



STUDI KASUS PENYELESAIAN KONFLIK KEWENANGAN DI LAUT DALAM PENEGAKAN HUKUM, KESELAMATAN DAN KEAMANAN SERTA PERLINDUNGAN LAUT / MARITIM



**BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT
REPUBLIK INDONESIA**

**STUDI KASUS PENYELESAIAN KONFLIK
KEWENANGAN DI LAUT DALAM
PENEGAKAN HUKUM, KESELAMATAN
DAN KEAMANAN SERTA PERLINDUNGAN
LAUT/MARITIM**

<http://www.bakorkamla.go.id>

BAKORKAMLA

**STUDI KASUS PENYELESAIAN KONFLIK KEWENANGAN DI LAUT
DALAM PENEGAKAN HUKUM, KESELAMATAN DAN KEAMANAN
SERTA PERLINDUNGAN LAUT/MARITIM
Drs. Willem Nikson S., MM. (APU)**

29 Desember, 2009

GAKUM KAMLA 002.01.2009

Hak cipta di lindungi oleh Undang-undang

All rights reserved

© Penerbit: Badan Koordinasi Keamanan Laut, Jl. Dr. Sutomo No. 11 Jakarta
Pusat 10710

Dilarang mengutip dan memperbanyak tanpa izin tertulis dari pemegang hak cipta, sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apapun juga, seperti cetak, fotocopi, mikrofilm, CD-Rom, dan rekaman suara.

Penerbit tidak bertanggung jawab terhadap isi dan penulisan buku ini.

ISBN : 978-602-8741-08-8

<http://www.bakorkamla.go.id>

**PENDIDIKAN DAN PELATIHAN
PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN DAN KEAMANAN DI LAUT
SERTA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM**

TIM TEHNIS

FX. EDDY SANTOSO, S.Ip	Ketua Tim
Ir. RATHOYO RASDAN, MBA	Wakil Ketua Tim
Capt. HENGKY SUPIT	Sumber Materi
Drs.WILLEM NIKSON.S, M.M (APU)	Pengonsep/Penyusun Kurikulum
DR.IRWAN SUMADJI, M.E	Pengonsep/Penyusun Silabi/SAP
RETNO WINDARI, S.H, M.Sc	Penyusun Silabi/SAP
SAFAAT WIDJAJABRATA	Penyelaras/Pendukung Materi
BEGI HERSUTANTO, S.H., MA	Penyelaras/Pendukung Materi
Dra. TATI SRI HARYATI	Penyelaras/Pendukung Materi
ELVA SUSANTI, S.E	Sekretariat
TRIDEA SULAKSANA, S.H	Sekretariat

Penulis Naskah: Drs. Willem Nikson S., MM. (APU)

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan berkahNya sehingga buku **STUDI KASUS PENYELESAIAN KONFLIK KEWENANGAN DI LAUT DALAM PENEGAKAN HUKUM, KESELAMATAN DAN KEAMANAN SERTA PERLINDUNGAN LAUT/MARITIM** dapat diwujudkan.

Buku ini diterbitkan berdasarkan Surat keputusan Kalakhar Nomor: Skep-077/Kalakhar/Bakorkamla/VIII/2009 dengan maksud untuk menjadi pedoman bagi **PEMBELAJARAN DAN PEMAHAMAN** bagi seluruh pihak yang berkepentingan dan bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan di laut. Dengan demikian panduan pengetahuan ini akan memberikan makna yang lebih dalam bagi seluruh pemangku kepentingan.

Buku Pedoman Penegakkan Hukum di Bidang Keamanan, Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan di laut/maritim terdiri dari beberapa seri yang merupakan satu kesatuan dan buku ini merupakan buku seri ke delapan menjadi salah satu acuan pengetahuan.

Pada kesempatan ini, kami mengucapkan terima kasih secara khusus kepada Pimpinan Bakorkamla karena beliau yang mendorong terbitnya buku ini. Tidak lupa kepada teman teman team sejawat dan kepada semua pihak yang telah membantu terwujudnya buku ini, yang tidak dapat kami sebutkan satu per satu.

Khusus kepada Pemerintah Republik Indonesia melalui Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut, seluruh Pimpinan dan staf yang terlibat, kontributor penulis, kami mengucapkan banyak terima kasih atas segala bantuannya untuk dijadikan contoh dalam mengimplementasikan buku pedoman ini. Akhirul kalam, kami berharap agar buku ini bermanfaat bagi seluruh pemangku kepentingan dalam upaya peningkatan keselamatan dan keamanan, serta lingkungan maritim.

Tiada gading yang tak retak, penyusun menyadari bahwa buku ini masih jauh dari sempurna, kritik dan saran membangun kami harapkan dari sidang pembaca.

Jakarta, 29 Desember 2009

Penyusun

Paket Seri Buku:

Penegakan Hukum di Bidang Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan Laut/Maritim

Seri:

1. Makna Negara Kepulauan
2. Hukum Laut Zona Zona Maritim Sesuai Unclos 1982 dan Konvensi Konvensi Bidang Maritim
3. Sistem Administrasi Pemerintahan Negara di Laut
4. Penegakan Hukum Maritim
5. Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut
6. Kewenangan dan Identitas Lembaga Penjaga Laut dan Pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan
7. Penuntun Keselamatan Perlindungan Lingkungan Laut dan Bela Negara
8. Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran
9. **Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut Dalam Penegakan Hukum, Keselamatan dan Keamanan serta Perlindungan Laut/Maritim**

<http://www.bakorkamla.go.id>



Republik Indonesia

Sambutan

Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, atas perkenannya buku Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut Dalam Penegakan Hukum, Keselamatan dan Keamanan serta Perlindungan Laut/Maritim akhirnya terbit juga. Buku ini merupakan salah satu dari produk-produk strategis dalam menggugah kesadaran kita semua tentang arti pentingnya penegakan peraturan perundang-undangan hukum di laut.

Buku ini juga merupakan satu dari sepuluh buku yang disusun oleh Tim yang ditunjuk berdasarkan Surat Keputusan Kalakhar Bakorkamla untuk memenuhi berbagai kebutuhan dan kepentingan yang berkaitan dengan kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA).

Inti dari materi buku ini, bagaimana kegiatan pelayaran dan lingkungan maritim menjadi tempat permasalahan konflik kewenangan dalam memberikan jaminan penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran perlindungan lingkungan maritim. Begitu banyaknya pihak atau instansi yang merasa memiliki kewenangan menjadikan keselamatan dan keamanan pelayaran bagi perdagangan dan perekonomian dunia serta untuk menjaga mata rantai suplai keseluruhan dunia dari segala tindakan pelanggaran hukum terhadap kapal, pelabuhan, terminal lepas pantai atau fasilitas-fasilitas lainnya, justru dapat menjadikan keresahan bagi para pelaku ekonomi di laut menjadi tidak nyaman, selamat dan aman atau intinya mengganggu kegiatan pelayaran/maritim.

Saya selaku Kepala Pelaksana Harian BAKORKAMLA, menghimbau kepada semua pihak yang berkepentingan untuk menjadikan buku ini sebagai tambahan rujukan di bidang keselamatan dan keamanan laut serta lingkungan maritim, karena buku-buku rujukan seperti ini langka dan sulit kita jumpai di toko-toko buku maupun perpustakaan umum. Mudah-mudahan buku ini dapat ikut memperkaya pengetahuan kita tentang kelautan dalam arti luas.

Dengan memiliki pengetahuan yang memadai, semua pihak diharapkan dapat menyamakan pandangan, sikap dan perilaku yang sejalan dengan kepentingan bangsa dan negara tentang arti pentingnya laut nusantara kita. Sehingga kedepan tidak ada lagi menonjolkan ego sektoral dan tumpang tindih kewenangan dalam upaya peningkatan keselamatan dan keamanan laut serta perlindungan lingkungan maritim di Indonesia.

Demikian sambutan saya, tidak lupa saya menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih kepada Tim Penyusun yang dengan kerja keras dan dedikasi yang tinggi berhasil menyusun dan merampungkan buku ini. Sumbangan pemikiran dan peran serta mereka merupakan dharma bakti bagi bangsa dan negara khususnya bagi kejayaan di laut nusantara sebagaimana harapan para *founding fathers* negeri ini. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada seluruh rakyat dan bangsa Indonesia.

Jakarta, 29 Desember 2009

BUDHI HARDJO
Laksamana Madya TNI

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	III
SAMBUTAN KALAKHAR BAKORKAMLA	V
DAFTAR ISI	VI
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Deskripsi Singkat Materi Pembelajaran	1
B. Tujuan Pembelajaran	4
C. Pokok Bahasan	5
D. Pola Pikir Pendalaman Materi	5
E. Teknik Pengajaran Materi	6
BAB II : Landasan Teori Manajemen Konflik, Kewenangan, Hubungan Manusiawi, Fussi, Peniti Penyambung	9
A. Manajemen Konflik	9
B. Kewenangan	18
C. Hubungan Manusiawi	19
D. Fussi	19
E. Peniti Penyambung	19
F. Birokrasi	22
G. Penyelesaian Konflik (<i>Transformation Management Conflict</i>)	25
BAB III : Kebijakan Kewenangan Di Laut/Pelayaran Serta Perlindungan Lingkungan Maritim	29
BAB IV : Gambaran Kasus Manajemen Konflik Kewenangan Di Laut / Maritim	53
BAB V : Penutup	85
Daftar Pustaka	

BAB I

PENDAHULUAN

A. DESKRIPSI SINGKAT MATERI PEMBELAJARAN

Kata negara, kata tanah-air dalam beberapa istilah bahasa Indonesia adalah kata yang secara jelas mencerminkan kondisi fisik geografis Indonesia. Secara lengkap Indonesia memiliki dua sisi cerminan tersebut dibanding negara lainnya, karena Indonesia memiliki tanah yang berupa pulau-pulau dan air yang meliputi teluk, selat dan laut. Wilayah daratan saat ini terdiri dari beribu-ribu pulau lebih kurang 17.506 dan sebanyak 11.801 pulau belum memiliki nama. Pulau-pulau tersebut tersebar mulai dari Aceh di wilayah barat sampai Papua di wilayah timur serta wilayah selatan mulai Jawa hingga Nusa Tenggara sampai mendekati gugusan kepulauan Philipina di sebelah utara. Seluas 1.8 juta Km² dikelilingi oleh wilayah perairan laut teritorial dan Zona Ekonomi Eksklusif seluas 6.1 juta Km² atau 2/3 dari luas wilayah yang ada.

Wilayah Indonesia yang sangat luas tersebut, banyak mengandung beraneka ragam kekayaan sumberdaya alam, namun diakui sampai saat ini belum seluruh sumberdaya alam ditata dan dimanfaatkan dengan baik. Hal ini dapat dilihat dari berbagai kasus penyalahgunaan fungsi terjadi di wilayah Indonesia yang memerlukan perhatian dan penanganan yang sungguh-sungguh. Misalnya, sebagai tempat pembuangan limbah, pencurian kayu (ilegal logging), pencurian ikan oleh pihak asing, perompakan di laut, kerawanan penyelundupan, imigran/TKI gelap, konflik sosial, pelanggaran peraturan dan pencemaran lingkungan yang dengan mudah dapat dirusak oleh tindakan atau perbuatan yang tidak bertanggung jawab, penyelesaian kasus penegakan hukum di laut/pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim yang tidak terselesaikan bahkan unit kerja yang langsung berhak menanganinya menjadi beban kesalahan disebabkan ketidak pahaman pembina unit kerja dalam penyelesaian kasus penegakan hukum di

laut/pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. Contoh di atas masih berlangsung terus sampai saat ini di beberapa daerah propinsi, kabupaten dan kota, bahkan beberapa pertemuan resmi, seminar, diskusi panel dan lain-lain dalam beberapa tahun ini sudah membahasnya, tetapi belum ada ketegasan dari pemerintah untuk memutuskan bagaimana pelaksanaan sebenarnya penegakan hukum di laut/pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim di wilayah perairan Indonesia.

Ancaman - ancaman yang terkait dengan permasalahan penegakan hukum di laut (kewenangan multi instansi dengan multi fungsi) terhadap pelanggaran berupa penambangan pasir ilegal, isu IUU (*illegal, unreported dan unregulated*), penangkapan ikan secara ilegal, illegal logging, perusakan lingkungan serta eksploitasi, eksplorasi ilegal, illegal mining dan illegal dredging, menjadikan perairan Indonesia tidak aman dan nyaman. Maka yang terganggu atas kejadian tersebut bukan hanya masyarakat maritim Indonesia akan tetapi juga negara – negara lain yang armada niaganya melalui perairan Indonesia. Dapat dilihat bahwa keselamatan dan keamanan di laut berdampak langsung pada stabilitas keamanan dan ekonomi suatu bangsa. Masalah ini perlu segera dipecahkan bersama secara lebih luas agar segera tuntas dan selanjutnya kepentingan keselamatan dan keamanan di laut bagi pembangunan nasional harus diperjuangkan dengan berkonsentrasi menghadapi tantangan ke depan. Oleh karena itu pembentukan lembaga Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai atau dikenal secara internasional dengan sebutan (*Sea And Coast Guard*) sesuai amanah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran adalah jalan keluar yang terbaik dari Pemerintah.

Pada dasarnya pembentukan Penjagaan Laut Dan Pantai (*Sea And Coast Guard*) merupakan salah satu alternatif untuk terjaminnya penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut, dan itu membutuhkan suatu sistem pendanaan yang handal untuk masa jangka panjang, Mengapa demikian? Tidak lain karena Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berazaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, adalah merupakan

Negara Kepulauan (Maritim terbesar di dunia) yang terdiri dari beribu-ribu pulau serta mempunyai sifat dan corak tersendiri serta laut yang terletak diantaranya (Laut Jawa, Laut Banda, Laut Maluku dll) harus dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat sebagaimana dimaksud UU Republik Indonesia No,4/Prp 1960 yang telah disempurnakan dengan UU Republik Indonesia No.6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, kemudian letak yang sangat strategis antara Lautan Pasifik dan Lautan Hindia serta Benua Asia dan Benua Australia yang dipergunakan sebagai jalur lalu lintas **pelayaran Internasional**. Subtansi yang perlu diatur tentang Penjagaan Laut Dan Pantai Republik Indonesia (Indonesia *Sea and Coast Guard*) ini meliputi 2 (dua) kata kunci yaitu Kewenangan dan Identitas yang perlu diterjemahkan secara komprehensif meliputi aspek kebijakan, aspek penegakan hukum, aspek kelembagaan, aspek SDM. Sedangkan kejadian atau kasus multi instansi dengan multi fungsi atas penegakan hukum di laut/pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dapat disebut ***konflik kewenangan di laut***.

Beberapa hal yang dapat dijadikan pembelajaran atas kejadian yang berkaitan dengan masalah ***konflik kewenangan di laut*** secara umum adalah :

1. Kewajiban Pemerintah untuk memfasilitasi ***penyelesaian konflik kewenangan di laut*** secara tegas dan tuntas guna terjaminnya penyelenggaraan kegiatan angkutan laut yang aman, nyaman, lancar dan menyenangkan bagi pelaku ekonomi nasional dan internasional.
2. Setiap kejadian yang berkaitan dengan masalah konflik kewenangan di laut pada kenyataannya selalu melibatkan beberapa faktor seperti perangkat lunak, perangkat keras, lingkungan dan manusia. Jaminan terhadap penyelenggaraan angkutan laut yang aman, nyaman dan menyenangkan termasuk lingkungan di sekitarnya sangat tergantung dari kepekaan dan kepedulian Pemerintah sebagai penentu kebijakan (regulator) terhadap situasi yang terjadi di lapangan.
3. Kejadian yang berkaitan dengan masalah konflik kewenangan di laut tidak terjadi secara kebetulan dan mendadak melainkan melalui suatu

proses akumulasi dari kegagalan faktor-faktor perangkat lunak, perangkat keras, lingkungan dan manusia yang pada mulanya bersifat laten, kemudian berkembang menjadi kegagalan aktif dan berakhir dengan kerugian bagi para pelaku ekonomi nasional dan internasional.

