean tujuan dan tidak dapat membuktikan bahwa hal tersebut di luar kemampuannya;
- h) dengan sengaja memberitahukan jenis dan/atau jumlah barang impor dalam pemberitahuan pabean secara salah, dipidana karena melakukan penyelundupan di bidang impor dengan pidana penjara paling singkat 1 (satu) tahun dan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan pidana denda paling sedikit Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) dan paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).

Pada UU RI No.10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan dijelaskan bahwa kawasan pabean adalah kawasan batas tertentu di pelabuhan laut, bandar udara, atau tempat lain yang ditetapkan untuk lalu-lintas barang yang sepenuhnya berada di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean dan pemungutan bea masuk. Bea Masuk adalah pungutan negara berdasarkan UU yang dikenakan terhadap barang yang diimpor.

Barang kena cukai adalah barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik yang ditetapkan dalam Undang-Undang Cukai, yaitu konsumsinya perlu dikendalikan, peredarannya perlu diawasi, pemakaiannya dapat menimbulkan efek negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup, atau pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan

Barang yang dikenai aturan LARTAS adalah barang yang dilarang dan atau dibatasi impor atau ekspornya sesuai pada Ketentuan barang kiriman berdasarkan hukum PMK-199/PMK.010/2019 Tentang Ketentuan Kepabeanan. LARTAS diterbitkan oleh instansi teknis terkait (kementerian atau lembaga pemerintah non kementerian tingkat pusat) yang menetapkan peraturan LARTAS atas impor atau ekspor dan menyampaikan peraturan tersebut kepada Menteri Keuangan. Sesuai tugas dan fungsi DJBC, BC mempunyai kewenangan untuk melakukan penegahan atas barang dalam kategori LARTAS yang tidak dilengkapi perizinan dari instansi teknis terkait dan barang yang menimbulkan perbedaan penafsiran apakah termasuk kategori LARTAS atau tidak. Contoh barang larangan adalah barang bekas, contoh barang pembatasan adalah *handphone* dan obat-obatan.

Menurut data KPU Bea Cukai Batam, sepanjang tahun 2020-2021, belum ditemukan kasus penyelundupan barang di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam. Tapi, kasus penyelundupan melalui bandara, pelabuhan, laut (selain di perairan NTAA), tempat penimbunan sementara, hingga via barang kiriman terdapat pada grafik 1.



Grafik 1. Resume Penindakan KPU Bea Cukai Batam

Sumber: KPU Bea Cukai Batam, 2021

Data penindakan kasus penyelundupan secara umum yang berhasil KPU Bea Cukai Batam lakukan yaitu, terdapat 222 total penindakan pada tahun 2017 dengan taksiran kerugian negara sebesar Rp 24.197.666.100,00. Pada tahun 2018, sebanyak 580 total penindakan dengan kerugian negara sebesar Rp 5.551.315.331.191,00. Pada tahun 2019, terdapat 554 total penindakan dengan kerugian negara sebesar Rp 96.691.194.261,00. Pada tahun 2020, sebanyak 504 total penindakan dengan kerugian negara sebesar Rp 83.277.467.595,00. Pada tahun 2021, sebanyak 258 total penindakan dengan kerugian Rp 13.741.467.961,00.

Menurut data penanganan perkara penyelundupan Direktorat Polisi Perairan dan Udara Daerah Kepulauan Riau periode tahun 2020, terdapat 9 kasus penyelundupan barang di perairan Kepulauan Riau dengan rincian kasus pada tabel 4.

Tabel 4. Data Penanganan Penyelundupan oleh Ditpolairud

No	Laporan Polisi	Jenis Kasus	Uraian Kejadian	Melanggar Pasal	Barang Bukti	Penanganan
1	LP-A / 31 / III / 2020 / Korpolaairud Tanggal 09 Maret 2020	Tindak Pidana tentang Kepabeanaan	KP.Baladewa memeriksa kapal SB. Ocean Reanth yang sedang tambat di Pelabuhan pasar pagi, Batam. Setelah penggeledahan, ditemukan barang bukti.	Pasal 7 A UU RI No. 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanaan jo pasal 54 atau 56 UU RI Nomor 39 tahun 2007 tentang Cukai	1.100 Bungkus rokok merk H.Mild didalam sebuah dus dan sebuah koper	Serah Bea dan Cukai Batam
2	LP-A / 55 / IV / 2020 / Korpolaairud Tanggal 07 April 2020	Tindak Pidana tentang Kepabeanaan	Tim patroli Sea Rider KP. Baladewa mendeteksi di perairan Pantai Stres Batu Ampar, sebuah <i>boat</i> pancung tanpa nama bermesin tempel kecepatan tinggi keluar dari arah pantai Tanjung Uma dan dilakukan pengejaran.	Pasal 9 A UU RI Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanaan	-1 (satu) unit boat pancung tanpa nama bermesin tempel merk Yamaha 40 PK -40 Karton Bir Merk Tiger berisi 960 kaleng -3 karton red wine merk Carlo Rossi	Serah Bea dan Cukai Batam
3	LP-A / 59 / V / 2020 / SPKT-KEPRI Tanggal 03 Mei 2020	Tindak Pidana tentang Kepabeanaan	Kapal patroli polisi Bareleng XXXI-3001 memergoki 1 unit KM. Harapan Indah III berlayar dari Rempang – Galang Batam dengan tujuan Kuala Tungkal – Jambi ditemukan barang bukti.	Pasal 9 A UU RI Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan atas UU RI Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanaan	-1 (satu) unit kapal KM. Harapan Indah III -Dummy Phone Xiaomi Redmi Note 9 Pro (650 unit) -Dummy Phone Xiaomi MI 10 (200 unit) -Kacang hijau (200 karung)	Serah Bea dan Cukai Batam
4	LP-A / 67 / V / 2020 / SPKT-KEPRI Tanggal 18 Mei 2020	Tindak Pidana tentang Kepabeanaan	Kapal patroli polisi KP. XXXI-2001 menghentikan dan memeriksa 1 unit <i>boat</i> pancung tanpa nama warna biru bermesin tempel di perairan Sekupang, Batam dan ditemukan barang bukti.	Pasal 9A ayat (1) huruf a, ayat (2) dan (3) UU RI Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanaan	1 (satu) unit <i>boat</i> pancung tanpa nama warna biru bermesin tempel merk Yamaha 2x40 PK beserta muatan	Serah Bea dan Cukai Batam
5	LP-A / 73 / V / 2020 / SPKT-KEPRI Tanggal 31 Mei 2020	Tindak Pidana tentang Kepabeanaan	Anggota Subditgakkum menyelidiki di perairan Tanjung Uncang. Memergoki dan memeriksa kapal SB. Quen dan menemukan bukti.	Pasal 9A ayat (1) UU RI Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanaan	-50 (lima puluh) unit iphone bekas -6 (enam) kes minuman beralkohol merk Carsberg	Serah Ditreskrimsus Polda Kepri

