

LAPORAN AKHIR

PENYUSUNAN RENCANA STRATEGIS
(RENSTRA)

DEWAN MARITIM INDONESIA



DEPARTEMEN KELAUTAN DAN PERIKANAN
SEKRETARIAT JENDERAL
TAHUN ANGGARAN 2007

KATA PENGANTAR

Laut Indonesia memiliki kekayaan alam yang sangat beraneka ragam baik hayati maupun non hayati, yang merupakan potensi yang harus dimanfaatkan seoptimal mungkin untuk kesejahteraan rakyat Indonesia sesuai dengan amanat yang terdapat pada Pembukaan UUD 1945. Dengan demikian maka potensi laut yang terkandung didalamnya merupakan peluang, tantangan dan harapan masa depan bagi bangsa Indonesia.

Bertitik tolak dari kesadaran bangsa bahwa laut merupakan karunia Tuhan Yang Maha Esa, maka dalam pemanfaatannya harus dilindungi, dipelihara dan dilestarikan. Demikian pula bila mengingat bahwa laut berfungsi sebagai pemersatu bangsa yang harus dibela serta dipertahankan dengan memperhatikan aspek kesatuan, kemanfaatan, daya dukung dan kelestarian lingkungan.

Selama ini berbagai rencana pembangunan di bidang kelautan dan kemaritiman dibuat dan dideklarasikan namun pada kenyataannya belum menjadi arus utama dalam pembangunan nasional karena masih didominasi oleh paradigma pembangunan ke darat. Untuk mewujudkan pembangunan nasional yang terfokus pada bidang kemaritiman, Dewan Maritim Indonesia mencoba untuk menyusun rencana strategis Dewan Maritim Indonesia Tahun 2007 – 2014.

Penyusunan Renstra dimaksudkan sebagai pedoman atau acuan dalam rangka pembangunan kemaritiman yang lebih terarah dan dapat mencapai sasaran yang diinginkan. Laporan ini masih jauh dari sempurna, untuk itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan, dan tak lupa kami ucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam Penyusunan Rencana Strategis Dewan Maritim Indonesia.

Tim Penyusun

DAFTAR ISI

	Hal
Kata Pengantar	i
Daftar Isi	ii
Daftar Tabel	iv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan dan Sasaran	6
BAB II LANDASAN KEBIJAKAN RENCANA STRATEGIS DEWAN MARITIM INDONESIA	
2.1 Deklarasi Djoenda	7
2.2 Konvensi Hukum Laut 1982	8
2.3 Deklarasi Bunaken	8
2.4 Seruan Sunda Kelapa	9
2.5 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional	10
2.6 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2004-2009	11
BAB III TUGAS POKOK DAN FUNGSI DEWAN MARITIM INDONESIA	
3.1 Organisasi	18
3.2 Keragaan Dewan Maritim Indonesia	20

BAB IV ANALISIS

4.1 Kondisi Saat Ini	24
4.2 Kondisi yang diinginkan	49

BAB V RENCANA STRATEGIS DEWAN MARITIM INDONESIA

5.1 Visi dan Misi	59
5.2 Tujuan dan Sasaran	60
5.3 Program dan Kegiatan	61

BAB. VI PENUTUP	81
------------------------------	-----------

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

	Hal
Tabel 1. Anggota Dewan Maritim Indonesia Kementerian, Departemen dan Non Departemen	20
Tabel 2. Komposisi Pegawai Berdasarkan Jabatan	22
Tabel 3. Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan	22
Tabel 4. Potensi Ekonomi Perikanan Laut	38

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), dikenal sebagai Negara Archipelagic State, karena merupakan wilayah kepulauan yang berada di sepanjang garis katulistiwa, memiliki 17.480 pulau dan bentang garis pantai sepanjang 95.181 km, dengan 2/3 wilayahnya lautan.

Ketika Republik Indonesia diproklamirkan tanggal 17 Agustus 1945, wilayah negara adalah tinggalan Hindia Belanda dan belum menjadi negara kepulauan. Menurut *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie* 1939, maka batas laut teritorial Indonesia adalah 3 mil laut dari pantai. Dengan demikian maka perairan antar pulau pada waktu itu adalah wilayah internasional. Wilayah laut kita dengan rezim hukum laut seperti disebut di atas hanyalah seluas kira-kira 100.000 km². Secara fisik pulau-pulau Indonesia dipisahkan oleh laut, walaupun secara kultur konsep kewilayahan kita tidak membedakan penguasaan antara laut dan darat. Bangsa Indonesia adalah satu-satunya bangsa di dunia yang menamakan wilayahnya sebagai tanah air.

Pada tanggal 13 Desember 1957 Pemerintah RI melalui deklarasi Perdana Menteri Ir. Djoeanda mengklaim seluruh perairan antar pulau di Indonesia sebagai wilayah nasional. Deklarasi di atas yang kemudian dikenal sebagai Deklarasi Djoeanda, adalah pernyataan jati diri sebagai negara kepulauan, dimana laut menjadi penghubung antar pulau bukan pemisah. Klaim ini bersamaan dengan upaya memperpanjang batas laut teritorial menjadi 12 mil dari pantai, kemudian diperjuangkan oleh Indonesia untuk mendapat pengakuan internasional di PBB, suatu perjuangan panjang yang melewati 3 rezim politik yang berbeda yaitu Demokrasi Liberal, Demokrasi Terpimpin, dan Orde Baru.

Kendati prinsip negara kepulauan mendapat tantangan dari negara-negara besar seperti Amerika Serikat, akhirnya pada tahun 1982 lahirlah Konvensi kedua PBB tentang Hukum Laut (*2nd United Nations Convention on the Law of the Sea*, disingkat UNCLOS) yang mengakui konsep negara kepulauan, sekaligus juga mengakui konsep Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang diperjuangkan oleh Chili dan negara-negara Amerika Latin lainnya. Setelah diratifikasi oleh 60 negara maka UNCLOS

kemudian resmi berlaku pada tahun 1994. Berkat perjuangan yang gigih dan memakan waktu, Indonesia mendapat pengakuan dunia atas tambahan wilayah nasional sebesar 3,1 juta km² wilayah perairan dari hanya 100.000 km² warisan Hindia Belanda, ditambah dengan 2,7 juta km² Zone Ekonomi Eksklusif yaitu bagian perairan internasional dimana Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk memanfaatkan sumber daya alam termasuk yang ada di dasar laut dan dibawahnya.

Konsep Negara Kepulauan (Nusantara) memberikan kita anugerah yang luar biasa. Letak geografis kita strategis, diantara dua benua dan dua samudera dimana paling tidak 70% angkutan barang melalui laut dari Eropa, Timur Tengah dan Asia Selatan ke wilayah Pasifik dan sebaliknya, harus melalui perairan kita. Wilayah laut yang demikian luas dengan 17.480 pulau-pulau yang mayoritas kecil memberikan akses pada sumber daya alam seperti ikan, terumbu karang dengan kekayaan biologi yang bernilai ekonomi tinggi, wilayah wisata bahari, sumber energi terbarukan maupun minyak dan gas bumi, mineral langka dan juga media perhubungan antar pulau yang sangat ekonomis.

Panjang pantai 95.181 km (keempat terpanjang di dunia setelah Canada) merupakan wilayah pesisir dengan ekosistem yang secara biologis sangat kaya dengan tingkat keanekaragaman hayati yang tinggi. Secara meteorologis, perairan nusantara menyimpan berbagai data metrologi maritim yang amat vital dalam menentukan tingkat akurasi perkiraan iklim global. Di perairan kita terdapat gejala alam yang dinamakan Arus Laut Indonesia (Arlindo) atau *the Indonesian throughflow* yaitu arus laut besar yang permanen masuk ke perairan Nusantara dari Samudera Pasifik yang mempunyai pengaruh besar pada pola migrasi ikan pelagis dan pembiakannya dan juga pengaruh besar pada iklim benua Australia.

Sayangnya keuntungan yang luar biasa di atas sebagai konsekuensi jati diri bangsa nusantara tidak disertai dengan kesadaran dan kapasitas yang sepadan. Bangsa Indonesia masih mengidap keracunan identitas. Di satu pihak mempunyai persepsi kewilayahan tanah air, tetapi memposisikan diri secara kultural sebagai bangsa agraris dengan puluhan juta petani miskin yang tidak sanggup kita sejahterakan, sedangkan kegiatan industri modern sulit berkompetisi dengan bangsa lain antara lain karena budaya kerja yang berkultur agrarian konservatif, disamping berbagai inefisiensi birokrasi dan korupsi. Industri pun kita bangun tidak berdasar pada keunggulan komparatif, tanpa kedalaman struktur dan tanpa masukan keilmuan dan teknologi yang kuat. Tradisi kepelautan kita dinyatakan dengan kemampuan

melayari Samudra Pasifik dengan kapal Phinisi Nusantara dan selamat sampai Vancouver, tapi kapal yang sama pecah dan tenggelam menabrak karang di Kepulauan Seribu dalam perjalanan lokal yang sederhana. Di zaman Bung Karno Angkatan Laut kita pernah menjadi keempat terbesar di dunia setelah Amerika Serikat, Uni Soviet dan Iran. Tetapi kekuatan itu tidak riil dan hanya temporer karena tidak dibangun atas kemampuan sendiri, namun karena bantuan Uni Soviet dalam rangka permainan geopolitik.

Selama ini, berbagai rencana di bidang kelautan dan kemaritiman dibuat dan dideklarasikan namun kelembagaan kelautan, pembangunan perekonomian maritim dan pembangunan sumber daya manusia tidak pernah dijadikan arus utama pembangunan nasional, yang didominasi oleh persepsi dan kepentingan daratan semata. Dewan Kelautan Nasional memang dibuat tetapi dengan mandat terbatas dan menduduki hirarki yang tidak signifikan dalam kelembagaan pemerintahan.

Hal ini terus menerus memunculkan gugatan demi gugatan yang makin nyaring dari masyarakat kelautan yang kemudian menciptakan kelembagaan berupa Departemen Kelautan dan Perikanan pada tahun 1999 dan juga Dewan Maritim Indonesia pada tahun yang sama, dengan ruang lingkup tugas yang lebih luas dibandingkan dengan Dewan Kelautan Nasional di zaman Orde Baru.

Mudah-mudahan era presidensi Susilo Bambang Yudhoyono merupakan titik balik menentukan dalam kehidupan maritim kita. Melalui Inpres 5 tahun 2005 “*asas cabotage*” dihidupkan kembali. (*“asas cabotage” adalah prinsip hukum yang dianut oleh sebagian besar negara maritim dunia yang menyatakan bahwa angkutan di dalam suatu negara hanya dapat diangkut oleh kapal yang berbendera dari negara yang bersangkutan*). Demikian juga otoritas moneter telah menetapkan kapal sebagai benda yang boleh diagunkan. Kebijakan Kelautan (*Ocean Policy*) sedang dalam penyusunan termasuk visi maritim didalamnya, seiring dengan langkah-langkah konkrit lanjutan menyangkut industri strategis dan kelembagaan pelabuhan.

Perlu diterangkan bahwa antara istilah kelautan dan maritim harus dibedakan. Kelautan merujuk kepada laut sebagai wilayah geopolitik maupun wilayah sumber daya alam, sedangkan maritim merujuk pada kegiatan ekonomi yang terkait dengan perkapalan, baik armada niaga maupun militer, serta kegiatan ekonomi yang berhubungan dengan itu seperti industri maritim dan pelabuhan. Dengan demikian kebijakan kelautan merupakan dasar bagi kebijakan maritim sebagai aspek aplikatifnya.

Terlepas dari visi maritim Indonesia, ada beberapa hal yang perlu dipertimbangkan. Antara lain, pertama, negara perlu mempunyai kebijakan kelautan yang jelas dan berevisi ke depan karena menyangkut geopolitik bangsa dan dengan demikian berwawasan global dan menyangkut pula kebijakan-kebijakan dasar tentang pengelolaan sumber daya alam di samping sumber daya ekonomi pada umumnya. Demi daya saing bangsa kita perlu berangkat dari keunggulan kompetitif yang bisa berbasis lokal. Kedua, kebijakan kelautan adalah kebijakan negara kepulauan sehingga variabel keruangan harus lengkap, tidak hanya monodimensional laut. Konsep tri-matra (darat-laut-udara), karena kemajuan ilmu dan teknologi serta peningkatan kesadaran lingkungan hidup menjadi tidak lengkap untuk sekarang dan masa depan. Yang lebih mengena adalah variabel multi-matra (darat termasuk pegunungan; permukaan air dari mata air di hulu sampai permukaan laut; kolom air di sungai, danau maupun laut; pesisir; dasar laut; bawah dasar laut; atmosfer; stratosfir dan angkasa luar), jumlahnya 9 matra. Sejak Presiden Soeharto meluncurkan satelit Palapa pada dekade 1970-an sebenarnya kita telah masuk ke era ruang angkasa, tidak sekedar tri-matra, demikian juga sekarang ketika kita mulai merentang kabel telekomunikasi bawah laut, masuk ke matra dasar laut. Tetapi tetap saja kita menggunakan tri-matra sebagai acuan keruangan.

Sesuai kemampuan untuk merumuskan dan melaksanakan kebijakan publik yang lebih kompleks, serta kemajuan teknologi transportasi dan komunikasi tentunya variabel keruangan bisa dikembangkan. Dengan demikian kebijakan kelautan bukanlah pengganti masa lampau yang terkesan kuat dominan berorientasi daratan. Ketiga, hirarki ruang juga perlu ditentukan, yaitu ruang dimana kita berdaulat penuh, ruang dimana kita punya hak berdaulat dan ruang di mana kita perlu punya pengaruh baik eksklusif maupun melalui kerjasama politik, ekonomi dan pertahanan. Keempat, pemerintah perlu menuntaskan seluruh kewajiban yang tercantum dan UNCLOS, karena penting artinya bagi efektifitas kedaulatan kita. Adalah ironis bahwa Indonesia sebagai pelopor konsep Negara Kepulauan lantas nantinya tertinggal dalam pengamanan kedaulatan wilayahnya. Sekiranya hal ini terjadi maka posisi kita secara geopolitik akan lemah, serta memicu berbagai sengketa di wilayah laut yang sulit kita atasi, apalagi dengan kekuatan militer maritim yang demikian kecil. Peristiwa Sipadan/Ligitan dan peristiwa Ambalat merupakan peringatan dini terhadap kemungkinan masalah lebih besar di kemudian hari. Kelima, kalau semua hal di atas sudah jelas arahnya, maka visi maritim dapat dibangun dan kekuatan maritim

dapat dibangkitkan sepadan dengan tuntutan geopolitik bangsa dan sesuai dengan persepsi keruangan kita dan juga persepsi tentang keunggulan kompetitif baik yang berbasis sumber daya alam, budaya, ilmu pengetahuan maupun geografi. Kebijakan perkapalan, pelabuhan, transportasi antar matra, prioritas kegiatan ekonomi, pembangunan angkatan bersenjata (militer dan polisi), kebijakan fiskal, kebijakan investasi, kebijakan enersi, kebijakan dirgantara, kebijakan pembangunan daerah dan kawasan serta tatanan kelembagaan dan kebijakan pembangunan sumber daya manusia merupakan turunan dari visi maritim dan visi maritim juga adalah turunan dari kebijakan kelautan.

Setelah semua itu selesai dan dirumuskan secara baik, kita mempunyai soal berikut, yaitu mewujudkannya dalam implementasi. Banyak hal yang mempengaruhi implementasi visi dan kebijakan maritim namun akar masalahnya berada dalam budaya agraris tradisional yang kita warisi.

Masyarakat agraris tradisional di pedalaman cenderung statis, introvert dan feodal. Berlainan dengan budaya pesisir yang lebih terbuka dan egaliter serta biasa memanfaatkan pengaruh luar karena interaksi niaga antar bangsa. Komunitas pesisir menjadi lemah di masa lampau karena tidak adanya persepsi bersama menghadapi merkantilisme Eropa sehingga kerajaan-kerajaan pesisir hancur ditaklukkan, menghadapi tekanan dari kolonialisme dan juga serangan dari pedalaman. Dengan demikian budaya yang dominan adalah budaya agraris tradisional yang antara lain ditandai sampai sekarang oleh kebiasaan mayoritas anak-anak menggambar gunung, sawah dan matahari dan nyaris tidak pernah menggambar pemandangan pantai dan laut. Mentalitas yang demikian tercermin pada orientasi pendidikan kita yang cenderung melatih orang untuk menghafal (statis) dengan ketaatan di luar batas pada guru (feodal) dan kebiasaan guru untuk tidak terbuka dan tidak murah hati dalam mentransfer ilmu. Dengan kultur demikian sulit bagi bangsa kita untuk berubah maju atas kehendak sendiri. Perubahan selalu terjadi karena pengaruh eksternal yang tidak tertahankan sehingga seringkali yang ditiru hanyalah tampak luarnya bukan esensinya.

Laut merupakan aset negara yang cukup besar bahkan secara goestrategi dan geopolitik sektor ini sangat penting bagi penyangga perekonomian nasional dan strategis dalam rangka hubungan internasional, dan dikendalikan untuk kepentingan kehidupan bangsa dan negara yang disusun dalam bentuk suatu kebijakan kelautan.

Namun membangun menuju negara maritim kiranya tidak mungkin dilakukan secara parsial, atau masing-masing secara sektoral, tanpa sinergi. Oleh karena itu Dewan Maritim Indonesia yang menjadi wadah bagi perumusan kebijakan nasional dibidang maritim, perlu membangun kesepakatan dan merumuskan Visi, Misi, dan Strategi secara terpadu.

Visi dan program maritim hanya bisa sukses secara berkelanjutan jika terdapat basis kultur yang terbuka, egaliter, haus pengetahuan dan menyukai tantangan perubahan. Pada jangka pendeknya program maritim bisa berjalan dengan merekrut kalangan pengambil keputusan dan para pelaku utama dari kalangan yang mempunyai kultur itu. Bisa juga dengan mengundang investasi asing dari pihak yang lebih maju dalam hal dimana tidak terdapat kemampuan modal dan pengetahuan dalam bidang-bidang tertentu. Tetapi pada jangka panjangnya yang diperlukan adalah perubahan orientasi pendidikan, ke arah rasionalitas ilmu pengetahuan dan teknologi, kesadaran akan sumber-sumber keunggulan kompetitif, kepekaan budaya, kedalaman budi pekerti dan penanaman sifat menyikapi tantangan perubahan secara positif.

1.2 Tujuan dan Sasaran

Penyusunan Rencana Strategis (RENSTRA) Dewan Maritim Indonesia Tahun 2007-2014 ini dimaksudkan sebagai acuan dalam merencanakan dan merumuskan rencana program dan kegiatan pembangunan kemaritiman yang akan dilaksanakan Dewan Maritim Indonesia pada periode 2007-2014. Tujuannya adalah untuk mewujudkan kondisi yang diinginkan yaitu turut mendorong tercapainya sasaran Dewan Maritim Indonesia dalam jangka waktu ke depan.

BAB II

LANDASAN KEBIJAKAN RENCANA STRATEGIS

DEWAN MARITIM INDONESIA

2.1 Deklarasi Djoeanda

Bangsa Indonesia yang berpotensi menjadi negara dan kekuatan maritim terbesar di dunia, di masa kepemimpinan Presiden Soekarno, telah mengeluarkan suatu deklarasi yang dikenal dengan Deklarasi Djoeanda yang dicetuskan pada tanggal 13 Desember 1957. Pada dasarnya konsep deklarasi itu memandang bahwa kepulauan Indonesia merupakan wilayah pulau-pulau, wilayah perairan, dan dasar laut di dalamnya sebagai suatu kesatuan historis, geografis, ekonomis, dan politis.

Dengan adanya konsep ini, maka wilayah perairan nusantara yang tadinya merupakan wilayah laut lepas kini menjadi bagian integral dari wilayah Indonesia yang berada di bawah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Seandainya tak ada Deklarasi Djoeanda, maka potensi kekayaan laut Indonesia hanya sepertiga dari potensi yang dimiliki sekarang karena wilayah laut Indonesia saat itu hanya meliputi laut sejauh tiga mil dari garis pantai yang mengelilingi pulau-pulau di Nusantara. Di antara pulau-pulau Indonesia, terdapat laut bebas (internasional) yang mengancam persatuan dan kesatuan bangsa Indonesia.

Deklarasi Djoeanda merupakan salah satu dari tiga pilar utama bangunan kesatuan dan persatuan negara dan bangsa Indonesia, yaitu: Kesatuan Kejiwaan yang dinyatakan dalam Sumpah Pemuda 28 Oktober 1928; Kesatuan Kenegaraan dalam NKRI yang diproklamirkan oleh Soekarno-Hatta tanggal 17 Agustus 1945; dan Kesatuan Kewilayahan (darat, laut, dan udara) yang diumumkan H. Djoeanda, 13 Desember 1957.

Selanjutnya Deklarasi Djoeanda ini secara yuridis dituangkan dalam Undang-undang No. 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, dan telah memungkinkan Indonesia menyempurnakan luas wilayahnya melalui UU No. 5 1983 tentang Zone Ekonomi Eksklusif (ZEE) termasuk di dalamnya integrasi Timor Timur; UU No. 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan UU No 61 tahun 1998 tentang Penutupan Kantung Natuna dan keluarnya Timor Timur.