B. TUJUAN PEMBELAJARAN

1. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU)

Setelah selesai mengikuti pembelajaran tentang ***Penyelesaian Konflik Kewenangan Di Laut*** ini, pembaca diharapkan akan mengetahui dan memiliki pemahaman tentang kewenangan pelaksanaan penegakan hukum di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, meliputi Peraturan dan Perundangan Kewenangan Instansi di Laut, Gambaran Umum Konflik Kewenangan di Laut; Landasan Teori Penyelesaian, Kewenangan, Konflik, Kelautan; Keadaan Yang Diharapkan Atas Konflik Kewenangan di laut/Pelayaran serta Perlindungan Lingkungan Maritim;

2. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK)

Sesuai materi maka program pelaksanaan pembelajaran ini diarahkan untuk para pegawai pemerintah dan pihak lain yang terkait dengan kegiatan di bidang transportasi laut. Oleh karena itu pendalaman materi yang diberikan dalam modul ini diharapkan, dapat memiliki kemampuan sebagai berikut :

- a. Mengetahui tentang pentingnya mempelajari, mengevaluasi peraturan perundangan yang mengatur terhadap kewenangan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim;
- b. Memahami dan mengetahui gambaran umum atas konflik kewenangan kewenangan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagai akibat pelanggaran terhadap aturan keselamatan dan keamanan transportasi laut;
- c. Mengerti landasan teori tentang kewenangan, konflik, penyelesaian, laut/pelayaran dan maritim;

- d. Menjabarkan konsep upaya pemerintah dalam menyelesaikan masalah konflik kewenangan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim;
- e. Memahami penerapan penyelesaian kasus konflik kewenangan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

C. POKOK BAHASAN

Pokok bahasan/materi yang disajikan dalam pembelajaran tentang Penyelesaian Konflik Kewenangan Di Laut/Pelayaran Serta Perlindungan Lingkungan Maritim meliputi antara lain:

1. Kebijakan Kewenangan di Laut/Pelayaran serta Perlindungan lingkungan Maritim;
2. Kelembagaan yang terkait atas Kewenangan di Laut/Pelayaran serta Perlindungan lingkungan Maritim
3. Batasan Bahasan Konflik Kewenangan di Laut/Pelayaran serta Perlindungan Lingkungan Maritim;
4. Gambaran Umum Konflik Kewenangan di Laut/Pelayaran serta Perlindungan Lingkungan Maritim;
5. Pembahasan Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut/Pelayaran serta Perlindungan Lingkungan Maritim

D. POLA PIKIR PENDALAMAN MATERI

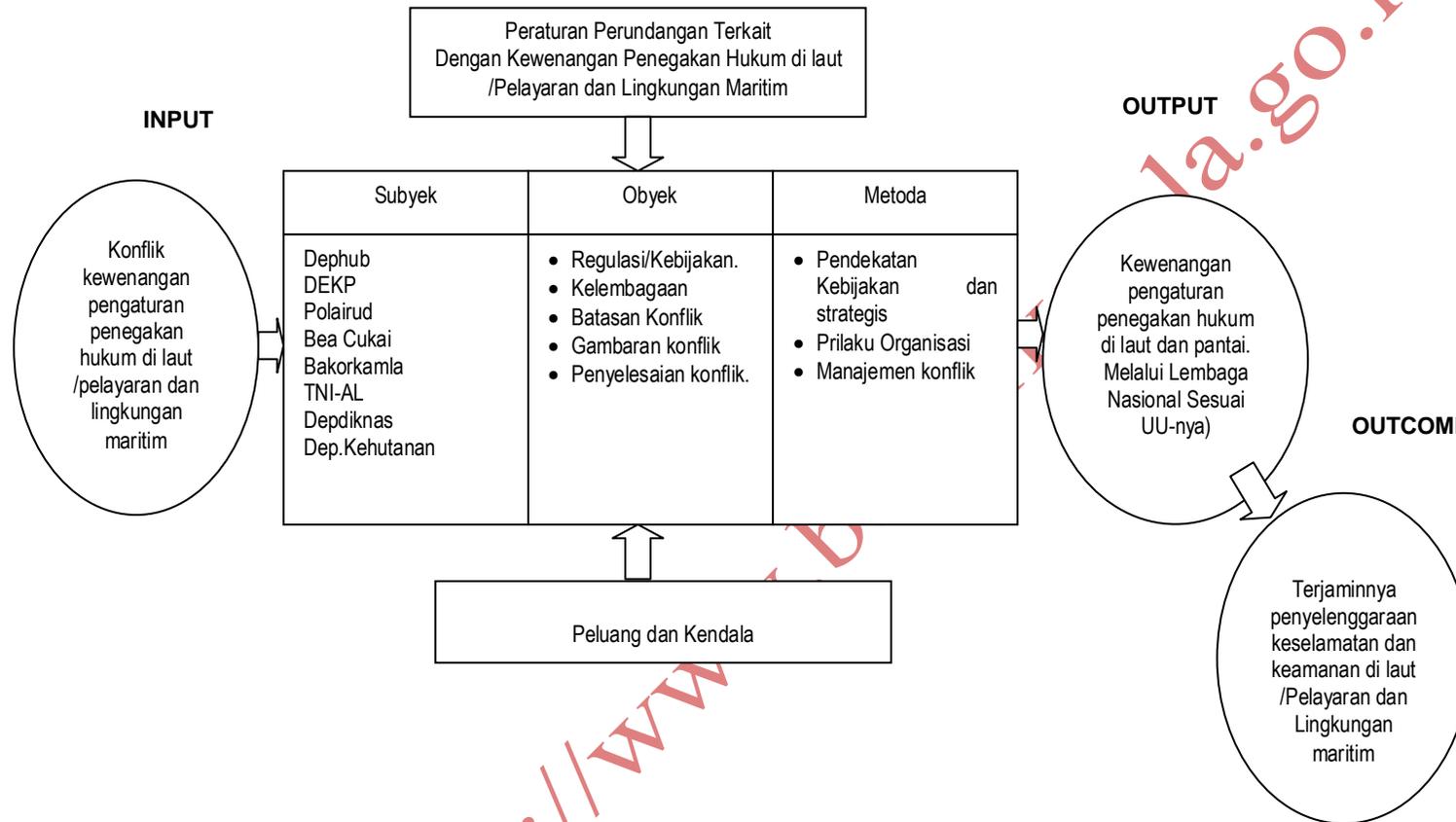
Tujuan Penyusunan Materi **Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut/Pelayaran serta Perlindungan Lingkungan Maritim** adalah dapat tercapainya penyamaan pemahaman terhadap penegakan hukum di laut/pelayaran dan maritim sehingga diharapkan terjaminnya penyelenggaraan penegakkan hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim bagi kepentingan nasional dan internasional.

Kepentingan Diklat dirumuskan 4 (empat) aspek penelitian yaitu Gambaran Umum, Perundangan, Filosofi Kelembagaan Penyamaan Pemahaman. (Gambar 1 menjelaskan Pola Pikir Materi)

E. TEKNIK PENGAJARAN MATERI

Analisis permasalahan kajian ini menggunakan pendekatan analisis kebijakan dan strategi, yang menghasilkan kurikulum awal diklat pemahaman penyelenggaraan penegakkan hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim yang dapat bermanfaat bagi pihak yang terkait atas masalah konflik kewenangan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, sehingga diharapkan tercapainya sasaran pemerintah dan semua pelaku ekonomi dalam menciptakan keterjaminan keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di Indonesia.

<http://www.bakorkamla.go.id>



GAMBAR 1 : POLA PIKIR PENDALAMAN MATERI

BAB II

LANDASAN TEORI MANAJEMEN KONFLIK, KEWENANGAN, HUBUNGAN MANUSIAWI, FUSSI, PENITI PENYAMBUNG

A. MANAJEMEN KONFLIK

1. Konflik

Aman Saputra (2009:1), Konflik timbul karena adanya ketidak sesuaian dalam hal proses-proses sosial. Secara teoretik konflik sering didefinisikan sebagai suatu kondisi yang menunjukkan adanya pertentangan antara dua pihak atau lebih yang saling berbeda pandangan/kepentingan. Konflik juga merupakan suatu bentuk perjuangan untuk memperoleh hal-hal yang langka seperti : nilai, status, kekuasaan, otoritas, dan sebagainya, dimana tujuan dari mereka yang berkonflik itu tidak hanya untuk memperoleh keuntungan tetapi juga untuk menundukkan saingannya. Selain itu ada juga yang menganggap bahwa konflik timbul karena adanya ketidak sesuaian dalam hal proses-proses sosial.

Konflik merupakan suatu bentuk perjuangan untuk memperoleh hal-hal yang langka seperti : nilai, status, kekuasaan, otoritas, dan sebagainya, dimana tujuan dari mereka yang berkonflik itu tidak hanya untuk memperoleh keuntungan tetapi juga untuk menundukkan saingannya. Oleh karena itu, konflik lebih sering dipandang sebagai sesuatu yang bersifat negatif, hal ini karena orang melihat dampak dari konflik yang bersifat kekerasan (seperti perang, dan sebagainya) sering menunjukkan kerusakan dan kerugian yang bersifat materi maupun non materi. Konflik sering dianggap sebagai sesuatu yang bersifat traumatik, dan mengganggu stabilitas atau keseimbangan yang menjadi cita-cita ideal masyarakat.

Dengan asumsi seperti itu, maka banyak orang yang selalu beranggapan bahwa konflik seharusnya dihindari, dan dianggap sebagai sesuatu yang tidak normal. Dalam suatu masyarakat, bangsa ataupun negara yang

didalamnya banyak terjadi konflik, berarti dalam masyarakat atau negara tersebut pasti terdapat sesuatu yang tidak normal.

Dari mana sumber konflik ? Konflik biasanya bersumber dari beberapa aspek seperti: adanya perubahan sosial, perbedaan kewenangan (otoritas), perbedaan kepentingan, dan perbedaan kultural.

Dalam setiap masyarakat selalu terdapat konflik antara kepentingan dari mereka yang memiliki kekuasaan otoritatif berupa kepentingan untuk memelihara atau mengukuhkan status-quo, dengan mereka yang ingin merubahnya. Kepentingan ini seringkali tidak disadari karena itu sering disebut latent interest. Meskipun sifatnya laten, namun jika tidak dikelola dengan baik konflik seperti ini suatu ketika dapat menjadi konflik yang bersifat terbuka atau manifest. Oleh karena itu jika terjadi perkembangan demikian, maka harus diupayakan agar konflik tersebut tidak berkembang ke arah kekerasan (violence).

Agar suatu konflik tidak berkembang ke arah yang bersifat negatif dan dapat dipahami latar belakang penyebab terjadi konflik, maka perlu diadakan analisis konflik. Suatu analisis tentang konflik paling tidak akan dapat membantu proses identifikasi akar permasalahan dan factor yang mendorong terjadinya konflik dalam masyarakat.

Manfaat Analisis Konflik

- a. Untuk memahami latar belakang dan sejarah suatu situasi dan kejadian-kejadian saat ini,
- b. Untuk mengidentifikasi semua kelompok yang terlibat, tidak hanya kelompok yang
- c. menonjol saja,
- d. Untuk memahami pandangan semua kelompok dan lebih mengetahui bagaimanahubungannya satu sama lain,
- e. Untuk mengidentifikasi faktor-faktor dan kecenderungan-kecenderungan yang mendasari konflik,
- f. Untuk belajar dari kegagalan dan juga kesuksesan

2. Teori Penyebab Konflik

Aman Saputra (2009:2) Teori-teori utama mengenai sebab-sebab konflik adalah:

a. Teori hubungan masyarakat

Menganggap bahwa konflik disebabkan oleh polarisasi yang terus terjadi, ketidakpercayaan dan permusuhan di antara kelompok yang berbeda dalam suatu masyarakat.

Sasaran teori :

meningkatkan komunikasi dan saling pengertian antara kelompok yang mengalami konflik, serta mengusahakan toleransi dan agar masyarakat lebih bisa saling menerima keragaman yang ada didalamnya.

b. Teori kebutuhan manusia

Menganggap bahwa konflik yang berakar disebabkan oleh kebutuhan dasar manusia (fisik, mental dan sosial) yang tidak terpenuhi atau dihalangi. Hal yang sering menjadi inti pembicaraan adalah keamanan, identitas, pengakuan, partisipasi, dan otonomi.

Sasaran teori :

Mengidentifikasi dan mengupayakan bersama kebutuhan mereka yang tidak terpenuhi, serta menghasilkan pilihan-pilihan untuk memenuhi kebutuhan itu.

c. Teori negosiasi prinsip

Menganggap bahwa konflik disebabkan oleh posisi-posisi yang tidak selaras dan perbedaan pandangan tentang konflik oleh pihak-pihak yang mengalami konflik.

Sasaran teori :

Membantu pihak yang berkonflik untuk memisahkan perasaan pribadi dengan berbagai masalah dan isu dan memampukan mereka untuk melakukan negosiasi berdasarkan kepentingan mereka daripada posisi tertentu yang sudah tetap. Kemudian melancarkan proses kesepakatan yang menguntungkan kedua belah pihak atau semua pihak.

d. Teori identitas

Berasumsi bahwa konflik disebabkan oleh identitas yang terancam, yang sering berakar pada hilangnya sesuatu atau penderitaan di masa lalu yang tidak diselesaikan.

Sasaran teori :

Melalui fasilitas lokakarya dan dialog antara pihak-pihak yang mengalami konflik, sehingga dapat mengidentifikasi ancaman dan ketakutan di antara pihak tersebut dan membangun empati dan rekonsiliasi di antara mereka.

e. Teori kesalahpahaman antarbudaya

Berasumsi bahwa konflik disebabkan oleh ketidakcocokan dalam cara-cara komunikasi di antara berbagai budaya yang berbeda.

Sasaran teori :

Menambah pengetahuan kepada pihak yang berkonflik mengenai budaya pihak lain, mengurangi stereotip negatif yang mereka miliki tentang pihak lain, meningkatkan keefektifan komunikasi antarbudaya.

f. Teori transformasi konflik

Berasumsi bahwa konflik disebabkan oleh masalah-masalah ketidaksetaraan dan ketidakadilan yang muncul sebagai masalah sosial, budaya dan ekonomi.

Sasaran teori :

Dengan memahami teori ini, diharapkan akan terjadi upaya masyarakat untuk melakukan beberapa tindakan antara lain, mengubah berbagai struktur dan kerangka kerja yang menyebabkan ketidaksetaraan dan ketidakadilan, termasuk kesenjangan ekonomi; meningkatkan jalinan hubungan dan sikap jangka panjang di antara pihak-pihak yang mengalami konflik; mengembangkan berbagai proses dan sistem untuk mempromosikan pemberdayaan, keadilan, perdamaian, pengampunan, rekonsiliasi dan pengakuan.

3. Jenis Konflik Dan Manajemen Konflik

Aman Saputra (2009:4), Masyarakat Indonesia, yang memiliki kemajemukan budaya, suku bangsa, adat istiadat, secara tidak langsung sesungguhnya mengandung unsur-unsur kemajemukan konflik yang relatif tinggi pula. Betapa tidak, perbedaan-perbedaan dan kepentingan yang terkandung dalam kondisi suatu masyarakat yang majemuk, tentu sangat bervariasi. Artinya, masyarakat kita sejak dari awal terbentuknya sebenarnya sudah kaya dengan unsur-unsur konflik. Variasi konflik ini menjadi semakin berkembang bersamaan dengan perkembangan kultur politik dan ideologi yang semakin marak akhir-akhir ini.

Selain sebagai suatu bentuk masyarakat yang majemuk, masyarakat Indonesia yang sedang mengalami proses pembangunan dapat dikatakan sebagai masyarakat yang berada pada posisi persimpangan atau masyarakat transisi, yaitu: transisi dari masyarakat agraris menuju masyarakat industri. Selain itu, dalam posisi masyarakat yang sedang berkembang perubahan sosial bisa saja terjadi karena faktor sosial budaya, intervensi budaya baru, dari masyarakat tradisional menjadi masyarakat modern. Dalam posisi masyarakat yang sedang mengalami transisi ini banyak proses sosial yang kemungkinan terjadi di dalamnya. Proses perubahan tersebut mungkin secara internal maupun eksternal, yang memungkinkan terjadinya pergeseran kesadaran kolektif masyarakat. Dalam situasi yang serba marjinal tersebut maka

berkembangnya konflik dalam masyarakat sangat memungkinkan untuk terjadi.

Lewis A. Coser (1977), Konflik yang terjadi kenyataannya ada yang bersifat realistik dan ada juga yang bersifat non realistik. Konflik realistik, adalah konflik yang memiliki sasaran yang jelas karena masing masing pihak bersifat antagonistik. Konflik semacam ini dengan mudah diamati di tengah-tengah masyarakat, karena arah, sasaran yang menjadi sumber konflik sudah sangat jelas dan mudah diamati atau dirasakan. Contoh: perlawanan buruh terhadap pemilik modal atau manajemen yang menentukan nasib para buruh. Konflik antar preman dalam memperebutkan lahan parkir, atau wilayah setoran upeti jelas merupakan konflik realistik.

Sedangkan konflik non realistik, yaitu konflik yang tidak jelas sasarannya, karena seringkali merupakan hasil kekecewaan dan kerugian sebagai pengganti antagonisme realistik semula yang tidak terungkapkan. Contoh: pembalasan dendam yang dilakukan oleh orang tidak rasional melalui ilmu gaib, mencari kambinghitam dalam suatu pertentangan antara dua kelompok, begitu ada hal yang tidak enak pasti ada golongan tertentu yang dapat dipersalahkan, dan dengan demikian ketegangan dapat diredakan. Misalnya : Konflik antar anggota DPR di luar sasaran dan bidang yang diperdebatkan dalam forum dan kemudian berlanjut di luar persoalan inti, sesungguhnya merupakan bentuk-bentuk konflik non realistik. Dalam masyarakat dimana “saluran resmi” untuk meredakan ketegangan kurang berfungsi dan kurang berkembang dengan baik, maka konflik non realistik akan sering muncul.

Dalam setiap masyarakat sering berkembang suatu mekanisme yang dapat digunakan sebagai peredam konflik atau ketegangan sehingga struktur atau sistem secara keseluruhan tetap dapat dipertahankan. Mekanisme tersebut disebut dengan institusi “katup pengaman” (*safety valve institution*).

Sebagai suatu bentuk institusi maka realitasnya dapat berbentuk tindakan-tindakan atau kebiasaan yang dapat mengurangi ketegangan jika konflik tidak tersalurkan. Institusi katup pengaman tersebut bisa berbentuk, lawakan, ungkapan-ungkapan minor dalam masyarakat, demonstrasi, protes, kritik, atau bentuk-bentuk pelampiasan emosi masyarakat yang kadang-kadang sengaja dibiarkan oleh penguasa.

Mengingat betapa rumitnya permasalahan konflik yang sering terjadi di tengah masyarakat maka diperlukan adanya manajemen konflik, yaitu Suatu proses yang diarahkan pada pengelolaan konflik agar terjadi suatu kondisi yang lebih terkendali.

