

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelago state*) yang bercirikan Nusantara (Indratno, 2020) dengan luas laut 5.866.165 km² atau 2/3 lebih luas dibanding luas total wilayah Indonesia 7.893.252 km² (Esperansa, 2020). Didalamnya terdapat berbagai sumber daya untuk menyejahterakan atau memakmurkan dan memenuhi kebutuhan rakyatnya maupun keperluan ekspor negara (Puspoayu et al., 2019). Luas laut Indonesia memunculkan peluang serta tantangan sekaligus (Isnurhadi, 2017) mengakibatkan adanya pengaruh nyata bahwa perbatasan dan wilayah laut Indonesia rentan dimasuki oleh pihak luar (asing) secara ilegal untuk mencuri kekayaan laut Indonesia maupun digunakan sebagai kegiatan ilegal lainnya.

Kepulauan Riau adalah salah satu provinsi di Indonesia yang berbatasan langsung dengan negara tetangga di Asia Tenggara (Wibisono, 2014). Kondisi geografis Kepulauan Riau dengan luas wilayah 251.810 km² dan 2408 jumlah pulau. Provinsi Kepulauan Riau sebagai daerah strategis berinvestasi, berbatasan langsung dengan negara Singapura dan Malaysia (DPMPTSP, 2021). Salah satu kota terkenal adalah Kota Batam yang berada pada jalur perdagangan internasional teramai di dunia. Peran penting Kota Batam sebagai salah satu gerbang dan ujung tombak ekonomi nasional juga penetapan sebagai *Free Trade Zone* (FTZ). Penerapan FTZ ini beresiko munculnya 'ekonomi ikutan' berkonotasi positif dan negatif.

Salah satu dampak *Free Trade Zone* yang perlu diantisipasi adalah berkembangnya bisnis gelap (*illegal trading*). Pada media cetak, media elektronik Kota Batam dan Provinsi Kepulauan Riau mengindikasikan maraknya praktek dan modus operandi "*illegal business*" di perairan sekitar dan di dalam kawasan FTZ dalam beberapa tahun terakhir (Zaenuddin et al., 2012). Kasus-kasus penyeludupan barang

(*transshipment*), binatang dan uang (*smuggling*) dari Batam ke Singapura, transaksi BBM *illegal*, praktek *money laundry*, *trafficking*, *illegal fishing* adalah sebagian dari praktik ilegal yang terjadi.

Pulau Nipa merupakan pulau strategis dan penting di Selat Singapura karena letaknya pada jalur pelayaran internasional sehingga terjadi lalu lintas sangat padat dengan lebih kurang 100 kapal/hari melintas (Armandos *et al.*, 2017). Purwanto (2016) menyampaikan bahwa perairan Pulau Nipa menjadi kawasan *transit anchorage* sebelum bersandar di Pelabuhan Singapura. Beberapa kegiatan saat transit meliputi *ship in need of assistance*, *ship repair taking ship stores & services*, *cargo transfer*, *tank cleaning*, *underwater operation*, *preparation to enter port*, *laying up the ship* dan sebagainya. Kondisi tersebut menjadikan perairan Pulau Nipa sangat rawan terhadap tindak kejahatan di lautan seperti perdagangan manusia, imigran gelap, perompakan, terorisme dan berbagai kejahatan lainnya.

Kegiatan labuh jangkar di wilayah Pulau Nipa sesuai diamanatkan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP 1121 tahun 2012 tentang pemberian Izin kepada penyelenggara pelabuhan samudra bekerja sama dengan PT. Asinusa Putra Sekawan untuk melaksanakan kegiatan labuh jangkar dan alih muat barang. Kegiatan yang diizinkan 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*).

Supriyadi *et al.*, (2020) mengatakan bahwa penting untuk menjaga sinergitas dalam mendukung pertahanan, keamanan termasuk aspek ekonomi karena perairan *Nipa Transit Anchorage Area* merupakan wilayah strategis dan penuh dengan kegiatan ekonomi di wilayah laut. Maka, pentingnya peningkatan pengawasan oleh TNI AL dan lembaga terkait. Pulau Nipa sebagai pulau kecil terdepan yang berbatasan dengan negara tetangga pasti memiliki sentimen nasional terhadap negara yang berada didepannya.