2.2 Konvensi Hukum Laut 1982

Pada masa pemerintahan Presiden Soeharto, dalam upaya memperoleh pengakuan dari dunia internasional telah dilaksanakan perjuangan yang terus menerus di forum internasional dan regional, sehingga pada tahun 1982 di Teluk Montego, Jamaika, yang telah ditandatangani Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 oleh 119 negara juga *United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982)*. Pada konvensi tersebut di dalamnya memuat 9 buah pasal mengenai perihal ketentuan tentang Prinsip “**Negara Kepulauan**”. Salah satu pasal dalam prinsip Negara Kepulauan tersebut menyatakan bahwa laut bukan sebagai alat pemisah, melainkan sebagai alat yang menyatukan pulau-pulau yang satu dengan lainnya. Prinsip-prinsip tentang fungsi laut sebagai alat pemersatu atau fungsi laut sebagai faktor integritas wilayah inilah yang kemudian hari menjadi wawasan kebangsaan negara Indonesia yaitu yang dikenal dengan Wawasan Nusantara.

Pengakuan dunia internasional ini ditindaklanjuti oleh pemerintah Indonesia dengan diterbitkannya UU Nomor 17 tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang HUKUM LAUT 1982. Ratifikasi ini merupakan tindaklanjut dari gagasan negara kepulauan yang pada 25 tahun lalu dicetuskannya Deklarasi Djoeanda pada tanggal 13 Desember 1957. Sejak itu Indonesia mempunyai kewajiban dan tanggung jawab untuk melaksanakan Konvensi Hukum Laut PBB tahun 1982, dengan konvensi ini selanjutnya harus dijadikan pedoman dalam penyusunan instrumen hukum nasional agar dapat menjamin penerapannya secara keseluruhan.

2.3 Deklarasi Bunaken

Sejak Deklarasi Bunaken ditandatangani oleh Presiden RI pada puncak kegiatan Tahun Bahari Internasional 1998 (TBI '98) telah menegaskan bahwa mulai 26 September 1998 visi pembangunan dan persatuan nasional Indonesia berorientasi ke laut. Kegiatan TBI '98 merupakan program UNESCO-PBB dan tahun 1998 sebagai Tahun Bahari Internasional sekaligus pencanangan upaya PBB dan bangsa Indonesia untuk menyadarkan umat manusia akan arti penting dari laut dan lingkungan kelautan sebagai warisan bersama umat manusia.

Deklarasi Bunaken pada dasarnya secara tegas menyatakan dua hal pokok yaitu kesadaran bangsa Indonesia akan geografik wilayahnya dan kemauan yang besar

dari bangsa Indonesia untuk membangun kelautan. Kesadaran geografik adalah kesadaran bangsa Indonesia untuk memahami dan menyadari akan kondisi obyektif wadah kepulauan Indonesia yang 2/3 (dua pertiga) bagian wilayahnya adalah merupakan laut. Kesadaran bangsa Indonesia akan geografik wilayahnya menjadi sangat penting bagi keberhasilan bangsa dalam melaksanakan pembangunan kelautan yang mempunyai arti strategis dalam mengembalikan kondisi ekonomi nasional yang sedang menyelesaikan berbagai krisis ini.

Inti dari Deklarasi Bunaken adalah laut merupakan peluang, tantangan dan harapan untuk masa depan persatuan, kesatuan dan pembangunan bangsa Indonesia. Deklarasi Bunaken merupakan pernyataan politis strategis pemerintah atau sebagai komitmen bangsa yang memberikan peluang seluas-luasnya dalam penyelenggaraan pembangunan kelautan. Melalui Deklarasi Bunaken pemerintah juga akan meng-orientasikan Pembangunan Nasional ke laut dengan memberikan perhatian dan dukungan optimal terhadap pembangunan kelautan.

Deklarasi Bunaken dapat juga dikatakan sebagai kunci pembuka babak baru pembangunan nasional yang berorientasi ke laut karena mengandung komitmen bahwa:

1. Visi Pembangunan dan Persatuan Nasional Indonesia harus juga berorientasi ke laut.
2. Semua jajaran pemerintah dan masyarakat hendaknya juga memberikan perhatian untuk pengembangan, pemanfaatan dan pemeliharaan potensi kelautan Indonesia.

2.4 Seruan Sunda Kelapa

Dalam rangka upacara Peringatan Hari Nusantara Tahun 2001, tepatnya pada tanggal 27 Desember 2001, bertempat di Pelabuhan Rakyat Sunda Kelapa Jakarta, telah dicanangkan “**Seruan Sunda Kelapa**” oleh Presiden RI Megawati Sukarnoputri. Pada intinya seruan tersebut mengajak seluruh bangsa Indonesia untuk bersama-sama membangun kekuatan maritim/kelautan, dengan berlandaskan pada kesadaran penuh bahwa bangsa Indonesia hidup di negara kepulauan terbesar di dunia, dengan alam laut yang kaya akan berbagai sumberdaya alam.

Pada Seruan Sunda Kelapa menyatakan meliputi 5 pilar program pembangunan kelautan, yaitu:

- a. Membangun kembali wawasan bahari,
- b. Menegakkan kedaulatan secara nyata di laut,
- c. Mengembangkan industri dan jasa maritim secara optimal dan lestari bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat,
- d. Mengelola kawasan pesisir, laut dan pulau kecil,
- e. dan Mengembangkan hukum nasional di bidang maritim.

Dengan lahirnya Seruan Sunda Kelapa diharapkan menimbulkan kesadaran kembali bagi bangsa Indonesia akan kekhususan aspek alamiah Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan potensi laut yang memiliki berbagai ragam kekayaan sumber daya alam, dan mengarahkan kembali ke wawasan bahari serta kebijaksanaan cabotage untuk rencana pembangunan nasional.

Wawasan dan kebijaksanaan dari Seruan Sunda Kelapa diyakini dapat membangkitkan kembali kekuatan armada niaga nasional, membangkitkan kembali ekonomi unggulan nasional untuk memberi kontribusi bagi upaya segera memulihkan ekonomi nasional yang sedang terpuruk, mempercepat penggapaian masa depan bangsa, sekaligus memperkuat tali kehidupan bangsa.

2.5 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

Undang-Undang No. 25 Tahun 2005 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) telah mengamanatkan penyusunan rencana pembangunan nasional jangka panjang, menengah dan tahunan. Rencana pembangunan nasional tersebut selanjutnya menjadi pedoman bagi penyusunan rencana strategis (Renstra) dan rencana kerja (Renja) bagi Kementrian/Lembaga/Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD). Renstra Kementrian/Lembaga/SKPD adalah dokumen rencana strategis bagi Kementrian/Lembaga/SKPD untuk periode lima tahunan dan memuat rumusan visi, misi, tujuan dan strategi, kebijakan, program serta kegiatan indikatif.

Sesuai dengan amanat UU No.25 Tahun 2004 tersebut maka setiap Kementrian/Lembaga/SKPD harus memiliki rencana strategis yang berpedoman pada rencana pembangunan jangka panjang menengah (RPJM). Renstra tersebut disusun untuk mewujudkan capaian visi dan misi serta tujuan setiap organisasi pemerintahan dalam rangka pelaksanaan tugas pokok dan fungsi masing-masing Kementrian/Lembaga/SKPD.

2.6 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2004-2009

Penetapan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2004-2009 didasarkan pada pertimbangan bahwa Presiden terpilih diangkat Bulan Oktober Tahun 2004 dan di tindak lanjuti oleh Presiden terpilih dengan menyusun Program 100 hari yang merupakan bagian dari Agenda Pembangunan Jangka Menengah nasional Tahun 2004-2009 Kabinet Indonesia Bersatu.

Permasalahan dan tantangan pembangunan yang di hadapi dalam 5 (lima) tahun ke depan akan menentukan agenda, sasaran, serta program pembangunan yang juga harus bersifat lintas kaitan dan lintas koordinasi.

Pertama, masih rendahnya pertumbuhan ekonomi mengakibatkan rendah dan menurunnya tingkat kesejahteraan rakyat dan munculnya berbagai masalah sosial yang mendasar. Pada tahun 2003, jumlah pengangguran terbuka mencapai 9.5 juta jiwa (9,5 %) dan setiap tahunnya sekitar 2,5 juta angkatan kerja baru menambah jumlah angkatan kerja. Persentase penduduk miskin pada tahun 2004 menjadi 16,6%, namun masih mencakup jumlah yang besar yaitu sekitar 36,1 juta jiwa. Disamping itu penurunan jumlah pengangguran dan kemiskinan sangat rentan terhadap perubahan kondisi politik ekonomi konflik sosial yang terjadi di berbagai daerah dan bencana alam.

Kedua, kualitas sumber daya manusia Indonesia masih rendah. Pembangunan pendidikan belum sepenuhnya mampu memenuhi hak-hak dasar warga negara pada tahun 2003 rata – rata lama sekolah penduduk berusia 15 tahun ke atas baru mencapai 7,1 tahun dan proforsi penduduk berusia 10 tahun ke atas yang berpendidikan SLTP keatas masih sekitar 36,2 %. Sementara angka buta aksara penduduk usia 15 tahun ke atas masih sebesar 10,12 %. Pada saat yang sama angka partisipasi sekolah (APS) penduduk usia 7-12 tahun sudah mencapai 96,4 %, namun APS penduduk usia 16-18 tahun baru mencapai 50,97 %. Tantangan tersebut menjadi semakin berat dengan adanya disparitas tingkat pendidikan antar kelompok masyarakat yang masih cukup tinggi seperti antara penduduk kaya dan penduduk miskin, anantara penduduk laki-laki dan penduduk perempuan, antara penduduk di perkotaan dan perdesaan, dan antar daerah.

Ketiga, kualitas manusia di pengaruhi juga oleh kemampuan dalam mengelola sumberdaya alam dan lingkungan hidup. Permasalahan pokok yang di hadapi dalam

pengelolaan sumberdaya alam dan lingkungan hidup adalah tidak menyatunya kegiatan perlindungan fungsi lingkungan hidup dengan kegiatan pemanfaatan sumberdaya alam sehingga sering melahirkan konflik kepentingan antara ekonomi sumberdaya alam (pertambangan, kehutanan) dengan lingkungan. Kebijakan ekonomi selama ini cenderung lebih berpihak terhadap kegiatan eksploitasi sumberdaya alam sehingga mengakibatkan lemahnya kelembagaan pengelolaan dan penegakan hukum.

Keempat, perbaikan kesejahteraan rakyat sangat di tentukan oleh dukungan infratraktur dalam pembangunan. Sejak 1998, kondisi pelayanan dan penyediaan infratraktur yang meliputi transportasi, ketenagalistrikan, energi, pos, telekomunikasi dan informatika, sumberdaya air, serta perumahan, pelayanan air minum, dan penyehatan lingkungan, mengalami penurunan kuantitas maupun kualitasnya. Berkurangnya kualitas dan pelayanan dan tertundanya pembangunan infrastruktur baru telah menghambat pembangunan nasional.

Kelima, masih tingginya kejahatan konvensional dan transnasional. Meskipun terkendali, variasi kejahatan konvensional cenderung meningkat dengan kekerasan yang meresahkan masyarakat. Selanjutnya, kejahatan transnasional seperti penyeludupan, narkoba, pencucian uang dan sebagainya terus meningkat. Luasnya wilayah laut, keanekaragaman sumberdaya hayati laut, dan kandungan sumberdaya kelautan, banyaknya pintu masuk kewilayah perairan nusantara serta masih lemahnya pengawasan, kemampuan, dan koordinasi keamanan laut menyebabkan meningkatnya gangguan keamanan, pertahanan, dan pelanggaran hukum di laut. Masih adanya potensi terorisme membutuhkan pendekatan dan penanganan yang lebih komprehensif; sementara itu efektivitas pendeteksian dini dan upaya pre-emptif, pengamanan sasaran vital, pengungkapan kasus, pengenalan faktor-faktor pemicu terorisme, dan perlindungan masyarakat umum dari terorisme di rasakan belum memadai.

Keenam, dengan wilayah yang sangat luas serta kondisi sosial, ekonomi dan budaya yang beragam, dan potensi ancaman baik dari luar maupun dalam negeri yang tidak ringan TNI di hadapkan pada masih kurangnya kemampuan jumlah dan personil serta permasalahan alutsista yang jauh dari mencukupi. Saat ini kemampuan pertahanan TNI AD antara lain yang bertumpu pada kendaraan tempur hanya sekitar 60 % dalam kondisi siap. Kondisi kapal Republik Indonesia (KRI) Kekuatan pemukul yang meliputi kapal selam, kapal perusak kawal rudal, dan kapal cepat roket, serta

KRI kekuatan patroli dan pendukung sudah relatif tua. Sementara itu kekuatan pesawat tempur TNI AU hanya 28 % dalam keadaan siap operasi; serta hanya 11 dari 23 pesawat angkut udara dalam keadaan siap.

Ketujuh, masih banyaknya peraturan perundang–undangan yang belum mencerminkan keadilan, kesetaraan dan penghormatan serta perlindungan terhadap hak asasi manusia; masih besarnya tumpang tindih peraturan di tingkat pusat dan daerah yang menghambat iklim usaha dan pada gilirannya menghambat peningkatan kesejahteraan masyarakat; belum ditegakkannya hukum secara tegas, adil dan tidak diskriminatif, serta memihak kepada rakyat kecil; serta belum dirasakan putusan hukum oleh masyarakat sebagai suatu keputusan yang adil dan tidak memihak melalui proses yang transparan.

Kedelapan, adalah rendahnya kualitas pelayanan umum kepada masyarakat antara lain karena tingginya penyalahgunaan kewenangan dan penyimpangan; rendahnya kinerja sumberdaya aparatur; belum memadainya sistem kelembagaan (organisasi) dan ketatalaksanaan (manajemen) pemerintahan; rendahnya kesejahteraan PNS; serta banyaknya peraturan perundang–undangan yang sudah tidak sesuai dengan perkembangan keadaan dan tuntutan pembangunan.

Disamping masalah–masalah pokok tersebut di atas, terhadap berbagai permasalahan mendasar yang menuntut perhatian khusus dalam membangun ke depan, diantaranya adalah: (1) masih lemahnya karakter bangsa; (2) belum terbangunnya sistem pembangunan, pemerintah, dan pembangunan yang berkelanjutan; (3) belum berkembangnya nasionalisme kemanusiaan serta demokrasi politik dan ekonomi; (4) belum terejawantahnya nilai–nilai utama kebangsaan dan belum berkembangnya sistem yang memungkinkan masyarakat untuk mengadopsi dan memaknai nilai–nilai kontemporer secara bijaksana; serta (5) kegamangan dalam menghadapi masa depan serta rentahnya sistem pembangunan, pemerintahan, dan kenegaraan dalam menghadapi perubahan.

Berdasarkan permasalahan, tantangan, serta keterbatasan yang di hadapi bangsa dan negara Indonesia, di tetapkan visi pembangunan nasional tahun 2004-2009, yaitu:

1. Terwujudnya kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara yang aman, bersatu, rukun, dan damai;
2. Terwujudnya masyarakat, bangsa, dan negara yang menjunjung tinggi hukum, kesetaraan, dan hak asasi manusia; serta

3. Terwujudnya perekonomian yang mampu menyediakan kesempatan kerja dan penghidupan yang layak serta memberikan pondasi yang kokoh bagi pembangunan yang berkelanjutan.

Selanjutnya berdasarkan Visi pembangunan nasional tersebut ditetapkan 3 (tiga) Misi Pembangunan Nasional Tahun 2004-2009, yaitu :

1. Mewujudkan Indonesia yang Aman dan Damai
2. Mewujudkan Indonesia yang Adil dan Demokrasi
3. Mewujudkan Indonesia yang sejahtera

Di dalam mewujudkan visi dan menjalankan misi pembangunan nasional tersebut di atas ditempuh 2 (dua) strategi pokok pembangunan, yaitu :

1. Strategi penataan kembali Indonesia yang diarahkan untuk menyelamatkan sistem ketatanegaraan Republik Indonesia berdasarkan semangat, jiwa, nilai, dan konsensus dasar yang melandasi berdirinya Negara Kebangsaan Republik Indonesia yang meliputi Pancasila; Undang–Undang Dasar 1945 (terutama Pembukaan Undang–Undang Dasar 1945); tetap tegaknya Negara Kesatuan Republik Indonesia; dan tetap berkembangnya pluralisme dan keberagaman dengan prinsip Bhinneka Tunggal Ika.
2. Strategi Pembangunan Indonesia yang di arahkan untuk membangun Indonesia di segala bidang yang merupakan perwujudan dari amanat yang tertera jelas dalam Pembukaan Undang–Undang Dasar 1945 terutama dalam pemenuhan hak dasar rakyat dan penciptaan landasan pembangunan yang kokoh.

Landasan yang kokoh diperlukan bagi pembangunan yang berkelanjutan dan generasi mendatang yang lebih baik. Ruang gerak bagi kehidupan yang lebih baik tersebut akan semakin terbuka apabila ekonomi stabil, mandiri, dan tumbuh dengan cepat; ada jaminan dan kepastian hukum serta aturan–aturan; serta kapasitas diri dan kualitas kehidupan warga negara yang meningkat.

Berdasarkan visi, misi, dan strategi pembangunan di atas di susun 3 (tiga) AGENDA PEMBANGUNAN NASIONAL TAHUN 2004-2009, yaitu:

1. Menciptakan Indonesia yang Aman dan Damai

Sasarannya adalah meningkatnya rasa aman dan damai tercermin dari menurunnya ketegangan dan ancaman konflik antarkelompok maupun golongan masyarakat; menurunnya angka kriminalitas secara nyata di perkotaan dan

pedesaan; serta menurunnya secara nyata angka perampokan dan kejahatan di lautan dan penyeludupan lintas batas. Untuk mencapai sasaran tersebut, prioritas pembangunan nasional tahun 2004-2009 diletakkan pada:

- a. Peningkatan rasa saling percaya dan harmonisasi antar kelompok masyarakat
- b. Pengembangan kebudayaan yang berlandaskan pada nilai-nilai luhur
- c. Peningkatan keamanan, ketertiban, dan penanggulangan kriminalitas

2. Mewujudkan Indonesia yang Adil dan Demokratis

Sasarannya adalah meningkatnya keadilan dan penegakan hukum yang tercermin dari terciptanya sistem hukum yang adil, konsekuen, dan tidak diskriminatif serta yang memberikan perlindungan dan penghormatan terhadap hak asasi manusia; terjaminnya konsistensi seluruh peraturan perundang-undangan di tingkat pusat dan daerah sebagai bagian dari upaya memulihkan kembali kepercayaan masyarakat terhadap kepastian hukum.

Untuk mencapai sasaran tersebut, prioritas pembangunan nasional tahun 2004-2009 diletakkan pada:

- a. Pembenahan sistem hukum nasional dan politik hukum
- b. Penghapusan diskriminasi dalam berbagai bentuk
- c. Penghormatan, pemenuhan dan penegakan atas hukum dan pengakuan atas hak asasi manusia.

3. Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat

Sasaran pertama adalah menurunnya jumlah penduduk miskin menjadi 8,2 persen pada tahun 2009 serta terciptanya lapangan kerja yang mampu mengurangi pengangguran terbuka menjadi 5,1 persen pada tahun 2009 dengan didukung oleh stabilitas ekonomi yang tetap terjaga. Kemiskinan dan pengangguran diatasi dengan strategi pembangunan ekonomi yang mendorong pertumbuhan yang berkualitas dan berdimensi pemerataan melalui penciptaan lingkungan usaha yang sehat.

Untuk mencapai sasaran tersebut, disusun prioritas dan arah kebijakan pembangunan sebagai berikut.

1. Penanggulangan kemiskinan
2. Peningkatan investasi dan ekspor non migas

3. Peningkatan daya saing industri manufaktur
4. Revitalisasi pertanian
5. Pemberdayaan koperasi dan usaha mikro, kecil, dan menengah
6. Peningkatan pengelolaan BUMN
7. Peningkatan kemampuan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi
8. Perbaikan Iklim ketenagakerjaan
9. Pemantapan stabilitas ekonomi makro

Sasaran kedua adalah berkurangnya kesenjangan antar wilayah yang tercermin dari meningkatnya peran perdesaan sebagai basis pertumbuhan ekonomi agar mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat di pedesaan; meningkatnya pembangunan pada daerah–daerah terbelakang dan tertinggal; meningkatnya pengembangan wilayah yang didorong oleh meningkatnya keseimbangan pertumbuhan pembangunan antar kota–kota metropolitan, besar, menengah, dan kecil dengan memperhatikan keserasian pemanfaatan ruang dan penatagunaan tanah.

Untuk mencapai sasaran ini, di susun prioritas pembangunan dan arah kebijakan sebagai berikut:

1. Pembangunan Perdesaan
2. Pengurangan ketimpangan pembangunan wilayah

Sasaran ketiga adalah meningkatnya kualitas manusia yang secara menyeluruh tercermin dari membaiknya angka Indeks pembangunan Manusia (IPM) serta meningkatnya pemahaman dan pengamalan ajaran-ajaran agama.

Untuk mencapai sasaran tersebut, disusun prioritas dan arah kebijakan sebagai berikut.

1. Peningkatan akses masyarakat terhadap pendidikan yang berkualitas
2. Peningkatan akses masyarakat terhadap layanan kesehatan yang lebih berkualitas
3. Peningkatan perlindungan dan kesejahteraan sosial
4. Pembangunan kependudukan, dan keluarga kecil berkualitas serta pemuda dan olahraga
5. Peningkatan berkualitas kehidupan beragama

Sasaran keempat adalah membaiknya mutu lingkungan hidup dan pengelolaan sumber daya alam yang mengarah pada pengarusutamaan (*mainstreaming*) prinsip pembangunan berkelanjutan di seluruh sektor dan bidang pembangunan.