Suatu rekayasa yang dilakukan untuk mengendalikan konflik agar menjadi lebih baik. Dengan berusaha mengendalikan konflik, diharapkan tidak sampai terjadi akumulasi dan besaran berkembangnya konflik menjadi destruktif. Beberapa upaya yang dapat dilakukan dengan manajemen konflik antara lain:

- a. Pencegahan Konflik yaitu suatu upaya yang bertujuan untuk mencegah timbulnya konflik yang lebih keras.
- b. Pengelolaan Konflik: yaitu suatu usaha yang bertujuan untuk membatasi dan menghindari kekerasan dengan mendorong perubahan perilaku yang positif bagi pihak-pihak yang terlibat.
- c. Resolusi Konflik: yaitu suatu bentuk usaha untuk menangani sebab-sebab konflik dan berusaha membangun hubungan baru dan yang bisa tahan lama diantara kelompok-kelompok yang bermusuhan.
- d. Transformasi Konflik yaitu suatu upaya yang dilakukan untuk mengatasi sumber-sumber konflik sosial dan politik yang lebih luas dan berusaha mengubah kekuatan negatif dari peperangan menjadi kekuatan sosial dan politik yang positif.

4. Bentuk Pengendalian Konflik Konflik

Aman Saputra (2009:6), Dalam praktik ada beberapa bentuk pengendalian konflik sosial, secara teoretik salah satu diantaranya dikenal dengan istilah konsiliasi (conciliation), yaitu bentuk

pengendalian yang melibatkan lembaga-lembaga tertentu yang memungkinkan terjadinya diskusi, atau pengambilan keputusan diantara pihak yang berkonflik tentang persoalan yang mereka pertentangkan. Lembaga seperti ini paling tidak harus memenuhi syarat seperti:

- a. bersifat otonom,
- b. bersifat monopolistis,
- c. mampu mengikat kelompok-kelompok yang berkonflik,
- d. bersifat demokratis.

Meskipun demikian, keempat syarat tersebut baru akan efektif jika masing-masing kelompok yang berkonflik memiliki prasyarat:

- a. menyadari akan adanya situasi konflik diantara mereka,
- b. masing-masing sudah terorganisir dengan jelas, dan
- c. masing-masing mematuhi aturan permainan tertentu.

Pengendalian konflik yang lain adalah mediasi (mediation), yaitu dengan cara masing-masing pihak yang berkonflik bersama-sama bersepakat untuk menunjuk pihak ketiga yang akan memberikan nasihat-nasihat tentang jalan keluar yang harus mereka tempuh untuk menyelesaikan konflik. Masing-masing pihak bebas untuk menerima atau menolak keputusan mediator. Jika kedua bentuk pengendalian tersebut belum efektif, maka dapat ditempuh cara lain yang dikenal dengan perwasitan (arbitration). Cara ini dapat dilakukan jika masing-masing pihak yang berkonflik menerima atau “terpaksa” menerima hadirnya pihak ketiga yang akan memberikan keputusan tertentu untuk menyelesaikan konflik. Dengan sistem perwasitan ini maka ada “keharusan” keduanya menerima keputusan wasit yang telah disepakati.

Mekanisme lain yang menjadi peredam konflik dan sekaligus menjadi sarana integrasi masyarakat adalah adanya keanggotaan masyarakat dalam berbagai kolektiva / kesatuan sosial (cross-cutting affiliations). Dengan adanya keanggotaan dalam berbagai kolektiva sosial, maka konflik yang terjadi antara satu kesatuan sosial dengan kesatuan sosial

lainnya dapat dinetralisasi dengan adanya loyalitas ganda (cross-cutting loyalties). Tentu saja, untuk mencapai integrasi tidaklah sesederhana itu, karena masih diperlukan adanya suatu consensus diantara sebagian besar masyarakat akan nilai-nilai yang bersifat fundamental.

Satu hal yang juga perlu diperhatikan adalah bahwa konflik tidak selalu menimbulkan dampak-dampak negatif, jika dikelola dengan baik konflik justru akan menjadi suatu kekuatan yang dapat mengembangkan masyarakat. Banyak aspek perubahan sosial dalam suatu masyarakat bisa terjadi akibat adanya konflik-konflik sosial. Konflik, juga dapat menjadi suatu alat untuk mempertahankan, atau mempersatukan, serta mempertegas sistem sosial yang ada. Dengan adanya konflik dengan pihak eksternal, maka perasaan sebagai suatu bagian dari sistem (in group) akan semakin kuat. Dalam kasus demikian maka sistem sosial menjadi sangat jelas batas-batasnya, mana lawan (out group) dan mana kawan (in group) akan semakin tampak setelah terjadinya suatu konflik.

- a. Salah satu contoh kongkrit yang pernah kita alami adalah, Indonesia menjadi semakin kokoh rasa persatuan dan kesatuannya setelah masyarakat Indonesia merasa memiliki “musuh bersama”, seperti ketika berhadapan dengan penjajah Belanda.
- b. Rakyat Indonesia pernah mengalami “kekompakan sosial” pada saat konfrontasi melawan Malaysia (1965);
- c. Pada saat melawan Belanda dalam kasus pembebasan Irian Barat (1963), atau pada saat menghadapi pemberontakan komunis (1966).

Beberapa uraian singkat tersebut di atas hanyalah sekedar gambaran bahwa konflik memiliki variasi yang cukup kompleks. Dengan memahami dinamika konflik yang berkembang di tengah-tengah masyarakat, akan dapat membantu kita untuk belajar mengelolanya dengan bijak berbagai fenomena sosial yang ada.

B. KEWENANGAN

Teori Kewenangan (*Chester Barnard*), Teori dianggap sebagai sesuatu yang kotor dan perlu dihindari setelah munculnya birokrasi Cth: suatu organisasi yang otoritas/hierarkis). Sejak itu muncul Barnard dengan Publikasinya, *The Function of Executive* yaitu Fungsi pertama seorang eksekutif adalah mengembangkan dan memelihara suatu sistem komunikasi Cth: Suatu atasan disebuah perusahaan .

(*Chester Barnard*), juga mengatakan bahwa kewenangan merupakan suatu fungsi kemauan untuk bekerjasama. Ada 4 syarat yang harus dipenuhi sebelum menerima sebuah pesan secara otoritatif yaitu :

1. Orang tersebut harus memahami pesan yang dimaksud. Jelas karena bila yang dikirim pesan tidak memahami pesan yang dimaksud secara jelas, maka tidak bisa merespon pesanya secara benar (miscommunication).
2. Orang tersebut percaya bahwa pesan itu bertentangan dengan tujuan organisasi. Karena pesan yang disampaikan disini yaitu sebuah pesan secara otoritatif (mempunyai kewenangan/kekuasaan) jadi jelas bertentangan dengan tujuan organisasi.
3. Orang tersebut percaya pada saat ia memutuskan untuk bekerjasama, pesan yang dimaksud sesuai dengan minatnya. Bila tidak sesuai dengan minatnya maka pesan tersebut akan diabaikan
4. Orang tersebut memiliki kemampuan fisik dan mental untuk melaksanakan pesan. Karena agar bisa menindak lanjuti apa yang telah disampaikan. Teori-teori ini dikenal dengan teori penerimaan kewenangan . Kewenangan akan menjadi nyata apabila diterima oleh si penerima pesan tapi ia menunjukkan bahwa pesan tidak dapat dianalisis, dinilai dan diterima atau ditolak dengan sengaja tetapi kebanyakan arahan, perintah dan pesan persuasif termasuk kedalam zona acuh tak acuh. Barnard menyamakan suatu kewenangan dengan komunikasi yang efektif, karena melakukan tugas untuk memerintah diperlukan komunikasi yang aktif agar suatu pesan atau perintah tersebut berhasil untuk mempersuasif.

Cth: Atasan disuatu perusahaan yang memerintah bawahannya untuk mengikuti peraturan perusahaan dg baik. Penolakan suatu komunikasi sama dengan penolakan kewenangan komunikator. Barnard menganggap teknis komunikasi lisan dan tulisan adalah suatu yang penting harus dipelajari dan bisa menerapkan teknik tersebut dengan tepat . Dari teorinya ini Barnard dikatakan pelopor yang menempatkan dan menjadikan komunikasi penting sebuah perusahaan.

C. HUBUNGAN MANUSIAWI

Teori Hubungan Manusiawi (Elton Mayo), mengemukakan bahwa suatu kelompok memiliki kehidupannya sendiri lengkap dengan segala adat kebiasaan, norma dan kontak sosial yang efektif atas anggotanya, implikasinya dalam organisasi adalah struktur informal hubungan sosial selalu ada dibalik struktur organisasi formal dan banyak fenomena yang tidak dapat dijelaskan dengan dalil apapun.

D. FUSSI

Teori Fusi, (Bakko) berpendapat bahwa pada tahap tertentu organisasi mempengaruhi individu dan pada saat yang sama individu mempengaruhi organisasi. Hasilnya dalam organisasi dipersonalkan dan setiap individu/pegawai dan individu-individu disosialisasikan oleh organisasi. (Argyris) berpendapat kadang-kadang organisasi memiliki tujuan yang berlawanan dengan organisasi tersebut (biasanya terjadi dan sangat berhubungan dengan kematangan individu). Para pegawai mengalami frustrasi akibat ketidaksuksesan ini dan akhirnya keluar atau tetap tinggal dengan sikap acuh/apatis dan biasanya mereka tidak akan berharap banyak dari apa yang dikerjakannya.

E. PENITI PENYAMBUNG

Teori Peniti Penyambung (Likert), Konsep ini berhubungan dengan kelompok-kelompok dalam organisasi yang saling tumpang tindih

munculnya konsep supervisory ada disini dan penyedia atau supervisor berfungsi sebagai peniti penyambung. Struktur ini menunjukkan hubungan antar kelompok daripada hubungan antar pribadi. Organisasi yang menganut konsep ini menggalakan orientasi ke atas daripada ke bawah. Komunikasi, pengaruh pengawasan dan pencapaian tujuan diarahkan ke atas organisasi. Proses kelompok dalam organisasi semacam ini sangatlah penting karena semua kelompok harus sama efektif karena organisasi tidak dapat menjadi kuat jika kelompok-kelompok tersebut lemah. Pada penelitiannya Likert menyatakan bahwa gaya manajemen dapat diklasifikasikan menjadi 4 yaitu:

1. Sistem Pertama

Manajemen tidak memiliki kepercayaan terhadap bawahan dan bawahan tidak memiliki kewenangan untuk mendiskusikan pekerjaannya dengan atasan. Iklim yang diakibatkan dari konsep ini adalah ketakutan, ancaman, hukuman. Komunikasi lebih dari atas ke bawah. Bawahan tidak mempercayai pesan yang beredar dan beberapa informasi ke atas cenderung tidak akurat. Pengambilan keputusan dari atas. Manajemen cenderung mengontrol dan mengarah/mengatur bawahan. Hasilnya: organisasi informal dalam perusahaan yang bertujuan berbeda dengan tujuan perusahaan.

2. Sistem Kedua

Manajemen berkenan untuk percaya pada bawahan seperti halnya hubungan majikan dan budak. Keputusan ada diatas tetapi ada sedikit kesempatan bagi bawahan untuk turut memberikan masukan atas keputusan itu. Kekuasaan dan control ada diatas. Interaksi bertujuan untuk meraih tujuan organisasi. Informasi tetap dari atas dan beberapa bawahan tetap ada yang menaruh curiga. Komunikasi ke atas kadang-kadang ada tergantung atau jika atasan membutuhkan informasi dari bawahan. Informasi organisasi ada tetapi tidak berbeda jauh dengan harapan/tujuan organisasi atau atasan.

3. Sistem Ketiga

Manajer mulai membuka diri terhadap bawahan tetapi tidak terlalu percaya. Bawahan boleh bebas berhubungan/ diskusi dengan atasan dan sudah mulai ada hubungan/interaksi antara atasan dan bawahan. Aliran komunikasi baik dari atas ke bawah dan sebaliknya. Komunikasi kebawah mulai diterima meskipun dengan sedikit curiga. Komunikasi ke atas pada umumnya akurat tetapi terbatas hanya sebatas apa yang diinginkan oleh atasan. Kebijakan umum dibuat oleh atasan tetapi kebijakan yang lebih khusus diserahkan kepada bawahan/tingkat dibawahnya. Organisasi informal ada tetapi bersifat sama sekaligus bertentangan atau menolak manajemen.

4. Sistem Keempat

Mirip dengan teori Y. Manajemen sepenuhnya percaya pada bawahan. Semua diberi kesempatan untuk membuat keputusan. Alur informasi ke atas, ke bawah dan menyilang. Komunikasi ke bawah pada umumnya diterima jika tidak dapat dipastikan dan diperbolehkan ada diskusi antara karyawan dan manajer. Interaksi dalam sistem terbangun. Komunikasi ke atas pada umumnya akurat dan manajer menanggapi dengan tulus atas feedback tersebut. Motivasi kerja dikembangkan dengan partisipasi yang kuat dalam pengambilan keputusan, penetapan Goal setting dan penilaian.

Pada umumnya organisasi informal dan formal identik dengan integritas antara karyawan dan manajer terwujud nyata/baik. Menurut Likert sistem yang keempat berpengaruh terhadap meningkatnya produktifitas dan sistem pertama menunjukkan produktifitas rendah. Menurut penelitian, beberapa manajer lebih suka menggunakan sistem keempat tetapi perusahaan dimana mereka bekerja lebih suka jika para manajer menggunakan yang pertama.

F. BIROKRASI

(Enik Sulistyawa, Dalam Ranah Komunikasi Organisasi) berdasarkan Teori Birokrasi (Max Weber), Terminologi organisasi berasal dari bahasa Latin *organizare*, yang secara harafiah berarti paduan dari bagian-bagian yang satu sama lainnya saling bergantung. Di antara para ahli ada yang menyebut paduan tersebut sebagai sistem, ada juga yang menamakannya sarana. Korelasi antara ilmu komunikasi dengan organisasi terletak pada peninjauannya yang terfokus kepada manusia-manusia yang terlibat dalam mencapai tujuan organisasi itu. Ilmu komunikasi mempertanyakan bentuk komunikasi apa yang berlangsung dalam organisasi, metode dan teknik apa yang dipergunakan, media apa yang dipakai, bagaimana prosesnya, faktor-faktor apa yang menjadi penghambat, dan sebagainya. Jawaban-jawaban bagi pertanyaan-pertanyaan tersebut adalah untuk bahan telaah untuk selanjutnya menyajikan suatu konsepsi komunikasi bagi suatu organisasi tertentu berdasarkan jenis organisasi, sifat organisasi, dan lingkup organisasi dengan memperhitungkan situasi tertentu pada saat komunikasi dilancarkan.

Ketika memasuki ranah teori Komunikasi Organisasi ataupun disiplin ilmu-ilmu lainnya, kita akan dihadapkan pada berbagai perspektif dengan berbagai mazhab yang akan menentukan pemahaman kita selanjutnya. Mary Jo Hatch mengajukan empat perspektif yang diklasifikasikan menjadi 2 perspektif besar, yakni klasik dan kontemporer. Namun tidak menutup kemungkinan akan adanya tafsir yang lain karena memang masing-masing individu memiliki *world of view* yang tak semuanya sama.

Pada perspektif klasik, telah dikenal nama besar Max Weber dengan teori birokrasinya, yang meskipun zaman telah memasuki periode kontemporer, namun teori klasik ini masih tetap memiliki kekuatan yang besar yang mana praktik-praktiknya dapat kita temukan dalam kehidupan kerja sehari-hari, terutama perusahaan besar di Indonesia.

Sebagaimana yang kita ketahui, Mary Jo Hart mengemukakan tafsirnya atas paradigma komunikasi organisasi dengan mengeluarkan empat perspektifnya, yang dirangkum kembali menjadi dua perspektif besar, yakni klasik dan kontemporer. Teori Birokrasi Max Weber merupakan salah satu teori besar dalam perspektif klasik. Selain itu, terdapat Teori Manajemen Ilmiah (Taylor) dan Penerimaan Kewenangan (Barnard).

Menurut observasi beberapa pakar komunikasi, konsep organisasi sebenarnya telah berkembang cukup lama, yakni mulai abad 20. Konsep-konsep inilah yang sekarang dikenal sebagai teori klasik (classical theory) atau terkadang beberapa orang mengenalnya sebagai teori tradisional.

Hingga hari ini, dampak dari teori klasik pada organisasi masih mendominasi. Birokrasi adalah kata kunci utama yang dapat menghantarkan kita pada pemaknaan praktik classical theory, khususnya Indonesia yang terkenal dengan keruwetan birokrasinya yang telah membudaya.

Dalam memahami teori organisasi klasik, maka nama besar Weber akan sulit untuk dilepaskan. Tokoh paradigm interpretatif yang menjadi sangat populer dengan buah pemikirannya, yakni Karakteristik Organisasi Weberian (Organisasi Formal), akan selalu identik dengan keyword 'birokrasi', karena memang pada konsepnya terdapat konsep birokrasi yang mendetail.

Kata birokrasi mula-mula berasal dari kata legal-rasional. Organisasi disebut rasional dalam hal penetapan tujuan dan perancangan organisasi untuk mencapai tujuan tersebut. Menurut Weber, bentuk organisasi birokratik merupakan bentuk yang paling efisien. Dalam teorinya, Weber mengemukakan sepuluh (10) ciri organisasi, yaitu:

1. Suatu organisasi terdiri dari hubungan-hubungan yang ditetapkan antara jabatan-jabatan. Blok-blok bangunan dasar dari organisasi formal adalah jabatan-jabatan.

2. Tujuan atau rencana organisasi terbagi ke dalam tugas-tugas, tugas-tugas tersebut disalurkan di antara berbagai jabatan sebagai kewajiban resmi (job description).
3. Kewenangan: melaksanakan kewajiban diberikan kepada jabatan (saat resmi menduduki sebuah jabatan).
4. Garis kewenangan dan jabatan diatur menurut suatu tatanan hierarkhis.
5. Sistem aturan dan regulasi yang umum tetapi tegas yang ditetapkan secara formal, mengatur tindakan-tindakan dan fungsi-fungsi jabatan dalam organisasi.
6. Prosedur bersifat formal dan impersonal. Perlu adanya catatan tertulis demi kontinuitas, keseragaman (uniformitas), dan untuk maksud-maksud transaksi.
7. Adanya prosedur untuk menjalankan disiplin anggota.
8. Anggota organisasi harus memisahkan kehidupan pribadi dan kehidupan organisasi.
9. Pegawai yang dipilih utk bekerja berdasarkan kualifikasi teknis.
10. Kenaikan jabatan berdasarkan senioritas dan prestasi kerja.