6	LP-A / 107 / VII / 2020 / Korpolaairud Tanggal 20 Juli 2020	Tindak Pidana tentang Kepabeanan	ABK Kapal Polisi Taka-3010 mengamankan dan memeriksa KM. Semoga Barokah II di perairan Pulau Galang.	Pasal 9 A UU RI Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan atas UU RI Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan	-1 (satu) unit KM. Semoga Barokah II -150 (seratus lima puluh bal pakaian bekas -1 (satu) bundel dokumen KM. Semoga Barokah II	Serah Bea dan Cukai Batam
7	LP-A / 121 / IX / 2020 / SPKT KEPRI Tanggal 1 September 2020	Tindak Pidana tentang Kepabeanan	Kapal patroli polisi XXXI-1010 memergoki kapal pompong, KM. Jaya Laut yang sedang berlayar dari Tanjung Uma menuju Tanjung Balai Karimun dan menemukan bukti.	Pasal 9A ayat (1) UU RI Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan	-KM. Jaya Laut GT 4. -100 (seratus) karung bawang merah birma dan sayuran	Serah Bea dan Cukai Batam
8	LP-A / 132 / IX / 2020 / Korpolaairud Tanggal 16 September 2020	Tindak Pidana tentang Kepabeanan	SeaRider kapal polisi Taka-3010 mengejar dan memeriksa 1 unit kapal di perairan Tanjung Pinggir Batam dan ditemukan barang bukti.	Pasal 9A ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) UU RI Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan	-1 (satu) unit kapal tanpa nama dan tanpa dokumen -209 (dua ratus sembilan) slop rokok campuran	Serah Bea dan Cukai Batam
9	LP-A / 145 / XI / 2020 / SPKT-KEPRI Tanggal 12 November	Tindak Pidana tentang Kepabeanan	Tim 3 Subditgakkum menyelidiki, melakukan pengejaran di perairan Pulau Boyan Batam, kapal SB.Setia Jaya berlayar dari Tanjung Riau Batam menuju perairan Pulau Boyan dan menemukan bukti	Pasal 9A ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) UU RI Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan atas UU RI Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan	-1 (satu) unit SB. Setia Jaya -19 (Sembilan belas) unit handphone berbagai merk	Serah Bea dan Cukai Batam

Sumber: Diolah Peneliti, 2021

Berdasarkan data diatas, penanganan perkara penyelundupan yang dilakukan oleh Direktorat Polisi Perairan dan Udara Daerah Kepulauan Riau, tidak ditemukan kasus *illegal transshipment* di perairan NTAA, Batam sepanjang tahun 2020. Sesuai dengan data KPU BC Batam, juga belum menemukan kasus *illegal transshipment* di perairan NTAA, Batam periode tahun 2020 sampai 2021. Informasi yang sama juga didapatkan dari Komandan Pos TNI AL Pulau Nipa, yang mengatakan belum ada kasus *illegal transshipment* di perairan NTAA, Batam sepanjang tahun 2021.

4.2 Hasil Pengumpulan Data

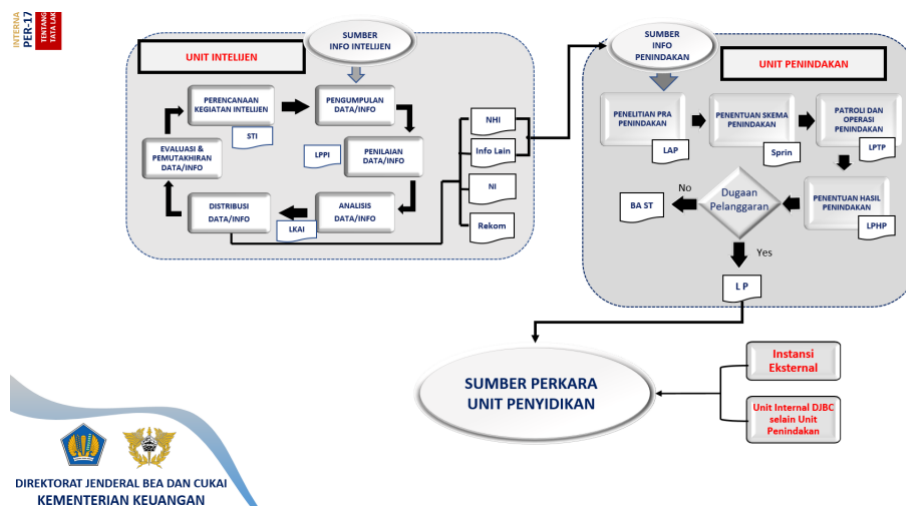
Hasil pengumpulan data menjawab 3 (tiga) pertanyaan penelitian dalam rumusan masalah penelitian ini. Hasil pengumpulan data ini meliputi data primer dan sekunder. Pertanyaan penelitian yang pertama yaitu, standar keamanan Pelaksanaan pengawasan dan penindakan menghadapi *illegal transshipment* dengan fokus *illegal trading* oleh instansi terkait di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam. Pertanyaan penelitian kedua yaitu dukungan kebijakan pemerintah untuk mengatasi *illegal transshipment* dengan fokus *illegal trading* di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam. Dan pertanyaan penelitian ketiga adalah sinergi instansi penegak hukum terhadap kasus *illegal transshipment* dengan fokus *illegal trading* di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam. Berikut adalah hasil wawancara yang dibedakan menurut narasumber.

Salah satu pengumpulan data yang dilaksanakan dalam tahap wawancara, terdapat upaya preventif yang dilakukan oleh masing-masing instansi terkait, yaitu menurut staf operasional Koarmada I, Mayor Panjaitan yaitu, mengintensifkan patroli KRI atau menggunakan unsur lebih kecil yaitu KAL dengan bergantian patroli. Melaksanakan sosialisasi instansi, agen pelayaran tentang maritim. Menurut Wakil Palaksa Lanal Batam, Letkol Haridus, melaksanakan kegiatan pengawasan PAM Laut di sektor perairan rawan terjadi tindak pidana berdasarkan informasi yang diperoleh. Menurut Kepala Bidang Operasional Bakamla Zona Maritim Barat, Pak Djoko Wahyu Utomo, yaitu mengoptimalkan koordinasi antar instansi yang memiliki kewenangan di laut. Menurut, Kepala Seksi Intelijen dan Penindakan Keimigrasian, Pak Hendra Sipayung, Tim Pengawasan Orang Asing (TIMPORA) merupakan kegiatan rutin dari kantor imigrasi seluruh Indonesia dalam rangka mengawasi dari semua instansi penegak hukum antara lain, TNI, Bea Cukai, Kejaksaan, KSOP, Polri, KPLP, Pemda, BIN, dan lain-lain.

4.2.1 Standar Keamanan Pelaksanaan Pengawasan dan Penindakan Menghadapi *Illegal Transhipment*

a. Bea Cukai

Prosedur Tetap Operasi Pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Pelayanan Umum Bea Cukai Batam terdapat pada Gambar 7 sesuai dengan PER-17/BC/2020 Tentang Tata Laksana Pengawasan.