Untuk mencapai sasaran tersebut, prioritas pembangunan di letakkan pada Perbaikan Pengelolaan Sumberdaya Alam Dan Pelestarian Mutu Lingkungan Hidup.

Sasaran kelima adalah membaiknya infra struktur yang di tunjukkan oleh meningkatnya kuantitas dan kualitas berbagai sarana penunjang pembangunan.

Untuk mencapai sasaran tersebut, prioritas di berikan pada Percepatan Pembangunan Infra Struktur.

Dewan Maritim Indonesia merupakan lembaga konsultasi bagi penetapan kebijakan umum dibidang kelautan. Dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya, Dewan Maritim melakukan koordinasi dengan instansi-instansi dan para stakeholders yang terkait sehingga mencakup aspek yang berhubungan dengan kelautan secara keseluruhan.

Dalam melakukan kegiatannya, DMI perlu membuat rencana strategis (renstra) agar tujuan dan sasaran organisasi dapat tercapai. Renstra ini merupakan penjabaran dari tugas perencanaan pembangunan yang disusun dengan mengacu pada tupoksi Dewan Maritim Indonesia. Penyusunan renstra DMI ini merujuk pada enam hal yaitu Deklarasi Djoeanda, Konvensi Hukum Laut 1982, Deklarasi Bunaken, Seruan Sunda kelapa, Undang-Undang No. 25 Tahun 2005 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2004-2009.

BAB III

TUGAS POKOK DAN FUNGSI DEWAN MARITIM INDONESIA

Dewan Maritim Indonesia dibentuk berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 161 Tahun 1999 tentang Dewan Maritim Indonesia. Untuk menjalankan roda organisasi Dewan Maritim Indonesia telah diterbitkan Keputusan Ketua Harian Dewan Maritim Indonesia No. 1 tahun 2000 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dewan Maritim Indonesia.

Dewan Maritim Indonesia mempunyai tugas pokok membantu Presiden Republik Indonesia dalam menetapkan kebijakan umum di bidang kelautan. Disamping memiliki tugas pokok Dewan Maritim Indonesia juga melaksanakan fungsi sebagai berikut:

- a. merumuskan kebijakan kewilayahan nasional, eksplorasi, pemanfaatan, pelestarian dan perlindungan di bidang kelautan dalam rangka pembangunan yang berkelanjutan;
- b. memberikan pertimbangan kepada Presiden mengenai hal-hal tersebut diatas, dan hal-hal lain atas permintaan Presiden;
- c. melakukan konsultasi dengan lembaga terkait, baik pemerintah maupun non pemerintah dalam rangka keterpaduan kebijakan di bidang kelautan;
- d. mencari pemecahan masalah dan mengevaluasi kebijakan di bidang kelautan.

Dewan Maritim Indonesia di ketuai oleh Presiden RI, sedangkan ketua hariannya dijabat oleh Menteri Kelautan dan Perikanan, anggotanya terdiri dari 10 (sepuluh) Menteri terkait yaitu Menteri Dalam Negeri, Menteri Luar Negeri, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Pertahanan, Menteri Kebudayaan dan Pariwisata, Menteri Pendidikan Nasional, Menteri Energi dan Sumberdaya Mineral, Menteri Negara Lingkungan Hidup, Menteri Negara Riset dan Teknologi, Kepala Staf Angkatan Laut (KSAL) serta 16 Wakil dari Forum, Asosiasi, LSM, Perguruan Tinggi dan Pakar serta 1 orang Penasehat. Sedangkan dalam operasional dikendalikan oleh Sekretaris Umum yang dirangkap Staf Ahli Menteri Kelautan dan Perikanan.

3.1 Organisasi

Untuk membantu pelaksanaan pekerjaan Dewan Maritim Indonesia, dibentuk Sekretariat DMI sebagaimana ditetapkan dengan Keputusan Ketua Harian Nomor 1 Tahun 2000 tentang Organisasi, Tata Kerja, dan Personalia Sekretariat Dewan Maritim Indonesia terdiri dari:

1. Sekretaris Umum

Sekretaris Umum DMI mempunyai tugas memimpin Sekretariat DMI. Dalam menyelenggarakan tugasnya Sekretaris Umum DMI dibantu oleh 7 Sekretaris Bidang dan Tata Usaha Sekretariat DMI.

2. Sekretaris Bidang

Sekretaris Bidang DMI mempunyai tugas membantu Sekretaris Umum DMI dan memimpin penyelenggaraan sekretariat di bidangnya masing-masing.

Adapun Sekretaris Bidang yang ada di DMI terdiri dari:

a. Sekretariat Bidang Wilayah

Menyelenggarakan fungsinya antara lain mengenal batas wilayah, tata ruang dan keamanan pesisir, pantai, pulau-pulau kecil dan laut

b. Sekretariat Bidang Potensi

Menyelenggarakan fungsinya mengenai inventarisasi, pengawasan, dan perlindungan potensi sumber daya hayati, non hayati, dan potensi maritim lainnya

c. Sekretariat Bidang Industri dan Jasa

Menyelenggarakan fungsinya mengenai kegiatan sektor-sektor pertambangan, perikanan, industri, perdagangan, transportasi, pariwisata, dan kegiatan sektoral maritim lainnya

d. Sekretariat Bidang Lingkungan Hidup

Menyelenggarakan fungsinya mengenai lingkungan hidup maritim

e. Sekretariat Bidang Hukum

Menyelenggarakan fungsinya mengenai hukum dan perundang-undangan maritim

f. Sekretariat Bidang Sumber Daya Manusia

Menyelenggarakan fungsinya mengenai pembangunan sumber daya manusia maritim

g. Sekretariat Bidang Sosialisasi

Menyelenggarakan fungsinya antara lain sosialisasi bidang Wilayah, Potensi, Industri dan Jasa, Lingkungan Hidup, Hukum dan Sumber Daya Manusia

3. Kepala Tata Usaha Sekretariat

Kepala Tata Usaha mempunyai tugas membantu Sekretaris Umum DMI dan memimpin ketatausahaan Sekretariat DMI

4. Anggota Sekretariat

Anggota sekretariat mempunyai tugas membantu Sekretaris Bidang

5. Staf Sekretariat

Staf sekretariat mempunyai tugas membantu pekerjaan Sekretariat DMI

6. Staf Tata Usaha Sekretariat

Staf tata usaha sekretariat mempunyai tugas membantu pekerjaan ketatausahaan Sekretariat.

3.2 Keragaan Dewan Maritim Indonesia**1. Sumberdaya Manusia**

Sumberdaya manusia (SDM) yang dimiliki oleh Dewan Maritim Indonesia sebanyak 63 orang yang terdiri dari Ketua DMI 1 orang, Ketua Harian 1 orang, Penasehat 1 orang, Sekretaris Umum 1 orang, Anggota DMI sebanyak 26 orang dan Sekretariat DMI sebanyak 33 orang. Untuk lebih jelasnya dapat diuraikan pada tabel dibawah ini sebagai berikut:

Tabel 1. Anggota Dewan Maritim Indonesia Kementerian, Departemen dan Non Departemen

No.	Nama / Instansi
1.	Presiden RI / Ketua DMI
2.	Menteri Kelautan dan Perikanan RI / Ketua Harian DMI
3.	Menteri Dalam Negeri RI
4.	Menteri Luar Negeri RI
5.	Menteri Pertahanan RI
6.	Menteri Perhubungan RI
7.	Menteri Energi dan Sumberdaya Mineral RI
8.	Menteri Keuangan RI
9.	Menteri Pendidikan Nasional RI

No.	Nama / Instansi
10.	Menteri Kebudayaan dan Pariwisata RI
11.	Menteri Negara Riset dan Teknologi RI
12.	Menteri Negara Lingkungan Hidup RI
13.	Kepala Staf TNI Angkatan Laut
14.	Prof. Dr. Muchtar Kusuma Atmadja, SH / Pakar Kelautan
15.	Prof. Dr. Budi Prayitno / UNDIP
16.	Prof. Dr. Hasjim Djalal, MA / Pakar Kelautan
17.	Dr. Laode M. Kamaluddin, M.Eng, M.Sc / Pakar Kelautan
18.	Prof. Dr. Prijono Tjiptoherijanto / Pakar Ilmu Kelautan
19.	M. Nawir Messi, MA / UI
20.	Dr. Mohammad Ichsan / UI
21.	Drs. Agustomo, MPM / JICT
22.	Laksdya TNI (Purn) Machmud Subarkah / FMMI
23.	Dr. Ir. Soepanto / MPN
24.	Drs. Sutara Martadisastra / Gapindo
25.	H. Abdul Rahim Paita / PELRA
26.	Ir. Sumyaryo Sumiskum / HNSI
27.	Machmud Dai / LSM
28.	Prof. Dr. Muchtar Ahmad, M.Sc / UNRI

Sedangkan sumberdaya manusia Dewan Maritim Indonesia pada sekretariat sampai dengan tahun 2007 tercatat sebanyak 35 orang. Yang dapat diuraikan antara lain sebagai berikut:

Tabel 2. Komposisi Pegawai Berdasarkan Jabatan

No.	Jabatan	Eselon	Jumlah
1.	Penasehat	I	1
2.	Sekretaris Umum	I	1
3.	Sekretaris Bidang	-	7
4.	Kepala Tata Usaha	-	1
5.	Kepala Sub Bagian	-	3
6.	Staf	-	22
7.	Jumlah		35

Tabel 3. Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan

No.	Pendidikan	Jumlah
1.	Strata 3 (Doktor)	4
2.	Strata 2 (Master)	3
3.	Strata 1 (Sarjana)	17
4.	Sarjana Muda/D-3/D-1	2
5.	Sekolah Lanjutan Tingkat Atas (SLTA)	8
6.	Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP)	-
7.	Sekolah Dasar	1
	Jumlah	35

2. Sarana

Sarana yang tersedia di Dewan Maritim Indonesia untuk menunjang kegiatan sekretariat dalam menetapkan kebijakan umum, pengumpulan data serta pelayanan informasi terdiri atas website Dewan Maritim Indonesia, sarana kantor dan perpustakaan. Dalam upaya mengembangkan jaringan kerja, didaerah telah terbentuk Dewan Maritim Daerah (DMD) sebagai sarana untuk menampung dan mengevaluasi masalah kelautan yang ada di daerah.

Hingga saat ini telah terbentuk 11 (sebelas) DMD, yaitu 9 (sembilan) di tingkat provinsi dan 2 (dua) ditingkat kabupaten. Adapun DMD yang telah terbentuk yaitu:

- a. Provinsi Sumatera Selatan
- b. Provinsi Bengkulu
- c. Provinsi Lampung
- d. Provinsi Jawa Timur
- e. Provinsi Sulawesi Utara
- f. Provinsi Kalimantan Barat
- g. Provinsi Nusa Tenggara Timur
- h. Provinsi Kepulauan Bangka Belitung
- i. Provinsi Sumatera Barat
- j. Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat
- k. Kabupaten Bantul, Provinsi DI Yogyakarta

Dewan Maritim Daerah yang dibentuk diharapkan dapat menjadi sebuah tim yang bekerja sama secara proaktif dalam membantu merumuskan format dan prioritas pembangunan untuk menjawab permasalahan, mengharmoniskan seluruh program-program pembangunan yang relevan, mendinamisasi upaya pencapaian target-target pembangunan, dan membantu pemerintah khususnya pemerintah daerah setempat dalam mengantisipasi kompleksitas permasalahan di bidang kelautan.

BAB IV ANALISIS

4.1 Kondisi Saat Ini

Kita patut merasa bangga karena gerakan reformasi Indonesia membawa serta angin segar bagi dunia Maritim Indonesia, setelah tiga dasawarsa bidang kemaritiman praktis diabaikan. Kini, Indonesia boleh berbangga hati setelah berhembus kembali angin laut menyejukkan yang diharapkan dapat membawa serta arah baru dengan sentuhan maritim bagi upaya kesejahteraan rakyat dan upaya menjamin kelangsungan eksistensi bangsa dan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Namun dibalik itu semua, Indonesia belum bisa dikatakan sebagai negara maritim karena ada lima elemen yang fundamental yang masih lemah untuk menyandang gelar sebagai negara maritim. Adapun lima elemen tersebut meliputi: *Wawasan Kelautan; Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan di Laut; Industri Kelautan; Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan, dan Sistem Hukum Kelautan.*

Lemahnya lima elemen tersebut harus segera dibenahi oleh bangsa Indonesia untuk menuju sebagai negara maritim. Pasalnya, bila elemen dasar tersebut telah dikuasai atau paling tidak dimiliki sebagai program khusus pembangunan maritim, diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi untuk kesejahteraan bangsa Indonesia.

Apalagi pada masa-masa sebelumnya, negara Indonesia lalai mengembangkan potensi kemaritimannya, bahkan hal ini diperparah karena sejak masa penjajahan Belanda kekuatan-kekuatan sebagai negara maritim di Nusantara senantiasa di tindas, demikian juga pada masa orde baru, yang lebih memperhatikan pembangunan di daratan dan kurang memperhatikan pembangunan kemaritiman.

Akibat inilah sektor maritim kita masih sangat lemah. Karena itulah untuk menjaga kesatuan dan persatuan serta kejayaan Indonesia dimasa depan dalam sektor kemaritimannya, perlu dibangun pilar-pilar pendukung sebagai negara maritim. Pilar-pilar tersebut adalah sesuai dengan amanat Seruan Sunda Kelapa yang dicanangkan oleh Presiden RI pada Peringatan Hari Nusantara Tahun 2001.

A. Wawasan Kelautan

Masyarakat Indonesia pada umumnya tidak lagi memiliki jiwa bahari dan kehidupannya lebih berorientasi kepada daratan. Ironisnya lagi, masyarakat

Indonesia juga kurang menyadari bahwa Indonesia secara geografis memiliki berbagai peluang, ancaman, kekuatan, dan kelemahan sebagai negara kepulauan (Nusantara) yang berada diantara dua samudera dan dua benua.

Wawasan Maritim yang meliputi visi mengenai konsepsi Nusantara dan tujuan ideal masa depannya, kesadaran geografis (geostrategis, politik, ekonomi, ekologi, dsb), sangat penting dimiliki oleh segenap rakyat dan aparatur negara yang secara fundamental merupakan landasan bagi upaya-upaya untuk membangun menuju negara bangsa maritim.

1. Budaya Maritim

Memasuki perjalanan 62 tahun Proklamasi Kemerdekaan, budaya maritim yang pernah kita miliki berabad-abad lalu telah lama ditinggalkan. Ada beberapa faktor dan indikator yang dapat menjelaskan mengapa bangsa Indonesia kehilangan budaya maritim.

Pertama, budaya maritim bangsa Indonesia mengalami kemunduran pada abad ke-18 ketika kolonialis Belanda mulai membatasi akses masyarakat Indonesia saat itu untuk berhubungan dengan laut, seperti larangan berdagang dengan pihak selain Belanda. Padahal, suatu peradaban muncul dan berkembang pada awalnya dari wilayah pantai, dimana penduduk yang bersangkutan memiliki kesempatan untuk berinteraksi dengan pendatang asing. Akibatnya, budaya maritim menjadi luntur dan kita tidak menyadari hal itu, padahal untuk membangun budaya bangsa tidaklah mudah dan membutuhkan waktu yang lama.

Kedua, kebijakan pembangunan kurang berpihak pada bidang maritim. Sebagai contoh, perhitungan Dana Alokasi Umum (DAU) bagi daerah otonom dirumuskan berdasarkan perbandingan luas wilayah darat terhadap penduduk. Ini menunjukkan bangsa kita tidak peka dan tidak peduli terhadap keberadaan laut yang mempersatukan kepulauan Nusantara.

Ketiga, bangsa kita tidak bisa menangkap momentum kebangkitan Asia Pasifik dimana *sea trade* meningkat tajam. Ironisnya, perusahaan pelayaran nasional justru menjadi lumpuh karena kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing yang didukung oleh permodalan yang kuat. Beruntunglah telah lahir Inpres Nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.

Keempat, bangsa Indonesia kurang serius melaksanakan UNCLOS 1982, padahal UNCLOS 1982 merupakan prestasi terbaik bangsa Indonesia dalam memperjuangkan konsepsi negara kepulauan. Bangsa kita kurang maksimal memanfaatkannya, akibatnya isu perbatasan pulau-pulau terluar tidak maksimal tertangani. Tidak mengherankan bila sewaktu-waktu bisa saja terjadi insiden seperti kasus Gugus Tempur Kapal Induk USS Carl Vinson pada Juli 2003 di perairan Bawean dan lepasnya pulau-pulau terluar, seperti Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan. Hal tersebut bisa saja terulang kembali bila tidak diwaspadai. Kemenangan Malaysia dalam kasus kepemilikan Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan di Mahkamah Internasional Den Haag pada 17 Desember 2002 karena melakukan penguasaan secara efektif (*effective occupation*) terhadap kedua pulau itu. Hal itu menjadi pelajaran berharga bagi kita agar kita tidak lagi menyalahgunakan potensi maritim yang kita miliki.

Kelima, bangsa Indonesia belum memanfaatkan laut dengan sebaik-baiknya. Sebagai contoh, peluang pemanfaatan potensi perikanan laut yang begitu melimpah belum dikelola untuk menghasilkan keuntungan ekonomis bagi negara. Dengan luas wilayah perairan yang mencapai 3,2 juta kilometer persegi, ditambah hak atas sumber daya laut di perairan ZEE seluas 2,7 kilometer persegi, menghasilkan sekitar 6,7 juta ton ikan setiap tahun. Namun kenyataannya, ikan hasil tangkapan dari wilayah perairan Indonesia pada umumnya dinikmati oleh pengusaha-pengusaha asing. Mereka memanfaatkan pengusaha dalam negeri yang sebenarnya tidak memiliki armada perikanan sebagai *counter part*. Oleh karena itu, dari jumlah lebih dari 7.000 kapal armada perikanan di Indonesia, 80 persen di antaranya adalah milik asing yang diberi bendera Indonesia. Kita mestinya belajar dari negara-negara tetangga yang proaktif di dalam mengusahakan perikananannya, seperti Thailand. Walaupun luas perairannya itu jauh lebih kecil dibandingkan dengan luas perairan Indonesia, Thailand tercatat sebagai *the third largest fishing fleet in the world*.

B. Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan di Laut

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang terdiri dari 17.480 pulau dan diyakini masih ada pulau-pulau yang belum diketahui. Belasan ribu pulau

tersebut diceraikan-beraikan oleh perairan (laut) yang amat luas (5,8 juta km²) luasnya lebih besar 3 kali luas daratan. Oleh karena itulah Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia. Namun demikian sebutan “Negara Maritim” tersebut tidak tercermin dari aktivitas penduduknya, yang amat sedikit berorientasi ke laut.

Letak geografis perairan NKRI diantara dua benua (Asia-Australia) dan dua samudera (Pasifik-Hindia) serta merupakan penghubung Blok Barat (Eropa) dan Blok Timur (Asia), menjadikan perairan Nusantara banyak atau sering dilintasi kapal asing sejak dahulu kala. Letaknya yang ditengah-tengah daerah Khatulistiwa memungkinkan segala jenis ikan dan biota laut hidup dan berkembang biak dengan cepat. Hal ini mengundang nelayan-nelayan asing berburu sumberdaya alam laut (SDL) secara liar (illegal fishing), dikarenakan otoritas, pengamanan dan pemberdayaan Sumber Daya Alam kita sangat lemah.

Kondisi faktual yang tampak (akibat kelemahan tersebut diatas), perairan lepas kita seolah-olah seperti “laut tak bertuan”, lengang, sunyi, tidak ada aktivitas. Nelayan-nelayan Indonesia yang jumlahnya < 5% penduduk Indonesia, hanyalah para nelayan tradisional. Nelayan profesional yang memiliki kapal dan sarana pengolahan tangkapan yang modern jumlahnya sangat terbatas (< 10%). Keadaan seperti ini telah mengundang perhatian nelayan asing yang profesional dan modern datang merambah kekayaan ikan laut kita. Berdasarkan perkiraan dari kasus nelayan asing yang ditangkap dan hasil deteksi dari data citra Satelit diperkirakan lebih dari 20 trilyun/tahun kerugian kita akibat illegal fishing ini.

Predikat “Negara maritim terbesar” semestinya dapat menggugah seluruh komponen bangsa untuk menjadikan predikat tersebut sebagai sebuah kebanggaan, yakni dengan dua komitmen, pertama memberdayakan perairan agar dapat memberikan lapangan hidup (mata pencaharian) sedikitnya untuk 30% penduduk, kedua membangun kekuatan laut (khususnya TNI-AL) yang besar, kuat dan disegani pihak asing. Perlu diingat bahwa negara-negara Eropa bisa menguasai atau menjajah negara Timur Jauh, Afrika, dan sebagainya karena kekuatan lautnya.

Saat ini Indonesia belum memiliki peraturan pemerintah mengenai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Sementara itu, kemampuan aparaturnegara (TNI AL, POLRI dan PPNS) untuk menegakkan kedaulatan atau hukum dilaut

dirasakan masih lemah dan masyarakat umum belum cukup terlibat. Disisi lain, UU Nomor 22 tahun 1999 sebagaimana diubah dalam UU No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah yang mengatur batas kewenangan diwilayah laut telah memberikan implikasi kurang positif di daerah dan menjadi kontraproduktif bagi kelancaran pemerintah dan pembangunan di masyarakat.

Wilayah laut merupakan media pertahanan keamanan dalam kaitannya dengan upaya mencegah dan meniadakan setiap bentuk kerawanan dan gangguan keamanan nasional secara menyeluruh. Wilayah laut juga dapat dikatakan sebagai media untuk membangun pengaruh terhadap negara-negara lain melalui peningkatan dampak penangkalan.