Sebagai implikasinya, teori Weber pada komunikasi organisasi menunjukkan suatu fenomena yang disebut komunikasi jabatan (positional communication). Relasionalitas dibentuk antar jabatan, bukan antar individu. Teori ini juga termasuk dalam tradisi posisional² karena masih berada satu payung kajian mahzab klasik, selain teori empat system dari Likert.

Pada hakikatnya, teori klasik berpangkal tolak pada struktur, hubungan, fungsi formal kegiatan orang dalam rangka mencapai tujuan bersama. Teori Birokrasi Max Weber pun tak lepas dari karakteristik tersebut, karena memang merupakan anggota klasifikasi perspektif besar klasik dalam ranah bahasan komunikasi organisasi.

G. PENYELESAIAN KONFLIK (TRANSFORMATION MANAGEMENT CONFLICT)

Teori Penyelesaian Konflik (Transformation Manajemen Conflict) Pendekatan transformasi penyelesaian konflik (transformation manajemen konflik) melalui forum dialog. Forum dialog lebih membuka kesempatan mendengar penjelasan masing-masing pihak yang berkonflik. Dengan begitu suatu konflik dapat diidentifikasi, apakah terjadi karena tujuan-tujuan yang tidak sama dan saling bertentangan. Tidak disetiap konflik ada kekerasan. Konflik meruncing dan meluas sehingga terjadi kekerasan adalah karena propaganda. Bahkan propaganda yang meluas cenderung menjadi perdebatan, akibatnya saling menyalahkan dan mengungkap pembenaran-pembenaran sendiri-sendiri. Konflik yang dibiarkan menjadi ajang perdebatan akan menjadi skala besar yang semakin sulit diselesaikan. Jika semakin di blow-up oleh media akan menjadi konsumsi terhadap pembentukan opini publik, baik publik dalam negeri maupun luar negeri. Akibatnya muncul campur tangan yang meluas. Lebih-lebih jika konflik tersebut berdampak kekerasan terhadap kemanusiaan.

Dalam banyak hal, ditengah masyarakat memang banyak ketidak samaan, tetapi belum tentu menimbulkan konflik. Konflik hanya muncul, jika antar pihak ada tujuan yang dipertentangkan. Sering pula pihak lain menempatkan kepentingan dalam konflik untuk mencari keuntungan. Maka konflik akan berkepanjangan dan semakin sulit serta tidak mudah untuk diselesaikan.

Disini diperkenalkan teori transformasi penyelesaian konflik menggunakan Rumus Segitiga (A,B dan C). A sama dengan attitude (sikap), B sama dengan *behavior* (prilaku) dan C sama dengan *contradiction* (pertentangan). *Content* dari 3 (tiga) hal ini diidentifikasi yang menjadi faktor-faktor dominan penyebab terjadinya konflik. Berdasarkan identifikasi, faktor mana yang dominan berpengaruh. Sehingga dapat ditawarkan berbagai alternatif solusi penyelesaian konflik. Lalu tingkat pelaku konflik pun

diidentifikasi. Lebih-lebih apabila sesuatu konflik ada kekerasan. Dalam hal ini, ada 3 (tiga) fase yang berpengaruh disetiap konflik. Yaitu:

Pertama, fase sebelum kekerasan terjadi.

Kedua, fase ketika kekerasan terjadi.

Ketiga, fase sesudah kekerasan terjadi. Artinya ada aktor-aktor pada level tertentu yang terlibat, yaitu: aktor pertama, aktor menengah dan aktor akar rumput atau masyarakat. Dengan mengidentifikasi ini, maka akan ditemukan orang-orang sebagai pihak yang dominan untuk melakukan dialog-dialog penyelesaian damai.

Teori ini mengutamakan penyelesaian konflik dengan cara dialog, Kearifan Lokal.

Dalam upaya menyelesaikan konflik, ada banyak nilai lokal yang bisa menjembatani penyelesaian konflik. Perjanjian Malino misalnya, perdamaian kedua kelompok masyarakat lebih bermuara kepada kesadaran adanya ikatan budaya dan agama. Nilai-nilai yang berakar dari tradisi budaya, agama dan kepercayaan masyarakat, sesungguhnya nilai-nilai HAM dari prefektif kearifan lokal (*local wisdom*). Sejak lama tradisi budaya ini telah menjadi nilai yang pernah hidup dalam praktek kehidupan yang membentuk kearifan mereka, pendahulu bangsa ini. Tidaklah berlebihan bahwa pendahulu kita memilikinya dan mewariskannya sebagai anugerah Tuhan YME. Nilai-nilai tradisi budaya, agama dan kepercayaan itu yang seharusnya kita semaikan kembali. Nilai-nilai kearifan lokal ini semakin dirasakan penting untuk ditumbuhkembangkan, ditengah terjadinya krisis moral dewasa ini. Disemaine dan ditumbuhkembangkan berarti cara merajut kembali keakraban tradisional. Tetu saja diharapkan menjadi akar tumbuhnya rasa persatuan dan solidaritas diantara perbedaan-perbedaan yang ada.

Manajemen konflik adalah untuk memfasilitasi komunikasi terbuka dan partisipasi konstruktif dari pihak-pihak lokal untuk mencari pemecahan terhadap konflik yang berlangsung.

Pelatihan manajemen konflik berorientasi diskusi serta memberikan ketrampilan untuk melihat sifat konflik dan mengenali kesamaan perhatian

dari pihak yang terlibat konflik menekankan metode pemecahan masalah (problem solving). definisi masalah dengan mempertanyakan “Apakah konflik itu?” serta mengenali asumsi-asumsi kultural dalam konflik itu. Tahap kedua adalah mendefinisikan masalah sesungguhnya yang mengakibatkan konflik. Berikutnya adalah analisis pelbagai level konflik, dan penggambaran dinamika kekuatan yang terlibat dalam konflik.

<http://www.bakorkamla.go.id>

BAB III

KEBIJAKAN KEWENANGAN DI LAUT/PELAYARAN SERTA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM

- (Hengky Supit : 2005), menurutnya kebijakan kewenangan di laut/pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim sudah terlaksana pada masa peralihan periode 1965 s/d sekarang (Menuju Pelaksanaan Tahap Pembangunan), sebagai berikut :
- Ditengah masa-masa transisi pada tahun 1966 s/d 1969 diadakan Rapat-Rapat Kerja antara Departemen Perhubungan, Departemen Perdagangan, Departemen Keuangan dan Bank Central yang diselenggarakan pada 13-15 November 1968 telah menghasilkan pokok-pokok kebijaksanaan pemerintah di bidang angkutan laut dan kepelabuhanan untuk disesuaikan dengan TAP MPRS NO.XXIII/MPRS/1966.
- Karena vitalnya sektor Perhubungan laut dalam konstelasi perekonomian kepulauan Indonesia, maka instansi-instansi tersebut menyadari perlunya senantiasa memupuk hubungan kerjasama yang serasi dan sebaik-baiknya agar fungsi administrasi niaga/pengusahaan, khusus yang menyangkut pengusahaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan benar-benar dapat menunjang kegiatan perdagangan dan membantu meningkatkan penerimaan Negara.
- Pada tahun 1969 terjadi lagi perubahan organisasi secara besar-besaran dimana MENKO Maritim/Departemen Perhubungan dihapus dan diturunkan statusnya menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan ditempatkan dibawah lingkungan Departemen Perhubungan, Kemudian berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.U/14/7/14PHB tanggal 1 Juli 1969 disusunlah organisasi dan tata kerja Direktorat Jenderal Perhubungan laut. Berdasarkan Keputusan Presidenen RI. No.159/M tahun 1969, telah ditetapkan sebagai pimpinan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut ditunjuk Laksamana Muda Haryono Nimpuno (almarhum) yang jasanya sangat besar

dibidang pembangunan perhubungan laut terutama menyangkut pemeliharaan keselamatan dan keamanan Maritim serta perlindungan lingkungan laut dalam mengantisipasi perubahan Konvensi Keselamatan Jiwa di Laut SOLAS 1960 yang sedang dibahas di London. Peranan perhubungan laut selama dibawah pimpinan beliau perkembangannya sangat pesat seiring dengan pembangunan nasional.

- Sebagai catatan :
- Perhubungan Laut pada waktu dipimpin oleh mayor Jenderal KKO ALI SADIKIN telah berhasil mengembalikan kewibawaan pemerintahan Negara di Laut/Maritim dan Laksamana Muda HARYONO NIMPUNO (Almarhum) berhasil mengangkat nama baik Pemerintah Indonesia dimata Internasional dan disamping itu juga beliau berhasil menerjemahkan berbagai peraturan perundang-undangan pelayaran/maritim yang masih berbahasa Belanda ke bahasa Indonesia, mengingat pejabat-pejabat yang mengerti bahasa Belanda sudah semakin langka dan banyak yang sudah pensiun. Hal ini diperlukan karena beliau memahami, bahwa sejak Indonesia merdeka, pendidikan perundang-undangan maritim, administrasi maritim, manajemen maritim dan penegakan hukum di laut/maritim tidak diajarkan disekolah-sekolah maritim, termasuk sekolah milik Perhubungan Laut seperti Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) Ancol Jakarta. Oleh karena itu beliau menginstruksikan untuk segera diadakan kursus-kursus kesyahbandaran dan latihan keterampilan SAR dan penegakan hukum di laut sebagai titik awal menuju pada tingkat pendidikan formal. Ternyata cita-cita beliau kandas di tengah jalan karena Pusdiklat Perhubungan Laut beserta UPT nya hanya terfokus pada pendidikan Ilmu Pelayaran untuk kepentingan operator kapal saja.
- Kedua pimpinan tersebut sebenarnya telah meletakkan pondasi yang kuat dalam pembangunan Negara maritim kedepan tapi sangat disayangkan para penerusnya hanya terperangkap dibidang teknis angkutan laut dan kepelabuhanan serta perizinan saja sehingga fungsi administrasi pemerintahan Negara dilaut/maritime dan penegakan hukum di laut/maritim yang menjadi tanggung jawab perhubungan laut terabaikan. Hal ini dari semula sudah dapat diduga karena sejak Djawatan Oeroesan Laoet RI didirikan di Jojakarta tahun 1946 sampai dengan sekarang menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sama sekali tidak terpikirkan untuk

pengadaan SDM dibidang Administrasi Pemerintahan Negara Di Laut/Maritim dan Penegakan Hukum di laut yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku adalah menjadi tanggung jawab lembaga ini.

- Keadaan ini semakin buruk dengan tidak tersedianya lembaga pendidikan formal yang dimaksud sehingga fungsi administrasi pemerintahan di laut/maritim dan penegakan hukum di laut/maritim tidak berjalan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Sehingga dengan munculnya banyak instansi penegakan hukum di laut dengan kapal patrolinya masing-masing di laut, membuat bingung dan meresahkan para perusahaan pelayaran selaku pemakai/pengguna jasa maritim.
- Untuk menghindari hal-hal tersebut diatas, maka pada tahun 1972 telah diadakan koordinasi kerjasama antara instansi penegakan hukum di laut, dengan membentuk badan koordinasi bersama antara Menteri Pertahanan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman dan Kejaksaan Agung No.KEP/D/45/XII/1972, SK.901/M/1972, Kep,779/MK/III/12/1972, JS.8/72/1 dan KEP/JA/12/1972 tanggal 12 Desember 1972 Tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut (Keputusan Bersama ini telah diperbaharui dengan Peraturan Presiden RI No.81 Tahun 2005 yang ternyata perlu disempurnakan lagi karena tidak sesuai dengan Undang Undang RI No.6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia).
- Dalam pelaksanaannya ternyata badan ini tidak berjalan sesuai yang diharapkan, karena masing-masing instansi masih tetap dengan pola lama yaitu melakukan patroli laut sendiri-sendiri, dan semua beranggapan bahwa BAKORKAMLA yang ada sekarang dinilai tidak berhasil dalam mengkoordinir pengawasan dan pengamanan perairan Indonesia sehingga perlu dibentuk wadah baru.
- Dalam upaya mencari jalan keluar, maka Departemen Pertahanan Keamanan pada tahun 1976 telah mengadakan Loka Karya di Jakarta dengan thema “Koordinasi Keamanan Di Laut” yang diikuti oleh semua instansi terkait. Ternyata Loka Karya tersebut tidak berhasil mendapatkan jalan keluar karena masing-masing instansi tetap bertahan dengan pola lama.

- Kemudian pada tahun 1978 Departemen Pertahanan Keamanan mengadakan lagi Loka Karya yang kedua kali dengan Thema “Pengimplementasian wawasan Nusantara” dengan Sub Thema “ Penegakan Hukum Di Laut yang juga diikuti oleh berbagai instansi terkait.
- Dimana Kejaksaan Agung RI berpendapat Tentang Penegakan Hukum Di Laut antara lain Beliau menjelaskan bahwa Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai adalah sebenarnya penjelmaan dari Gouvernements Marine dahulu serta dasar-dasar hukum tugasnya diatur dalam suatu surat keputusan oleh Inspektur Kepala, Kepala Dinas Pelayaran tanggal 27 Nopember 1936 No.1246G dan disetujui dengan keputusan Komandan Angkatan Laut HB tanggal 20 Pebruari 1937 No.Sch 233/1/1. Yang tugas pokoknya adalah sebagai berikut :
 - Mengangkut pegawai negeri, para perwira dan orang-orang dalam dinas pemerintah maupun barang dan harta pemerintah.
 - Menjalankan tugas kepolisian diperairan teritorial.
 - Pekerjaan lain yang perlu untuk menjalankan suatu pemerintahan dengan baik dan tegas yang menurut suatu dasar ketentuan perlu dilaksanakan secara tepat dan hemat oleh kapal-kapal armada pemerintah. Disamping itu mempunyai tugas seperti :
 - mencegah pencurian ikan
 - Mencegah penyelundupan
 - Mencegah timbulnya penyakit menular
 - Mencegah tindakan-tindakan yang dapat merugikan keuangan Negara.
 - Mencegah pembajakan di laut
 - Mencegah pemasukan candu dan kokain
 - Tugas lainnya, pengamanan terhadap rambu-rambu di laut dan navigasi serta bertugas sebagai penyidik perkara-perkara pelanggaran yang terdapat dalam Teritoriale Zee en Maritime Kringen Ordonnantie 1939.
- Pada tahun 1974 pemerintah mengeluarkan Keppres No. 44 dan 45 yang menetapkan KPLP menjadi suatu Direktorat dilingkungan Kementrian Perhubungan yang mempunyai tugas pokok melakukan kegiatan-kegiatan operasional di bidang penjagaan laut dan pantai dan sebagai penyelenggara keamanan dan ketertiban dilingkungan kerja Direktorat Jenderal

perhubungan Laut dan bantuan SAR laut dalam rangka menunjang perkembangan laut. Disamping ketiga alat penegakan hukum di laut seperti TNI-AL, KPLP, Bea dan Cukai maka kita jumpai alat penegakan hukum lainnya yaitu polisi Perairan dan Udara (AIRUD). Sebagai alat penegakan hukum di laut yang terakhir ini harus mencari dasar hukum yang lebih kuat lagi untuk dapat menunaikan tugasnya di laut. Loka Karya inipun tidak berhasil mencari jalan keluar.

- Pembentukan KPLP berdasarkan Keppres No.44 dan 45 tahun 1974 untuk mengantisipasi tuntutan IMO sebagaimana yang dimaksudkan Konvensi Internasional Keselamatan Jiwa di Laut tahun 1974 Chapter V Regulation 15 mengenai kewajiban setiap pemerintah penandatanganan untuk membentuk Penjagaan pantai. Konvensi ini kemudian diratifikasi berdasarkan Keppres No.65 tahun 1980.
- Kemudian berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.18 tahun 1989 dibentuklah Armada Penjagaan laut Dan Pantai (APLP). Institusi ini mempunyai tugas pokok melaksanakan pengamanan keselamatan maritim, perlindungan lingkungan laut dan penegakan hukum di laut/maritim.
- Dalam menajalankan tugas pokok tersebut, Armada PLP mempunyai fungsi :
- Melakukan operasi pengamanan di perairan laut dan pantai (dalam rangka pemeliharaan keselamatan maritim dan perlindungan laut).
- Melakukan penertiban dan pengaman lalu lintas kapal di perairan laut dan pantai.
- Melakukan pengamanan sarana Bantu Navigasi.
- Melakukan pengamanan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut.
- Melakukan penertiban dan pengamanan instalasi eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut.
- Melakukan penanggulangan kebakaran dan bantuan SAR di perairan laut dan pantai.
- Melakukan pengamanan dan penertiban diluar perairan pelabuhan
- Melakukan pengusutan dan penyidikan terhadap tindak pidana di laut / maritim
- Melakukan urusan logistic dan material
- Melakukan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian dan keuangan

- Melakukan koordinasi kerjasama dengan instansi terkait.
- Melakukan pembinaan terhadap masyarakat pesisir pantai.
- Melakukan latihan bersama dengan Coast Guard luar negeri (Filipina, Jepang, Amerika dll).
- Memperhatikan lingkup tugas dan fungsi Armada PLP yang begitu luas dengan tanggung jawabnya yang begitu besar, sangat mustahil Armada PLP dapat melaksanakan tugas dan fungsi dengan baik kalau struktur organisasi ini hanya dibawah lingkungan Direktorat KPLP saja (sekarang Direktorat Penjagaan Dan Penyelamatan)**.
- Sebagai catatan :
- Organisasi Armada Penjagaan laut dan Pantai yang baru berjalan 13 tahun telah dinyatakan tidak diberlakukan lagi dan diganti dengan organisasi baru dengan nama Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.65 tahun 2002.
- Tugas dan fungsi pemeliharaan ketertiban dan keamanan keselamatan maritim dan perlindungan laut termasuk teroris di laut di Amerika Serikat berdasarkan Maritime Transportation and Security Act 2002 ditangani oleh US Coast Guard yang taktis operasionalnya berada dibawah Presiden dan teknis asministratif berada pada Departemen Home Land Security (perbandingan ini diambil mengingat tugas dan fungsi organisasi US Coast Guard tersebut mempunyai kesamaan dengan tugas dan fungsi Gouvenements marine pada Zaman Hindia Belanda yang sudah dibubarkan oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1949).
- Sejak penyerahan kedaulatan pada tahun 1949, system administrasi pemerintahan Negara di laut (administrasi Negara) tidak tertangani dengan baik karena system ini telah dirubah ke system pelayaran yang bersifat ekonomi (administrasi niaga) dengan pembentukan organisasi Departemen Pelayaran RI. Tugas dan fungsi Departemen ini terfokus pada bidang angkutan laut dan kepelabuhanan serta perizinan saja yang tidak memerlukan pendidikan formal.
- Disamping itu juga struktur organisasi Departemen pelayaran sering berubah-ubah sehingga menjadikan organisasi ini tidak stabil dan telah memberikan dampak negatif terhadap pelaksanaan tugas di lapangan

terutama yang menyangkut fungsi administrasi pemerintahan Negara di laut, dikapal dan di pelabuhan yang sudah semakin tidak jelas sehingga menimbulkan keresahan dan membingungkan masyarakat pengguna/pemakai jasa maritim baik nasional maupun internasional.