Gambar 7. Skema Kinerja Pengawasan

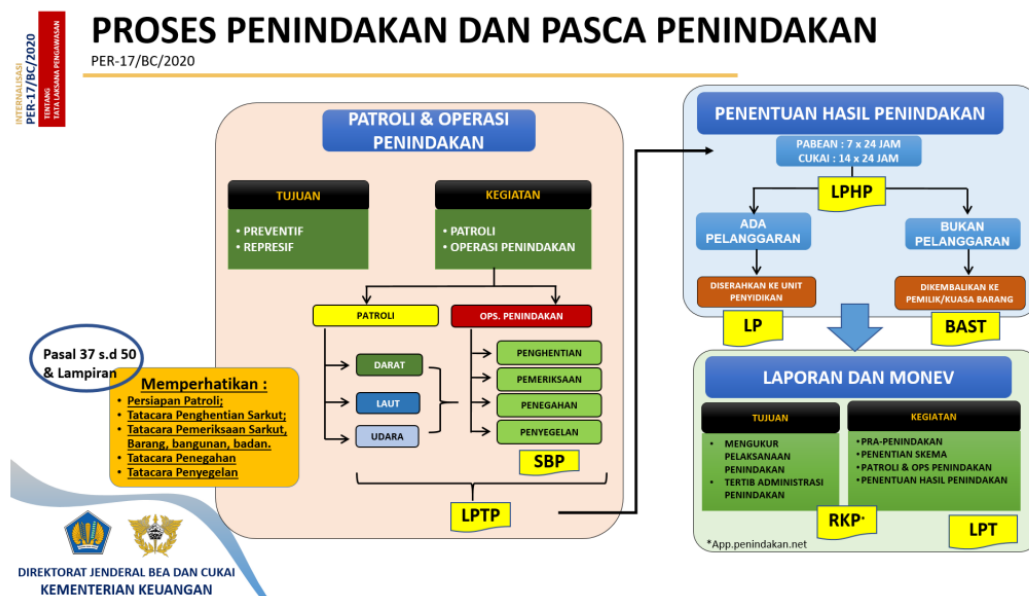
Sumber: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 2021

Berdasarkan gambar diatas, kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai melalui 3 proses diantaranya:

1. Kegiatan intelijen berupa siklus intelijen seperti gambar 7.
2. Penindakan merupakan kegiatan yang dilaksanakan berdasarkan informasi tentang indikasi pelanggaran.
3. Penanganan perkara yang dilakukan oleh unit penyidikan

Selanjutnya, hasil dari unit penindakan berupa Laporan Penindakan akan digabungkan dengan instansi eksternal yang terkait dan unit internal DJBC (selain unit penindakan) yang menghasilkan sumber perkara dan diproses oleh Unit Penyidikan.

Standar Operasional Prosedur Penanganan Penyelundupan Barang oleh Kantor Pelayanan Umum Bea Cukai dengan memperhatikan Pasal 37 sampai dengan pasal 50 beserta lampiran terdapat pada Gambar 8.



Gambar 8. Proses Penindakan dan Pasca Penindakan

Sumber: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 2021

Berdasarkan gambar diatas, sesuai dengan Peraturan Direktorat Jenderal Bea Cukai Nomor PER-17/BC/2020 Tentang Tata Laksana Pengawasan, patroli dilakukan di darat laut dan udara. Operasi penindakan dilakukan dengan empat tahap, penghentian, pemeriksaan, pencegahan dan penyegehan. Patroli dan operasi penindakan dilakukan dengan memperhatikan persiapan patroli, tata cara penghentian sarana angkut, tata cara pemeriksaan (termasuk sarana angkut, barang, bangunan dan badan), tata cara pencegahan dan tata cara penyegehan.

Lalu dikeluarkannya Surat Bukti Penindakan (SBP). Akan ditentukan hasil penindakan untuk pabean selama 7x24 jam dan cukai 14x24 jam. Setelahnya akan dikeluarkan Laporan Penentuan Hasil Penindakan (LPHP), jika tidak ditemukan pelanggaran maka akan dikembalikan ke pemilik barang. Namun, jika ditemukan pelanggaran maka akan dilanjutkan ke penyidikan, dan pembuatan laporan serta monev, dengan tujuan untuk mengukur pelaksanaan penindakan dan tertib administrasi penindakan.

b. TNI AL

SOP Pengejaran kapal, Penangkapan dan Penyelidikan Peraturan kapal No. 32/V/2009 tentang protap kmla penangkapan pelaku *illegal transshipment* sebagai berikut:

1. Pengejaran Kapal

Pengejaran kapal adalah upaya untuk menghentikan dan menangkap pelaku yang diduga melakukan tindak pidana dan melarikan diri.

a. Pendeteksian

Melaksanakan kegiatan pengawasan di sektor-sektor perairan yang rawan terjadi tindak pidana berdasarkan informasi yang diperoleh antara lain:

- 1) Data atau informasi intelijen
- 2) Analisa Daerah Operasi (ADO)
- 3) Laporan atau informasi dari patrol udara maritim
- 4) Laporan atau informasi dari masyarakat
- 5) Laporan atau informasi dari kapal lain

b. Pengenalan

Apabila dalam patroli dijumpai sasaran, adakan pengenalan dengan menggunakan sarana yang ada (ESM, radar, sonar, teropong, TDS, *optronic*, komunikasi, radio, atau isyarat).

c. Penilaian sasaran

Dimaksudkan untuk menilai dan menentukan:

- 1) Jenis kapal (kapal perang, kapal pemerintah, kapal niaga).
- 2) Tanda pengenal kapal (nomor kapal, bendera, nomor lambung, warna, dll).
- 3) Kegiatan kapal (menarik jarring, menarik tongkang, lego jangkar, bongkar/muat, dll).
- 4) Data-data lain (Pelabuhan asal dan tujuan, muatan kapal, dll).

2. Penangkapan dan Penyelidikan Kapal

a. Penghentian Kapal

- 1) Apabila kapal dicurigai melakukan tindak pidana berdasarkan bukti permulaan yang cukup, diadakan penghentian.
- 2) Prosedur penghentian. Pada dasarnya, penghentian kapal dilakukan apabila ada dugaan yang cukup telah terjadi dan atau untuk mencegah terjadinya pelanggaran hukum.
- 3) Dalam melakukan penghentian kapal asing harus memperhatikan hak-hak kapal tersebut selama melakukan lintas di Perairan Kepulauan dan Laut Teritorial sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi Hukum Laut 1982.

b. Pemeriksaan Kapal

Setelah kapal dihentikan, maka dilaksanakan tindakan:

- 1) Melaksanakan pemeriksaan
- 2) Atas perintah Komandan, kapal merapat ke KRI/KAL atau sebaliknya
- 3) Dalam keadaan tertentu dapat menggunakan sekoci KRI untuk merapat ke kapal yang diperiksa atau sekoci kapal yang diperiksa merapat ke KRI/KAL (KRI harus melaksanakan pengawasan terhadap kapal yang dicurigai tersebut pada jarak aman).
- 4) Hal yang diperhatikan dalam proses pemeriksaan di laut:
 - a) Pemeriksaan di laut harus menggunakan sarana yang sah/resmi dengan identitas/ciri-ciri luar yang jelas dan dapat dikenali sebagai kapal perang, KAL atau kapal pemerintah yang diberi kewenangan untuk melakukan tindakan tersebut.
 - b) Tim Pemeriksa harus menggunakan seragam lengkap dan dilengkapi surat perintah.
 - c) Pemeriksaan harus disaksikan oleh nahkoda atau ABK kapal yang diperiksa.