Keamanan laut mengandung pengertian bahwa laut aman dan bebas dari ancaman berupa pelanggaran terhadap ketentuan hukum nasional dan internasional yang berlaku di perairan, serta ancaman terhadap keamanan negara berupa perilaku subjek hukum di laut yang meskipun tidak melakukan pelanggaran, akan tetapi dapat merupakan potensi untuk mengancam keamanan negara atau disintegrasi wilayah negara.

Dalam Perspektif TNI Angkatan Laut, kondisi laut yang demikian disebut sebagai kondisi laut terkendali. Kondisi laut terkendali merupakan suatu kondisi dimana laut yurisdiksi nasional secara leluasa dapat dimanfaatkan bagi kepentingan nasional baik dalam aspek kesejahteraan maupun keamanan, sedangkan disisi lain laut yurisdiksi nasional tidak dapat dimanfaatkan untuk kepentingan pihak lain dan apabila dipaksakan akan menerima resiko yang besar.

Mengacu pada kondisi di atas, tugas pokok TNI AL yang paling asasi adalah mengamankan kepentingan nasional dalam konteks di laut, TNI AL minimal harus memiliki kemampuan untuk mengamankan aset negara di laut yang berada dipermukaan, permukaan bawah dan permukaan laut. Secara fisik dilaksanakan melalui kehadiran di laut, sedangkan non fisik melalui kerjasama dengan instansi lain yang terkait. Mengamankan jalur-jalur pendekat, ALKI dan perairan rawan selektif secara terus menerus sepanjang tahun. Selanjutnya, memproyeksikan keinginan politik pemerintah keluar melalui proyeksi kekuatan TNI AL.

Semua tugas tersebut memerlukan kehadiran secara fisik unsur-unsur TNI AL di laut. Ketiga faktor itulah yang mendasari pemerintah memberikan embanan

tugas kepada TNI AL di bidang keamanan laut, termasuk didalamnya masalah perikanan.

Sampai saat ini, TNI AL menggelar unsur-unsurnya secara profesional dengan tehnik penghentian, pemeriksaan dan penahanan, sesuai aturan hukum nasional maupun internasional. Tugas-tugas tersebut tidak bertentangan dengan tugas-tugas TNI AL sebagai alat pertahanan, tetapi justru akan mempertajam naluri tempur prajurit TNI AL.

Perlu kiranya disadari bahwa di laut bertemu dua kepentingan yang saling mengikat, yaitu kepentingan nasional dan internasional. Kondisi ini memungkinkan terjadinya interaksi antara hukum nasional dan internasional, serta interaksi antara masyarakat maritim dunia.

Dalam sejarah tercatat bahwa pada masa lalu kebesaran sebuah negara atau kerajaan sangat ditentukan oleh kekuatan lautnya, berupa angkutan laut dan pelayaran niaga. Untuk menjamin keselamatannya maka dibentuklah satu kekuatan bersenjata yaitu Angkatan laut.

Berdasarkan bukti kesejarahan tersebut dapat dilihat bahwa, sejak kelahirannya, kehadiran Angkatan laut untuk memberikan jaminan keamanan di laut merupakan suatu *condito sine quation*.

Peran ini merupakan praktek atau kebiasaan internasional yang dianggap baik dan diterima secara universal oleh masyarakat dunia, dimana suatu Angkatan Laut mempunyai tiga peran utama yaitu; peran militer, peran diplomasi Angkatan Laut dan peran Polisionil (penegakkan hukum) yang kesemuanya itu diwujudkan dalam suatu ketentuan hukum, baik dalam lingkup internasional dan nasional.

TNI AL secara legalitas formal mengemban amanat rakyat untuk bertugas mengamankan perairan yurisdiksi nasional. Tugas tersebut pada hakekatnya diorientasikan kepada upaya untuk menciptakan kondisi laut yang terkendali, guna menjamin kepentingan nasional di dan atau laut, antara lain termantfaatkannya potensi sumberdaya laut yang terkandung didalamnya bagi peningkatan kesejahteraan dan taraf hidup rakyat secara adil dan merata.

Oleh karena itu, secara kelembagaan TNI AL merupakan salah satu badan kelautan yang tugas pokoknya berada di laut, sebagaimana sejarah kelahiran dan hukum-hukum yang mengikatnya. Untuk itu sistem pembinaan organisasi TNI AL, yaitu bidang administrasi logistik, personel, operasi dan latihan, secara

utuh dan bulat senantiasa diarahkan untuk mendukung pelaksanaan tugas pokok di bidang kelautan.

Hal ini sangat berbeda dengan institusi lain yang tugas pokoknya tidak di laut, namun mempunyai kewenangan tertentu di laut, maka tugasnya di laut diarahkan untuk mendukung tugas pokok di darat, demikian juga sistem pembiayaan organisasinya hanya sebagai sub sistem dari tugas pokok.

Perlu kiranya dipahami bahwa penegakkan hukum di laut berbeda dengan penegakkan hukum di darat. Beberapa perbedaan dapat di jelaskan antara lain :

- a. Di laut bertemu dua kepentingan hukum, yaitu kepentingan hukum nasional dan internasional, sedangkan di darat hanya mewadahi kepentingan hukum nasional.
- b. Pemberlakuan hukum di laut berdasarkan atas rezim hukum yang berbeda, sedangkan di darat tidak di kenal perbedaan rezim hukum.
- c. Di laut subjek hukumnya adalah orang (WNI atau WNA) dan negara yang di wujudkan dengan bendera kapal, sedangkan didarat subjek hukumnya adalah orang saja.
- d. Ketentuan hukum nasional dan internasional, memberikan kewenangan penegakan hukum kepada kapal perang terhadap pelanggaran keamanan di laut.

1. Potensi dan Peluang Pengembangan

Sebagai bangsa yang hidup di negara kepulauan terbesar di dunia dengan kandungan sumberdaya laut yang sangat potensial, memberikan peluang seluas-luasnya untuk mengelola dan memanfaatkan potensi tersebut bagi peningkatan kesejahteraan dan taraf hidup masyarakat di masa datang.

Demikian pula dalam menghadapi problematika sosial ekonomi yang relatif berat dewasa ini, potensi kelautan nasional merupakan salah satu alternatif penting untuk mempercepat pemecahan masalah bangsa apabila dapat dikelola dengan baik. Untuk itu tentunya perlu dijamin pengamanan dan keamanannya, khususnya terhadap berbagai bentuk keamanan dan pelanggaran hukum di laut baik oleh pihak asing maupun oleh pihak-pihak tertentu dari dalam negeri.

Dengan telah di ratifikasinya hukum laut internasional 1982 (UNCLOS 1982) oleh Pemerintah Indonesia dengan Undang-undang No 17 tahun 1985, maka pemerintah dapat memanfaatkan potensi laut bagi kelangsungan pembangunan bangsa, namun sebagai konsekuensinya pemerintah juga dituntut untuk melaksanakan kewajiban-kewajiban tertentu di seluruh perairan Indonesia. Oleh karenanya penegakkan keamanan di laut harus senantiasa memperhatikan ketentuan hukum nasional dan internasional secara serasi dan seimbang serta senantiasa menjunjung tinggi etika pergaulan masyarakat maritim dunia. Dengan demikian upaya penegakan hukum dilaut tidak boleh dilakukan secara parsial dan sektoral dengan melakukan cara-cara hantam kromo dan mau menang sendiri.

Konvensi Hukum Laut Den Haag tahun 1930 yang merupakan konvensi hukum laut yang pertama dan di perbaharui dengan Konvensi Hukum Laut Jenewa tahun 1958 dan telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia dengan undang-undang nomor 19 tahun 1961, memberikan kewenangan penegakkan hukum secara universal kepada kapal perang terhadap kejahatan di laut, terutama kejahatan yang bersifat internasional.

Kemudian konvensi hukum laut internasional sejak tanggal 16 Nopember 1994, telah melahirkan pengakuan prinsip negara *kepulauan (Archipelagic State Principle)*, termasuk pemberian kewenangan kepada kapal perang untuk melakukan penegakan keamanan.

2. Permasalahan yang dihadapi

Sebagai perairan strategis yang mengantarai Blok Barat-Blok Timur dan Belahan bumi Utara-Selatan, memungkinkan banyak terjadi kejahatan dan pelanggaran kedaulatan wilayah perairan Nusantara, terutama pada alur-alur laut perlintasan Internasional (Choke Points) atau Alur-alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Ada banyak bentuk kejahatan yang terjadi di perairan NKRI, antara lain:

- a. Penyelundupan, meliputi : barang konsumsi (seperti : beras, gula pasir, BBM, dan lain-lain), barang produk industri (seperti : barang elektronik, TV, radio, HP, komputer, kendaraan bermotor), Narkoba, Senjata ringan (jatri : senapan dan pistol), manusia (human trafficking). Khusus

penyelundupan Jatri, Narkoba dan manusia merupakan kejahatan antar bangsa (transnational crime). Sebagai negara maritim yang memiliki garis pantai yang panjang, Indonesia sangat rawan dengan kejahatan penyelundupan ini karena kegiatan tersebut dapat dilakukan di banyak titik pendaratan di sepanjang pantai.

- b. Penyelundupan Jatri dan narkoba. Adanya *intra state conflict* dalam bentuk konflik komunal dan separatisme di Indonesia merupakan lahan subur bagi penyelundupan Jatri lewat laut karena jika melalui udara tidak memungkinkan. Masalahnya, lalu lintas paling aman lewat laut dan didaratkan dengan tongkang/perahu kecil agar bisa mendarat di sepanjang pantai, volumenya yang kecil dalam bentuk serbuk, kapsul memungkinkan disembunyikan di ruang sempit dalam kapal, sehingga sulit diberantas.
- c. Penyelundupan manusia via laut mengemuka setelah munculnya MV Tampa beberapa tahun lalu yang berdimensi politik dan hukum sehingga sempat menimbulkan ketegangan antara Indonesia-Australia.

Terorisme di laut, sebagai negara yang memiliki empat dari tujuh choke points internasional, Indonesia sangat rawan akan serangan terorisme maritim, karena setiap hari ratusan kapal dari berbagai jenis dari berbagai negara melintasi perairan NKRI. Ketatnya Waspan dunia penerbangan, laut jadi alternatif medan aktivitas teroris.

Perompakan bersenjata di laut (piracy), kejahatan ini sangat menakutkan dunia pelayaran, karena bukan saja merampas materi berharga tetapi para perompak tak segan mengancam dan melukai awak dan penumpang kapal. Mereka berpengalaman, memiliki sarana yang canggih untuk cepat menghilang dari kejaran aparat Kamla. Ketika aparat Kamla siaga mereka menghilang, tetapi ketika aparat Kamla lengah/tidak ada, mereka bertindak. Ada kecenderungan aktivitas Piracy ini meningkat beberapa tahun ini khususnya di Selat Malaka, sehingga sangat meresahkan pelaku pelayaran.

Illegal fishing. Indonesia kehilangan tidak kurang sebesar Rp. 20 trilyun pertahun akibat illegal fishing. Dalam pengertian luas, kedalam pengertian illegal fishing ini meliputi : penangkapan (liar) oleh nelayan besar yang tidak dilaporkan baik yang dilakukan pihak domestik maupun asing,

sehingga negara dirugikan dari penerimaan pajaknya. Untuk mencegah dan mengatasi illegal fishing ini pemerintah lewat Departemen Kelautan dan Perikanan telah meningkatkan alokasi dana monitoring sebesar Rp. 500 juta pada tahun 2005, lebih besar dari tahun 2004 yang hanya Rp. 290.500.000, salah satu cara monitoring ini adalah memasang peralatan transmitter VMS (Vessel Monitoring System) untuk mengetahui keberadaan kapal-kapal penangkap ikan dan memantaunya dari kemungkinan keluar dari wilayah kedaulatan NKRI. Dengan dipasangnya VMS pada setiap kapal penangkap ikan dapat dipantau keberadaan posisinya secara periodik. Dengan demikian bilamana kedapatan ada kapal nelayan pada kedudukan koordinat tertentu di wilayah perairan kita yang tak dapat dikontrol dengan VMS, dapat dipastikan kapal tersebut adalah illegal fishing vessel/boat.

Illegal Crossing. Pada tanggal 26 Juni 2006 pesawat tempur F16 TNI-AU yang sedang patroli diatas perairan Kepulauan Alor mendeteksi sebuah kapal asing pada koordinat 08°50' LS dan 124°23' BT. Kapal tersebut diperkirakan berbobot 1000 ton dan membawa sejumlah Jatri AK-47. KRI Sangkuriang dan KRI Sutanto terus mendeteksi kapal "Siluman" tersebut, namun tak berhasil menemukan kemungkinan melarikan diri ke perairan Timor Leste. Ada indikasi kasus seperti itu diperkirakan sering terjadi terutama di perairan daerah konflik seperti Aceh, Papua, Maluku dan Sulawesi.

Klaim dan pendudukan wilayah. Pada 16 Februari 2005 perusahaan minyak Malaysia Petronas, melakukan kontrak kerja dengan perusahaan Shell Corporation, perusahaan eksplorasi dan eksploitasi minyak bumi Inggris dengan memberi konsesi di wilayah perairan Ambalat di sebelah timur perairan Kaltim. Kontan saja isu kontrak kerja Petronas menyulut reaksi keras semua komponen bangsa yang seolah-olah terbangunkan kembali akan ingatan masa lalu atas kehilangan Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan yang sekarang menjadi milik Malaysia setelah diputuskan Mahkamah Internasional bahwa Malaysia lebih berhak atas dua pulau tersebut.

Pada tanggal 16 September 2005 sebuah kapal nelayan dari Medan yang sedang berlayar di perairan perbatasan Selat Malaka pada koordinat 4°51' LU – 99°07' BT dikejar dan ditembaki Tentara Laut Diraja Malaysia. Padahal

lokasi kejadian tersebut lebih dekat ke pantai Timur Sumatera Utara daripada pantai Barat Semenanjung Malaka 4 (Indonesia dan Malaysia sepakat dengan prinsip “equidistant” dalam penentuan batas laut teritorial).

Terdapat 12 pulau terluar dalam kondisi rawan pendudukan dan penguasaan asing. Ke-12 pulau tersebut adalah : Pulau Rondo (di wilayah NAD) berbatasan dengan India, Pulau Berhala (Sumut) berbatasan dengan Malaysia, Pulau Nipah (Kep. Riau) berbatasan dengan Singapura, Pulau Sekatung (Kep. Riau) berbatasan dengan Vietnam, Pulau Marampit dan Pulau Marore (Sulut) berbatasan dengan Filipina. Enam pulau lainnya adalah pulau-pulau yang mendapat prioritas perhatian yaitu, Pulau Miangas (Sulut) berbatasan dengan Filipina, Pulau Fani, Pulau Bras dan Pulau Fanildo ketiga-tiganya di wilayah Papua berbatasan dengan Palau, Pulau Mangudu berbatasan dengan Australia. Keenam pulau tersebut diatas secara administratif memang wilayah NKRI tetapi sangat kuat berada dalam pengaruh budaya dan ekonomi negara tetangga. Penduduk di pulau-pulau tersebut menggunakan uang asing, berbicara dengan bahasa asing, mendengarkan radio dan menonton TV dengan saluran asing serta dalam pergaulan dan aktivitas kehidupan ekonomi kehidupan sehari-hari bersentuhan dengan penduduk negara tetangga.

3. Faktor-faktor penyebab pelanggaran kedaulatan wilayah laut

Banyak faktor penyebab maraknya kejahatan dan pelanggaran kedaulatan wilayah laut tetapi semua itu berpola pada dua hal, yaitu :

a. Lemahnya Perhatian dan Pemberdayaan Wilayah Laut.

Sebagai bukti lemahnya perhatian dan pemberdayaan laut antara lain sebagian besar (> 60%) dari pulau-pulau yang sudah diketahui belum memiliki nama, termasuk pulau-pulau di zona perbatasan. Kita lalai dalam menegaskan perbatasan, TNI-AL dengan kondisi kemampuan dan kekuatannya yang ada hanya dapat melaksanakan patroli pada sepanjang segmen batas laut yang relatif ramai (segmen tertentu dari ALKI). Demikian juga dengan nelayan kita, pada umumnya mereka beroperasi tidak begitu jauh dari pantai (radius belasan mil laut). Hanya nelayan kuatlah yang berani beroperasi di laut lepas/

perairan dalam yang jumlahnya sangat terbatas. Oleh karena itu jarang sekali di sepanjang zona batas laut terlihat kapal-kapal berbendera Indonesia baik kapal nelayan maupun KRI TNI-AL.

b. Lemahnya sistem pertahanan dan keamanan laut.

TNI-AL sebagai ujung tombak keamanan maritim masih sangat lemah, baik secara kuantitas maupun kualitas. Kemampuan armada laut kita dihadapkan pada luasnya wilayah tanggung jawab sangat tidak memadai. Dari segi kecanggihan peralatan/Alutsista sebagian besar “tidak layak tempur” karena sudah berumur rata-rata 40 tahunan (buatan tahun 1960-an dan direkondisi tahun 1980-an). Dari segi sumberdaya manusia (SDM) prajurit, jumlahnya kurang dari 25 % prajurit TNI-AD, padahal luas laut tiga kali lipat luas darat. Jumlah kapal TNI-AL ada 114 yang terdiri dari berbagai tipe dan rentang pembuatan yang berbeda, sangat tidak memadai untuk mengamankan wilayah perairan yang begitu luas. Guna melindungi keamanan zona perbatasan laut nasional sepanjang ± 613 mil dibutuhkan minimal 38 kapal patroli. Dalam beberapa hal kekuatan Alutsista TNI-AL kalah dari angkatan laut Malaysia dan Singapura. Sebagai contoh : pemilikan kapal selam, kita yang memiliki wilayah perairan yang begitu luas hanya memiliki dua kapal selam tua, sedangkan Malaysia memiliki empat kapal selam. Padahal, luas lautnya kurang dari 10% laut Indonesia. Bahkan Singapura sebagai negara pulau kecil sudah memiliki empat kapal selam yang lebih canggih. Keterbatasan jumlah dan terutama kualitas Alutsista berpengaruh terhadap kepercayaan diri para prajurit TNI-AL di medan tugas/perairan. Sering kali dalam mengejar kapal asing pencuri ikan KRI kita keteteran karena kalah cepat dengan kapal pencuri.

Faktor negatif lainnya yang berpengaruh adalah:

- a. Langkanya negosiator yang menguasai hukum laut dan terbatasnya/lemahnya penguasaan bahasa asing (Inggris) para prajurit kita sehingga tidak bisa bertindak proaktif (bereaksi cepat) atas berbagai bentuk pelanggaran kedaulatan wilayah laut dan kejahatan lainnya di perairan.

- b. PSI (Proliferation Security Initiative). Adanya kesepakatan 12 negara di bawah koordinasi USA untuk mencegah dan memberangus terorisme yang menggunakan tenaga nuklir, bahan kimia dan biologi (nubika) sebagai alat melalui rekayasa teknologi sejak dini. Termasuk di dalamnya mencegah pasokan bahan nuklir ke Korea Utara melalui perairan Asia Tenggara. Dalam hal ini laut Nusantara sangat diwaspadai karena dianggap sebagai salah satu perairan paling tidak aman di dunia. Oleh karena itu, kemungkinan kapal-kapal PSI keluar-masuk perairan wilayah kedaulatan RI (di luar ALKI) untuk melakukan pencegahan dan pemeriksaan kapal-kapal yang dicurigai membawa bahan Nubika illegal. Bilamana hal ini terjadi, mungkinkah aparat Kamla/ TNI-AL berani mengusirnya? (Ingat: Indonesia termasuk salah satu negara yang menolak ajakan kerjasama PSI sekalipun memiliki komitmen yang sama atas pemberantasan terorisme Internasional). Sekalipun peringatan dilakukan, kapal-kapal PSI/US Navy tidak akan menggubrisnya karena USA tidak meratifikasi hukum laut Internasional (UNCLOS 1982) sehingga mereka tidak merasa melakukan pelanggaran atas wilayah kedaulatan NKRI. Selain itu, dalam hukum laut Internasional ada suatu pasal yang mewajibkan negara kepulauan mengakomodasi kepentingan masyarakat Internasional yang beroperasi di perairan negara tersebut.
- c. Rendahnya kesadaran geografi. Indonesia termasuk salah satu bangsa yang kurang memiliki kesadaran geografi (wilayah). Indikasinya adalah rendahnya pengetahuan dan perhatian penduduk (terutama generasi muda) atas kondisi geografi NKRI, rendahnya apresiasi terhadap pentingnya peta, pelajaran geografi di sekolah-sekolah juga semakin sedikit porsinya pada kurikulum pendidikan nasional. Rendahnya kesadaran geografi ini berpengaruh negatif terhadap kepedulian warga negara atas permasalahan teritorial yang berdampak pada rendahnya rasa cinta/bangga tanah air dan kesadaran bela negara.
- d. Indikasi politik “deteritorialisasi”. Indonesia menghadapi persoalan geopolitik yang meningkat sejak satu dekade terakhir ini. Klaim pulau/ perairan tertentu di zona perbatasan, penambangan pasir laut secara ilegal oleh negara tetangga (Singapura), pencurian plasmanutfah,

penyelundupan fauna langka, pergeseran batas wilayah dan lain-lain merupakan indikasi politik deteritorialisasi oleh pihak asing. Sementara itu, ada upaya terselubung penguasaan pulau-pulau perbatasan melalui kooptasi kegiatan ekonomi dan kebudayaan penduduknya. Sebagai contoh: penduduk wilayah tapal batas Kalimantan, Kep. Sangihe-Talaud dan P. Miangas kehidupannya sehari-hari sangat bergantung pada negara tetangga. Mereka menggunakan uang asing, mendengarkan siaran radio, melihat saluran TV dan berbicara dengan bahasa negara tetangga serta bergaul dengan komunitas/penduduk negara tetangga yang lebih mampu. Hal-hal tersebut terjadi karena lemahnya pembinaan pemerintah terhadap masyarakat perbatasan. Kondisi demikian tidak dapat dibiarkan karena dapat menyebabkan lepasnya pulau-pulau terluar kepada pihak asing. Dalam hal ini, lepasnya Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan hendaknya menjadi cermin dan pelajaran yang berharga.

