

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dijelaskan dari bab satu hingga empat, hasil pengolahan data, serta analisis, maka dapat ditarik kesimpulan yang menjawab rumusan masalah yang diturunkan menjadi pertanyaan penelitian pada penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- a. Standar keamanan, pelaksanaan, pengawasan dan penindakan menghadapi *illegal transshipment* oleh instansi terkait di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam dilaksanakan secara maksimal, dengan catatan yaitu, terdapat beberapa instansi yang mengharapkan adanya perubahan dalam standarisasi menghadapi kasus *illegal transshipment* agar tim penyidik lebih terbantu dalam proses penyelidikan serta penindakan agar lebih cepat diselesaikan, kemudian adanya jadwal patroli yang terencana agar mengefisiensikan anggaran juga memudahkan sistem maupun prosedur untuk dapat ditangani secara efektif.
- b. Pemerintah mengatasi kasus *illegal transshipment* dengan dukungan kebijakan dan kewenangan yang sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan dari instansi Bea Cukai. Saat ini, kebijakan dan kewenangan kurang terimplementasikan dengan baik dan belum berjalan secara menyeluruh. Dalam pelaksanaannya, kendala yang dihadapi oleh TNI AL, Polairud, KPU BC Batam, KSOP adalah keterbatasan personil, alutsista, anggaran, bahan bakar, kemauan, pengetahuan, pengalaman dan keseriusan bekerja pejabat yang bertanggung jawab. Namun, dalam keterbatasan tersebut, pemerintah masih dapat mengatasi dan berjuang untuk memaksimalkan kebijakan tersebut guna meminimalisir kasus *illegal transshipment*.

- c. Sinergi antara instansi penegak hukum terhadap penanganan *illegal transshipment* di Perairan NTAA, sudah terbilang baik, dengan adanya rapat koordinasi, *coffee morning*, *focus group discussion* (FGD), sosialisasi, dan patroli bersama sehingga tidak adanya kasus selama dua tahun terakhir. Namun, perlu ditingkatkan lagi, karena masih ditemukan kasus *illegal transshipment* di wilayah sekitar NTAA, seperti di perairan Tanjung Uma, Galang, Tanjung Uncang, dan Pulau Doyan, yang masih termasuk wilayah perairan Batam. Artinya, ditemukan *gap* antara perairan NTAA dengan perairan lainnya (sekitar 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*.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh, peneliti mempunyai beberapa hal yang dapat dijadikan sebagai saran dan masukan sesuai dengan masalah yang muncul pada latar belakang penelitian dan dapat dijadikan bahan pertimbangan oleh pihak regulator, operator, dan secara akademis yaitu:

- a. Secara fenomena, wilayah perairan NTAA bersih dari kasus *Illegal transshipment*, maka dapat dijadikan acuan untuk wilayah sekitar (perairan Batam) agar mencontoh wilayah perairan NTAA.
- b. Kemudian, perlunya ditambah dukungan kebijakan melalui regulator untuk membuat regulasi penegakan hukum di laut untuk dapat mensinergikan kekuatan instansi yang berkaitan dengan maritim serta dengan tujuan untuk mencapai satu visi misi agar tercapainya stabilitas keamanan maritim hingga nasional. Karena kegiatan ilegal yang terjadi pada perairan ini bukanlah semata-mata karena ada kesempatan, namun karena kebutuhan.
- c. Untuk operator, disarankan menerapkan *single window system* dalam pelaksanaan penindakan agar mengefektifkan

penanganan kasus *illegal transshipment*. *Single window system* ini dimaksudkan untuk mempermudah alur penanganan. Contohnya bisa diterapkan pada instansi Dirjen Bea Cukai apabila ditemukan kasus pelanggaran. Penerapan ini bisa menjadi salah satu contoh kerjasama dan sinergi antar instansi terkait.

- d. Secara akademis, isu ini bisa diangkat dan dapat dilanjutkan dalam penelitian selanjutnya terkait dengan perspektif regulasi dan keamanan maritim.