- d) Pemeriksaan harus dilakukan secara tertib, tegas, teliti, cepat, tidak terjadi kehilangan, kerusakan dan tidak menyalahi prosedur pemeriksaan.
- e) Selama peran pemeriksaan tim pemeriksa harus selalu berkomunikasi dengan kapal pemeriksa.
- f) Selama melakukan pemeriksaan hindari menggunakan kekerasan.
- g) Setelah selesai pemeriksaan, hal yang harus diperhatikan:
 - (1) Membuat surat pernyataan tertulis dan ditandatangani oleh nahkoda kapal, yang menerangkan bahwa pemeriksaan berjalan dengan tertib tidak terjadi kekerasan, kerusakan atau kehilangan.
 - (2) Membuat surat pernyataan tertulis dan ditandatangani oleh nahkoda kapal, yang menerangkan tentang hasil pemeriksaan surat-surat atau dokumen dengan menyebutkan tempat dan waktu.
 - (3) Mencatat dalam buku jurnal kapal yang diperiksa berisi:
 - Kapan dan dimana kapal diperiksa.
 - Pendapat hasil pemeriksaan secara garis besar.
 - Perintah yang diberikan.
 - Perwira pemeriksa menandatangani hasil pemeriksaan pada jurnal kapal dibubuhi stemple kapal pemeriksa.
 - (4) Dalam hal buku jurnal kapal tidak ada, agar nahkoda membuat surat pernyataan tentang tidak adanya buku jurnal kapal.

c. Direktorat Polisi Perairan dan Udara

Standar Operasional Prosedur oleh penyelidik Penegak Hukum Direktorat Polisi Perairan dan Udara Daerah Kepulauan Riau yaitu melaksanakan *mapping*, *monitoring mobile*, dan *hunting* terhadap

informasi terkait pelanggaran *illegal transshipment*. Apabila terdapat kasus, maka Sisidik (penyidik) penegak hukum akan melaksanakan penindakan.

4.2.2 Dukungan Kebijakan Pemerintah Untuk Mengatasi *Illegal Transshipment*

Ruang lingkup prosedur tetap meliputi langkah-langkah penegakan hukum dan penjagaan keamanan di wilayah laut yuridiksi nasional yang dilaksanakan oleh KRI/KAL maupun Pangkalan TNI AL, mulai dari tindakan pengejaran, penangkapan, penyelidikan dan penyidikan sesuai pada Prosedur Tetap Keamanan Laut Nomor Perkasal/32/V/2009, Angkatan Laut melaksanakan penegakan hukum di wilayah laut yuridiksi nasional sesuai ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Sebagai contoh, patroli keamanan laut menangkap narkoba di perairan Nipa, unsur yang digunakan adalah unsur TNI AL, setelah ditangkap untuk proses selanjutnya dilimpahkan ke polisi atau BNN.

Secara universal, Angkatan Laut mengemban tiga peran yaitu peran militer, peran polisionil dan peran diplomasi yang dilandasi oleh kenyataan bahwa laut merupakan wahana kegiatan Angkatan Laut. Peran polisionil dilaksanakan dalam rangka menegakkan hukum di laut, melindungi sumberdaya dan kekayaan laut nasional, memelihara keamanan di laut serta mendukung pembangunan bangsa.

Menurut Kepala Seksi Bimbingan Kepatuhan KPU Bea Cukai Batam, kebijakan belum sepenuhnya terimplementasi dengan baik, belum bisa dijalankan secara penuh, dan masih dalam tahap pengembangan sistem. Sistem yang dibutuhkan untuk mengintegrasikan antara Bea cukai, Kepolisian, kejaksaan, TNI AL, KSOP, BP Batam sebagai pemegang kuasa di Batam. Sebagai bentuk kegiatan untuk mengurangi adanya *illegal transshipment* atau penyelundupan barang, BP Batam memberikan fasilitas yaitu *Batam Logistic Ecosystem* (BLE) dan *clothing storage*.

Batam Logistic Ecosystem (BLE) adalah Ekosistem logistik khusus di Pulau Batam dengan karakteristiknya sebagai daerah FTZ yang menyelaraskan arus lalu lintas barang dan dokumen dari kedatangan sarana pengangkut hingga barang tiba di gudang ataupun keberangkatan sarana pengangkut dari gudang keluar kawasan pabean, berorientasi pada kerja sama antar instansi pemerintah dan swasta, melalui pertukaran data, simplifikasi proses, penghapusan repetisi dan duplikasi, dan berbasis sistem teknologi informasi yang mencakup seluruh proses logistik terkait dan menghubungkan sistem-sistem logistik yang telah ada.

4.2.3 Sinergi Instansi Penegak Hukum Terhadap Kasus *Illegal Transshipment* Di Perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA)

a. TNI Angkatan Laut

Menurut Wakil Palaksa Pangkalan Angkatan Laut, Letnan Kolonel Haridus, Pemerintah telah menyusun 11 langkah strategis yang terbagi ke dalam 3 tema besar yaitu Program Sinergi, Dukungan Sarana dan Prasarana Pengawasan serta Operasi Bersama (*Joint Operation*) dengan kegiatan antara lain:

- 1) Penertiban Pelabuhan tidak resmi guna mencegah adanya pemasukan atau pengeluaran barang ilegal ke/dari Kawasan Bebas Batam (*Free Trade Zone*).
- 2) Pengelolaan *ship to ship area* guna mencegah modus penyelundupan barang dengan cara pembongkaran di tengah laut dari kapal ke kapal.
- 3) Pertukaran data terkait kapal-kapal yang berangkat dari Pelabuhan, baik tujuan ke luar daerah pabean maupun antar pulau untuk mempermudah pengawasan kapal yang membawa barang impor/ekspor atau barang yang akan masuk/keluar dari Kawasan Bebas Batam (*Free Trade Zone*).
- 4) Pembentukan MDA guna menciptakan pola monitoring yang sinergis antar instansi dalam rangka pengawasan kemaritiman.