- e. Politik deteritorialisasi dapat berlangsung melalui berbagai cara dan pendekatan: kultural, ekonomi, diplomatik dan militer. Semua itu dapat dilaksanakan sendiri-sendiri atau integratif. Cultural Deterritorialization dilaksanakan dalam strategi pendekatan kebudayaan seperti pengkondisian pemakaian bahasa, lifestyle, seni, dan lain-lain. Economic Deterritorialization diwujudkan melalui pendekatan pemenuhan kebutuhan ekonomi penduduk perbatasan kita. Pemberian fasilitas, modal dan penampungan kayu illegal logging oleh pihak Malaysia kepada penduduk perbatasan Kalimantan adalah salah satu contohnya. Diplomatic *Deterritorialization* adalah eksploitasi kelemahan otoritas diplomatik kita. Contoh: bagaimana Malaysia memanipulasi bukti-bukti dokumen historis, membuat peta wilayah perbatasan secara sepihak dan mengintensifkan kehadirannya di daerah sasaran ketika mengklaim Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan sampai akhirnya dengan cara-cara itu berhasil menguasai kedua pulau itu melalui keputusan Mahkamah Internasional. Jadi dalam politik deteritorialisasi, lawan dapat mengeksploitasi semua kelemahan atas penguasaan wilayah/teritorial yang dia incar.

C. Industri Kelautan

Industri Kelautan di Indonesia terdiri dari industri perikanan, pelayaran dan wisata bahari. Industri kelautan Indonesia memiliki potensi yang sangat besar bagi sumber devisa negara. Namun dalam kenyataannya keberadaan industri ini belum memberikan kontribusi yang optimal bagi kesejahteraan masyarakat Indonesia.

1. Industri Perikanan

Sejak UNCLOS 1982 ditetapkan dan diikuti lahirnya Undang-undang NO. 5 tahun 1985 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI), secara geografis 75% wilayah negeri ini merupakan laut. Dari aspek geografi inilah para ahli sejarah ekonomi memulai kajian nusantara, dimana peran laut oleh *Houben* dikatakan “uncontested”. Peran perikanan sebagai salah satu industri di pesisir nampak masih sangat kecil (10% dari PDB Pertanian) dan berdasarkan data yang dilaporkan *Van der Eng* sektor ini masih berada di bawah sektor lainnya dalam kurun waktu lebih dari satu abad terakhir. Sektor perikanan dan kelautan mulai mendapat perhatian lebih ketika Presiden Abdurrahman Wahid menetapkan lahirnya Departemen Eksplorasi Laut dengan Keppres 136/1999, atau kini Departemen Kelautan dan Perikanan.

Potensi sumberdaya alam yang besar (tabel 4) dan daya serap tenaga kerja yang diperkirakan lebih dari 10 juta orang menjadikan sektor ini penting.

Tabel 4. Potensi ekonomi perikanan laut

Komoditas	Potensi	
	Produksi (mt)	Nilai (US\$ juta)
Perikanan Laut	5.006	15.101
Budidaya Laut	46.7	46.7
Budidaya Payau	1	10
Bioteknologi Laut	-	4
Jumlah total	-	75.801

Sumber: Dahuri R, 2004

Perikanan perlu dikembangkan bagi suatu negara kepulauan, ikan seharusnya menjadi suatu potensi hewani yang dominan. Karena perairan Indonesia berada di alam tropika, profil biologis perikanan Indonesia bersifat multi-spesies, dimana populasi tiap spesies relatif kecil dibandingkan gejala sebaliknya dalam perairan non-tropis. Dengan demikian maka pembangunan industri perikanan tangkap berskala besar bisa kontra produktif dan boros sumber daya. Demikian juga kegiatan budidaya perikanan yang bersifat monokultur berskala besar menyimpan risiko tidak seimbangnyanya manfaat ekonomi sesaat dengan tuntutan ekologi yang menginginkan prospek ekonomi yang lebih berjangka panjang. Pendekatan yang keliru dalam kebijakan perikanan berpotensi menciptakan kesenjangan antar wilayah, disamping pengurasan sumber daya alam. Dengan pendekatan yang tepat, maka perikanan bisa menciptakan manfaat global dimana Indonesia dapat memasok ikan konsumsi maupun ikan hias multi-spesies, disamping menyediakan protein hewani bagi seluruh rakyat.

Kini, eksploitasi perikanan terus meningkat dengan pesat bahkan meliputi tiga dimensi dari daerah penangkapan ikan, sementara upaya konservasi dan rehabilitasi masih terbatas. Setelah Komisi Nasional Pengkajian Stok Ikan tahun 1998 melaporkan sebagian besar sumberdaya ikan dieksploitasi secara intensif, hasil pengkajian stok tahun 2001 diketahui 65% sumberdaya dieksploitasi pada tingkat penuh atau berlebihan, terutama di wilayah bagian barat Indonesia. Karena itu, peluang industri perikanan akan bertumpu pada kawasan timur Indonesia dan ZEEI.

Transformasi struktur perikanan masih tetap menjadi tantangan, sebagaimana juga upaya pengembangan alternatif pendapatan untuk menurunkan tekanan eksploitasi sumberdaya. Menuju samudra tidak hanya dibatasi oleh kondisi ini, juga akan oleh berbagai perangkat pengelolaan perikanan dunia misal oleh “Indian Ocean Tuna Commission” (IOTC) dan “International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas” (ICCAT). Sementara, keterbatasan armada perikanan nasional juga menjadi penyebab intensifnya penangkapan ikan ilegal. SEAPA melaporkan setiap tahun 3.000 kapal ikan ilegal dari Thailand menangkap ikan di Selat Malaka, Laut Cina Selatan, dan Laut Arafura.

Pengelolaan sumberdaya perikanan semakin dibutuhkan saat ini dan perlu mendapat porsi perhatian yang besar. Jika Hill telah menunjukkan buruknya pengelolaan hutan, perikanan sebagai suatu sumberdaya yang penuh ketidak-pastian (“uncertainties”) baik karena sifat biologi maupun karakter pemanfaatannya yang masih dianggap bersifat “open-access” dan “common properties” tentu akan lebih menantang.

1.2 Potensi dan Peluang Pengembangan

Dalam Industri Perikanan Indonesia ini, sebenarnya kita memiliki keadaan lingkungan yang strategis. Adapun peluang yang ada, yakni Indonesia berpeluang menjadi negara industri perikanan terkemuka, sekurang-kurangnya di Asia.

Ini didukung semakin meningkatnya konsumsi ikan dunia saat ini, sementara negara-negara pesaing yang ada mengalami kelangkaan sumber daya ikannya. Peluang lainnya adalah, industri perikanan Indonesia ini berpotensi dalam menciptakan kerjasama dengan luar negeri dibidang teknologi penangkapan, budidaya dan pengolahan.

Indonesia akan menjadi industri perikanan terbesar di Asia, hal ini mengingat wilayah pesisir, laut dan panjang pantai yang mencapai 95.000 km akan memberikan potensi yang besar bagi perikanan tangkap dan lahan untuk pengembangan perikanan budidaya.

1.3 Permasalahan yang dihadapi

Sudah menjadi rahasia umum bahwa masyarakat pesisir dan pantai khususnya yang berkecimpung dalam pekerjaan nelayan biasanya adalah masyarakat miskin. Lingkungan yang kumuh, tingkat pendidikan rendah dan budaya konsumtif adalah pemandangan kehidupan sehari-hari.

Sebenarnya pemberdayaan orang miskin secara umum telah dilakukan, namun sebagian besar dalam bentuk proyek sarana dan prasarana umum yang tidak langsung berproduksi. Jaringan pengaman Sosial (JPS), Inpres Desa Tertinggal (IDT) adalah proyek yang tidak akan mengubah usaha sangat kecil dan tradisional serta informal

menjadi usaha sangat kecil dan tradisional serta informal menjadi usaha yang lebih baik, menjadi bisnis high value. Apalagi terintegrasi dengan sistem produksi dan distribusi yang luas dan modern. Keterpurukan ini dikarenakan strategi bisnis kita kurang. Kita kalah bersaing dengan Norwegia, Taiwan yang nota bene lautnya kecil, namun strategi bisnis mereka sangatlah luas.

Permasalahan yang lainnya adalah industri pengalengan ikan di Indonesia yang berorientasi ekspor didominasi oleh industri pengalengan ikan tuna, yang berorientasi 100% eksport dan mempunyai total kapasitas terpasang sebesar 400.000 ton/tahun. Akan tetapi sayangnya hanya mampu memproduksi secara riil sebesar lebih kurang 25 persen atau 100.000 ton/tahunnya akibat kekurangan masalah bahan baku.

Ini merupakan fakta ironis yang sangat tidak pantas terjadi di negeri bahari ini, namun oleh berbagai sebab langsung dan tak langsung hal ini menjadi kenyataan yang menyakitkan. Sebaliknya, terdapat didepan mata kita, negara yang memiliki sumberdaya ikan terbatas justru mampu merajai ikan olahan dunia, oleh karena kebijakan pemerintahnya memang sangat mendukung pengembangan industri yang mengelola bahan mentah menjadi produk bernilai tambah untuk menghasilkan devisa dan menggerakkan ekonomi domestik.

Akibat keterbatasan armada penangkap ikan nasional menyebabkan *fishing ground* di Zone Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) praktis didominasi oleh kapal-kapal penangkap asing yang beroperasi di ZEEI melalui berbagai skim yang pernah dijalankan, hingga saat ini dengan tiga opsi kerjasama kapal ikan asing seperti *Joint Venture*, *Sewa Beli/Leasing*, dan *Full Lisensi* yang diatur oleh Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP).

Sementara disatu sisi, untuk memperkuat armada penangkap ikan nasional membutuhkan dana yang sangat besar dan dengan menyadari keterbatasan modal yang ada, maka kita harus cukup realistis untuk mengakui bahwa dibutuhkan waktu setidaknya-tidaknya 6-10 tahun untuk menjadikan armada penangkap ikan nasional menjadi tuan rumah di perairan kita.

2. Industri Pelayaran

Industri pelayaran nasional mengalami pertumbuhan sepanjang tahun 2005, setelah pemerintah menerapkan asas cabotage pada akhir Maret 2005 agar pengangkutan muatan dalam negeri dilakukan kapal berbendera nasional.

Sepanjang tahun 2005, industri pelayaran laut naik sebesar 13,6 persen dan industri angkutan laut khusus naik 7,7 persen dibanding tahun lalu. "Pangsa pasar di dalam negeri juga naik, 55,47 persen dikuasai perusahaan pelayaran nasional. Sedangkan jumlah muatan dari luar negeri yang masuk ke Indonesia, perusahaan pelayaran nasional tahun 2005 mencapai 5,05 persen atau naik dari tahun sebelumnya dan perusahaan asing 94,95 persen atau turun dari tahun sebelumnya.

2.1 Potensi dan Peluang Pengembangan

Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar didunia, yang memiliki lebih dari 17.480 pulau, membentang dari 6 derajat lintang Utara sampai 11 derajat lintang Selatan dan 92 derajat sampai 142 derajat Bujur Timur, dengan jarak bentang garis pantai sepanjang 95.181 Km dengan dua pertiga wilayahnya adalah lautan. Posisi Indonesia terletak diantara benua Asia dan Australia serta antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia pada posisi silang yang sangat strategis dan kaya akan sumber daya alam energi dan hayati serta hewani yang beraneka ragam, yang merupakan kekayaan yang luar biasa bagi bangsa Indonesia.

Ratusan suku bangsa dengan aneka bahasa, adat istiadat dan kebudayaan yang berbeda sejak lama mendiami kawasan ini, dengan jumlah penduduknya pada tahun 2005 mencapai 218.868.791 jiwa.

Kedudukan Indonesia sebagai negara kepulauan, telah diakui oleh dunia internasional yang penetapannya diatur dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 atau *United Nation Convention on the Law Of the Sea 1982/UNCLOS 1982*. Sebagai akibat dari pengakuan tersebut, wilayah laut yang dimiliki Indonesia menjadi sangat luas, mencakup perairan yang meliputi seluruh pulau yang ada sampai

dengan jarak 12 mil kearah luar dan hal itu semua merupakan wilayah perairan teritorial.

Berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982 ini, maka luas wilayah laut Indonesia mencapai 5,9 juta/km², terdiri atas 3,2 juta km² perairan teritorial dan 2,7 juta km² perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Luas perairan ini belum termasuk landas *kontinen (continental shelf)*.

Dengan jumlah penduduk yang besar, sumberdaya alam yang melimpah tersebut pada ribuan pulau serta posisi Indonesia yang terletak pada posisi silang yang strategis, maka transportasi laut sebagai bagian dari Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) memegang peranan yang sangat penting dan strategis bagi pembangunan ekonomi politik, sosial, budaya maupun hamkamnas.

2.2 Permasalahan yang dihadapi

Dengan diberlakukannya Paknov 21/1988, maka transportasi laut telah mampu meningkatkan kelancaran arus barang dan penumpang, baik antar pulau dari dalam negeri maupun dari/keluar negeri. Akan tetapi jika dilihat dari sisi pembinaan transportasi laut nasional, keberhasilan tersebut belum menguntungkan perusahaan pelayaran atau kapal nasional yang berada pada posisi yang sulit berkembang, karena adanya faktor-faktor kesulitan dibawah ini:

a. Belum adanya dukungan perbankan

Sampai saat ini usaha pelayaran belum digolongkan sebagai usaha yang layak mendapat kredit dari Bank. Oleh sebab itu, belum banyak Bank yang tertarik memberikan kredit pada perusahaan pelayaran untuk mengembangkan usahanya, terutama untuk peningkatan jumlah armada.

b. Tidak Mampu mengembangkan Armada

Akibat kurangnya modal, maka perusahaan pelayaran nasional, tidak mampu mengembangkan armada, sehingga kapal-kapal yang dioperasikannya sebagian besar bukan bangunan baru, berkapasitas kecil dengan kemampuan yang sangat terbatas.

Kapal asing pada umumnya memiliki kapasitas besar, memiliki teknologi canggih dan berkecepatan tinggi serta berusia lebih muda.

Mengingat keadaannya yang demikian, maka kapal-kapal niaga nasional tidak mampu bersaing menghadapi kapal asing, tidak saja di luar negeri, tetapi juga di dalam negeri, sehingga penguasaan pasar muatan menjadi sangat terbatas.

c. **Praktek Pengoperasian Kapal asing**

Deregulasi dan debirokratisasi di bidang angkutan laut, ternyata dalam beberapa aspek menimbulkan dampak negatif, misalnya kemudahan mencharter kapal. Kemudahan ini telah menimbulkan praktek charter pura-pura yang sulit diketahui dan dideteksi, sehingga penambahan perusahaan pelayaran tidak diikuti dengan pertumbuhan armada.

Lambat dan rendahnya pertumbuhan armada, tidak saja mengurangi kemampuan perusahaan pelayaran nasional untuk menguasai muatan, tetapi juga memberikan kesempatan bagi beroperasinya kapal asing di dalam negeri. Beroperasinya kapal asing untuk mengangkut muatan antar pulau dibawah bendera perusahaan pelayaran nasional ternyata juga sering menimbulkan praktek pengoperasian kapal asing yang bersifat semu yang sangat merugikan pelayaran nasional.

Terhadap praktek-praktek semacam ini, pemerintah tidak atau belum dapat mengambil langkah yang efektif, karena sesuai dengan ketentuan yang berlaku, Pemerintah tidak berwenang untuk memeriksa surat-surat perjanjian penggunaan kapal (charter) dan melakukan penyelidikan terhadap dokumen-dokumen yang berkaitan dengan pengangkutan barang.

d. **Syarat Perdagangan “FOB” dan “CIF”**

Dalam perdagangan internasional, pada umumnya pengusaha Indonesia menggunakan syarat perdagangan Freight On Board / FOB untuk ekspor, sehingga pemberi perintah pengapalan adalah pembeli atau importir luar negeri. Sedangkan dalam perdagangan

impor, menggunakan Cost Insurance and Freight (CIF), sehingga pemberi perintah pengapalan adalah penjual (eksportir) di luar negeri. Dengan demikian baik dalam perdagangan ekspor maupun dalam perdagangan impor, Indonesia tidak mempunyai peranan sebagai pemberi perintah pengapalan.

Penggunaan atau penerapan syarat perdagangan FOB untuk ekspor dan CIF untuk impor dalam perdagangan internasional Indonesia, tidak diragukan lagi telah membawa dampak yang tidak menguntungkan terhadap perekonomian nasional Indonesia. Hal tersebut antara lain dapat dilihat dari dua parameter utama yaitu; rendahnya pangsa muatan kapal nasional Indonesia, dan besarnya defisit neraca transaksi berjalan untuk jasa angkutan laut.

3. Wisata bahari

Pembangunan pariwisata bahari pada hakikatnya adalah upaya mengembangkan dan memanfaatkan objek serta daya tarik wisata bahari di kawasan pesisir dan laut Indonesia, berupa kekayaan alam yang indah, keragaman flora dan fauna seperti terumbu karang dan berbagai jenis ikan hias. Beberapa jenis kegiatan wisata bahari pada saat ini sudah dikembangkan oleh pemerintah dan swasta diantaranya wisata alam, pemancingan, berenang, selancar, berlayar, rekreasi pantai dan wisata pesiar.

3.1 Potensi dan Peluang Pengembangan

Dilatar belakang laut Indonesia yang merupakan terbesar dari Aseanarean yang memiliki potensi wisata bahari beraneka ragam. Potensi ini mengandung keunikan dan kelangkaan dibandingkan dengan kawasan mediteranean dan carribbean. Sebenarnya industri wisata bahari Indonesia berpeluang menjadi salah satu tujuan wisata bahari terbesar di dunia dengan berbasis *marine ecotourism*. Selain itu, kekayaan alam, lingkungan dan budaya yang dimiliki oleh negara Indonesia merupakan kekuatan tersendiri dari sektor bahari ini. Sebagaimana diketahui kepulauan dan letak wilayah Indonesia yang

cukup strategis karena terletak pada persilangan benua Asia-Australia dan Samudera Hindia Pasific serta kawasan-kawasan yang telah dibentuk di mancanegara.

Berbicara tentang pariwisata dan kesejahteraan masyarakat dikaitkan dengan pemanfaatan potensi maritim akan berkaitan erat dengan wisata bahari. Wisata bahari merupakan bagian dari wisata alam dan lingkungan yang berlandaskan daya tarik bahari atau kawasan yang didominasi perairan atau kelautan.

Potensi Indonesia adalah negara maritim terbesar di dunia (terdiri dari 17.480 pulau) dan saat ini menempati urutan keempat jumlah penduduk terbanyak di dunia. Memiliki garis pantai (pesisir) terpanjang yaitu 95.181 km dan perbandingan perairan laut Indonesia adalah 70% dari luas wilayah Indonesia 5,8 juta km², lingkungan pesisir dan perairan laut. Sumberdaya hayati pesisir dan lautan Indonesia seperti populasi ikan hias yang diperkirakan sekitar 263 jenis, terumbu karang, padang lamun, hutan mangrove dan berbagai bentangan alam pesisir atau coastal landscape yang unik lainnya membentuk suatu pemandangan alamiah yang begitu menakjubkan.

Dengan potensi bahari tersebut, Indonesia sangat berpeluang meraup devisa dari kunjungan wisatawan mancanegara karena berdasarkan hasil survey, bagi wisatawan yang berkunjung ke Indonesia, pantai dengan segala aktifitasnya baik pasif merupakan obyek yang paling diminati, yaitu mencapai 38,8 %, demikian pula halnya dengan wisatawan nusantara untuk lebih mencintai laut melalui kegiatan wisata bahari kita tumbuhkan kembali, jiwa kebaharian yang telah diwariskan oleh nenek moyang kita.

3.2 Permasalahan yang dihadapi

Industri wisata bahari ini tidak luput dari ancaman baik ancaman yang timbul dari dalam maupun dari luar. Ancaman-ancaman tersebut bisa berasal dari negara tetangga yang selama ini dianggap sebagai pesaing dan yang mengeksploitasi, keamanan yang belum kondusif dan pemasaran yang masih didominasi oleh negara lain.

Sementara dari dalam, ancaman itu muncul berupa masih adanya masyarakat yang merusak atau mencemari lingkungan. Cruising Approval For Indonesian Territory (CAIT) dan penyusunan Custom, Immigration, Port Clearance dan Quarantine (CIPQ) yang menyulitkan, ditambah lagi kebijakan fiskal yang belum mendukung.

Segala kekuatan dan peluang yang dimiliki Indonesia untuk lebih memajukan industri pariwisata bahari belum didukung oleh SDM dan manajemen yang profesional. Indonesia masih kekurangan dalam hal sistem informasi untuk wisata bahari, kurangnya sarana dan prasarana serta belum adanya kerjasama intensif antar daerah yang ada selama ini.