- Hal ini disebabkan banyaknya kapal-kapal yang ditangkap dan ditahan oleh berbagai instansi penegakan hukum di laut dan penyelesaian perkaranya sebagian besar tanpa melalui proses hukum yang berlaku sehingga sangat merugikan pemilik kapal dan konsumen.
- Masalah ini juga telah dikeluhkan oleh Ketua Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia (INSA)-Pusat kepada Bapak Menteri Perhubungan pada Rapat Umum INSA seluruh Indonesia di Hotel Millenium Kebon Sirih Jakarta pada Bulan Maret 2002 yang secara spontan dan terang-terangan menyatakan antara lain bahwa Biro Hukum Departemen Perhubungan tidak berfungsi dan meminta agar pemerintah segera membentuk **COAST GUARD** di Indonesia sebagai institusi yang bertanggung jawab dibidang penegakan hukum dilaut.
- Ketidaknyamanan yang terjadi diperairan Indonesia juga telah dilansir oleh mass media nasional maupun internasional akhir-akhir ini yang menyatakan bahwa perairan Indonesia adalah perairan yang paling tidak aman di seluruh dunia (Black Area). Hal ini tidak bisa dibiarkan berlarut-larut karena akan merugikan nama baik Indonesia di mata Internasional.

LANDASAN HUKUM PERAN PENJAGA LAUT DAN PANTAI (*SEA AND COAST GUARD*) DI INDONESIA

Pelaksanaan tugas dan fungsi *Sea and Cost Guard*, memiliki beberapa landasan yuridis, baik ketentuan yang berkaitan langsung maupun yang tidak langsung dengan pengaturan Penjagaan Laut Dan Pantai (*Sea and Coast Guard*). Landasan hukum yang akan dikemukakan di sini adalah mencakup uraian dasar-dasar konstitusional dan operasional.

Legalitas Nasional

- a. Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 beserta Amandemennya.

UUD 1945 merupakan sumber hukum dasar bagi setiap perundang-undangan di bawahnya. Oleh karena itu dasar hukum pertama yang menjadi landasan konstitusional pelaksanaan tugas dan fungsi maupun organisasi Penjagaan Laut Dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) adalah Undang-undang Dasar 1945 beserta amandemennya.

Dasar hukum yang dapat dijadikan landasan konstitusional untuk pelaksanaan tugas dan fungsi Penjagaan Laut Dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) dimulai dari :

- 1) Pasal 1 ayat (3) Bab I Amandemen Ketiga UUD 1945 yang menegaskan bahwa Negara Indonesia adalah Negara Hukum. Artinya bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasarkan atas kekuasaan (*machtsstaat*) dan pemerintahan berdasarkan sistem konstitusi (hukum dasar), bukan absolutisme (kekuasaan yang tidak terbatas). Sebagai konsekwensi logis dari pasal tersebut, ada 3 (tiga) perinsip dasar yang wajib dijunjung oleh setiap warga negara yaitu supremasi hukum, kesetaraan dihadapan hukum dan penegakan hukum dengan cara-cara yang tidak bertentangan dengan hukum
- 2) Pasal 1 ayat (1) BAB I Undang-Undang Dasar 1945 adalah Negara Kesatuan yang berbentuk Republik (abstrak) dan kedaulatan sebagaimana dimaksud ayat (2) adalah di tangan rakyat (mengandung isi pokok pikiran kedaulatan rakyat).

b. Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim (Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie) Sblid 1939 Nomor 22

Ordonansi ini ditetapkan pada masa penjajahan Belanda, namun sampai saat ini belum dicabut dan beberapa pasal masih merupakan landasan hukum bagi pelaksanaan tugas dan fungsi penjagaan laut dan pantai di wilayah perairan Republik Indonesia, terutama yang berkaitan dengan pasal 13, 14 dan 15.

Didalam pasal 13 ayat (1) berbunyi “Penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ordonansi ini, dibebankan kepada Panglima Angkatan Laut di Surabaya, komandan-komandan kapal perang Republik

Indonesia dan pangkalan-pangkalan udara Angkatan Laut, nahkoda-nahkoda kapal-kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, orang-orang yang ada dibawah perintah panglima-panglima, komandan-komandan, nahkoda-nahkoda ini, yang untuk itu diberi surat perintah dari mereka, perwira-perwira Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang disertai pimpinan atas kapal-kapal daerah, syahbandar-syahbandar dan pejabat-pejabat yang bertugas seperti pandu-pandu, demikian pula juragan-juragan kapal-kapal daerah dan selanjutnya orang-orang yang ditunjuk oleh Kepala Staf Angkatan Laut.

Pasal 13 ayat (2) berbunyi “Sejauh hal demikian diperlukan untuk menjamin pemasukan bea-bea negara, pejabat-pejabat bea cukai juga disertai tugas dengan penegakan dan pengawasan.

Pasal 14 berbunyi “ Selain dari orang-orang yang pada umumnya, ditugaskan dnegan pengusutan-pengusutan tindak-tindak pidana, maka orang-orang yang disebut dalam pasal terdahulu berwenang untuk mengusut tindak-tindak pidana yang ditetapkan dengan atau berdasarkan ordonansi ini, demikian pula pelanggaran-pelanggaran dari ketentuan dengan pemasukan, pengeluaran, dan pengangkutan melalui laut, dan tindak-tindak pidanan yang diuraikan dalam pasal 167 dan 168, sejauh pasal-pasal ini mengenai memasuki dnegan melawan hukum kapal-kapal stasion pandu, kapal-kapal suar dan bangunan-bangunan mercusuar dan pantai, pasl 196 sampai 199,324 sampai dengan 438 sampai dengan 443,447 sampai dnegan 451,473 dan 564 sampai dengan 566 dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Pasal 15 ayat (1) berbunyi “ Orang-orang yang ditugaskan dengan pengusutan tindak-tindak pidana dimaksud dalam pasal terdahulu, dengan memperhatikan yang ditetapkan dalam pasal 17, berwenang untuk menahan dan memeriksa kapal-kapal dan alat-alat penyebarang yang pelayar-pelayarannya disangka melakukan atau mempersiapkan perbuatan-perbuatan yang bertentangan dengan aturan-aturan yang ditetapkan dengan atau berdasarkan ordonansi ini, ataupun pelanggaran-

pelanggaran dan kejahatan-kejahatan dimaksud dalam pasal terdahulu. Sejauh menyangkut juragan-juragan kapal-kapal daerah wewenang ini terbatas pada kapal-kapal nelayan dan alat-alat penyeberang berukuran kurang dari 100 meter kubik isi kotor.

Pasal 15 ayat (2) berbunyi “Mereka dapat menuntut, supaya kepada mereka diperlihatkan surat-surat kapal, untuk meyakinkan diri mengenai kebangsaan kapal, pemilik kapal, tempat di mana kapal didaftarkan dan keterangan-keterangan lain yang dapat berguna bagi pemeriksaan.

Pasal 15 ayat (3) berbunyi”Mereka berwenag untuk menyita benda-benda dalamnya termasuk kapal-kapal atau alat-alat penyeberang dengan mana atau dengan bantuan mana, menurut sangkaan, telah dilakukan tindak pidana, demikianpula benda-benda yang menurut sangkaan telah diperolehdengan jalan tndak pidana.

c. Peraturan perundang-undangan yang terkait antara lain:

Perundang-undangan yang serupa, yang terkait baik secara langsung maupun tidak langsung dengan kegiatan penegakan hukum dan keamanan di laut, adalah sebagai berikut:

- 1) Peraturan Bandar 1925 Tentang Ketertiban dan Kemanan di Pelabuhan dan Bandar.
- 2) Peraturan Pelayaran 1936.
- 3) Keputusan Pemerintah No. 43 tahun 1939 Tentang Pelacakan dan Pengusutan Tindak Pidana di Laut.
- 4) UU No. 11 tahun 1967 tentang Ketentuan Dasar Pokok-Pokok Pertambangan.
- 5) UU No. 22 tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi.
- 6) UU No. 31 tahun 2004 tentang Perikanan.
- 7) UU No. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI.
- 8) UU No. 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.
- 9) UU No. 1 tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia.
- 10) UU No. 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.
- 11) UU No. 17 tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS.
- 12) UU No. 9 tahun 1992 tentang Keimigrasian.

- 13) UU No. 16 tahun 1992 tentang Karantina Ternak, Ikan, dan Tanaman.
- 14) UU No. 17 tahun 2006 tentang perubahan atas UU No. tentang Kepabeanan.
- 15) UU No. 6 tahun 1006 tentang Perairan Indonesia.
- 16) UU No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.
- 17) UU No. 5 tahun 1960 tentang Ketentuan Dasar Pokok-Pokok Agraria.
- 18) UU No. 5 tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya.
- 19) UU No. 9 tahun 1990 tentang Kepariwisataaan.
- 20) UU No. 23 tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.
- 21) UU No. 27 tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.
- 22) UU no 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
Undang-undang ini ditetapkan pada tahun 2008, dan merupakan perundang-undangan terbaru yang secara tegas mengatur tugas dan fungsi serta pembentukan lembaga *Sea and Coast Guard* Indonesia.

Legalitas Internasional

Beberapa peraturan-peraturan Internasional terkait dengan penegakan hukum dan keamanan di laut, yang telah diratifikasi oleh Indonesia adalah sebagai berikut:

a. UNCLOS 1982

UNCLOS 1982 ditinjau dari isinya dapat dirangkum sebagai berikut:

Kodifikasi ketentuan-ketentuan hukum di laut lepas dan hak lintas damai laut internasional, merupakan pengembangan hukum laut yang sudah ada, misalnya mengenai ketentuan lebar laut teritorial menjadi maksimum 12 mil laut dengan kriteria landas kontinen, dan selain itu juga memuat mengenai rezim-rezim hukum baru, seperti azas negara kepulauan, zona ekonomi eksklusif, dan penambangan di dasar laut Internasional.

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang hukum laut ini mengatur pula rezim-rezim hukum sebagai berikut:

- 1) Laut Teritorial dan Zona Tambahan

- 2) Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional
- 3) Zona Ekonomi Eksklusif
- 4) Landas Kontinen
- 5) Laut Lepas
- 6) Rejim Pulau
- 7) Rejim Laut Tertutup/ setengah tertutup
- 8) Rejim akses negara tidak berpantai ke dan dari laut serta kebebasan transit
- 9) Kawasan Dasar Laut Internasional
- 10) Perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut
- 11) Penelitian ilmiah kelautan
- 12) Pengembangan dan alih teknologi
- 13) Penyelesaian sengketa
- 14) Ketentuan penutup.

b. SOLAS 74

Salah satu konvensi internasional yang sangat terkait dengan keselamatan maritim adalah konvensi internasional tentang Keselamatan Jiwa di laut (*SOLAS*). Konvensi ini juga adalah yang tertua, versi pertama telah diadopsi pada konferensi yang diadakan di London tahun 1914. Sejak itu, telah ada empat konvensi *Solas* : yang kedua diadopsi tahun 1929 yang mulai diberlakukan tahun 1933, yang ke tiga diadopsi tahun 1948 dan diberlakukan tahun 1952, kemudian yang keempat diadopsi tahun 1960 (atas bantuan *IMO*) dan mulai berlaku tahun 1965. Selanjutnya versi terakhir yang berlaku sejak 1980 adalah *Solas* yang diadopsi tahun 1974.

Konvensi *Solas* telah mencakup banyak aspek keselamatan laut.

Sasaran utama *Solas Convention* adalah untuk menetapkan standar minimum konstruksi, peralatan dan operasional kapal agar kompatibel dengan keselamatan yang dicita-citakan terhadap kapal tersebut. Flag state bertanggungjawab untuk meyakinkan bahwa kapal dibawah benderanya comply dengan persyaratan yang telah ditetapkan, dan dibuktikan dengan sertifikat yang membuktikan bahwa semua telah sesuai. Pengawasan (control) oleh pemerintah (contracting government) juga dimungkinkan

dalam rangkai untuk memeriksa kapal negara lain jika ditemukan indikasi kapal dan peralatannya tidak comply dengan persyaratan konvensi, prosedur ini dikenal sebagai port state control. Konvensi Solas yang terakhir mencakup pasal-pasal mengenai kewajiban umum, prosedur amandemen, dst. kemudian ditambahkan dengan annex yang selanjutnya dibagi menjadi 12 bab.

Bab I – Ketentuan Umum (general provision)

Termasuk peraturan mengenai survey untuk bermacam-macam tipe kapal dan pengeluaran dokumen yang menyatakan bahwa kapal memenuhi persyaratan konvensi. Bab ini juga mencakup ketentuan mengenai pengawasan kapal di pelabuhan pemerintah lain (other contracting government).

Bab II-1 – Konstruksi, Subdivisi dan stabilitas, instalasi listrik.

Bab II-2 – Perlindungan, Pendeteksian dan Pemadaman Kebakaran.

Bab III – Alat-alat keselamatan.

Bab IV – Radio komunikasi.

Bab V – Keselamatan navigasi.

Bab VI – Angkutan Barang.

Bab VII – Angkutan Barang berbahaya.

Bab VIII – Kapal Nuklir.

Bab IX – Manajemen keselamatan pengoperasian kapal.

Bab X – Keselamatan kapal kecepatan tinggi.

Bab XI-1 – Ketentuan khusus untuk keselamatan maritim.

Bab XI-2 – Ketentuan khusus untuk keselamatan maritim.

Bab ini diadopsi tahun 2002 dan berlaku mulai 1 Juli 2004.

Regulasi XI-2/3 dari bab baru ini merupakan gambaran tentang International Ship and Port Facilities Security Code (ISPS Code). Part A code ini merupakan mandatory dan part B berisi guidance tentang bagaimana agar dapat comply dengan persyaratan wajib (mandatory requirement). Regulasi ini mensyaratkan pemerintah untuk menetapkan tingkat keamanan (security level) dan peraturan tentang informasi security level kepada kapal bendera negaranya. Sebelum memasuki

pelabuhan, atau selama di pelabuhan, dalam wilayah teritori Contracting Government kapal harus comply dengan persyaratan security level yang ditetapkan oleh pemerintah tersebut, jika security level-nya lebih tinggi dari security level yang ditetapkan oleh pemerintah terhadap kapal tersebut.

Regulasi XI-2/8 memperkuat peran nakhoda dalam melakukan profesionalitasnya dalam mengambil keputusan yang diperlukan untuk mempertahankan keamanan kapalnya. Dengan kata lain bahwa tidak akan mendapatkan hambatan dari perusahaan, pencharter, atau orang lain yang respek dengan hal ini.

Regulasi XI-2/5 mensyaratkan semua kapal untuk menyediakan sistem alarm pengaman (security alert system) selambat-lambatnya sampai tahun 2006. Jika kapal berlayar, maka ship-to-shore security alert akan bekerja dan otoritas pelabuhan yang ditunjuk pemerintah akan mengetahui hal ini sehingga dapat mengidentifikasi kapal tersebut, lokasinya dan dapat mengetahui apakah keamanan kapal sudah sesuai atau tidak. Security alert system dapat dilakukan dari navigation bridge dan sekurang-kurangnya dari tempat lain dikapal tersebut.

Regulasi XI-2/6 menetapkan persyaratan bagi fasilitas pelabuhan, sebagai petunjuk bagi pemerintah untuk mengkaji tingkat keamanan fasilitas pelabuhan dan port facility security plans telah dikembangkan, dilaksanakan dan direview sesuai dengan ISPS Code.

Regulasi lain dalam bab ini adalah laporan kepada IMO, pengawasan kapal di pelabuhan (termasuk delay, detention, larangan bergerak di pelabuhan atau mengeluarkan kapal dari pelabuhan), dan tanggungjawab perusahaan.

Bab XII – Ketentuan khusus untuk keselamatan kapal curah.