- 5) Kewajiban penggunaan AIS bagi seluruh kapal di Indonesia guna mempermudah pengawasan kapal yang membawa barang yang akan masuk/keluar dari Kawasan Bebas Batam (*Free Trade Zone*).
- 6) Pembatasan kecepatan bagi kapal non-pemerintah/non-militer guna menanggulangi penyelundupan dengan kapal kecil berkecepatan tinggi
- 7) Penerbitan kuota impor di Kawasan Bebas Batam (*Free Trade Zone*) dan penertiban kuota Barang Kena Cukai yang masuk ke Kawasan Bebas Batam (*FTZ*) sehingga tidak *over* dan penyalahgunaan kuota.
- 8) Pemanfaatan analisis komunikasi berbasis IT untuk mendeteksi atau mencari pelanggaran/terduga pelaku pelanggaran/tindak pidana.
- 9) Patroli laut bersama DJBC, TNI dan POLRI di daerah perairan sekitar Batam dan Pesisir Timur Sumatera.
- 10) Operasi Bersama DJBC, TNI dan POLRI di daerah asal atau tujuan penyelundupan barang impor dari luar negeri atau FTZ yang tidak memenuhi kewajiban pabean serta tidak membayar Bea Masuk dan Pajak dalam rangka Impor.
- 11) Pengawasan berlapis terhadap barang eks-impor ilegal yang diangkut antar pulau dengan tujuan wilayah Pelabuhan Tanjung Priok (dari Batam dan Pontianak).

b. KPU Bea Cukai Batam

Menurut Kepala Seksi Bimbingan Kepatuhan KPU Bea Cukai Batam, semenjak pandemi berlangsung, pemerintah pusat menggaungkan program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN), dimana program tersebut merupakan salah satu program koordinasi yang sedang dilakukan dan terbentuk Batam Logistik Ekosistem dengan menggabungkan semua sistem, dengan BP Batam, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Imigrasi, Pengusaha, dan lain-lain. Koordinasi akan menciptakan sebuah sinergi. Sinergi yang sudah berjalan juga sudah banyak dilakukan, tergantung pada isu yang diangkat.

c. Imigrasi Belakang Padang, Batam

Menurut Kepala Seksi Intelijen dan Penindakan Keimigrasian, Pak Hendra Sipayung, terdapat sinergi pengawasan terhadap lalu lintas angkutan laut yang merupakan salah satu tugas Keimigrasian yang sudah berjalan sampai saat ini. Secara internasional pengawasan ini dikenal dengan istilah *Clearance*. *Clearance* secara umum dilakukan oleh tim CIQP yang terdiri dari *Custom* (Bea dan Cukai), *Immigration* (Imigrasi), *Quarantine* (Karantina), *Port Authority* (Syahbandar). Tim CIQP bekerja sama melakukan pengawasan dalam suatu perlintasan. Masing-masing tim memiliki tugas yang berbeda yaitu Bea dan Cukai untuk *clearance* perlintasan barang, Imigrasi untuk *clearance* perlintasan manusia meliputi dokumen perjalanannya, Karantina untuk *clearance* Kesehatan manusia, hewan dan tumbuhan, sedangkan Syahbandar untuk *clearance* perizinan serta dokumen angkutan laut (misalnya kapal).

Dilansir dari Batam News, pada Kamis 28/10/2021, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjungbalai Karimun, Kepulauan Riau (Kepri), meresmikan pembentukan Pelayanan Terpadu Pulau Nipa (Tim CIQP) yang terdiri dari *Customs* (Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe B Batam), *Immigration* (Kantor Imigrasi Kelas II B Belakang Padang), *Quarantine* (Kantor Kesehatan Kelas I Batam), *Port Authority* (KSOP Kelas I Tanjungbalai Karimun) di wilayah kerja Pulau Sambu. Pelayanan Terpadu yang dimaksud ialah suatu layanan dengan sistem satu atap yang bertujuan untuk memudahkan pengguna jasa transportasi laut di kawasan Pulau Nipa, Batam, Kepri (Wiranata, 2021).

4.3 Hasil Pengolahan Data

Hasil pengolahan data merupakan bagian dimana didapatkan beberapa aspek atau kategori data dari rangkuman yang telah dibuat oleh peneliti. Beberapa aspek tersebut adalah aspek keamanan, aspek kebijakan dan aspek sinergi. Aspek keamanan didapatkan dari hasil meramu standar operasional dan prosedur.

4.3.1 Standar Keamanan Pelaksanaan Pengawasan dan Penindakan Menghadapi *Illegal Transshipment*

Aspek Keamanan menurut narasumber yang telah diwawancarai yaitu terdapat bentuk-bentuk atau upaya setiap instansi dalam menjaga wilayah keamanan maritim di Negara Kesatuan Republik Indonesia. Berupa patroli mandiri, patroli bersama, sosialisasi, himbauan dan memantau keamanan. Namun, sampai saat ini, Sebagian masyarakat masih belum memahami dan menaati apa yang sudah dikatakan atau diatur dalam peraturan. Sehingga, dalam pelaksanaan standara operasional dan prosedur, masih terdapat beberapa kasus yang seharusnya tidak terjadi.

4.3.2 Dukungan Kebijakan Pemerintah Untuk Mengatasi *Illegal Transshipment*

Aspek kebijakan yang didapatkan yaitu sudah terimplementasikan dengan baik dari beberapa instansi, dan lainnya mengatakan belum terimplementasikan dengan baik atau berjalan secara menyeluruh. Dibuktikan dengan kurangnya pemahaman terhadap himbauan yang telah diberi dan kurangnya ketaatan masyarakat terhadap hukum atau peraturan yang sudah diatur dan dibuat. Peran pemerintah dalam hal ini bertambah, yaitu untuk membuat semua masyarakatnya mengerti dan memahami apa yang dimaksud dari sebuah peraturan yang telah dibuat, agar terjaga stabilitas keamanan baik maritim, darat dan udara.

4.3.3 Sinergi Instansi Penegak Hukum Terhadap Kasus *Illegal Transshipment* Di Perairan *Nipa Transit Anchorage Area (NTAA)*

Aspek sinergi dari semua narasumber mengatakan bahwa terdapat sinergi yang sudah berjalan dan dilakukan namun perlu ditingkatkan. Sinergi tersebut berupa operasi bersama, pelayanan terpadu Pulau Nipa, tim CIQP. Diharapkan kedepannya, dapat menambah bentuk sinergi untuk melengkapi dan mengatasi adanya kasus *illegal transshipment* ini. Dengan peningkatan sinergi, kasus *illegal transshipment* ini dapat diminimalisir.

Hasil pengumpulan data diolah untuk dapat dianalisa pada tabel 5.