Perlu disadari bahwa kepariwisataan nasional saat ini tengah meng-hadapi permasalahan yang mendasar yaitu dengan kehilangan kepercayaan dimata wisatawan dunia. Demikian pula dalam meng-hadapi era globalisasi, tantangan yang dihadapi adalah persaingan dengan negara-negara di dunia.

D. Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan

Selama ini pembangunan tata ruang di Indonesia masih berorientasi pada pembangunan daratan. Pembangunan tersebut juga belum mengintegrasikan pulau-pulau yang ada, wilayah pesisir dan laut sebagai kesatuan wilayah dalam perencanaannya. Apalagi, hal ini diakibatkan pada pedoman-pedoman yang ada masih terlalu yuridistis, eksekutif dominan, sektoral dan parsial.

1. Potensi dan Peluang Pengembangan

Dari sudut lingkungan hidup maka lingkungan laut lebih rentan (vulnerable) dibandingkan dengan lingkungan darat karena lingkungan laut terdiri dari air sebagai massa yang senantiasa bergerak. Lingkungan laut juga merupakan muara dari sungai yang menampung buangan dan berbagai aktifitas darat. Lingkungan laut merupakan milik umum (common property) sehingga sukar diberikan hak pemilikan dan karena itu sukar di awasi.

2. Permasalahan yang dihadapi

Perairan laut dan pesisir Indonesia ternyata sangat rentan terhadap berbagai pencemaran, yang salah satunya adalah terhadap tumpahan minyak di laut. Pencemaran ini bisa saja dilakukan oleh industri migas dan gas bumi serta kecelakaan kapal laut. Kelemahan pihak Indonesia dalam mengatasi hal ini adalah yang berkaitan dengan suatu sistem dan prosedur baku penanggulangannya.

Indonesia belum memiliki sistem tersebut yang dikenal sebagai *Oil Spill National Contingency Plan*, bahkan belum memiliki lembaga khusus yang secara operasional bertanggung jawab dalam penanggulangan pencemaran akibat tumpahan minyak di laut.

Dengan adanya potensi penggunaan laut secara berganda, maka pengelolaan laut menghadapi lima masalah pokok :

1. Eksploitasi secara berlebihan sumber hayati ikan akibat :
 - 1) Pola perikanan skala besar yang mampu menguras ikan ke dasarnya secara besar-besaran untuk waktu yang lama.
 - 2) Pencurian ikan oleh kapal asing yang semakin meningkat didorong oleh penambahan penduduk yang menaikkan permintaan akan ikan, sementara kawasan laut dengan muatan ikan tidak bertambah banyak.
 - 3) Penangkapan ikan yang semakin terspesialisasi pada species-species tertentu yang berharga tinggi seperti ikan kerapu, Napoleon dan menyebabkan kelangkaan seperti ikan Kima, Penyu Hijau, dan lain-lain.
 - 4) Penangkapan ikan dengan cara merusak dan destruktif, seperti pemakaian bom, racun, pukot dasar, jaring mata kecil dan yang serupa.
 - 5) Ketidakmampuan aparat pemerintah Indonesia untuk mencegah eksploitasi secara berlebihan ini.
2. Pencemaran laut akibat pembuangan balast oleh kapal, pembuangan minyak oleh eksploitasi minyak lepas pantai, pencemaran yang berasal dari darat.

3. Pelumpuran (sedimentasi) yang berasal dari darat dan dibawa sungai ke muaranya.
4. Reklamasi laut untuk memperoleh lahan bagi pembangunan dan perubahan pulau kecil bagi kepentingan pariwisata, pembangunan umumnya, dll.
5. Pembuangan air panas dari tenaga listrik dan industri yang merubah suhu laut dengan berbagai dampaknya pada habitat laut.

E. Sistem Hukum Kelautan

Sebagaimana diketahui, untuk saat ini Indonesia belum memiliki “Ocean Policies” yang bersifat “payung terpadu dan lengkap”, meskipun di setiap sektor telah memiliki peraturan perundang-undangan. Meskipun demikian, peraturan perundang-undangan yang ada dirasakan masih bersifat sektoral, parsial, kurang sinergi dan berorientasi pada kewenangan pemerintah. Disamping itu, Indonesia juga belum memiliki sistem khusus dalam sistem peradilan (mahkamah) maritim.

4.2 Kondisi Yang Diinginkan

A. Wawasan Kelautan

Wawasan kelautan yang meliputi visi mengenai konsepsi Nusantara dan tujuan ideal masa depannya, kesadaran geografis (geostrategis, politik, ekonomi, ekologi, dsb) sangat penting dimiliki oleh segenap rakyat dan aparatur negara, yang secara fundamental merupakan landasan bagi upaya-upaya untuk membangun menuju negara bangsa maritim.

Untuk mencapai kondisi yang diinginkan dalam membangun kembali wawasan kelautan, perlu dilakukan beberapa kebijakan dan kegiatan berupa:

1. Menyiapkan generasi masa depan yang berwawasan maritim, memiliki ilmu pengetahuan dan ketrampilan yang unggul di bidang maritim, melalui penataan kembali pendidikan nasional.
2. Menyiapkan aparatur negara dan mengembangkan kepemimpinan yang mampu membangun menuju negara bangsa maritim, melalui penataan kelembagaan, sistem, dan prosedur pengelolaan pemerintahan dan pembangunan

3. Menyiapkan masyarakat yang memiliki wawasan kelautan melalui kegiatan sosialisasi nilai-nilai kelautan baik kepada generasi muda sebagai penerus bangsa maupun kepada masyarakat umum.
4. Kebijakan lain yang tidak kalah penting adalah mengalokasikan pendanaan untuk pendidikan kelautan dari tingkat menengah sampai pendidikan tinggi melalui APBN, sesuai amanat hasil amandemen UUD 1945. Pengembangan sekolah-sekolah kejuruan kemaritiman di beberapa wilayah Indonesia yang berbasis kelautan dengan jurusan transportasi laut di dalamnya perlu mendapatkan prioritas.

Instansi utama yang terlibat dalam otoritas pengembangan kebijakan ini adalah, Departemen Pendidikan Nasional, Departemen Dalam Negeri, Kantor Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara, Kantor Menteri Negara Informasi dan Komunikasi, Pemerintah Daerah Provinsi dan Kota.

B. Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan di Laut

Kondisi pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut saat ini perlu ditangani lebih efektif, karena itu diperlukan sinergi semua instansi penegak hukum dilaut dalam suatu wadah badan koordinasi yang dikelola secara profesional dan didukung oleh anggaran yang memadai.

Untuk mencapai kondisi yang diinginkan dalam memaksimalkan sistem pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut, Dewan Maritim Indonesia telah menyiapkan rumusan-rumusan kebijakan seperti strategi pengamanan wilayah nasional, mengadakan pemberdayaan masyarakat sipil dalam mendukung pertahanan dan keamanan di laut serta pembentukan badan penegakan hukum, keamanan dan keselamatan di laut.

Adapun instansi utama yang diharapkan terlibat dalam pelaksanaan rumusan kebijakan ini adalah Departemen Luar Negeri, Departemen Dalam Negeri, Departemen Pertahanan, POLRI, TNI-AL, Departemen Kelautan dan Perikanan, Departemen Perhubungan dan Departemen Keuangan.

C. Industri Kelautan

1. Industri Perikanan

Bangkitnya industri perikanan dalam negeri juga diharapkan dapat menghasilkan manfaat ekonomi maksimal bagi kesejahteraan bangsa atau *multiplier effect* ekonomi yang tinggi. Hal ini dapat dilihat melalui beberapa indikator, antara lain meningkatnya angka penyerapan tenaga kerja, meningkatnya devisa ekspor perikanan, terjadinya kegiatan ekonomi ikutan di sentra-sentra industri perikanan dan membangkitkan perekonomian di daerah, serta meningkatnya kontribusi produk domestik bruto (PDB) sektor perikanan.

Kondisi tersebut bukan merupakan hal yang mustahil, karena Indonesia masih memiliki potensi perikanan laut yang menjanjikan (MSY= 6,4 juta ton/tahun dan produktivitas 4,7 juta ton), dan lahan budidaya yang dapat dikembangkan adalah 141,800 ha di perairan umum dan sekitar 2 juta ha di perairan laut.

Upaya membangkitkan industri perikanan dalam negeri sangat diperlukan melalui berbagai kebijakan terobosan dan langkah-langkah strategis. Karena itu Dewan Maritim Indonesia telah menyiapkan rumusan-rumusan kebijakan yang berkaitan dengan industri perikanan tersebut, yakni dengan memberikan dorongan besar (*big push*) untuk mengembangkan industri perikanan dengan basis pengendalian penangkapan dan pengendalian budidaya. Meningkatkan pengelolaan melalui SDM dan manajemen yang profesional dibidang perikanan. Mengintegrasikan bisnis secara vertikal dan horizontal. Peningkatan sarana dan prasarana juga merupakan hal yang mendesak, disamping pengembangan aliansi strategis dan atau akuisisi teknologi, pengolahan dan pemasarannya.

Adapun instansi terkait yang dilibatkan dalam pelaksanaan rumusan kebijakan industri perikanan ini antara lain; Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP), Departemen-departemen didalam lingkup Menko Perekonomian, POLRI, TNI AL.

2. Industri Pelayaran

Pelayaran Indonesia memiliki nilai sangat strategis tidak saja dalam aspek ekonomi karena mendatangkan devisa, kesempatan kerja dan membangkitkan ekonomi lainnya tetapi juga dalam aspek lainnya seperti kedaulatan (sea power) dan pemersatu bangsa. Namun industri pelayaran Indonesia dewasa ini dalam kondisi sangat memprihatinkan

Mencermati persoalan-persoalan yang melanda industri pelayaran, Dewan Maritim Indonesia telah merumuskan beberapa kebijakan guna mencapai kondisi yang diinginkan yakni:

- a. Penerapan asas Cabotage secara konsekuen, yaitu pelayaran domestik dilayani oleh kapal berbendera Indonesia, milik warga negara atau badan hukum Indonesia dan diawaki oleh WNI.
- b. Berkembangnya kepemilikan armada pelayaran nasional dan armada pelayaran rakyat sebagai pembuka isolasi-isolasi pertumbuhan ekonomi rakyat di pulau-pulau terpencil.
- c. Terselenggaranya pola kemitraan strategis antara pemilik kapal dan pemilik barang, pemilik kapal dan penyelenggara pelabuhan, dan antar pemilik kapal dalam mewujudkan integrasi pelayanan dibidang pelayaran.
- d. Memprioritaskan pengangkutan muatan milik perusahaan dan instansi pemerintah untuk pelayaran nasional/rakyat.
- e. Berlakunya syarat perdagangan (term of trade) yang menguntungkan bagi upaya pengembangan armada nasional, yakni C&F/CIF untuk ekspor dan FOB untuk impor.
- f. Integrasi bisnis vertikal dan horisontal, modern dan tradisional yang didasarkan atas prinsip saling menguntungkan.
- g. Kemudahan dalam pembuatan dan pengadaan kapal selayaknya diperhatikan.
- h. Program nasional dan deregulasi/debirokratisasi pendidikan dan pelatihan pelaut untuk mendorong ekspansi kapasitas dan kualitas SDM pelaut.
- i. Tersedianya kredit/pendanaan investasi-investasi untuk ekspansi armada pelayaran nasional.

- j. Fiskal (tarif, pajak investasi dan retribusi pelayanan pelabuhan) yang mendukung.
- k. Penataan Peraturan Perundang-undangan yang mampu melandasi dan mendorong pengembangan armada nasional.
- l. Peningkatan kapasitas, kualitas dan efisiensi pelayanan pelabuhan.

Adapun instansi utama yang terkait dalam pengembangan industri pelayaran nasional ini termasuk Departemen Perhubungan, Departemen Keuangan, Departemen Perindustrian, Departemen Perdagangan, Perbankan dan seluruh Pemda.

3. Wisata Bahari

Pada umumnya, Indonesia memiliki kondisi pantai yang indah dan alami. Di antaranya adalah pantai barat Sumatera, Pulau Simeuleu, Nusa Dua Bali dan pantai terjal berbatu di selatan Pulau Lombok. Wilayah pantai menawarkan jasa dalam bentuk panorama pantai yang indah, tempat pemandian yang bersih dan juga tempat untuk melakukan kegiatan berselancar air atau surfing. Terutama pada pantai yang landai, memiliki ombak yang besar dan berkesinambungan.

Dengan demikian terdapat dua faktor penting dalam strategi pembangunan kegiatan pariwisata nasional yaitu:

1. Faktor Internal, berupa strategi terukur manajemen daya tarik objek wisata yang terkait mulai dari aspek teknis, strategi jasa pelayanan sampai kepada strategi penawaran.
2. Faktor eksternal, berupa dukungan perangkat kebijakan dari pemerintah serta penciptaan iklim keamanan yang kondusif bagi kegiatan pariwisata di Indonesia.

Selanjutnya dalam membenahi strategi pengembangan pariwisata bahari, maka secara teknis ada sejumlah upaya yang harus dilakukan, antara lain:

1. Pengembangan sarana dan prasarana wisata bahari.
2. Peningkatan kualitas sumber daya manusia di bidang pengembangan wisata bahari secara terpadu.
3. Penyediaan sistem informasi pariwisata dan program promosi yang tepat.

Di lain pihak, ada faktor-faktor nonteknis yang berasal dari unsur kebijakan pemerintah namun turut mempengaruhi daya tarik kegiatan wisata yang juga perlu dibenahi, antara lain kebijakan dalam kemudahan mendapatkan visa bagi kunjungan wisata dan memudahkan pengurusan Cruising Approval For Indonesian Territory, Custom, Immigration, Port Clearance and Quarantine atau kemudahan untuk mengurus dokumen-dokumen kepariwisataan, menetapkan pelabuhan sebagai “pintu masuk” wisata dan mengembangkannya sesuai standar internasional serta menciptakan suasana aman dan nyaman sebagai iklim yang kondusif demi berlangsungnya kegiatan pariwisata.

Perlu pula kiranya untuk diketahui prinsip-prinsip dan tujuan yang ingin di capai, dalam usaha mengembangkan pariwisata inti rakyat (*Village-Based Tourism*) atas dasar konsep-konsep sebagai berikut:

- Masyarakat setempat diikutsertakan secara luas dalam menyiapkan dan perencanaan pariwisata menyangkut daerah mereka termasuk daerah pemuka masyarakat, pemuka agama, pemuka adat serta organisasi kemasyarakatan lainnya;
- Mengikutsertakan masyarakat setempat dalam kegiatan-kegiatan yang mempunyai nilai ekonomis, antara lain kegiatan seremonial, pertunjukan, kegiatan ritual, pembuatan cinderamata, penyediaan tempat penginapan, dan lain-lain;
- Manajemen destinasi yang ramah lingkungan;
- Pemerintahan perlu ikut mendukung serta mendorong masyarakat setempat melalui pelaksanaan latihan, pendidikan, pemberian intensif, dukungan kepada para pengusaha kecil bidang pariwisata serta bantuan dibidang pemasaran.

Instansi utama yang diharapkan mampu saling berkoordinasi dalam hal industri wisata bahari Indonesia ini antara lain; Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, Departemen Luar Negeri, Departemen Perhubungan, Departemen Keuangan, TNI, POLRI, Asosiasi dan Pemerintah Daerah.

D. Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan

Soal tata ruang kelautan, pedoman yang ada masih berorientasi kontinental belum mengintegrasikan pulau, pesisir dan laut sebagai satu kesatuan wilayah perencanaan. Maka solusi yang perlu segera ditangani yakni menyusun pedoman untuk mewujudkan tata ruang yang sinergis dan serasi antar daerah/kawasan, antar sektor dan antar strata sosial dalam mencari keseimbangan nyata orientasi maritim dan kontinental yang berwawasan lingkungan.

Untuk mencapai kondisi yang diinginkan yaitu terwujudnya tata ruang yang sinergis dan serasi antar daerah/kawasan, antar sektor dan antar strata dalam mencari keseimbangan nyata orientasi maritim dan kontinental yang berwawasan lingkungan, Dewan maritim Indonesia melakukan upaya berupa:

1. Pengelolaan Ruang

Menetapkan pedoman teknis, sistem dan prosedur pengelolaan untuk mewujudkan tata ruang yang sinergis, mendorong pertumbuhan, keserasian antar kawasan/daerah, antar sektor dan antar strata sosial yang berwawasan lingkungan serta berbasis otonomi daerah

Adapun beberapa instansi utama yang akan mendukung pengelolaan ruang ini adalah: Bappenas, Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah, Departemen Dalam Negeri, Kementerian Lingkungan Hidup dan Pemda.

2. Lingkungan Hidup

- Menetapkan sistem dan prosedur baku yang dikenal sebagai “the national contingency plan” untuk penanggulangan tumpahan minyak di laut;
- Membentuk suatu lembaga (badan usaha) mandiri untuk penganggulangan tumpahan minyak di laut;
- Membentuk sistem pengawasan di lingkungan laut dan pesisir, melalui pemberlakuan “position fee” dan memanfaatkan MCS.

Instansi utama yang terkait dalam hal ini seperti: Departemen Kelautan dan Perikanan, Departemen Perhubungan, Departemen Energi dan Sumberdaya Mineral, Kementerian Lingkungan Hidup.

E. Sistem Hukum Kelautan

Adapun kondisi yang diinginkan mengenai sistem hukum kelautan adalah Indonesia memiliki “Ocean Policies” yang bersifat “payung terpadu dan lengkap” serta memiliki sistem khusus dalam sistem peradilan (mahkamah) maritim.

Untuk mencapai kondisi tersebut, ada beberapa upaya yang harus dilakukan antara lain dukungan perangkat hukum, posisi dari pemerintah daerah termasuk masyarakat desa pantai/pesisir dalam mengembangkan bidang kelautan dan pembaharuan hukum dagang.

1. Dukungan Perangkat Hukum

Salah satu pertimbangan dari Presiden untuk membentuk Dewan Maritim Indonesia adalah sebagai forum konsultasi bagi penetapan kebijakan umum dibidang kelautan. Kebijakan publik dibidang kelautan merupakan kebijakan yang meliputi berbagai bidang pemerintahan, sehingga memerlukan pembaharuan dan keterpaduan dalam perumusan kebijakan kelautan tersebut sejak awal.

Didalam ketentuan tentang pembentukan DMI ini (Kepres 161/1999), sama sekali tidak disebutkan tentang bagaimana kebijakan umum terhadap sungai-sungai, perairan darat dan danau. Jika dilihat dari Undang-undang No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, maka wewenang untuk mengelola hal itu menjadi wewenang dari Pemerintah Daerah, karena wilayah daerah propinsi terdiri dari wilayah darat dan wilayah laut sejauh 12 mil laut yang diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan.

Yang merupakan pokok kebijakan umum di bidang kelautan ini adalah keterpaduan, sehingga anggota-anggota DMI terdiri dari sejumlah Menteri yang berkaitan dengan kepentingan kelautan.

Dilihat dari ruang lingkup keterpaduan maka ruang lingkup pengaturan kelautan terdapat di dalam tiga bidang, yaitu hukum publik/administratif yang berkaitan dengan kepentingan umum termasuk penegakan hukum, hukum perdata/dagang dan hukum internasional yang berbentuk konvensi-konvensi internasional.

2. Posisi dari pemerintah daerah termasuk masyarakat desa pantai/pesisir dalam mengembangkan bidang kelautan

Dari perangkat peraturan perundang-undangan yang diatur dalam Kepres No. 161 Tahun 1999 tidak dicantumkan Undang-undang Pokok Agraria (UU No.5 tahun 1960). Padahal UU Pokok Agraria merupakan hal penting dalam pengelolaan dan pembangunan di bidang kelautan, karena UUPA merupakan suatu undang-undang yang meletakkan dasar kebijakan umum tentang kelautan. Kebijakan umum tersebut terdapat didalam ketentuan-ketentuan antara lain sebagai berikut :

- a. Seluruh wilayah Indonesia adalah kesatuan tanah, air dari seluruh rakyat Indonesia yang bersatu sebagai bangsa Indonesia, Pasal 1 (ayat 1 UUPA).
 - b. Dalam pengertian bumi, selain permukaan bumi termasuk pula tubuh bumi dibawahnya serta yang berada di bawah air (Pasal 1 ayat 4 UUPA).
 - c. Dalam pengertian air termasuk perairan pedalaman maupun laut wilayah Indonesia (Pasal 1 ayat 5 UUPA).
 - d. Bumi, air dan ruang angkasa termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya itu pada tingkatan tertinggi dikuasai oleh negara sebagai organisasi kekuasaan seluruh rakyat (Pasal 2 ayat 1 UUPA)
 - e. Wewenang yang bersumber pada hak menguasai negara itu digunakan untuk mencapai sebesar-besarnya kemakmuran rakyat dalam arti kebangsaan, kesejahteraan.
 - f. Hak menguasai dari negara itu, pelaksanaannya dapat dikuasakan kepada daerah-daerah swatantra dan masyarakat-masyarakat hukum adat, sekedar diperlukan dan tidak bertentangan dengan kepentingan nasional menurut ketentuan-ketentuan peraturan pemerintah.
3. Pembaharuan Hukum Dagang

Pengaturan tentang kegiatan perdagangan yang berkaitan dengan kelautan seperti pengangkutan barang, orang, pengusaha kapal, kapal, anak buah kapal, nakhoda diatur didalam KUH Perdata dan KUH Dagang yang sekarang sudah berusia 1,5 abad.

Tentang pendaftaran kapal juga diatur dalam perangkat hukum yang usianya sudah sangat tua, yaitu peraturan pendaftaran kapal tahun 1938.

Seterusnya sejumlah perangkat aturan pelaksana diadakan pemerintah untuk mengatur pejabat-pejabat pendaftaran kapal (syahbandar).