Meningkatnya permintaan barang akibat “*booming economy*” merupakan peluang masuknya barang secara *illegal* atau barang atau lolosnya produk barang yang masuk dalam “*negative list*” impor maupun ekspor. Dampaknya, konsumen akan semakin berminat membeli produk tersebut secara *illegal*. “*Unregistered or undocumented goods*” dengan mudah datang melalui pintu masuk dan keluar pelabuhan resmi atau tidak resmi. Lalu lintas yang padat setiap harinya di sejumlah pelabuhan Batam, dimanfaatkan oknum tertentu agar memperoleh keuntungan dengan memasukan barang tanpa izin dan dokumen atau surat resmi ke Batam.

Masyarakat internasional menyepakati bahwa *Transshipment* merupakan satu pintu terjadinya praktik *illegal fishing* yang kemudian diikuti kejahatan lainnya misalnya perdagangan manusia dan narkoba (Kumparan, 2020). Tindak kejahatan *illegal transshipment* tak jauh berbeda dengan *illegal fishing* lintas batas negara yang meliputi kejahatan perizinan, pengangkutan ikan, sampai penangkapan penggunaan teknologi seperti LED ikan atau spektrum cahaya. Cara terbaru penangkapan ikan *illegal* yang dilakukan nelayan asing adalah memindahkan ikan (*transshipment*) di laut lepas (Puspoayu et al., 2019).

Menurut Siwu (2019), bentuk kejahatan transnasional yang terjadi di perairan Indonesia adalah *illegal fishing*. Upaya mencegah dan memberantasnya dapat menggunakan rezim hukum selain rezim *illegal fishing* dalam undang-undang perikanan. Terhadap tindak pidana keimigrasian (*immigration related crime*) menggunakan undang-undang keimigrasian, sedangkan pencegahan dan pemberantasan praktik transaksi BBM ilegal (*illegal transaction of fuel*) di laut, menggunakan rezim hukum minyak dan gas bumi. Untuk tindak pidana bea cukai termasuk penyelundupan obat terlarang, penyelundupan satwa terlarang (*customs related crime including smugglings of drugs, protected species, vessel spare parts and other goods*) menggunakan undang-undang kepabeanan, undang-undang anti narkoba, dan lainnya.

Terdapat dua sudut pandang pengertian *Transshipment*. *Transshipment* (alih muat) secara sederhana dapat diartikan sebagai metode transportasi barang yang diangkut dari tempat asal dan tidak langsung dikirim ke tempat tujuan melainkan melalui tempat transit. Dalam praktek kegiatan perikanan tangkap, kegiatan *transshipment* (alih muat) berupa pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal lainnya yang prosesnya dilakukan di tengah laut (Hudayana, 2017). Tumpang tindihnya peraturan penegakan hukum tentang *illegal transshipment*. Masalah *transshipment* tercantum secara tersurat dalam UU Kepabeanan pasal 102 sebagai penyelundupan. Yang merupakan suatu masalah transportasi dimana atau seluruh barang atau yang diangkut dari tempat asal tidak langsung dikirim ke tempat tujuan tetapi melalui tempat transit (*transshipment nodes*). Digunakan secara tidak sah untuk menyamarkan negara asal atau peruntukkan barang.

Dilansir dari berita (Iswara, 2020), satuan tugas patroli laut Bea Cukai berhasil melakukan dua penindakan terhadap upaya penyelundupan rokok dan minuman keras impor ilegal. Selain itu pada Selasa (22/10/2020), satuan tugas patroli laut yang terdiri dari Bea Cukai Kepulauan Riau, Bea Cukai Batam, Pangkalan Sarana Operasi Tanjung Balai Karimun dan Batam, berhasil menggagalkan penyelundupan rokok di perairan Berakit, Bintan. Perairan Desa Berakit, Pulau Bintan, Kabupaten Bintan, Kepulauan Riau berbatasan langsung dengan Laut Cina Selatan di sebelah utara dan timur. Daerah Berakit sejak dahulu juga identik sebagai daerah penyelundupan dan lokasi penyeberangan TKI *illegal* dari dan menuju Malaysia karena letaknya sangat dekat dengan perairan Malaysia.

Penindakan terhadap penyelundup di perairan Indragiri Hilir Tembilahan, Provinsi Riau terus digalakkan. Ini jadi salah satu bukti bahwa daerah pesisir timur provinsi tersebut sangat rawan terhadap aksi kejahatan lintas perbatasan. Terbaru, satuan tugas patroli laut Bea Cukai wilayah Kepulauan Riau dan Tembilahan, menggagalkan penyelundupan jutaan batang rokok ilegal pada Jumat (14/1). Aparat mengamankan dua unit HSC

berisi 7,2 juta batang rokok ilegal, dengan potensi kerugian negara sebesar Rp7,6 miliar. Menurut Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Bea Cukai Riau, Rony Rosfyandi (2021), di Riau ini, penekanannya lebih kepada pengawasan. Sebab letak wilayahnya sangat rentan terhadap tindak penyelundupan.