Tabel 5. Pengolahan Data

Sinergi Instansi Penegak Hukum Terhadap Kasus <i>Illegal Transshipment</i> di Perairan Nipa Transit Anchorage Area (NTAA) Batam Guna Mewujudkan Keamanan Maritim			
Instansi	Tanggapan Informan		
	Aspek Keamanan (SOP)	Aspek Kebijakan	Aspek Sinergi
TNI AL	Patroli dan sosialisasi terlaksana	Sudah terimplementasikan dengan baik	Sinergi yang dilakukan Operasi Bersama
DJBC	Patroli mandiri rutin dengan jadwal yang dirahasiakan	Belum terimplementasikan secara menyeluruh	Sinergi sudah dilakukan namun perlu ditingkatkan
Polairud	Patroli, himbauan sedang berjalan	Himbau kurang dipahami dan kurangnya ketaatan hukum	Sinergi sudah dilakukan namun perlu ditingkatkan
Bakamla	Patroli mandiri dilaksanakan	Membutuhkan regulasi penegakan hukum agar satu komando	Sinergi sudah dilakukan namun perlu ditingkatkan
KPLP	Keamanan terpantau aman	Sudah berjalan dengan baik namun masih ada kasus	Sinergi sudah ada namun butuh peningkatan
Imigrasi	Patroli dua kali dalam sebulan	Dukungan kebijakan ke Bea Cukai	Sinergi yang dilakukan CIQP
KSOP	Keamanan terpantau aman	Bukan wewenang	Sinergi butuh peningkatan
PSDKP	Bukan wilayah kerja	Bukan wewenang	Sinergi butuh peningkatan
PT Asinusa P.S	Terlaksana sesuai jadwal	Siap mendukung	Sinergi berbentuk Pelayanan Terpadu Pulau Nipa oleh tim CIQP
PT Maxsteer D.P	Terlaksana sesuai jadwal	Siap mendukung	Sinergi sudah dilakukan namun perlu ditingkatkan

Sumber: Diolah Peneliti, 2021

4.4 Hasil Analisis Data

Analisis data penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik analisis berdasarkan Miles dan Huberman, yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

4.4.1 Standar Keamanan Pelaksanaan Pengawasan Dan Penindakan Menghadapi *Illegal Transshipment*

Pada standar keamanan pelaksanaan pengawasan dan penindakan menghadapi *illegal transshipment*, didapatkan analisis bahwa ini termasuk ke dalam aspek keamanan. Dimana keamanan terdiri atas standar operasional dan prosedur untuk menjaga stabilitas keamanan maritim. Aspek keamanan menurut narasumber yang telah diwawancarai, sudah dilaksanakan secara prosedural atau mengikuti yang diamanatkan dalam Undang-undang dan Peraturan Pemerintah atau Peraturan Menteri pada masing-masing instansi untuk mewujudkan stabilitas keamanan maritim. Dengan cara yaitu, patroli mandiri secara rutin, patroli bersama, sosialisasi, himbauan dan memantau keamanan bersama. Standar Operasional dan Prosedur yang telah dijelaskan pada hasil pengumpulan data (poin 4.2), telah terlaksana sebagaimana mestinya dengan tidak mengganggu atau mencampuri urusan tugas dan fungsi instansi lainnya. Tugas dan fungsi setiap instansi juga telah terlaksana sangat baik dan sesuai porsi, tidak *overlapping* tugas lainnya, menghargai adanya instansi satu dengan lainnya yang bertanggung jawab dengan hal yang berbeda. Isu ego sektoral juga masih ada, namun tidak mengkhawatirkan karena setiap instansi sadar akan pekerjaannya masing-masing. Jadi, yang perlu dikhawatirkan adalah bagaimana, meningkatkan sinergi antara instansi satu dengan lainnya dengan menghargai pekerjaan satu sama lain.

4.4.2 Dukungan Kebijakan Pemerintah Untuk Mengatasi *Illegal Transshipment*

Pada dukungan kebijakan pemerintah untuk mengatasi *illegal transshipment*, didapatkan analisis bahwa pemerintah mengeluarkan kebijakan atau kewenangan berbentuk Undang-undang dan Peraturan Pemerintah atau Peraturan Menteri. Bentuk ini sangat membantu pelaksanaan di lapangan masing-masing instansi agar dapat melaksanakan sesuai yang diamanatkan. Sejauh ini, kebijakan tersebut terimplementasikan dengan baik untuk beberapa instansi. Dan instansi lainnya mengatakan perlunya peningkatan implementasi kebijakan tersebut dengan alasan belum terimplementasikan secara menyeluruh karena himbauan kurang dipahami dan kurangnya ketaatan masyarakat dalam berbudaya patuh hukum atau peraturan. Karenanya, perusahaan swasta dalam hal ini PT. Asinusa Putra Sekawan dan PT. Maxsteer Dyrnusa Perdana siap mendukung kebijakan yang dikeluarkan pemerintah, jika mereka diikutsertakan untuk bertanggung jawab terhadap Pulau Nipa. Regulasi untuk penegakan hukum di laut juga dirasa perlu dibuat untuk menguatkan satu visi misi dan tujuan untuk menjaga stabilitas keamanan maritim.

4.4.3 Sinergi Instansi Penegak Hukum Terhadap Kasus *Illegal Transshipment* Di Perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA)

Pada sinergi instansi penegak hukum terhadap kasus *illegal transshipment* di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA), didapatkan analisis bahwa peran sinergi antar instansi sudah dilakukan namun diperlukan peningkatan agar lebih tercapai pada apa itu sinergi. Sinergi yang sudah dilakukan berupa operasi Bersama, rapat koordinasi, *coffee morning*, *focus group discussion* (FGD), Pelayanan terpadu Pulau Nipa serta dijalkannya program CIQP (*Customs, Immigration, Quarantine, dan Port Authority*) oleh

masing-masing instansi yang bertanggung jawab yaitu Bea Cukai, Imigrasi, Kementerian Kesehatan dan Pertanian, serta Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) masing-masing wilayah kerja dengan memaksimalkan tugas dan fungsi setiap instansi yang bertugas. Bentuk sinergi ini membuktikan bahwa, upaya pemerintah dalam mensinergikan setiap instansi sudah terlihat, hanya bagaimana pelaksanaannya di lapangan, berjalan sesuai prosedur atau tidak. Dari keterangan yang didapatkan bahwa sejauh ini, berjalan baik sesuai prosedur.

4.5 Interpretasi Data

Berdasarkan hasil analisa terhadap data yang tersaji, maka peneliti kemudian menggabungkan data dengan beberapa kriteria dan aspek yang diperlukan untuk selanjutnya di interpretasi serta menjawab pertanyaan penelitian sesuai dengan kategori data yang telah diolah dan dianalisa.

4.5.1 Standar Keamanan Pelaksanaan Pengawasan Dan Penindakan Menghadapi *Illegal Transshipment*

Standar keamanan, pelaksanaan, pengawasan dan penindakan menghadapi *illegal transshipment* oleh instansi terkait di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam sudah dilaksanakan secara maksimal dan berjalan sesuai prosedur yang diamanatkan pada Undang-undang ataupun Peraturan Pemerintah atau Peraturan Menteri. Setiap instansi juga telah menjalankan apa yang sudah diamanatkan pada UU/PP/PM. Dari hasil pengumpulan data dan pengolahan data, didapatkan data bahwa terdapat beberapa instansi yang mengharapkan adanya perubahan dalam standarisasi atau mekanisme menghadapi kasus *illegal transshipment*. Harapan tersebut bertujuan agar tim penyidik dari perwira TNI, Polri maupun PPNS instansi terkait lebih terbantu dalam proses penyelidikan serta penindakan atau menyederhanakan sistem administrasi agar

penanganan kasus *illegal transshipment* lebih cepat diselesaikan. Kemudian, terdapat beberapa saran dari beberapa instansi terkait untuk mengadakan jadwal patroli bersama yang terencana tiap tahunnya agar dapat mengefisiensikan atau menghemat anggaran, serta memudahkan sistem maupun prosedur untuk penanganan *illegal transshipment* secara efektif oleh penyidik.