Perangkat hukum ini tidak lagi sesuai dengan peraturan yang ada pada saat ini, antara lain dapat kita dengar agar hak mengeksekusi dari kreditor yang membiayai pembelian kapal dapat dilakukan serta merta. Berdasarkan atas fakta-fakta yang dihadapi dewasa ini, yaitu kebutuhan untuk menciptakan kepastian hukum.

Mengenai cara pembaharuan hukum dan pengaduan hukum, agar ditempuh metode induktif. Dewan Maritim Indonesia mulai melakukan inventarisasi masalah dari pemerintah daerah, dan dari inventarisasi itu akan mendapatkan pengaturan (perangkat hukum) yang bersifat umum yang dapat diterapkan secara nasional. Adalah merupakan kelemahan dan tidak akan memberikan hasil yang memuaskan bagi seluruh anggota masyarakat, jika pembaharuan dan pembentukan hukum itu dilakukan secara deduktif yaitu menentukan kebijakan tanpa memperhatikan kebutuhan konkrit yang ada ditengah-tengah masyarakat.

Dewan Maritim Indonesia (DMI) dalam kaitan ini telah membuat rumusan kebijakan untuk mengusulkan kepada DPR RI mengenai Undang-undang Kelautan yang bersifat “payung”, yaitu memberikan landasan filosofi dan kaidah-kaidah umum, “koordinatif/integratif”, yaitu yang mengarahkan koordinasi dan keterpaduan antar sektor yang telah memiliki dasar-dasar hukum, untuk mencapai sinergi dan fokus pada pembangunan maritim, “komplementer”, yaitu melengkapi peraturan perundang-undangan yang telah ada dengan berpihak kepada rakyat banyak.

Rumusan kebijakan lain yang telah disusun oleh DMI adalah mengembangkan sistem peradilan (Mahkamah) maritim, yang diawali dengan pemanfaatan dan memberikan kekhususan pada sistem peradilan yang ada.

Adapun instansi utama yang terlibat dalam penegakan hukum maritim ini seperti: Departemen Kelautan dan Perikanan beserta semua Departemen, Lembaga Pemerintah Non Departemen dan para stakeholders.

BAB V

RENCANA STRATEGIS DEWAN MARITIM INDONESIA

5.1 Visi dan Misi Dewan Maritim Indonesia

A. Visi

Visi adalah cara pandang jauh kedepan kemana organisasi harus dibawa agar dapat eksis, antisipatif, dan inovatif. Visi adalah suatu gambaran menantang mengenai keadaan masa depan yang berisikan cita dan citra yang hendak diwujudkan oleh organisasi. Berdasarkan hal tersebut, maka penetapan visi sebagai bagian perencanaan strategis, merupakan suatu langkah penting dalam perjalanan suatu organisasi. Dengan kata lain, visi organisasi hendaknya dapat menyesuaikan diri dengan perubahan internal dan eksternalnya.

Dalam upaya membangun menuju negara maritim yang kuat dan dihormati dunia internasional dipandang perlu dibentuk kebijakan antar instansi, bahkan antar stakeholders, pemerintah dan non pemerintah. Oleh karena itu, dengan Keputusan Presiden Nomor 161 Tahun 1999, terbentuklah Dewan Maritim Indonesia (DMI), dengan Visi **“Menjadi lembaga koordinasi kebijakan yang efektif antar stakeholders di bidang kelautan”**.

B. Misi

Misi adalah suatu yang harus dilakukan oleh suatu organisasi agar tujuan organisasi dapat terlaksanakan dan berhasil dengan baik. Dengan pernyataan misi tersebut, diharapkan seluruh pegawai dan pihak yang berkepentingan dapat mengenal organisasi dan mengetahui peran dan program-programnya serta hasil yang akan diperoleh dimasa mendatang.

Berpijak pada kondisi inilah, Dewan Maritim Indonesia telah membuat pernyataan misi yang merupakan cita-cita dan landasan kerja yang harus diikuti dan didukung oleh keseluruhan anggota organisasi. Pernyataan misi tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Mengkoordinasikan Substansi Kebijakan terutama pada lima pilar Sunda Kelapa, untuk meningkatkan keterpaduan antar kementerian lembaga dan stakeholders, antar daerah, pusat–daerah.

2. Merencanakan dan melakukan fokus kebijakan pada bidang-bidang: membangun kembali wawasan kelautan, menegaskan kedaulatan di laut, mengembangkan industri dan jasa maritim secara optimal dan lestari bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, mengelola kawasan-kawasan pesisir, laut dan pulau-pulau kecil untuk menciptakan pertumbuhan ekonomi secara serasi dan berkelanjutan, serta mengembangkan hukum nasional di bidang kelautan.
3. Mengadakan pengkajian-pengkajian di bidang kelautan
4. Menyelenggarakan konsultasi dengan stakeholders terkait bidang kelautan.
5. Menjalin hubungan kerjasama antar lembaga baik pemerintah maupun non pemerintah, dalam dan luar negeri
6. Membina Sumberdaya Manusia baik sekretariat maupun instansi yang terkait untuk merumuskan kebijakan-kebijakan publik di bidang kelautan.

5.2 Tujuan dan Sasaran

A. Tujuan

Tujuan yang merupakan penjabaran atau implementasi dari pernyataan visi dan misi adalah hasil akhir yang akan dicapai pada jangka waktu 1 (satu) sampai dengan 5 (lima) tahunan. Oleh karena itu penetapan tujuan harus dapat menggambarkan isu-isu strategis yang ingin dicapai oleh semua unit-unit kerja suatu organisasi, sehingga dalam pelaksanaannya akan terjadi iklim kondusif serta mendorong terjadinya sinergisme. Penetapan tujuan tidaklah mutlak harus terukur, kuantitatif akan tetapi harus dapat menunjukkan suatu kondisi yang ingin dicapai di masa mendatang.

Oleh karena itu, dalam kerangka pembangunan jangka menengah telah menetapkan tujuan antara lain sebagai berikut:

1. Mewujudkan koordinasi Substansi Kebijakan pada lima pilar Sunda Kelapa, untuk meningkatkan keterpaduan antar kementerian lembaga dan stakeholders, antar daerah, pusat–daerah.
2. Melakukan konsultasi dengan lembaga terkait, baik pemerintah maupun non pemerintah dalam rangka keterpaduan kebijakan di bidang kelautan;
3. Memfasilitasi kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan bidang maritim;

4. Terciptanya SDM yang handal dalam merumuskan kebijakan-kebijakan publik di bidang kelautan;
5. Menjalinkan hubungan kerjasama dengan para ahli dan pakar di bidang kelautan.

B. Sasaran

Sasaran merupakan penjabaran dari tujuan, yaitu sesuatu yang hendak dicapai atau dihasilkan secara nyata oleh suatu organisasi dalam kurun waktu yang lebih pendek dari tujuan sehingga lebih mudah pengukurannya. Sasaran merupakan bagian integral dari proses perencanaan strategis organisasi. Oleh karena itu sasaran harus lebih fokus, bersifat spesifik, terinci dan terukur. Adapun sasaran yang hendak dicapai Dewan Maritim Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya koordinasi substansi kebijakan lima pilar suda kelapa;
2. Meningkatnya keterpaduan antar kementrian lembaga dan stakeholders, antar daerah, pusat–daerah.
3. Terselenggaranya kerjasama secara internal dan eksternal dalam rangka keterpaduan kebijakan di bidang kelautan;
4. Terfasilitasinya kegiatan-kegiatan di bidang kemaritiman;
5. Tersedianya Sumberdaya Manusia yang berkualitas di bidang kelautan sesuai dengan kebutuhan hingga tahun 2014;
6. Terciptanya hubungan kerjasama dengan para ahli dan pakar di bidang kelautan.

5.3. Program dan Kegiatan

1. Program

Program merupakan kumpulan kegiatan yang sistematis dan terpadu untuk mendapatkan hasil. Penyusunan program dapat dilaksanakan secara mandiri maupun bekerjasama dengan pihak lain sehingga sasaran yang diinginkan dapat tercapai.

Program yang dilaksanakan oleh Dewan Maritim untuk mencapai tujuan dan sasaran yang ditetapkan, dimana dalam penyusunannya senantiasa terkait dengan visi, misi, tujuan, sasaran dan kebijakan yang ditetapkan.

Dalam rangka melaksanakan langkah-langkah pokok serta langkah-langkah penunjang, di tetapkan 5 (lima) program Utama, yaitu:

1) Wawasan Kelautan dan Sumberdaya Manusia Kelautan

Program ini bertujuan untuk menumbuhkembangkan wawasan kelautan pada masyarakat serta anak-anak didik mulai dari SD, SMP, SMA dan perguruan tinggi pada khususnya. Selain itu menyiapkan sumberdaya manusia kelautan yang handal untuk pembangunan kelautan di masa depan.

2) Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan di Laut

Untuk merumuskan langkah-langkah tindak yang perlu dilakukan oleh Dewan Maritim Indonesia dalam menangani masalah aktual mengenai pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut.

3) Industri Kelautan

Tujuan program ini untuk mengembangkan industri kelautan secara optimal dan lestari bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat seperti perikanan yang meliputi budidaya, penangkapan secara terkendali dan pengelolaan hasil perikanan; wisata bahari; pelayaran nasional, penerapan azas cabotage, pemberdayaan pelayaran rakyat.

4) Tata ruang dan lingkungan Hidup Kelautan

Program ini bertujuan untuk menetapkan rumusan kebijakan dengan menetapkan pedoman-pedoman teknis, sistem dan prosedur pengelolaan untuk mewujudkan tata ruang yang sinergis.

5) Hukum Kelautan

Tujuan program ini untuk merumuskan kebijakan pembangunan di bidang hukum kelautan serta merumuskan undang-undang kelautan yang bersifat payung terpadu dan lengkap.

2. Kegiatan

Kegiatan pokok adalah langkah-langkah yang dilakukan oleh setiap bagian-bagian yang berada di bawah Dewan Maritim Indonesia dalam rangka memanfaatkan sumberdaya yang ada untuk mencapai tujuan dan sasaran, dengan mengacu pada program-program dan kebijakan-kebijakan yang

digariskan sebagaimana yang telah diuraikan. Dalam rangka mewujudkan visi dan misi guna mewujudkan tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan, berbagai kegiatan pokok indikatif yang akan dilakukan oleh Dewan Maritim Indonesia dalam tahun 2007-2014 dapat dilihat pada tabel matriks berikut:

**MATRIKS RENCANA STRATEGIS DEWAN MARITIM INDONESIA
TAHUN 2007-2014**

T. A 2007			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
1.	Wawasan Kelautan dan Sumberdaya Manusia Kelautan	a. Sosialisasi Nilai-nilai Kelautan, meliputi : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Peringatan Hari Nusantara beserta rangkaian kegiatannya ▪ Penerbitan dan Pembagian Majalah Maritim Indonesia ▪ Website Dewan Maritim Indonesia b. Temu pakar internasional bidang kelautan dalam rangka memperingati 50 tahun Deklarasi Djoeanda. c. Workshop Ocean Summit	a. Sosialisasi Nilai-nilai Kelautan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Terselenggaranya Peringatan Hari Nusantara Nasional dan rangkaian kegiatannya ▪ Diterbitkannya dan terdistribusinya buku bacaan kelautan ▪ Tersosialisasinya visi, misi, program dan kegiatan DMI b. Tersosialisasinya nilai-nilai Wawasan Nusantara kepada segenap komponen bangsa.
2.	Pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut	a. Perumusan kebijakan "Grand Strategi Pembangunan Kelautan" b. Perumusan Kebijakan Strategi Pengamanan Wilayah Nasional	a. Tersusunnya " Blue Print Grand Strategi Pembangunan Kelautan" b. Tersusunnya naskah akademik kebijakan strategi pengamanan wilayah nasional yang sesuai dengan Negara Kepulauan
3.	Industri Kelautan	a. Analisis Potensi Ekonomi Maritim Dalam Rangka Perumusan Kebijakan Ekonomi Maritim Indonesia b. Analisa Kebijakan Industri dan Jasa Kelautan nasional	a. Tersusunnya data dan informasi tentang potensi ekonomi maritim b. Tersusunnya analisis kebijakan industri dan jasa kelautan disertai Peraturan Presiden (perpres)
4.	Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan		
5.	Hukum Kelautan	a. Perumusan Kebijakan Kelembagaan Tata Pemerintahan di Laut b. Penyusunan Rencana Strategis DMI	a. Tersusunnya model kelembagaan tata pemerintahan di laut b. Tersusunnya Renstra DMI

**MATRIKS RENCANA STRATEGIS DEWAN MARITIM INDONESIA
TAHUN 2007-2009**

T.A 2008			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
1.	Wawasan Kelautan dan Sumberdaya Manusia Kelautan	<p>Sosialisasi Nilai-nilai Kelautan; meliputi</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Sosialisasi kepada para birokrat di pusat dan daerah tentang UNCLOS '82 dan implikasinya dalam pembangunan bidang kelautan. b. Peringatan Hari Nusanantara beserta rangkaian kegiatannya c. Penerbitan dan pembagian buku bacaan Pendidikan Kelautan dari SD sampai dengan Perguruan Tinggi d. Perumusan Kebijakan tentang Sumberdaya Manusia di Bidang Maritim. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya sosialisasi kepada seluruh pejabat eselon I di pusat dan daerah dan eselon II di seluruh pemerintah daerah provinsi, serta seluruh Sekda Kabupaten/Kota b. Terselenggaranya Peringatan Hari Nusanantara Nasional dan rangkaian kegiatannya c. Diterbitkannya dan terdistribusinya buku bacaan tentang kelautan. d. Tersusunnya Naskah Akademik dan Peraturan Perundang-undangan mengenai Sumberdaya Manusia di Bidang Maritim.
2.	Pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut	<ol style="list-style-type: none"> a. Analisis Kebijakan Pembentukan Badan Penegakan Hukum, Keamanan dan Keselamatan di Laut. b. Perumusan Kebijakan tentang Ketahanan Wilayah Laut. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Tersusunnya Naskah Akademik dan RUU mengenai pembentukan badan Penegakan Hukum, Keamanan dan Keselamatan di Laut. b. Tersusunnya Naskah Akademik dan Peraturan Perundang-undangan mengenai Ketahanan Wilayah Laut
3.	Industri Kelautan	<ol style="list-style-type: none"> a. Perumusan Kebijakan Lintas Sektoral dalam rangka Percepatan Pembangunan Perikanan, Pariwisata Bahari dan Jasa Kelautan. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Tersedianya Naskah rancangan peraturan perundang-undangan percepatan pembangunan perikanan, pariwisata dan jasa kelautan
4.	Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan		

T. A 2008			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
5.	Hukum Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> a. Evaluasi Kebijakan dalam rangka Implementasi Konvensi Hukum Laut 1982 di Indonesia b. Perumusan Kebijakan Tata Pemerintahan di Laut di Bidang Peradilan. c. Perumusan Peraturan Pemerintah tentang Badan Penegakan Kedaulatan di Laut. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tersedianya informasi dan rekomendasi mengenai hak dan kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan. b. Tersusunnya Naskah Akademik dan Peraturan perundang-undangan mengenai pembentukan lembaga peradilan kelautan. c. Tersusunnya Peraturan Pemerintah mengenai Badan Penegakan Kedaulatan di Laut.

**MATRIKS RENCANA STRATEGIS DEWAN MARITIM INDONESIA
TAHUN 2007-2009**

T.A 2009			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
1.	Wawasan Kelautan dan Sumberdaya Manusia Kelautan	<p>Sosialisasi Nilai-nilai Kelautan; meliputi</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Sosialisasi kepada para birokrat di pusat dan daerah tentang UNCLOS '82 dan implikasinya dalam pembangunan bidang kelautan. b. Peringatan Hari Nusantara beserta rangkaian kegiatannya. c. Penerbitan dan pembagian buku bacaan Pendidikan Kelautan dari SD sampai dengan Perguruan Tinggi. d. Evaluasi Kebijakan Pendidikan Nasional di bidang Kelautan e. Penerbitan dan Pembagian Buku Kumpulan Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya sosialisasi kepada seluruh pejabat eselon I perguruan tinggi negeri (Rektor, Purek dan Dekan) dan seluruh eselon II Kabupaten/Kota. b. Terselenggaranya Peringatan Hari Nusantara Nasional dan rangkaian kegiatannya. c. Diterbitkannya dan terdistribusinya buku bacaan tentang kelautan. d. Teridentifikasinya out puts, out comes, proses dan lingkungan strategis serta rekomendasi kebijakan pendidikan nasional di bidang kelautan untuk RPJM 2010-2014. e. Diterbitkannya dan terdistribusinya buku Kumpulan Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional untuk Pemerintah daerah di seluruh provinsi
2.	Pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut	<ol style="list-style-type: none"> a. Perumusan Kebijakan Pembentukan Badan Penegakan Hukum, Keamanan dan Keselamatan di Laut. b. Kajian Strategis Pertahanan dan Keamanan Negara Kepulauan. c. Evaluasi Kebijakan Pertahanan di Laut 	<ol style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya konsultasi RUU dengan instansi terkait. b. Tersusunnya naskah akademik mengenai kebijakan strategis di bidang pertahanan dan keamanan Negara Kepulauan c. Teridentifikasinya keluaran, hasil, proses dan lingkungan strategis serta tersedianya rekomendasi Kebijakan Pertahanan di Laut untuk RPJM 2010-2014.

T. A 2009			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
3.	Industri Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> a. Evaluasi Kebijakan tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. b. Analisis Kebijakan Pemberdayaan Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Sungai dan Danau c. Evaluasi Kebijakan Pembangunan Pariwisata Kelautan. d. Evaluasi Kebijakan Pembangunan Perikanan. e. Perumusan Kebijakan Mengenai Pembentukan Forum Industri dan Ekonomi Kawasan Berbasis Kelautan. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Teridentifikasinya perkembangan kebijakan tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional dan rekomendasi kebijakan untuk RPJM 2010-2014. b. Tersusunnya Naskah Akademik dan RUU mengenai Pemberdayaan Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Sungai dan Danau. c. Teridentifikasinya out puts, out comes, proses dan lingkungan strategis serta rekomendasi kebijakan pembangunan pariwisata kelautan untuk RPJM 2010-2014. d. Teridentifikasinya out puts, out comes, proses dan lingkungan strategis serta rekomendasi kebijakan pembangunan Perikanan untuk RPJM 2010-2014. e. Tersusunnya naskah akademik dan rekomendasi Industri dan Ekonomi Kawasan Berbasis Kelautan serta terbentuknya forum komunikasi Industri dan Ekonomi Kawasan Berbasis Kelautan.
4.	Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> a. Analisis Kebijakan Pulau-pulau Kecil Terdepan b. Analisis Kebijakan Pengembangan Sistem Pusat-pusat kegiatan Perkotaan Pesisir. c. Analisis Kebijakan Mitigasi Bencana Di Laut. d. Evaluasi Kebijakan Pemanasan Global di Bidang Kelautan. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tersusunnya naskah akademik dan RUU Pulau-pulau Kecil Terdepan. b. Tersusunnya Naskah Akademik dan Peraturan Perundang-undangan mengenai Pengembangan Pusat-pusat Kegiatan Pesisir, mulai dari yang terkecil " marine politan ", Kawasan Perkotaan berukuran kecil, sedang, besar dan metropolitan di wilayah pesisir. c. Tersusunnya naskah akademik untuk mitigasi bencana di laut.

T. A 2008			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
5.	Hukum Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> a. Perumusan Kebijakan Tata Pemerintahan di Laut. b. Perumusan Kebijakan Mengenai Hipotik Kapal dan Hutang Piutang yang di dahulukan. c. Perumusan Kebijakan mengenai Penahanan Kapal d. Evaluasi Kebijakan Penetapan Batas Wilayah Laut RI dengan Negara Tetangga 	<ul style="list-style-type: none"> d. Teridentifikasinya peraturan perundang-undangan mengenai Pemanasan Global di Bidang Kelautan. a. Terselenggaranya konsultasi kebijakan tata pemerintahan di laut. b. Terselenggaranya konsultasi RUU mengenai Hipotik Kapal dan Hutang Piutang yang didahulukan c. Terselenggaranya konsultasi RUU mengenai Penahanan Kapal. d. Teridentifikasinya peraturan perundang-undangan mengenai batas wilayah laut Singapura, Malaysia dan Philipina.

**MATRIKS RENCANA STRATEGIS DEWAN MARITIM INDONESIA
TAHUN 2010-2014**

T. A 2010			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
1.	Wawasan Kelautan dan Sumberdaya Manusia Kelautan	<p>Sosialisasi Nilai-nilai Kelautan; meliputi</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Sosialisasi kepada para birokrat di pusat dan daerah tentang UNCLOS '82 dan implikasinya dalam pembangunan bidang kelautan. b. Peringatan Hari Nusanantara beserta rangkaian kegiatannya c. Penerbitan dan pembagian buku bacaan Pendidikan Kelautan dari SD sampai dengan Perguruan Tinggi d. Perumusan Kebijakan Pendidikan Nasional di bidang Kelautan e. Penerbitan dan Pembagian Buku serta Sosialisasi Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional f. Sosialisasi Kebijakan Pemanasan Global di Bidang Kelautan di daerah 	<ol style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya sosialisasi kepada seluruh pejabat eselon I perguruan tinggi negeri (Rektor, Purek dan Dekan) dan seluruh eselon II Kabupaten/Kota. b. Terselenggaranya Peringatan Hari Nusanantara Nasional dan rangkaian kegiatannya c. Diterbitkannya dan terdistribusinya buku bacaan tentang kelautan d. Terselenggaranya konsultasi kebijakan pembangunan pendidikan nasional untuk RPJM 2010-2014. e. Terselenggaranya sosialisasi Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional kepada pejabat di daerah f. Terselenggaranya sosialisasi Kebijakan Pemanasan Global di Bidang Kelautan di daerah
2.	Pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut	<ol style="list-style-type: none"> a. Perumusan Kebijakan Pembentukan Badan Penegakan Hukum, Keamanan dan Keselamatan di Laut. b. Analisis kebijakan Pengorganisasian masyarakat sipil dalam mendukung pertahanan dan keamanan di laut. c. Perumusan Kebijakan Pertahanan di Laut. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Tersusunnya peraturan perundang-undangan mengenai Penegakan Hukum, Keamanan dan Keselamatan di Laut. b. Tersusunnya naskah akademik dan rekomendasi kebijakan pengorganisasian masyarakat sipil dalam mendukung pertahanan dan keamanan di laut. c. Terselenggaranya konsultasi kebijakan pembangunan pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut untuk RPJM 2010-2014.