Bab ini mencakup persyaratan struktur kapal curah dengan panjang lebih dari 150 meter.

c. *ISPS CODE*

Amandemen *SOLAS 1974* menyebabkan terjadinya perubahan yang esensial pada *SOLAS 1974*. *SOLAS* tidak hanya berisikan masalah keselamatan jiwa di laut, melainkan juga memberi perhatian yang serius pada bidang keamanan pelayaran. Hasil amandemen ini memperoleh suatu ketentuan internasional yang mengatur masalah keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang dikenal dengan *International Ship and Port Security Code (ISPS Code)*.

ISPS Code merupakan peraturan internasional mengenai keamanan kapal dan pelabuhan/fasilitas pelabuhan. Bagian dari Koda Internasional ini, berisi ketentuan wajib yang acuannya telah dibuat dalam *Chapter XI-2* Konvensi Internasional tentang Keselamatan jiwa di laut, sebagaimana diamandemen. Koda internasional ini secara tegas mengatur hal-hal sebagai berikut:

- 1) Kerangka kerja internasional yang meliputi kerjasama antara Negara-negara Peserta, Badan-badan Pemerintah, Administrasi Lokal, dan Industri Pelayaran, serta Pelabuhan, untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional;
- 2) Tanggungjawab dan peran dari masing-masing Negara-negara Peserta, Badan-badan Pemerintah, Administrasi Lokal, dan Industri Pelayaran, serta Pelabuhan, pada tingkatan nasional dan internasional untuk meningkatkan keamanan maritim;
- 3) Pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan lebih awal;
 - a) Penyediaan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar di tempatnya memiliki rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah perubahan tingkatan keamanan; dan
 - b) Memastikan kepercayaan bahwa ketentuan-ketentuan keamanan maritim cukup dan proporsional berada pada tempatnya.

Dalam rangka mencapai sasaran hasilnya, ketentuan (*codes*) ini juga memasukkan sejumlah persyaratan fungsional antara lain:

- a) pengumpulan dan pemeriksaan informasi berkenaan dengan ancaman keamanan dan pertukaran informasi tersebut antar negara peserta;
- b) mewajibkan pemeliharaan protokol komunikasi untuk kapal dan fasilitas pelabuhan;
- c) pencegahan akses yang tidak berkepentingan ke kapal, fasilitas pelabuhan dan area terlarang untuk umum;
- d) mencegah pembawaan senjata yang tidak memiliki ijin, alat pembakar atau bahan peledak ke kapal atau fasilitas pelabuhan;
- e) menyediakan peralatan untuk membunyikan alarm sebagai reaksi terhadap ancaman keamanan atau insiden keamanan;
- f) mewajibkan rancangan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan berdasarkan pada hasil penilaian keamanan;
- g) mewajibkan pelatihan, gladi, dan latihan, untuk memastikan agar terbiasa dengan rancangan dan prosedur pengamanan.

Media massa nasional melaporkan bahwa saat ini perekonomian Indonesia dalam masa sangat kritis karena adanya ketentuan internasional dalam sektor perhubungan laut. Dari sejumlah 141 pelabuhan domestik yang berfungsi sebagai pintu gerbang perdagangan internasional, baru ada lima pelabuhan yang siap untuk melaksanakan ketentuan internasional IMO tersebut. Sementara, batas akhir dipenuhinya ketentuan tersebut semakin dekat, yaitu tanggal 1 Juli 2004. Apabila batas waktu tersebut tidak dapat dipenuhi, maka akan memberikan dampak kerugian langsung bagi negara yang sangat besar.

4) Apakah ISPS.

- a) ISPS Code singkatan dari Internasional Ship and Port Facility Security Code merupakan code atau aturan yang baru-baru ini diterima dan disahkan di forum IMO–Conference pada tanggal 12 Desember 2002, dan menjadi Bab XI – 2 dari SOLAS – 1974.

Percepatan pemberlakuan ISPS Code dipicu oleh peristiwa terorisme yang tragis di New York pada tgl 11 September 2001 sehingga IMO pada bulan November 2001 secara aklamasi menyetujui pengembangan tindakan-tindakan baru berkenaan dengan peningkatan keamanan di atas kapal-kapal dan pelabuhan-pelabuhan. Indonesia sebagai negara anggota IMO telah meratifikasi SOLAS 1974 melalui Keputusan Presiden No. 65 tahun 1980.

b) Tujuan penerapan ISPS Code adalah:

- 1)) Menetapkan suatu kerangka kerja internasional yang melibatkan kerja sama antar negara penanda tangan, badan-badan pemerintahan, pemerintah setempat, dan industri perkapalan/pelayaran serta kepelabuhanan untuk mendeteksi berbagai ancaman terhadap keamanan dan tindakan preventif terhadap berbagai insiden keamanan yang berakibat kepada kapal dan berbagai fasilitas pelabuhan yang melayani perdagangan internasional;
- 2)) Menetapkan peran dan tanggung jawab negara-negara penandatangan, badan-badan pemerintahan, pemerintah lokal dan industri pelayaran serta kepelabuhanan pada tingkat nasional maupun internasional guna menjamin keamanan maritim;
- 3)) Menjamin pengumpulan dini informasi secara efisien dan pertukaran informasi yang berkenaan dengan keamanan;
- 4)) Menyiapkan metodologi bagi assessment keamanan sehingga tersedia rencana dan prosedur guna bereaksi terhadap setiap tingkat keamanan yang berubah;
- 5)) Menjamin kerahasiaan yang memadai dan tindakan-tindakan keamanan maritim yang proposional.

c) Untuk mencapai tujuan-tujuan tersebut di atas, peraturan baru ini mengandung sejumlah persyaratan-persyaratan fungsional, seperti:

- 1)) Mengumpulkan, menilai dan saling menukar informasi yang berkenaan dengan ancaman dengan negara penandatangan yang bersangkutan;
 - 2)) Mempersyaratkan pemeliharaan protokol komunikasi untuk kapal-kapal dan pelabuhan-pelabuhan;
 - 3)) Memberikan akses yang tak terbatas bagi para petugas ISPS Code ke kapal, fasilitas pelabuhan, dan area-area terlarang;
 - 4)) Mencegah dimasukkannya senjata-senjata terlarang, alat pembakar atau bahan peledak ke kapal dan fasilitas pelabuhan;
 - 5)) Menyediakan alat-alat untuk membunyikan alarm sebagai reaksi terhadap ancaman keamanan atau insiden keamanan;
 - 6)) Mempersyaratkan adanya rencana keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan atas dasar penilaian/perkiraan keamanan;
 - 7)) Mempersyaratkan pelatihan, peragaan, dan latihan untuk menjamin pengenalan atau pembiasaan dengan rencana dan prosedur keamanan.
- d) Ketentuan ISPS mengikat pada kapal dan pelabuhan. Kapal-kapal yang terkena oleh peraturan tersebut adalah:
- 1)) Kapal penumpang, termasuk Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi (HSC).
 - 2)) Kapal barang, termasuk Kapal Barang Kecepatan Tinggi dengan ukuran 500 GRT dan atau lebih.
 - 3)) Unit Pengeboran Lepas Pantai Berpindah (MODU).
 - 4)) Sedangkan pelabuhan yang terikat oleh ketentuan ini adalah pelabuhan yang melayani kapal yang melakukan pelayaran internasional. Menurut Dephub, jumlah kapal berbendera Indonesia yang terikat ketentuan ini sebanyak 128 kapal, sedangkan pelabuhan yang melayani pelayaran internasional mencapai 141 pelabuhan.
 - 5)) Aturan baru ini mengharuskan adanya peralatan baru seperti Automated Identification System (AIS) Ship Security Alert System yang dapat diaktifkan baik dari kapal maupun dari darat. Para pemilik kapal atau perusahaan pelayaran terpaksa

menunjuk Company Security Officer (CSO) yang bisa terdiri atas beberapa orang tergantung tipe atau jenis kapal yang dioperasikan, apakah kapal penumpang, tanker atau kapal barang. Untuk setiap jenis kapal perusahaan harus menyediakan seorang CSO dan tiap kapal harus mempunyai seorang Ships Security Officer (SSO) yang ditunjuk oleh perusahaan. Aturan baru ini juga mengharuskan kapal memiliki ISSP-Certificate. Sementara itu untuk pelabuhan, beberapa peralatan yang harus disiapkan adalah Sistem Sinar-X, Walk-through, CCTV, serta Metal Detector.

e) Resiko Tidak Dilaksanakannya ISPS.

1)) Apabila Indonesia tidak melaksanakan ketentuan ISPS Code, maka resikonya adalah pelabuhan luar negeri tidak akan menerima kapal-kapal berbendera Indonesia yang akan melakukan pelayaran internasional. Di samping itu juga tidak ada kapal asing yang memasuki pelabuhan di Indonesia. Dalam perhitungan volume lalu-lintas barang, resiko tidak dilaksanakannya ketentuan ISPS ini mengakibatkan hambatan terhadap ekspor dan impor sebesar 400 juta ton per tahun.

2)) Langkah yang Dilakukan oleh Pemerintah.

3)) Pemerintah RI selama ini sudah melaksanakan ratifikasi berbagai peraturan internasional khususnya yang berasal dari Organisasi Maritim Internasional (IMO). Tabel 1 menjelaskan beberapa peraturan yang telah diratifikasi oleh pemerintah selama 6 tahun terakhir. Pemerintah melalui Menteri Perhubungan telah menerbitkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 Tahun 2003 tanggal 14 Agustus 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (International Ships and Port Facility Security/ISPS Code) di wilayah Indonesia terhitung mulai tanggal 1 Juli 2004 terhadap keharusan bagi kapal yang melakukan pelayaran

Internasional untuk mempunyai Sertifikat Keamanan Kapal Internasional (International Ship Security Certificate).

PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN DI PELABUHAN TERHADAP PELAYANAN KAPAL, PENUMPANG, BARANG, HEWAN DAN DOKUMEN

Setiap kapal yang akan memasuki dan keluar dari pelabuhan secara hukum harus mengikuti *System Operating Procedure* (SOP) pelayanan kapal, barang, hewan dan dokumen (lihat pada diagram lampiran). Kegiatan pelayanan melibatkan beberapa instansi pemerintah dan pihak terkait lainnya sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya, dengan prinsip FIFO (*First In First Out*) dan semua pihak dapat menjalankan tugasnya dengan baik dan mengutamakan kepentingan para pengguna jasa di pelabuhan, yang diharapkan menghindari tingginya waktu tunggu pelayanan di pelabuhan. Tahapan *System Operating Procedure* (SOP) pelayanan kapal, barang, hewan dan dokumen di pelabuhan terbagi atas IV di mana diawali dari pihak kapal sendiri yang melakukan komunikasi pemberitahuan kedatangan kapal melalui stasiun radio pantai. Selanjutnya tahapan I pelayanan memasuki kolam pelabuhan, tahapan II pelayanan penyandaran kapal, tahapan III pelayanan kegiatan bongkar muat, tahapan IV pelayanan *clearance* kapal.

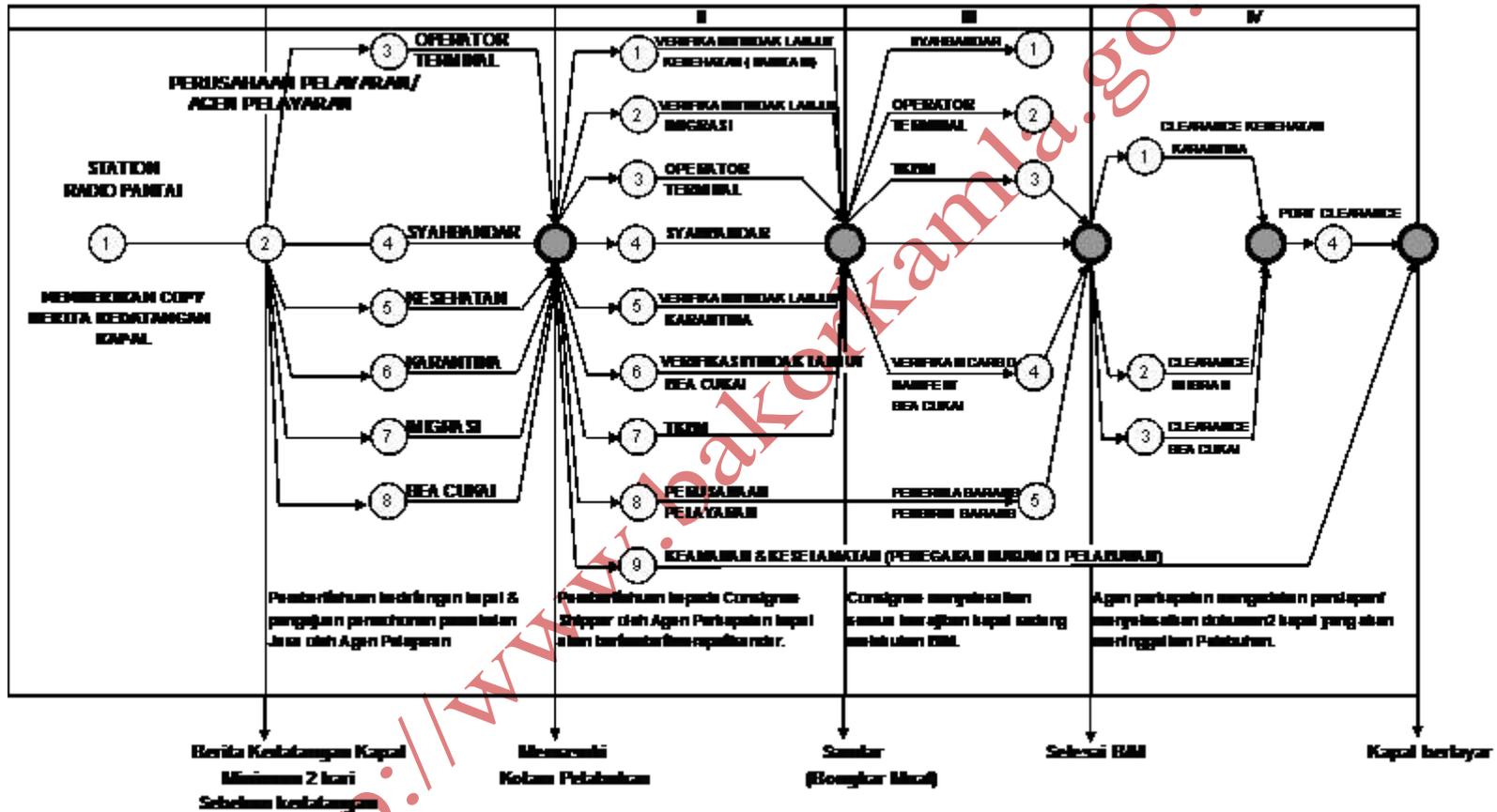
Peran dan fungsi Syahbandar di pelabuhan selaku fungsi Otoritas pemerintahan negara pelabuhan (*Port State*) adalah melakukan penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ketertiban keselamatan dan keamanan di pelabuhan/Bandar (pasal 207 UU. Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran). Penjelasan ini menunjukkan setiap kapal yang masuk dan akan meninggalkan pelabuhan sudah melalui secara hukum proses penegakan dan pengawasan ditaatinya aturan keselamatan dan keamanan pelayaran di pelabuhan itu berlaku internasional, oleh karena itu kapal yang telah mendapat pelayanan di negara bendera maka otoritas negara bendera (*Flag State*) melalui nakhoda kapal memiliki tanggung jawab penuh terhadap kapal beserta isinya selama dalam pelayaran dan mendapat pelayanan

perlindungan dari Negara bendera di mana kapal berada. Dengan demikian nakhoda kapal dan kapalnya tidak boleh dihentikan oleh instansi yang tidak berwenang secara hukum internasional kecuali oleh instansi yang berwenang untuk itu sesuai peraturan yang berlaku secara internasional dan nasional yaitu Syahbandar, Komandan Kapal Perang dan Nakhoda Kapal Negara (Pasal 13 Ordonansi Laut Territorial dan Lingkungan Maritim (TZMKO) 1939 Stb. 442.

<http://www.bakorkamla.go.id>

Diagram 3.1

DIAGRAM PELAYANAN ARRIS KAPAL, PENIMPANG, BARANG, HEWAN, DANUMEN DI PELABUHAN



PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN DI LAUT / PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM

Aturan internasional menyatakan kapal negara bendera (*flag state*) harus difasilitasi oleh negara bendera itu sendiri agar memenuhi ketentuan internasional yang dapat diterima oleh negara bendera pada saat kapal berada di suatu negara. Bila terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh kapal Negara bendera maka negara bendera setempat dapat melakukan proses hukum terhadap kapal tersebut sesuai dengan ketentuan internasional dan nasional. Penangkapan atas kapal negara bendera yang dicurigai melanggar ketentuan internasional dan nasional hanya dapat dilakukan oleh instansi yang berwenang untuk itu, tidak semua instansi melakukan proses hukum terhadap kapal negara bendera di laut.

Proses penegakan hukum keselamatan dan keamanan di laut serta perlindungan lingkungan maritim terhadap kapal negara bendera harus dilakukan sedemikian rupa sehingga tidak meninggalkan kesan jelek terhadap citra negara di mata dunia internasional, proses penyelidikan di laut yang dilanjutkan ke proses penyidikan sampai ke pengadilan di darat tertuang pada diagram di bawah dan proses inilah yang perlu dipahami semua pihak atau instansi pemerintah yang terkait dengan kegiatan di laut. Siapa melakukan apa sesuai dengan masing-masing tugas pokok fungsi dapat memahami proses penegakan hukum keselamatan dan keamanan di laut serta perlindungan lingkungan maritim.