4.5.2 Dukungan Kebijakan Pemerintah Untuk Mengatasi *Illegal Transshipment*

Dari hasil analisa data bagian dukungan kebijakan pemerintah untuk mengatasi kasus *illegal transshipment*, pemerintah telah membuat dukungan dengan bentuk kebijakan dan kewenangan yang terdapat di dalam UU dan PP dari masing masing instansi terkait. Salah satunya, UU Nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanaan. Saat ini, kebijakan dan kewenangan sudah berjalan pada porsinya masing-masing. Namun, beberapa instansi mengatakan bahwa sebagian kecil kebijakan dan kewenangan masih kurang terimplementasikan dengan baik dan belum berjalan secara menyeluruh. Dalam pelaksanaannya di lapangan, beberapa kendala umum yang dihadapi adalah keterbatasan personil, alutsista, anggaran, bahan bakar, kemauan, pengetahuan, pengalaman dan keseriusan bekerja pejabat yang bertanggung jawab. Namun, dalam keterbatasan tersebut, pemerintah masih berjuang untuk dapat mengatasi dan memaksimalkan kebijakan tersebut guna meminimalisir kasus *illegal transshipment*.

4.5.3 Sinergi Instansi Penegak Hukum Terhadap Kasus *Illegal Transshipment* Di Perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA)

Instansi yang memiliki kewenangan dalam keamanan maritim di perairan *Nipa Transit Anchorage Area*, Batam sejauh ini telah melaksanakan sinergi dengan baik, karena masing-masing instansi

memiliki tugas dan fungsi yang berbeda, sehingga tidak terjadi tumpang tindih. Isu ego sektoral juga masih ada sampai saat ini, tapi tidak terlalu menghawatirkan, karena setiap instansi sudah sadar akan tugasnya. Sinergi terbilang baik terbukti dengan adanya tim CIQP (*Custom, Immigration, Quarantine, Port Authority*), rapat koordinasi, *coffee morning*, *focus group discussion* (FGD), sosialisasi, himbauan, Pemulihan Ekonomi Nasional dan patroli bersama sehingga tidak adanya kasus selama dua tahun terakhir. Hasil dari kegiatan tersebut juga membuat instansi terkait (sesuai isunya masing-masing) bekerjasama dan berkolaborasi agar kegiatan tersebut dapat dilaksanakan dengan baik. Namun, perlu ditingkatkan lagi, karena masih ditemukan kasus *illegal transshipment* di wilayah sekitar perairan *Nipa Transit Anchorage Area*, seperti di perairan Tanjung Uma, Pulau Galang, Tanjung Uncang, dan Pulau Doyan, yang masih termasuk wilayah perairan Batam. Dalam hal ini, dibutuhkan koordinasi antar instansi yang tergabung pada operasi gabungan untuk dapat mewujudkan stabilitas keamanan maritim dan lebih cepat tanggap terhadap kasus *illegal transshipment*.

4.6 Pembahasan

Wilayah perairan Pulau Nipa merupakan salah satu kawasan pulau kecil terluar di Indonesia yang memiliki posisi strategis karena berhadapan langsung dengan negara tetangga yaitu Malaysia dan Singapura, juga lalu lintas kapal internasional yang ramai menuju Pelabuhan Singapura. Karena posisi yang strategis tersebut, perairan Pulau Nipa (*Nipa Transit Anchorage Area*) menjadi tempat berlabuh jangkar kapal internasional sebelum bersandar masuk ke Pelabuhan laut Singapura dan menjadi wilayah rawan adanya kegiatan ilegal.

Pulau Nipa termasuk wilayah perairan Batam, dimana Batam memiliki daerah kekhususan atau bisa dikenal dengan Kawasan perdagangan bebas atau *Free Trade Zone* (FTZ). Maka, Kawasan ini juga

termasuk dalam peraturan yang diamanatkan pada Undang-Undang No.32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah yang menyatakan otonomi daerah sebagai hak, wewenang dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintah dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan perundang-undangan.

Instansi yang memiliki kewenangan dalam keamanan maritim di perairan *Nipa Transit Anchorage Area*, telah menggunakan upaya untuk dapat meminimalisir kegiatan ilegal pada wilayah tersebut. Kewenangan merupakan kekuasaan formal yang berasal dari undang-undang, sedangkan wewenang itu sendiri adalah suatu spesifikasi dari kewenangan yang artinya subyek hukum yang diberikan kewenangan oleh undang-undang, maka subyek hukum berwenang untuk melakukan sesuatu tersebut dalam kewenangan karena perintah undang-undang.

4.6.1 Standar Keamanan Pelaksanaan Pengawasan Dan Penindakan Menghadapi *Illegal Transshipment*

Keamanan maritim akhir-akhir ini dipahami sebagai upaya pengamanan dan pencegahan terhadap segala kegiatan di laut yang terkait dengan hal-hal ilegal ataupun kejahatan (Iswardhana, 2021). Berdasarkan persepektif kepentingan nasional yang dihadapkan dengan keamanan maritim matriks menurut Christian Bueger, maka keamanan maritim Indonesia tampak lebih bercorak kepada keamanan nasional (*national security*), keamanan manusia (*human security*), dan keamanan ekonomi (*economy security*).

Illegal transshipment merupakan kegiatan salah satu ancaman gabungan dari keamanan maritim, ekonomi dan nasional. Akhir-akhir ini, *illegal transshipment* sering terjadi karena lemahnya pengawasan, pintarnya pelaku untuk mencari celah serta melakukan modus kejahatan dengan alasan kebutuhan para pelaku. Standar keamanan, pelaksanaan, pengawasan dan penindakan menghadapi *illegal transshipment* oleh instansi terkait di perairan *Nipa Transit*

Anchorage Area (NTAA) Batam sudah dilaksanakan secara maksimal dan berjalan sesuai prosedur yang diamanatkan pada Undang-undang ataupun Peraturan Pemerintah atau Peraturan Menteri. Setiap instansi juga telah menjalankan apa yang sudah diamanatkan pada UU/PP/PM.

Pada interpretasi data, didapatkan data bahwa terdapat beberapa instansi yang mengharapkan adanya perubahan dalam standarisasi atau mekanisme menghadapi kasus *illegal transshipment*. Harapan tersebut bertujuan agar tim penyidik dari perwira TNI, Polri maupun PPNS instansi terkait lebih terbantu dalam proses penyelidikan serta penindakan atau menyederhanakan sistem administrasi agar penanganan kasus *illegal transshipment* lebih cepat diselesaikan.