Direktur Jenderal Bea dan Cukai mengatakan perlu kerja sama antar instansi pemerintahan terkait, untuk memberantas penyelundupan barang-barang ilegal di Indonesia pada 24/05/2013. Maka dari itu, instansi melakukan koordinasi dengan kementerian dan lembaga lainnya seperti, Kemendag yaitu Dirjen Perdagangan Luar Negeri dan Dirjen Standarisasi dan Perlindungan, Karantina, dan aparat pengawas lain yang memiliki platform sama (Kementerian Keuangan, 2013).

Potensi penyelundupan terbesar saat ini berada pada kawasan perdagangan bebas (FTZ) seperti di Batam. Aktivitas lalu lintas perdagangan yang tinggi di Kawasan FTZ harus diawasi. Ada tiga pelabuhan di Batam sebagai penyumbang pemasukan, antara lain Batu Ampar, Sekupang dan Pelabuhan Ferry Batam Centre. Selain itu, terdapat kurang lebih lima puluh pelabuhan rakyat dimana arusnya keluar masuk ratusan kapal.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai terus menangkap upaya penyelundupan di daerah tersebut. Penggeledahan beberapa kali dilakukan, satu kapal isinya sekitar 500/800 laptop berbagai jenis. Jika satu kapal membawa 500 laptop dan ratusan kapal melintas setiap hari, potensi ini harus dibicarakan bersama. Menurut DJBC, penting dilakukan kerja sama otoritas terkait lainnya. Sehingga pasar nasional tidak dipenuhi produk ilegal dan akhirnya kepentingan konsumen tidak ternodai "kalau bea cukai sendiri yang akan mengawasi, akan susah".

Komisi XI DPR RI mengkategorikan potensi penyelundupan barang ilegal di Batam, Kepulauan Riau (Kepri) sangat rawan (Haryadi & Manafe, 2019). Apalagi, terdapat 53 pelabuhan ilegal. Di tahun 2018, penindakan

mencapai 580 kasus. Harapan untuk pengamanan kota tersebut ada di Kepolisian Batam sebagai garda terdepan.

Seharusnya kota Batam dapat membuat masyarakatnya lebih sejahtera. Kepolisian Batam diharapkan selalu berperan aktif dan berkoordinasi dengan aparat terkait untuk dapat menekan tingginya tingkat penyelundupan dengan menguatkan keamanan dan kemaritiman. Hal tersebut diperlukan juga kerja sama dari Kepolisian, Pemerintah, dan seluruh instansi yang berwenang.

Petugas Otoritas Bea Cukai menggagalkan penyelundupan dan menemukan kayu sebanyak 10.810 batang sebagai barang bukti. Nilai keseluruhan kayu tersebut diperkirakan mencapai Rp 86.480.000 dengan potensi kerugian negara ditaksir mencapai Rp 4.324.000 (Nurhadi, 2021). Selanjutnya tersangka beserta barang bukti akan diserahkan ke Dinas Kehutanan Provinsi Kepulauan Riau untuk diproses.

Masalah penegakan hukum dan kedaulatan di laut tidak dapat dipisahkan. Pengertian penegakan hukum dan penegakan kedaulatan di laut dapat dibedakan namun keduanya tidak dapat dipisahkan. Penegakan kedaulatan di laut dapat dilaksanakan tidak hanya dalam lingkup negara, tapi bisa menjangkau sampai ke luar batas wilayah negara yang bersangkutan.

Penegakan hukum diartikan sebagai kegiatan untuk melaksanakan atau memberlakukan ketentuan hukum dalam pengertian umum. Sedangkan pada pengertian yustitiseel, penegakan hukum di laut adalah suatu proses kegiatan untuk menyelesaikan suatu kasus yang muncul akibat terjadinya pelanggaran di laut atas ketentuan hukum yang berlaku baik ketentuan hukum nasional maupun internasional.

Pada dasarnya, penegakan hukum di laut melingkupi kegiatan penangkapan dan penyidikan, untuk penyelesaian lebih lanjut yakni menuntut dan mengadili di daratan yang dilakukan oleh Kejaksaan dan Pengadilan. Jenis pelanggaran hukum yang terjadi adalah pelanggaran tindak pidana tertentu yang tercantum pada Undang-undang tertentu di luar

Kitab Undang-undang hukum pidana umum dan memiliki ketentuan hukum khusus.