T. A 2010			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
3.	Industri Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> a. Perumusan Kebijakan Pemberdayaan Pelayaran Rakyat. b. Perumusan Kebijakan Pembangunan Industri Pelayaran c. Perumusan Kebijakan Pembangunan Pariwisata Kelautan. d. Perumusan Kebijakan Pembangunan Perikanan. e. Perumusan Kebijakan Energi Dan Sumberdaya Mineral di Laut 	<ul style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya konsultasi RUU mengenai pemberdayaan Pelra b. Terselenggaranya konsultasi kebijakan pembangunan industri pelayaran untuk RPJM 2010-2014. c. Terselenggaranya konsultasi kebijakan pembangunan pariwisata kelautan untuk RPJM 2010-2014 d. Terselenggaranya konsultasi kebijakan pembangunan Perikanan untuk RPJM 2010-2014. e. Terselenggaranya konsultasi Kebijakan Energi Dan Sumberdaya Mineral untuk RPJM 2010-2014
4.	Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> a. Perumusan Kebijakan Pulau-pulau Kecil Terdepan b. Perumusan Kebijakan Pengembangan Perkotaan Pesisir dan Penataan Ruang Kelautan c. Perumusan Kebijakan Mitigasi Bencana di Laut d. Evaluasi Kebijakan Pengelolaan Lingkungan Hidup Kelautan e. Evaluasi Kebijakan Moneter dalam Pengurangan Karbondioksida (CO2) di Bidang Kelautan 	<ul style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya pembahasan RUU / peraturan perundang-undangan mengenai Pulau-pulau Kecil terdepan dengan instansi terkait. b. Terselenggaranya konsultasi kebijakan mengenai Pengembangan Perkotaan Pesisir Penataan Ruang Kelautan untuk RPJM 2010-2014 c. Tersusunnya Naskah Akademik mengenai Kebijakan Mitigasi Bencana di Laut. d. Teridentifikasi keluaran, hasil, proses dan lingkungan strategis serta rekomendasi kebijakan pengelolaan lingkungan hidup kelautan untuk RPJM 2010-2014 e. Teridentifikasinya peraturan perundangan-undangan bidang moneter untuk pengurangan karbondioksida (CO2).
5.	Hukum Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> a. Perumusan Kebijakan Tata Pemerintahan di laut. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya konsultasi kebijakan tata pemerintahan di laut

T.A 2010			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
		<ul style="list-style-type: none"> b. Analisis Kebijakan Pengaturan Indonesian Contiguous Zone. c. Evaluasi Kebijakan Penetapan Batas Wilayah laut RI dengan negara tetangga. d. Perumusan Kebijakan Pembangunan Bidang Hukum Kelautan. 	<ul style="list-style-type: none"> b. Tersusunnya naskah akademik dan RUU mengenai Indonesian Contiguous Zone. c. Teridentifikasinya perkembangan peraturan perundang-undang mengenai batas wilayah laut Vietnam, Timor Leste dan Papua New Guinea. d. Terselenggaranya konsultasi kebijakan pembangunan bidang hukum kelautan untuk RPJM 2010-2014.

**MATRIKS RENCANA STRATEGIS DEWAN MARITIM INDONESIA
TAHUN 2010-2014**

T. A 2011			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
1.	Wawasan Kelautan dan Sumberdaya Manusia Kelautan	<p>Sosialisasi Nilai-nilai Kelautan; meliputi</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Sosialisasi kepada para birokrat di pusat dan daerah tentang UNCLOS '82 dan implikasinya dalam pembangunan bidang kelautan. b. Peringatan Hari Nusantara beserta rangkaian kegiatannya c. Penerbitan dan pembagian buku bacaan Pendidikan Kelautan dari SD sampai dengan Perguruan Tinggi d. Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang SDM Kelautan. e. Penerbitan dan Pembagian Buku serta Sosialisasi Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional 	<ol style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya sosialisasi kepada seluruh pejabat eselon I perguruan tinggi negeri (Rektor, Purek dan Dekan) dan seluruh eselon II Kabupaten/Kota. b. Terselenggaranya Peringatan Hari Nusantara Nasional dan rangkaian kegiatannya. c. Diterbitkannya dan terdistribusinya buku bacaan tentang kelautan. d. Terselenggaranya Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang SDM Kelautan. e. Terselenggaranya sosialisasi Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional kepada pejabat di daerah
2.	Pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut	<ol style="list-style-type: none"> a. Analisis Kebijakan mengenai Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan di ALKI. b. Perumusan kebijakan Pemberdayaan masyarakat sipil dalam mendukung pertahanan dan keamanan di laut. c. Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Tersusunnya Naskah Akademik dan RUU mengenai Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan di ALKI. b. Terselenggaranya Pembahasan Peraturan Perundang-undangan mengenai Pemberdayaan masyarakat sipil dalam mendukung pertahanan dan keamanan di laut. c. Terselenggaranya Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan.
3.	Industri Kelautan	<ol style="list-style-type: none"> a. Analisis Kebijakan Pengembangan Energi Alternatif Berbasis Sumberdaya Kelautan. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Tersusunnya Naskah Akademis dan Peraturan Perundang-undangan Pengembangan Energi Alternatif Berbasis Sumberdaya Kelautan.

T. A 2011			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
		<ul style="list-style-type: none"> b. Analisis Kebijakan Pengembangan Industri Konstruksi Kelautan. c. Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Industri Kelautan 	<ul style="list-style-type: none"> b. Tersusunnya Naskah Akademis dan Peraturan Perundang-undangan mengenai Pengembangan Industri Konstruksi Kelautan c. Terselenggaranya Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Industri Kelautan.
4.	Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> a. Kajian Strategis Mengenai Peranan Indonesia Didalam Sistem Ekologi Regional dan Global. b. Perumusan Kebijakan Pengelolaan Lingkungan Hidup Kelautan c. Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan. d. Perumusan Usulan Kebijakan Moneter dalam Pengurangan Karbondioksida (CO2) di Bidang Kelautan. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tersusunnya naskah akademik untuk kebijakan strategis mengenai peranan Indonesia dalam sistem ekologi regional dan Global. b. Terselenggaranya konsultasi kebijakan lingkungan hidup Kelautan untuk RPJM 2010-2014 c. Terselenggaranya Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan d. Tersusunnya naskah akademik untuk perbaikan pengurangan karbondioksida (CO2) di bidang moneter
5.	Hukum Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> a. Perumusan Kebijakan Pengaturan "Indonesia Contiguous Zone". b. Evaluasi kebijakan Penetapan Batas Wilayah Laut RI dengan Negara Tetangga. c. Analisis Kebijakan Mengenai Hak Atas Kawasan/Bagian Kawasan Laut (kadaster Laut). d. Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Hukum Kelautan 	<ul style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya pembahasan RUU mengenai Kebijakan Pengaturan Indonesian Contiguous Zone Indonesia dengan instansi terkait. b. Teridentifikasinya perkembangan peraturan perundang-undang mengenai batas wilayah laut Australia, India Palau dan Thailand. c. Tersusunnya Naskah Akademis dan Peraturan Perundang-undangan mengenai Hak Atas Kawasan/Bagian Kawasan Laut (kadaster Laut). d. Terselenggaranya Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Hukum Kelautan.

**MATRIKS RENCANA STRATEGIS DEWAN MARITIM INDONESIA
TAHUN 2010-2014**

T. A 2012			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
1.	Wawasan Kelautan dan Sumberdaya Manusia Kelautan	<p>Sosialisasi Nilai-nilai Kelautan; meliputi</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Peringatan Hari Nusantara beserta rangkaian kegiatannya b. Penerbitan dan pembagian buku bacaan Pendidikan Kelautan dari SD sampai dengan Perguruan Tinggi c. Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang SDM Kelautan. d. Penerbitan dan Pembagian Buku serta Sosialisasi Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional 	<ol style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya Peringatan Hari Nusantara Nasional dan rangkaian kegiatannya. b. Diterbitkannya dan terdistribusinya buku bacaan tentang kelautan. c. Terselenggaranya Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang SDM Kelautan. d. Terselenggaranya sosialisasi Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional kepada pejabat di daerah
2.	Pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut	<ol style="list-style-type: none"> a. Pemantauan dan Konsultasi Kebijakan Implementasi Pengembangan Sistem Peralatan Sipil dalam Mendukung Pertahanan di Laut b. Perumusan Kebijakan mengenai Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan di ALKI. c. Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya Konsultasi kebijakan implementasi Pengembangan Sistem Peralatan Sipil dalam Mendukung Pertahanan di Laut. b. Terselenggaranya Pembahasan Peraturan Perundang-undangan mengenai Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan di ALKI dengan instansi terkait. c. Terselenggaranya Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan.
3.	Industri Kelautan	<ol style="list-style-type: none"> a. Perumusan Kebijakan Pengembangan Energi Alternatif Berbasis Sumberdaya Kelautan. b. Perumusan Kebijakan Pengembangan Industri Konstruksi Kelautan. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya Konsultasi kebijakan Pengembangan Energi Alternatif Berbasis Sumberdaya Kelautan. b. Terselenggaranya Konsultasi kebijakan Pengembangan Industri Konstruksi Kelautan.

T. A 2012			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
		c. Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Industri Kelautan	c. Terselenggaranya Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Industri Kelautan.
4.	Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan	a. Pemantauan dan Konsultasi Penyelenggaraan Penataan Ruang Kelautan. b. Pemantauan dan Konsultasi Penyelenggaraan Lingkungan Hidup Kelautan. c. Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan.	a. Teridentifikasinya permasalahan penyelenggaraan Penataan Ruang Kelautan. b. Teridentifikasinya permasalahan penyelenggaraan Lingkungan Hidup Kelautan. c. Terselenggaranya Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan.
5.	Hukum Kelautan	a. Analisis Kebijakan Pengaturan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. b. Perumusan Kebijakan mengenai hak atas kawasan/bagian kawasan laut (kadaster laut). c. Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Hukum Kelautan.	a. Tersusunnya Naskah akademik dan peraturan perundang-undangan mengenai ZEE Indonesia. b. Tersusunnya peraturan perundang-undangan mengenai hak atas kawasan/bagian kawasan laut (kadaster laut). c. Terselenggaranya Pemantauan dan Konsultasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Hukum Kelautan.

**MATRIKS RENCANA STRATEGIS DEWAN MARITIM INDONESIA
TAHUN 2010-2014**

T. A 2013			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
1.	Wawasan Kelautan dan Sumberdaya Manusia Kelautan	Sosialisasi Nilai-nilai Kelautan; meliputi a. Peringatan Hari Nusantara beserta rangkaian kegiatannya b. Penerbitan dan pembagian buku bacaan Pendidikan Kelautan dari SD sampai dengan Perguruan Tinggi c. Evaluasi Pelaksanaan Kesepahaman dan Dukungan Kerjasama Antar Menteri Tentang Pembangunan Berkelanjutan Kelautan Indonesia Bidang Sumberdaya Manusia. d. Konsultasi Pemantapan RPJM 2010-2014 bidang SDM Kelautan . e. Penerbitan dan Pembagian Buku serta Sosialisasi Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional	a. Terselenggaranya Peringatan Hari Nusantara Nasional dan rangkaian kegiatannya. b. Diterbitkannya dan terdistribusinya buku bacaan tentang kelautan. c. Teridentifikasinya kinerja pembangunan Berkelanjutan Kelautan Indonesia Bidang Sumberdaya Manusia. d. Terselenggaranya Konsultasi Pemantapan RPJM 2010-2014 Bidang SDM Kelautan. e. Terselenggaranya sosialisasi Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional kepada pejabat di daerah.
2.	Pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut	a. Analisis Kebijakan Pertahanan dan Keamanan Laut Regional dan di Laut Bebas. b. Konsultasi Pemantapan RPJM 2010-2014 bidang Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan di Laut	a. Tersusunnya Naskah Akademik dan Peraturan Perundang-undangan mengenai Pertahanan dan Keamanan Laut Regional dan di Laut bebas. b. Terselenggaranya Konsultasi Pemantapan RPJM 2010-2014 Bidang Pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut
3.	Industri Kelautan	a. Evaluasi Pelaksanaan Kesepahaman dan Dukungan Kerjasama Antar Menteri Tentang Pembangunan Berkelanjutan Kelautan Indonesia Bidang Industri Kelautan (Perikanan, Pelayaran dan Wisata Bahari).	a. Teridentifikasinya kinerja Pembangunan Berkelanjutan Kelautan Indonesia Bidang Industri Kelautan (Perikanan, Pelayaran dan Wisata Bahari).

T. A 2013			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
4.	Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan	<p>b. Konsultasi Pemantapan RPJM 2010-2014 bidang Industri Kelautan.</p> <p>a. Evaluasi Pelaksanaan Kesepahaman dan Dukungan Kerjasama Antar Menteri Tentang Pembangunan Berkelanjutan Kelautan Indonesia Bidang Lingkungan Hidup.</p> <p>b. Konsultasi Pemantapan RPJM 2010-2014 bidang Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan.</p>	<p>b. Terselenggaranya Konsultasi Pemantapan RPJM 2010-2014 Bidang Industri Kelautan.</p> <p>a. Teridentifikasinya kinerja Pembangunan Berkelanjutan Kelautan Indonesia Bidang Lingkungan Hidup.</p> <p>b. Terselenggaranya Konsultasi Pemantapan RPJM 2010-2014 Bidang Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan</p>
5.	Hukum Kelautan	<p>a. Perumusan Kebijakan Pengaturan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.</p> <p>b. Konsultasi Pemantapan RPJM 2010-2014 bidang Hukum Kelautan</p>	<p>a. Tersusunnya Naskah akademik dan peraturan perundang-undangan mengenai ZEE Indonesia.</p> <p>b. Terselenggaranya Konsultasi Pemantapan RPJM 2010-2014 Bidang Hukum Kelautan.</p>

**MATRIKS RENCANA STRATEGIS DEWAN MARITIM INDONESIA
TAHUN 2010-2014**

T. A 2014			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
1.	Wawasan Kelautan dan Sumberdaya Manusia Kelautan	<p>Sosialisasi Nilai-nilai Kelautan; meliputi</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Peringatan Hari Nusanantara beserta rangkaian kegiatannya b. Penerbitan dan pembagian buku bacaan Pendidikan Kelautan dari SD sampai dengan Perguruan Tinggi c. Evaluasi Sosialisasi Nilai-nilai Budaya Kelautan Kepada Birokrat dan Masyarakat. d. Perumusan Usulan Kebijakan di Bidang SDM Kelautan untuk RPJM 2015-2019 e. Penerbitan dan Pembagian Buku serta Sosialisasi Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional 	<ol style="list-style-type: none"> a. Terselenggaranya Peringatan Hari Nusanantara Nasional dan rangkaian kegiatannya. b. Diterbitkannya dan terdistribusinya buku bacaan tentang kelautan. c. Teridentifikasinya pemahaman, penghayatan dan perilaku mengenai Nilai-nilai budaya kelautan kepada birokrat dan masyarakat. d. Tersusunnya naskah akademik perbaikan kebijakan Bidang SDM Kelautan untuk RPJM 2015-2019 e. Terselenggaranya sosialisasi Kebijakan dan Peraturan Lingkungan Nasional dan Regional kepada pejabat di daerah.
2.	Pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut	<ol style="list-style-type: none"> a. Evaluasi Penyelenggaraan Penegakan Hukum, Keamanan dan Keselamatan Di Laut. b. Perumusan Kebijakan Pertahanan, Penegakan Hukum, Keamanan dan Keselamatan Di Laut. c. Evaluasi Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut 	<ol style="list-style-type: none"> a. Teridentifikasinya kinerja penyelenggaraan penegakan hukum, keamanan dan keselamatan di laut. b. Terselenggaranya konsultasi kebijakan pertahanan, penegakan hukum, keamanan dan keselamatan di laut. c. Teridentifikasinya Kinerja Pelaksanaan RPJM 2010-2014 Bidang Pertahanan, keamanan dan keselamatan di laut
3.	Industri Kelautan	<ol style="list-style-type: none"> a. Analisis Kebijakan Percepatan Pengembangan RIPTEK Kelautan Tropis. b. Analisis Kebijakan Pengembangan Bio Teknologi Kelautan. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Tersusunnya naskah akademik dan peraturan perundang-undangan mengenai RIPTEK kelautan tropis.

T. A 2014			
No.	PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN (OUT PUT)
		c. Perumusan Usulan Kebijakan di Bidang Industri Kelautan untuk RPJM 2015-2019	<ul style="list-style-type: none"> b. Tersusunnya naskah akademik dan peraturan perundang-undangan mengenai pengembangan bio teknologi kelautan. c. Tersusunnya naskah akademik perbaikan kebijakan Bidang Industri Jasa untuk RPJM 2015-2019
4.	Tata Ruang dan Lingkungan Hidup Kelautan	a. Perumusan Usulan Kebijakan di Bidang Tata Ruang dan Lingkungan Kelautan untuk RPJM 2015-2019	a. Tersusunnya naskah akademik perbaikan kebijakan Bidang Tata Ruang dan Lingkungan Kelautan untuk RPJM 2015 - 2019
5.	Hukum Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> a. Analisis Kebijakan Hukum Dagang (KUHD) Buku ke- II b. Analisis Kebijakan Hukum Peraturan Angkutan. c. Perumusan Kebijakan Hukum Acara Pidana Di Laut. d. Perumusan Usulan Kebijakan di Bidang Hukum Kelautan untuk RPJM 2015-2019. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tersusunnya naskah akademik dan peraturan perundang-undangan mengenai Hukum Dagang (KUHD) Buku ke- II . b. Tersusunnya naskah akademik dan peraturan perundang-undangan mengenai Hukum Peraturan Angkutan. c. Terselenggaranya konsultasi kebijakan Hukum Acara Pidana Di Laut. d. Tersusunnya naskah akademik perbaikan kebijakan Bidang Hukum Kelautan untuk RPJM 2015 - 2019.

BAB VI

PENUTUP

Rencana Strategis (Renstra) Dewan Maritim Indonesia adalah merupakan penjabaran dari tugas perencanaan pembangunan yang disusun mengacu pada tupoksi Dewan Maritim Indonesia sebagaimana diamanatkan dalam Undang-undang No. 25 tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Sasaran dan program pembangunan yang akan dilaksanakan pada kurun waktu 7 tahun kedepan adalah mengacu kepada RPJPM Nasional. Mengenai arah kebijakan, strategi pencapaian tujuan termasuk program dan kegiatan yang perlu dilakukan untuk mewujudkan visi dan misi senantiasa merujuk kepada Kebijakan Pembangunan Nasional yang telah disusun.

Renstra Dewan Maritim Indonesia diharapkan akan mampu meningkatkan kinerja melalui perencanaan program kerja dan kegiatan serta indikator kinerja yang sistematis, komprehensif, integratif, dan terkendali sehingga tujuan dan sasaran organisasi dapat dicapai dengan efisien. Renstra ini menjadi rujukan dalam proses penyusunan Rencana Kerja Tahunan sehingga tidak terjadi inkonsistensi kebijakan tahunan karena garis-garis besar sudah ditentukan.

Rencana Strategis Dewan Maritim Indonesia dapat terlaksana dengan baik apabila seluruh jajaran pelaku di bidang kelautan yang terkait dapat bersatu menjalin kerjasama, berkoordinasi dan sinergis.

Dalam rangka penyempurnaan, tidak tertutup kemungkinan untuk dilakukan penyesuaian terhadap substansi dari Renstra ini sesuai dengan perkembangan dan perubahan, baik nasional maupun global.

DAFTAR PUSTAKA

- Dahuri, R. 2004. Strategi Nasional Kelautan dan Perikanan untuk Pertumbuhan Ekonomi, Tenaga Kerja, dan Pengentasan Kemiskinan. Menteri Kelautan dan Perikanan dalam pertemuan dengan KADIN. 6 Juli 2004.
- Direktori Dewan Maritim Indonesia. 2002. Menuju Membangun Negara Maritim.
- Keputusan Presiden No. 161 Tahun 1999 tentang Dewan Maritim Indonesia.
- Keputusan Ketua Harian Dewan Maritim Indonesia No. 1 Tahun 2000 tentang Organisasi, Tata kerja dan Personalia Sekretariat Dewan Maritim Indonesia.
- Peraturan Presiden No. 7 Tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJM) tahun 2004-2009.
- Rencana Strategis Departemen Kelautan dan Perikanan tahun 2005-2009.
- Rencana Strategis Departemen Perindustrian tahun 2005-2009.
- Undang-Undang No.25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.
- Wahyono S.K. 2007. Indonesia Negara Maritim. Yayasan Senapati Nusantara.