Menurut hasil penelitian Supriyadi *et al.*, (2020) patroli terkoordinasi yang sudah dilakukan sesuai kebijakan yaitu Tim PORA dan Tim CIQP. Adapun kegiatan patroli tersebut masih dilakukan sampai saat ini sehingga terdapat beberapa saran dari beberapa instansi terkait untuk mengadakan jadwal patroli bersama yang terencana tiap tahunnya agar dapat mengefisiensikan atau menghemat anggaran, serta memudahkan sistem maupun prosedur untuk penanganan *illegal transshipment* secara efektif oleh penyidik.

4.6.2 Dukungan Kebijakan Pemerintah Untuk Mengatasi *Illegal Transshipment*

Penegakan hukum di laut menjadi penting karena di wilayah perbatasan, seringkali didapati terjadi kegiatan ilegal. Perairan Pulau Nipa sebagai salah satu perbatasan dengan negara tetangga juga membutuhkan aturan penegakan hukum. Teori penegakan hukum menurut Lawrence M Friedman (1969) adalah hukum harus dilihat sebagai suatu sistem yang mengemukakan tiga unsur dan harus diperhatikan dalam penegakan hukum. Ketiga unsur tersebut

meliputi struktur hukum (institusi), substansi (aturan hukum) dan budaya hukum (sikap). Dari ketiga unsur tersebut, pada wilayah perairan Nipa, sudah tersedia ketiganya. Oleh karena itu, wilayah perairan Pulau Nipa dapat dikategorikan sebagai wilayah yang bersih dengan kurun waktu dua sampai tiga tahun terakhir dari kegiatan ilegal dalam hal ini merupakan *illegal transshipment*.

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan serta suatu proses yang melibatkan banyak hal. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara (Shant, 1988).

Setelah dibentuk penegakan hukum di laut, maka dibutuhkan regulasi atau kebijakan untuk memperkuat aturan hukum yang tertulis. Kebijakan merupakan sebuah alat atau instrumen untuk mengatur penduduk dari atas kebawah. Menurut Heinz Eulau dan Kenneth Prewith, kebijakan adalah keputusan tetap yang dicirikan konsistensi dan pengulangan tingkah laku dari mereka yang mematuhi keputusan dengan cara memberi *reward dan sanctions*. Kebijakan di Indonesia dibuat untuk menjadi dasar aturan hukum yang harus dipatuhi oleh setiap instansi dan harus disosialisasikan kepada masyarakat luas, agar tidak terjadi kesalahpahaman. Untuk mengatasi kasus *illegal transshipment*, pemerintah telah membuat dukungan dengan bentuk kebijakan dan kewenangan yang terdapat di dalam UU dan PP dari masing masing instansi terkait. Salah satunya, UU Nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan.

Kewenangan atau wewenang itu sendiri adalah kekuasaan hukum serta hak untuk memerintah atau bertindak, hak atau kekuasaan hukum pejabat publik untuk mematuhi aturan hukum dalam lingkup melaksanakan kewajiban publik (Deliarnoor *et al.*,

2013). Saat ini, kebijakan dan kewenangan di perairan NTAA sudah berjalan pada porsinya masing-masing. Namun, beberapa instansi mengatakan bahwa sebagian kecil kebijakan dan kewenangan masih kurang terimplementasikan dengan baik dan belum berjalan secara menyeluruh. Dalam pelaksanaannya di lapangan, beberapa kendala umum yang dihadapi adalah keterbatasan personil, alutsista, anggaran, bahan bakar, kemauan, pengetahuan, pengalaman dan keseriusan bekerja pejabat yang bertanggung jawab. Namun, dalam keterbatasan tersebut, pemerintah masih berjuang untuk dapat mengatasi dan memaksimalkan kebijakan tersebut guna meminimalisir kasus *illegal transshipment*.

4.6.3 Sinergi Instansi Penegak Hukum Terhadap Kasus *Illegal Transshipment* Di Perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA)

Konsep Sinergi diambil dari teori sintalitas kelompok (*Group Syntality Theory*) yang dikemukakan oleh Cattell dalam Shaw, 1970. Sebagian dari teori itu menjelaskan tentang adanya dinamika dari sintalitas yang menjelaskan tentang perilaku kelompok yang terbentuk dari interaksi para anggotanya. Sinergi adalah suatu bentuk dari sebuah proses atau interaksi yang menghasilkan suatu keseimbangan yang harmonis sehingga bisa menghasilkan sesuatu yang optimal.

Sinergi menurut Hartanto (1996) adalah suatu gagasan baru, yang terbentuk dari berbagai gagasan yang diajukan oleh banyak pihak hingga menghasilkan suatu gagasan baru. Lebih singkatnya, sinergi merupakan kegiatan atau operasi gabungan. Sinergi menjadi penting ketika dihadapkan dengan suatu ancaman pada wilayah atau negara tertentu untuk menjaga stabilitas keamanan di wilayah tersebut. Sinergi yang dilakukan instansi yang memiliki kewenangan dalam keamanan maritim di perairan NTAA, Batam sejauh ini telah melaksanakan sinergi dengan baik sehingga tidak terjadi tumpang

tindih. Isu ego sektoral juga masih ada sampai saat ini, tapi tidak terlalu mengkhawatirkan, karena setiap instansi mempunyai tugas dan fungsi yang berbeda untuk dapat mengamankan dan menjaga kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Sinergi terbilang baik terbukti dengan adanya tim CIQP, rapat koordinasi, *coffee morning*, *focus group discussion* (FGD), sosialisasi, himbauan, Pemulihan Ekonomi Nasional dan patroli bersama sehingga tidak adanya kasus selama dua tahun terakhir. Namun, perlu ditingkatkan lagi, karena masih ditemukan kasus *illegal transshipment* di wilayah sekitar perairan *Nipa Transit Anchorage Area*, seperti di perairan Tanjung Uma, Pulau Galang, Tanjung Uncang, dan Pulau Doyan, yang masih termasuk wilayah perairan Batam.

Instansi yang memiliki sarana atau armada untuk berpatroli antara lain, TNI AL, Polri, Bakamla, DJBC, Imigrasi, KPLP, KSOP, dan PSDKP. Saat ini, Indonesia termasuk perairan NTAA masih menggunakan pola *multi-agency*. Dimana diharapkan jika kedepannya tetap *multi-agency*, maka koordinasi antar instansi lebih cepat diproses. *Multi-agency* mengakibatkan beberapa organisasi berbeda untuk bekerja sama dan mewujudkan stabilitas keamanan maritim dan lebih cepat tanggap terhadap kasus *illegal transshipment*.

Apabila kedepannya, sistem diubah menjadi pola *single-agency multitask*, akan lebih mudah, karena hanya melalui satu pintu tapi tetap membutuhkan instansi terkait (sesuai isu pelanggaran) untuk dapat diselesaikan penanganan pelanggarannya. *Single-agency multi task* yaitu badan tunggal melaksanakan banyak fungsi yang memiliki manfaat besar bagi negara, diantaranya, efisiensi anggaran pemerintah, iklim, investasi meningkat, meminimalisir kebocoran atau kerugian keuangan negara, penegakan hukum optimal, sehingga dapat meningkatkan kepercayaan dunia terhadap Indonesia.