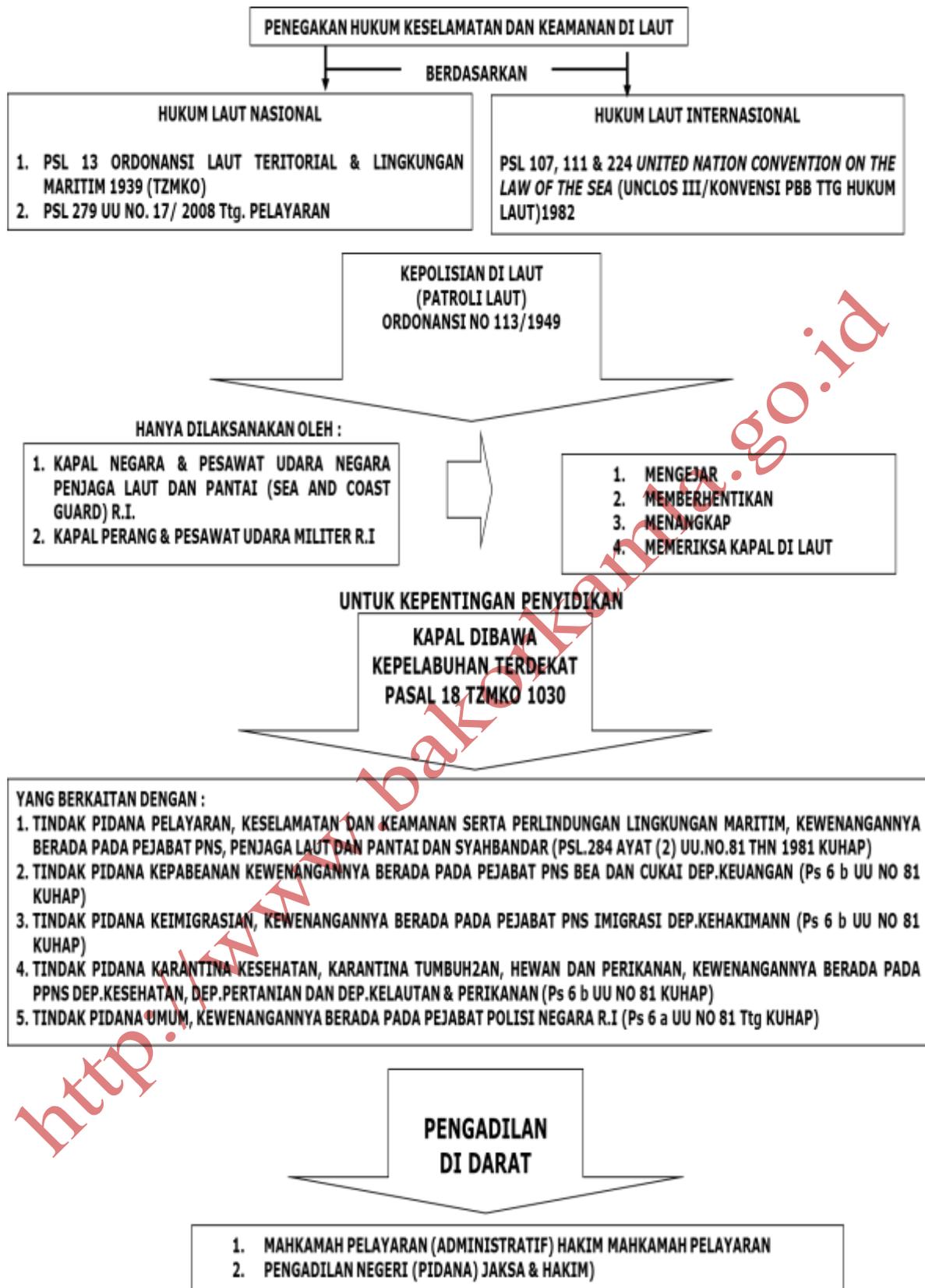


Diagram 3.2
Pedoman Penegakan Hukum
Keselamatan dan Keamanan Di Laut

BAB IV

GAMBARAN KASUS MANAJEMEN KONFLIK KEWENANGAN DI LAUT / MARITIM

1. Tumpang Tindih Pelaksanaan Penegakan Hukum Di Laut

a. Instansi Terkait Dan Kewenangannya

Dewasa ini, penegakan hukum dan keamanan di laut dan pantai serta pelabuhan nasional dilakukan oleh berbagai instansi yaitu :

- 1) TNI Angkatan Laut, yang bertugas menjaga keamanan teritorial kedaulatan wilayah NKRI di laut dari ancaman negara asing;
- 2) POLRI (Polisi Perairan), yang melakukan penyidikan terhadap kejahatan di wilayah perairan Hukum Indonesia;
- 3) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (P2), yang bertugas mengawasi pelanggaran lalu lintas barang impor/ekspor (penyelundupan);
- 4) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Armada PLP/KPLP) bertugas sebagai penjaga pantai dan penegakan hukum di laut;
- 5) Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP), bertugas sebagai pengaman kekayaan laut dan perikanan.
- 6) Departemen ESDM, bertugas mengawasi pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan hasil pertambangan.
- 7) Departemen Kebudayaan dan pariwisata, bertugas mengawasi benda cagar budaya serta pengamanann terhadap keselamatan wisatawan kelestarian dan mutu lingkungan.
- 8) Departemen Hukum, HAM, dan Perundang-Undangan, bertugas pengawas, penyelenggara keimigrasian dan penyidikan tindak pidana keimigrasian.
- 9) Kejaksaan bertugas untuk penyidikan mengenai tindak pidana yang terjadi di wilayah seluruh Indonesia.
- 10) Departemen Pertanian, bertugas untuk pengamanan karantina hewan, ikan, dan tumbuhan.
- 11) Kementrian Lingkungan hidup bertugas dibidang lingkungan hidup.
- 12) Departemen Kehutanan, bertugas pengamanan terhadap *illegal logging*.
- 13) Departemen Kesehatan, bertugas melakukan pengawasan/pemeriksaan kesehatan di kapal meliputi awak kapal, penumpang,

barang, dan muatan.

- 14) Departemen Dalam Negeri (Pemda) berkaitan dengan pelaksanaan otonomi daerah.

Masing-masing instansi dalam menjalankan tugas dan fungsi, kewenangan dan prosedur kerjanya, memiliki landasan peraturan perundangan yang berbeda dan tunduk pada instansi induknya.

Secara rinci, landasan hukum pelaksanaan tugas dan fungsi serta kewenangan lembaga-lembaga penegakan hukum dan keamanan di laut dapat dilihat pada **Tabel 4.1**.

<http://www.bakorkamla.go.id>

Tabel 4.1
Matrik Persandingan
Instansi yang Melaksanakan Penegakan Hukum di Laut Berdasarkan Peraturan Perundang-undangan Masing-Masing Instansi

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
1	DEPHUB	UU NO 17 2008 ttg Pelayaran	<p style="text-align: center;">BAB XVII PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (SEA AND COAST GUARD) Pasal 277</p> <p>1. Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran; 2. melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut; 3. pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal; 4. pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut; 5. pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan 6. mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut. 	<p style="text-align: center;">BAB XVII PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (SEA AND COAST GUARD) Pasal 276</p> <p>1. Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai. 3. Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilakukan oleh Menteri. 	<p style="text-align: center;">BAB XVII PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (SEA AND COAST GUARD) Pasal 278</p> <p>1. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277, penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk:</p> <ol style="list-style-type: none"> a). melaksanakan patroli laut; b). melakukan pengejaran seketika (<i>hot pursuit</i>); c). memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan d). melakukan penyidikan. <p>2. Dalam melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas sebagai pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p>	
2	DEPT. Kelautan dan Perikanan	UU No.09/ 1985 tentang Perikanan Pasal 31	<p style="text-align: center;">Pasal 66</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Pengawasan perikanan dilakukan oleh pengawas perikanan (2) Pengawas perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertugas untuk mengawasi tertib pelaksanaan peraturan perundang-undangan di bidang perikanan. (3) Pengawas perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas penyidik pegawai 	<p style="text-align: center;">Pasal 69</p> <ol style="list-style-type: none"> (2) Kapal pengawas perikanan berfungsi melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang perikanan 	<p style="text-align: center;">Pasal 69</p> <ol style="list-style-type: none"> (3) Kapal pengawas perikanan dapat menghentikan, memeriksa, membawa dan menahan kapal yang diduga atau patut diduga melakukan pelanggaran di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia ke pelabuhan terdekat untuk pemrosesan lebih lanjut <p style="text-align: center;">Pasal 73</p>	<p><i>Pengawas perikanan dilakukan oleh PPNS perikanan, TNI AL dan POLRI. (Pasal 69 ayat 2 UU 31/2004)</i></p> <p><i>Pasal 69 (3) dan pasal 73 ayat (4) butir d dan e menjadi wewenang Sea and coast guard sebagaimana dijelaskan dalam pasal 278 ayat 1 butir b dan c UU 17/2008</i></p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
			<p>negeri sipil perikanan dan non penyidik pegawai negeri sipil perikanan</p> <p>Pasal 67 Masyarakat dapat diikutsertakan dalam membantu pengawasan perikanan</p> <p>Pasal 69 (1) Pengawas perikanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 66 ayat (1) dalam melaksanakan tugas dapat dilengkapi dengan senjata api dan/atau alat pengaman diri lainnya serta didukung dengan kapal pengawas perikanan</p> <p>(2) Kapal pengawas perikanan berfungsi melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang perikanan</p> <p>Pasal 73 (1) Penyidikan tindak pidana di bidang perikanan dilakukan oleh PPNS perikanan, Perwira TNI AL, dan pejabat polisi Negara RI</p> <p>(2) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat melakukan koordinasi</p> <p>(3) Untuk melakukan koordinasi dalam penanganan tindak pidana di bidang perikanan, Menteri dapat membentuk forum koordinasi</p>		<p>(4) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:</p> <p>a. Menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang perikanan;</p> <p>b. Memanggil dan memeriksa tersangka dan/atau saksi;</p> <p>c. Membawa dan menghadapkan seorang sebagai tersangka dan/atau saksi untuk didengar keterangannya;</p> <p>d. Menggeledah sarana dan prasarana perikanan yang diduga dipergunakan dalam dan atau menjadi tempat melakukan tindak pidana di bidang perikanan;</p> <p>e. Menghentikan, memeriksa, menangkap, membawa dan atau menahan kapal dan atau orang yang disangka melakukan tindak pidana di bidang perikanan;</p> <p>f. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;</p> <p>g. Melakukan penyitaan terhadap barang bukti yang digunakan dan atau hasil tindak pidana;</p> <p>h. Melakukan penghentian penyidikan; dan</p> <p>i. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.</p>	
	DEPT. Kelautan dan Perikanan	UU No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau kecil	<p>BAB VI PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN Bagian Kesatu Umum</p> <p>Pasal 36 (1) Untuk menjamin terselenggaranya</p>		<p>Pasal 36 (3) Pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berwenang:</p> <p>a. mengadakan</p>	<p><i>Pengawasan dan atau pengendalian terhadap pelaksanaan pengelolaan kawasan pesisir (laut ang berbatasan dengan daratan</i></p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
			<p>Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil secara terpadu dan berkelanjutan, dilakukan pengawasan dan/atau pengendalian terhadap pelaksanaan ketentuan di bidang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, oleh pejabat tertentu yang berwenang di bidang pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sesuai dengan sifat pekerjaannya dan diberikan wewenang kepolisian khusus.</p> <p>(2) Pengawasan dan/atau pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang menangani bidang pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sesuai dengan sifat pekerjaan yang dimilikinya.</p> <p>(6) Masyarakat dapat berperan serta dalam pengawasan dan pengendalian Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil sebagaimana dimaksud pada ayat (1).</p> <p>Bagian Kedua Pengawasan Pasal 37 Pengawasan terhadap perencanaan dan pelaksanaan pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil dilakukan secara terkoordinasi oleh instansi terkait sesuai dengan kewenangannya Pasal 70 (1) Selain pejabat penyidik Kepolisian Negara RI, pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau</p>		<p>patroli/perondaan di Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil atau wilayah hukumnya; serta</p> <p>b. menerima laporan yang menyangkut kerusakan Ekosistem Pesisir, Kawasan Konservasi, Kawasan Pemanfaatan Umum, dan Kawasan Strategis Nasional Tertentu.</p> <p>(4) Wewenang Pejabat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Peraturan Menteri.</p> <p>(5) Dalam rangka pelaksanaan pengawasan dan pengendalian Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib melakukan pemantauan, pengamatan lapangan, dan/atau evaluasi terhadap perencanaan dan pelaksanaannya.</p>	<p>meliputi perairan sejauh 12 mil laut diukur dari garis pantai, perairan yang menghubungkan pantai dan pulau, estuari, teluk, perairan dangkal, rawa payau dan laguna) dilakukan melalui patroli di kawasan pesisir oleh POLRI, PPNS dan pemda. Agar tidak terjadi tumpang tindih, patroli ini nantinya akan dilakukan oleh Sea and Coast Guard sebagaimana pada Pasal 278 ayat 1 butir a UU 17/2008.</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
			kecil dapat diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana.			
		UU No.05/1990 tentang Konservasi Sumberdaya Alam Hayati dan Ekosistemnya	Pasal 39 (1) Selain Pejabat Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, juga Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya.		Pasal 39 (2) Kewenangan penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), tidak mengurangi kewenangan penyidik sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan	<i>Penyidik konservasi SDA hayati dan ekosistem dilakukan oleh POLRI dan PPNS Dephut, KLH, dan DKP</i>
	DEPT. Kelautan dan Perikanan	UU No. 06 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia	BAB IV PENEGAKAN KEDAULATAN DAN HUKUM DI PERAIRAN INDONESIA Pasal 24 (1) <i>Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggaran, dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi hukum internasional lainnya, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.</i> (2) <i>Yurisdiksi adalah penegakan kedaulatan dan hukum terhadap kapal asing yang sedang melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia dilaksanakan</i>		<i>Penegakan hukum dilaksanakan oleh instansi terkait, antara lain : Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Departemen Perhubungan, Departemen Pertanian, Departemen Keuangan, dan Departemen Kehakiman, sesuai dengan wewenang masing-masing instansi tersebut dan berdasarkan ketentuan peraturan perundangundangan nasional maupun hukum internasional.</i>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
			<p>sesuai dengan ketentuan Konvensi, hukum internasional lainnya, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.</p> <p>(3) Apabila diperlukan, untuk pelaksanaan penegakan hukum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) dapat dibentuk suatu badan koordinasi yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden.</p> <p><i>Penjelasan Ayat (3)</i> Ketentuan dalam ayat (1) dan ayat (2) mengatur mengenai penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia. namun karena mengenai penegakan kedaulatan telah diatur secara tegas dalam Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1988, maka yang perlu dikoordinasikan hanya mengenai pelaksanaan penegakan hukum.</p>			
3.	ESDM	UU No.11/1967 tentang Ketentuan Dasar Pokok-Pokok Pertambangan	<p>BAB X - PENGAWASAN PERTAMBANGAN.</p> <p>Pasal 4</p> <p>(1) Pelaksanaan dan pengaturan usaha pertambangan bahan galian tersebut dalam pasal 3 ayat (1) huruf a dan b dilakukan oleh Menteri</p> <p>(2) Pelaksanaan dan pengaturan usaha pertambangan bahan galian tersebut dalam pasal 3 ayat (1) huruf c dilakukan oleh Pemerintah Daerah Tingkat I tempat terdapatnya bahan galian itu.</p>			<p>Pasal 1 butir j: Wilayah hukum pertambangan Indonesia adalah seluruh kepulauan Indonesia, tanah di bawaperairan Indonesia dan paparan benua kepulauan Indonesia. <i>Eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut diawasi oleh TNI AL, POLRI, ESDM, DKP, KLH, Pemda</i></p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
			<p>Pasal 29.</p> <p>(1) Tata-usaha, pengawasan pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan hasil pertambangan dipusatkan kepada Menteri dan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah.</p> <p>(2) Pengawasan yang dimaksud dalam ayat (1) pasal ini terutama meliputi keselamatan kerja, pengawasan produksi dan kegiatan lainnya dalam pertambangan yang menyangkut kepentingan</p>			
	Dept. ESDM	UU No.22/2001 tentang Minyak dan Gas Bumi Pasal 50	<p>BAB X PENYIDIKAN</p> <p>Pasal 50</p> <p>(1) <i>Selain Penyidik Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi diberi wewenang khusus sebagai Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana untuk melakukan penyidikan tindak pidana dalam kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi</i></p>		<p>Pasal 50</p> <p>(2) Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berwenang:</p> <ol style="list-style-type: none"> Melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau keterangan yang diterima berkenaan dengan tindak pidana dalam kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi; Melakukan pemeriksaan terhadap orang atau badan yang diduga melakukan tindak pidana dalam kegiatan usaha minyak dan gas bumi; Menggeledah tempat dan/atau sarana yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana dalam kegiatan usaha minyak dan gas bumi; Melakukan pemeriksaan sarana dan prasarana kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi dan menghentikan penggunaan peralatan yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana; 	<p>Wewenang sebagai penyidik dalam kegiatan minyak dan gas bumi dilakukan oleh POLRI dan PPNS.</p> <p>Wilayah hukum pertambangan Indonesia adalah seluruh wilayah daratan, perairan, dan landas kontinen Indonesia (Pasal 1 butir 15)</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
					<ul style="list-style-type: none"> e. Menyegel dan/atau menyita alat kegiatan usaha Minyak dan Gas bumi yang digunakan untuk melakukan tindak pidana sebagai alat bukti; f. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubngannya dengan pemeriksaan perkara tindak pidana dalam kegiatan usaha Minyak dan Gas bumi; g. Menghentikan penyidikan perkara tindak pidanan dalam kegiatan usaha Minyak dan gas Bumi. 	
4.	TNI AL	UU No.05/1983 tentang Zona - Ekonomi Eksklusif Indonesia		BAB VI - PENEGAKAN HUKUM Pasal 14 (1) Aparatur penegak hukum di bidang penyidikan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia	Pertahanan dan keamanan di ZEE oleh TNI AL	ZEE Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah dibawahnya dan air diatasnya dengan batas terluar 200 mil laut diukur dari garis pangkal laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia (Pasal 2)
5.	TNI	UU No.03/2002 tentang Pertahanan Negara Pasal 10		BAB III - PENYELENGGARAAN PERTAHANAN NEGARA Pasal 10 (1) Tentara Nasional Indonesia berperan sebagai alat pertahanan Negara Kesatuan Republik Indonesia. (2) Tentara Nasional Indonesia, terdiri atas Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara. (3) Tentara Nasional Indonesia bertugas melaksanakan kebijakan pertahanan negara unluk: <ul style="list-style-type: none"> a. mempertahankan kedaulatan negara dan keutuhan wilayah; b. melindungi kehormatan dan 		