Perlu disadari bahwa pelanggaran hukum di daratan berbeda dengan pelanggaran hukum di laut yang bersifat tidak selalu berkualifikasi tindak pidana. Untuk menentukan apakah suatu pelanggaran telah terjadi didasarkan pada pertimbangan kepentingan nasional negara tersebut dirugikan atau tidak. Maka, pengertian penegakan hukum di laut dalam arti luas, tidak sekedar sebagai suatu proses peradilan dan bertujuan menjamin ketertiban hukum dan masyarakat, tetapi sekaligus membela dan melindungi kepentingan nasional di dalam maupun di luar jangkauan wilayah negara.

Kepentingan nasional tak hanya berkaitan dengan tindak pidana dalam arti umum, namun meliputi aspek keamanan dan keselamatan negara, pemanfaatan sumber kekayaan di laut, keselamatan pelayaran, penelitian ilmiah kelautan, lingkungan laut dan pencemaran, dan lainnya. Dengan demikian, pelaksanaan penegakan hukum di laut mengandung aspek kesejahteraan dan aspek keamanan yang berkaitan dengan ketentuan-ketentuan hukum Internasional.

Pelaksanaan penegakan hukum di laut sesuai dengan rezim hukum yang dibedakan pada pelaksanaan penegakan hukum diperairan pedalaman, perairan nusantara (perairan kepulauan), zona tambahan, landas kontinen, zona ekonomi eksklusif dan laut lepas. Di Indonesia, penegakan hukum di laut ditunjukkan sebagai bentuk pelaksanaan wawasan nusantara untuk menjamin terselenggaranya azas nusantara, mencakup pengaktualan kepulauan Nusantara sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan.

Berikutnya, penegakan hukum di laut dilaksanakan seiring dengan perkembangan hukum laut Internasional, di mana dalam lingkup Internasional ditandai dengan telah ditandatangani Konvensi PBB tentang Hukum Laut ke-III pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay oleh 117 negara termasuk Indonesia.

Aparat penegak hukum di laut dituntut untuk mengembangkan kemampuan yang dapat menjamin tugas pokoknya secara berhasil dan berdaya guna. Kemampuan-kemampuan tersebut adalah kemampuan yang sanggup melaksanakan fungsi-fungsi dari aspek penegakan hukum di laut yang meliputi:

1. Fungsi pengamatan laut.
2. Fungsi anti terror.
3. Fungsi anti pelanggaran wilayah.
4. Fungsi pengarnanan kekayaan laut.
5. Fungsi pencairan dan penyelamatan di laut.
6. Fungsi anti penyelundupan.
7. Fungsi anti pembajakan.
8. Fungsi anti imigrasi gelap/perdagangan budak dan wanita.
9. Fungsi pengaturan dan pengamanan lalu-lintas laut.
10. Fungsi pengawasan dan pencegahan pencemaran laut.
11. Fungsi pengarnanan penelitian laut.

Kondisi ini perlu dijelaskan bahwa untuk mengaktualkan fungsi penegakan hukum tersebut di atas berkaitan dengan tindak pidana khusus yang tercantum dalam peraturan perundang-undangan tertentu sebagai *lex specialis* seperti:

- a. *Territoriale Zee en Maritieme Kringen ord.* (T Z M K 0) 1939.
- b. Undang-undang No. 19 Tahun 1961 tentang Konvensi Jenewa Tahun 1958 tentang Laut Lepas berkenaan dengan pemberantasan pembajakan di laut lepas dan pemberantasan penjualan budak belian dan wanita.
- c. Ordonantie Bea Stbl. 1882 No. 240 yang diubah dan ditambah, dengan Lembaran Negara Tahun 1954 No. 11
- d. Undang-undang No. 7 Drt. 1955 tentang Tindak Pidana Ekonomi.
- e. Undang-undang No. 8 Drt. 1955 tentang tindak pidana imigrasi dan ordonansi 1949 tentang lalu-lintas orang di dan lewat laut.

- f. Ordonansi 1916 tentang Perikanan, Mutiara dan Bunga Karang dan Ordonansi 1927 tentang Perikanan Pantai.
- g. Undang-undang No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia pasal 16, 17 dan 18.
- h. Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 1983: Pelaksanaan KUHAP.
- i. Undang-undang No.1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia, pasal 10.
- j. Peraturan perundang-undangan nasional lainnya di bidang hukum laut dan ketentuan-ketentuan Hukum laut internasional lainnya seperti Konvensi PBB tentang Hukum Laut ke-III Tahun 1982 dan perjanjian dan persetujuan internasional yang telah dibuat oleh Indonesia dengan negara lain.

Berkaitan dengan tindak pidana umum (yang tercantum dalam KUHP) maka aparat penegak hukum di laut mempunyai kewenangan sebagai penindak awal yang selanjutnya diselesaikan oleh instansi yang memiliki kewenangan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan, penegak hukum yang memiliki kewenangan pada laut Indonesia, belum diputuskan siapa yang berhak. Maka dari itu, perlu diteliti sinergi antar instansi dan standar keamanan masing-masing instansi terkait, apakah sudah dievaluasi atau adakah upaya untuk meningkatkan dan memperbaiki sinergi dan standar yang sudah ada.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, penulis akan melakukan penelitian terkait sinergi instansi penegak hukum terhadap kasus *illegal transshipment* di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam guna mewujudkan keamanan maritim. Akan dijelaskan bagaimana upaya dan standar keamanan pelaksanaan pengawasan juga penindakan menghadapi *illegal transshipment*, serta dukungan kebijakan pemerintah setempat maupun pusat untuk mengatasi *illegal transshipment*. Faktanya, terdapat gap antara perairan NTAA dengan wilayah perairan sekitar (diluar) NTAA yang masih termasuk wilayah perairan Batam.

1.2 Fokus dan Subfokus Penelitian

a. Fokus

Fokus penelitian yang akan ditampilkan pada penyusunan tesis ini adalah mengenai sinergi instansi penegak hukum terhadap kasus *illegal transshipment* terkhusus kasus penyelundupan barang (*illegal trading*) di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam menurut UU Kepabeanan pasal 102 guna mewujudkan keamanan maritim.

b. Subfokus

Secara khusus, subfokus penelitian ini adalah membahas standar keamanan pelaksanaan pengawasan dan penindakan, kebijakan pemerintah untuk mengatasi *illegal transshipment* pada kasus penyelundupan barang (*illegal trading*), dan upaya meningkatkan sinergi instansi penegak hukum.

1.3 Rumusan Masalah

Permasalahan sinergi antar instansi penegak hukum menghadapi kasus *illegal transshipment* masih diperlukan penelitian lanjutan untuk mendapatkan cara terbaik dan dukungan kebijakan yang tepat untuk mengatasi kasus tersebut.

Adapun rincian pertanyaan penelitian yang akan mengarah untuk mencari data dan menganalisisnya sehingga terjawab tujuan penelitian, yaitu:

- a. Bagaimana standar keamanan pelaksanaan pengawasan dan penindakan menghadapi *illegal transshipment* dengan fokus *illegal trading* oleh instansi terkait di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam.
- b. Bagaimana dukungan kebijakan pemerintah untuk mengatasi *illegal transshipment* dengan fokus *illegal trading* di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam.

- c. Bagaimana sinergi instansi penegak hukum terhadap kasus *illegal transshipment* dengan fokus *illegal trading* di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam.

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan pertanyaan penelitian yang diuraikan sebelumnya, dapat dijelaskan tujuan dari dilakukannya penelitian ini secara khusus, yaitu:

- a. Menganalisis standar keamanan Pelaksanaan pengawasan dan penindakan menghadapi *illegal transshipment* dengan fokus *illegal trading* oleh instansi terkait di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam.
- b. Menganalisis dukungan kebijakan pemerintah untuk mengatasi *illegal transshipment* dengan fokus *illegal trading* di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam.
- c. Menganalisis sinergi instansi penegak hukum terhadap kasus *illegal transshipment* dengan fokus *illegal trading* di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini bersifat teoritis dan praktis yang mampu menghasilkan suatu masukan yang dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan pemerintah untuk mengatasi standar keamanan, dukungan kebijakan pemerintah dan sinergi instansi terkait terhadap kasus *illegal transshipment* di Kepulauan Riau.

Adapun yang dimaksud manfaat teoritis dan praktis, yaitu:

- a. Manfaat Teoritis yang dimaksud berguna untuk pembahasan tentang penerapan sinergi penegakan hukum *illegal transshipment* pada kasus *illegal trading* di di perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam sebagai bentuk mewujudkan keamanan

maritim terhadap teori penegakan hukum, otonomi daerah, kewenangan, sinergi, kebijakan dan konsep keamanan maritim. Sehingga tentunya akan berguna bagi peneliti-peneliti selanjutnya dalam mengembangkan pembahasan yang terkait.

- b. Manfaat Praktis yang dimaksud dapat memberikan rekomendasi, usulan, masukan terkait ide untuk standar keamanan, dukungan kebijakan pemerintah dan sinergi mengatasi *illegal transshipment* dengan fokus *illegal trading* di perairan *Nipa Transit Anchorage Area (NTAA) Batam*.