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
				<p>keselamatan bangsa;</p> <p>c. melaksanakan operasi militer selain perang; dan</p> <p>d. ikut serta secara aktif dalam tugas pemeliharaan perdamaian regionaf dan intemasional.</p> <p>Penjelasan Pasaf 10 Ayat (3) Paragraf c</p> <p>c. Operasi Militer dasarnya, terdiri atas operasi militer untuk perang dan operasi militer selain perang. Operasi militer meiipti kegiatan terencana yang dilaksanakan oleh satuan militer dengan sasaran, waktu, tempat, dan dukungan logistik yang telah ditetapkan sebelumnya melalui perencanaan terinci. Operasi militer selain perang, antara lain berupa bantuan kemanusiaan (civic mission), perbantuan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam rangka tugas keamanan dan ketertiban masyarakat, bantuan kepada pemerintahan sipil, pengamanan pelayaran/penerbangan, bantuan pencarian dan pertolongan (Search And Resque), bantuan pengungsian, dan penanggulangan korban bencana alam. Operasi militer selain perang dilakukan berdasarkan permintaan dan/atau peraturan perundang-undangan.</p>		
		UU No. 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia	<p>Pasal 9 Angkatan Laut bertugas:</p> <p>a. melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan;</p> <p>b. menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yan telah diratifikasi;</p> <p>c. melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar</p>			

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
			<p>negeri yang ditetapkan oleh pemerintah;</p> <p>d. melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut;</p> <p>e. melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.</p>			
6.	KEPOLISIAN	UU No.02/2002 tentang Kepolisian Negara	<p>BAB III - TUGAS DAN WEWENANG</p> <p>Pasal 13</p> <p>Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah:</p> <p>a. memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;</p> <p>b. menegakkan hukum; dan</p> <p>c. memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.</p> <p>Pasal 14</p> <p>(1) Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas:</p> <p>a. melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan;</p> <p>b. menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan;</p> <p>c. membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundangan;</p> <p>d. turut serta dalam pembinaan hukum nasional;</p> <p>e. memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;</p> <p>f. melakukan koordinasi,</p>			<p>Pasal 6 ayat 1</p> <p>Kepolisian Negara RI dalam melaksanakan peran dan fungsi kepolisian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dan 5 meliputi seluruh wilayah negara RI</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
			<p>pengawasan. dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil. dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa;</p> <p>g. melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya;</p>			
12.	DEPKEU	UU No.17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas UU No 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanaan			<p>Pasal 74 Dalam melaksanakan tugas berdasarkan UU ini dan peraturan perundang-undangan lain yang pelaksanaannya dibebankan kepada Direktorat Jenderal, Pejabat Bea dan Cukai untuk mengamankan hak-hak negara berwenang mengambil tindakan yang diperlukan terhadap barang.</p> <p>Pasal 75 ayat 1 Pejabat Bea dan Cukai dalam melaksanakan pengawasan sarana pengangkut agar melalui jalur yang ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 ayat (1) serta untuk melaksanakan pemeriksaan sarana pengangkut sebagaimana dimaksud dalam pasal 90, menggunakan kapal patrol dan sarana lainnya;</p> <p>Pasal 112 (1) Pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang</p>	<p>Pasal 1 butir 2 : Daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di ZEE dan landas kontinen yang didalamnya berlaku UU ini.</p> <p>Pasal 1 ayat 3 : Kawasan pabean adaah kawasan dengan batas-batas tertentu di pelabuhan laut, banda udara, atau tempat lain yang ditetapkan untuk lalu lintas barang sepenuhnya berada di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.</p> <p>Pejabat Bea Cukai melakukan patroli untuk pengawasan sarana pengangkut barang (Pasal 75 ayat 1).</p> <p>Pejabat Bea Cukai dapat meminta bantuan angkatan bersenjata dan/atau instansi lainnya (Pasal 76 ayat 1).</p> <p>Patroli di laut nantinya akan</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
					kepabeaan (2) Penyidik sebagaimana dimaksud ayat (1) karena kewajibannya berwenang: a. menerima laporan atau keterangan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang kepabeaan; b. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi; c. meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan dengan tindak pidana di bidang kepabeaan; d. melakukan penangkapan dan penahanan terhadap orang yang disangka melakukan tindak pidana kepabeaan; e. meminta keterangan dan bukti dari orang yang idangka melakukan tindak pidana kepabeaan; dst...	dilakukan terpadu oleh <i>Sea and Coast Guard</i> .
8.	DEPBUPAR	UU No.09/1990 tentang Kepariwisataan		BAB IV-Usaha Pariwisata Bagian Ketiga - Pengusahaan Objek dan Daya Tarik Wisata Pasal 21 Pengusahaan objek dan daya tarik wisata yang berintikan kegiatan yang memerlukan pengamanan terhadap keselamatan wisatawan, kelestarian dan mutu lingkungan, atau ketertiban dan ketenteraman masyarakat diselenggarakan sesuai dengan ketentuan yang diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.	PPNS	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
	DEPBUPAR	UU No.05/1992 tentang Benda Cagar Budaya Pasal 25		BAB VII – PENGAWASAN Pasal 25 Atas dasar sifat benda cagar budaya. diadakan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang mempunyai wewenang dan bekerja sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.	PPNS	
9.	DEPHUT	UU No.41/1999 tentang Kehutanan			Pasal 77 Selain pejabat penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, pejabat pegawai Negeri Sipil tertentu yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pengurusan hutan, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam KUHAP	Pengawasan hutan dilakukan oleh POLRI dan PPNS Dephut.
	Departemen kehutanan	UU No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya alam Hayati dan ekosistemnya			Pasal 39 ayat 1 Selain pejabat Penyidik Kepolisian Negara RI, juga PPNS di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan konservasi sumber daya alam hayati dan eksosistemnya, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam UU no. 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya	Pengawasan konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistem dilakukan oleh POLRI, DKP, Dephut dan Pemd
10.	DEP. Hukum dan perundang-undangan	UU No.09/1992 tentang Imigrasi			Pasal 47 (1) Selain Penyidik Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, juga Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan keimigrasian, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana. untuk melakukan penyidikan tindak pidana keimigrasian	Pasal 15 ayat1: Wewenang dan tanggung jawab penangkalan terhadap orang asing dilakukan oleh: a. Menteri, sepanjang menyangkut urusan keimigrasian b. Jaksa agung, sepanjang menyangkut pelaksanaan ketentuan Pasal 32 huruf g UU No.5 tahun 1991 tentang Kejaksaan RI c. Panglima ABRI, sepanjang menyangkut

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
						pemeliharaan dan penegakan keamanan Negara RI.
11.	KEJAKSAAN	UU No.08/1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHP)		<p>BAB XXI - KETENTUAN PERALIHAN Pasal 284</p> <p>(2) Dalam waktu dua tahun setelah undang undang ini diundangkan maka terhadap semua perkara diberlakukan ketentuan undang undang ini. dengan pengecualian untuk sementara mengenai ketentuan khusus acara pidana sebagaimana tersebut pada undang-undang tertentu. sampai ada perubahan dan atau dinyatakan tidak berlaku lagi.</p>	<p>BAB I - KETENTUAN UMUM Pasal I</p> <p>Yang dimaksud dalam undang-undang ini dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan. 2. Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya. 3. Penyidik pembantu adalah pejabat kepolisian negara Republik Indonesia yang karena diberi wewenang tertentu dapat melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam undang-undang ini. 4. Penyelidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia yang diberi wewenang oleh undang-undang ini untuk melakukan penyelidikan. 5. Penyelidikan adalah serangkaian tindakan penyelidik untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini. 	
12.	DEPTAN	UU No.01/1962		BAB I - KETENTUAN UMUM		

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
		tentang Karantina Laut Pasal 1 Ayat (c). dst		Pasal 1 c. Tindakan karantina ialah tindakan-tindakan terhadap kapal beserta isinya dan daerah pelabuhan untuk mencegah penjangkitan dan penjalaran penyakit karantina.		
	DEPTAN	UU No. 16/1992 tentang Karantina Hewan, Ikan & Tumbuhan Pasal 30	Pasal 9 ayat 1 Setiap media pembawa hama dan penyakit hewan karantina yang dimasukkan, dibawa atau dikirim dari suatu area ke area lain di dalam, dan/atau dikeluarkan dari wilayah Negara RI dikenakan tindakan karantina. Pasal 10 Tindakan karantina dilakukan oleh petugas karantina, berupa: a. Pemeriksaan b. Pengasingan c. Pengamatan d. Perilaku e. Penahanan f. Penlakan g. Pemusnahan h. Pembebasan		BAB VIII - PENYIDIKAN Pasal 30 (1) Selain penyidik pejabat polisi negara Republik Indonesia juga pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan karantina hewan, ikan, dan tumbuhan, dapat pula diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang karantina hewan, ikan, dan tumbuhan.	Pasal 1 butir 12: Tempat pemasukan dan tempat pengeluaran adalah pelabuhan laut, pelabuhan sungai, pelabuhan penyeberangan, Bandar udara, kantor pos, pos pebatasan dengan Negara lain dan tempat lain yang dianggap perlu, yang ditetapkan sebagai tempat untuk memasukkan dan atau mengeluarkan media pembawa hama dan penyakit hewan, hama dan penyakit ikan atau organisme pengganggu tumbuhan.
13.	Kementerian Lingkungan Hidup	UU No.23/1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup			BAB VIII- PENYIDIKAN Pasal 40 (1) Selain Penyidik Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, juga Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan instansi pemerintah yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pengelolaan lingkungan hidup, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Hukum Acara Pidana yang berlaku. (5) Penyidik tindak pidana lingkungan hidup di perairan Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif dilakukan oleh penyidik menurut peraturan perundang-	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
		UU No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia			undangan yang berlaku. Pasal 10 ayat 1 Dalam melaksanakan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di landas kontinen harus dindahkan dan dilindungi kepentingan-kepentingan: a. Pertahanan dan keamanan nasional b. Perhubungan c. Telekomunikasi dan transmisi listrik di bawa laut d. Perikanan e. Penyelidikan oceanografi dan penyelidikan ilmiah lainnya f. Cagar alam	Pengawasan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di landas kontinen dilakukan oleh TNI, Dephub, DKP, Diknas dan Depbudpar. Agar tidak terjadi timpang tindih, maka dalam pasal 277 ayat 1 UU 17/2008, pengawasan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di laut dilakukan oleh sea and coast guard.
14	Depdagri	UU 32 Tahun 2004 tentang Otonomi Daerah			Pasal 18 (1) Daerah yang memiliki wilayah laut diberikan kewenangan untuk mengelola sumberdaya di wilayah laut (2) Daerah mendapatkan bagi hasil atas pengelolaan sumberdaya alam di bawah dasar dan/atau di dasar laut sesuai dengan peraturan perundang-undangan. (3) Kewenangan daerah untuk mengelola sumberdaya di wilayah laut sebagaimana dimaksud pada ayat 91) meliputi: a. Eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan kekayaan laut b. Pengaturan administratif c. Pengaturan tata ruang d. Penegakan hukum terhadap peraturan yang dikeluarkan oleh daerah atau yang dilimpahkan kewenangannya oleh pemernitah e. Ikut serta dalam pemeliharaan keamanan f. Ikut serta dalam	Daerah juga melakukan pengawasan terhadap eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di laut. Dalam hal eskplorasi dan eskploitasi kekayaan alam di laut diawasi oleh TNI AL, POLRI, ESDM, DKP, KLH.

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	KETERANGAN
					pertahanan • kedaulatan negara	
15	Depkes	UU No.23/1992 tentang Kesehatan	Pasal 30 Pemberantasan penyakit menular dilaksanakan dengan upaya penyuluhan, penyelidikan, pengebalan, menghilangkan sumber dan perantara penyakit, tindakan karantina, dan upaya lain yang diperlukan			

<http://www.bakorkamla.go.id>

CASE STUDY MANAJEMEN KONFLIK KEWENANGAN

I. KASUS PERTAMA (SUMBER BERITA www.kapanlagi.com/h/0000082460_print.html)

JUDUL KASUS : PPNS Dephut Tangkap Presdir PT Wapoga Terkait 'Illegal Logging'

Kapanlagi.com - Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Departemen kehutanan (Dephut) berhasil menangkap Presdir dan Manajer perusahaan pengelola Hak Pengusahaan Hutan (HPH) PT Wapoga yang berlokasi di Papua, terkait penyelidikan kasus illegal logging dan penyelundupan kayu Merbau dari Papua yang diangkut kapal MV Mirna Rijeka. Presdir PT Wapoga yang berkebangsaan Malaysia Tan Eng Kwee bersama manajer perusahaan HPH itu, Daniel Rolan kini diserahkan kepada Polda Jawa Timur untuk diproses hukum lebih lanjut," kata Kabid Analisis dan Penyajian Informasi Pusat Informasi Kehutanan Dephut, Masyhud, di Jakarta, Kamis.

PT Wapoga sendiri sampai kini masih mengelola areal HPH di Papua seluas 741.150 hektar, terdiri dari unit manajemen PT Wapoga Mutiara Timber I seluas 178.000 hektar, PT Wapoga II (Kaltim Utama) seluas 155.000 hektar, dan PT Wapoga III (PT Kayu Ekaria) seluas 407.350 hektar.

Selain kedua orang itu, menurut dia, PPNS Dephut juga meringkus Kepala Dinas Kehutanan Teluk Wandama, Papua, Yohannes Auri dan Pegawai Pengesah Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (P2SKSHH), Mulyono Herlambang.

PPNS Dephut yang ditugasi Menhut untuk terus menindaklanjuti upaya mengungkap kasus illegal logging dan penyelundupan kayu dengan menggunakan kapal MV Mirna Rijeka dari Kroasia, Eropa, berhasil meringkus keempat orang tersebut di Jakarta pada 14 September.

Dengan keberhasilan ini, kata Masyhud, Dephut akan menindaklanjuti upaya hukum untuk menyita kapal tersebut dan menyeret pelakunya ke meja hijau dengan berbagai bukti dan dakwaan berlapis.

Sebelumnya, Menhut MS Kaban menilai proses hukum yang diajukan pemilik kapal MV Mirna Rijeka dari Kroasia yang tertangkap mengangkut kayu bulat (log) Merbau dari Papua mengandung permainan, sehingga harus diusut.

"Apa yang terjadi dalam proses hukum itu bertentangan dengan prinsip hukum yang sebenarnya," kata Menhut ketika dimintai pendapatnya mengenai rencana Kroasia untuk membawa masalah MV Mirna ini ke pengadilan internasional.

Menhut menegaskan MV Mirna itu tertangkap karena terlibat dalam kasus pengangkutan log Merbau ilegal dari Papua, sehingga dakwaan terhadapnya tidak hanya dari UU Pelayaran saja, tetapi juga harus memperhatikan masalah pidana illegal logging, pidana korupsi, pidana pelanggaran UU Lingkungan dan Kehutanan. Karena itu, katanya, upaya pemerintah untuk membawa kembali MV Mirna ke dalam proses hukum dengan dakwaan berlapis akan terus dilanjutkan.

Sebelumnya, Pengadilan Negeri Surabaya menyidangkan pelanggaran administrasi pelayaran, terkait dengan ijin pelayaran yang sebelumnya tidak dimiliki kapal tersebut. Dalam putusannya, PN Surabaya memenangkan pemilik MV Mirna setelah pemilik kapal itu beberapa waktu kemudian bisa menyodorkan ijin pelayaran. Dakwaan yang hanya menyangkut masalah ijin pelayaran dalam pra peradilan itu, menurut Menhut, seharusnya dilapis dengan dakwaan lain yang terkait dengan UU Kehutanan dan UU Lingkungan serta Korupsi karena kasus ini berdimensi luas. Karena itu, Dephut berupaya menyeret kembali masalah MV Mirna ini ke muka pengadilan. Saat ini, kata Menhut, tim PPNS Dephut sedang menetapkan calon tersangka. "MV Mirna juga diminta untuk menyerahkan kembali nahkoda kapal MV Mirna Saganic Milan yang kini raib."

Jika semua proses hukum berlangsung dengan wajar, menurut Menhut, "Saya akan patuh pada putusan yang dibuat oleh pengadilan di Indonesia. Apapun keputusannya, saya akan mematuhi, meski putusan itu menyakitkan."

Menyangkut keberatan Dubes Kroasia terhadap upaya Dephut untuk menyeret kembali MV Mirna ke muka pengadilan dan menyita kapal tersebut,

Kaban mengatakan, sampai kini pihaknya belum menerima surat apapun dari mereka.

Menhut juga menginformasikan bahwa Administratur Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, juga mendapat tekanan dari aparat di Mabes Polri untuk melepas MV Mirna. Padahal, kata Menhut, dia sebelumnya sudah sepakat dengan Kapolri untuk tetap menahan kapal tersebut.

Sementara itu, Kepala Kejaksaan Tinggi (Kajati) Jatim, MS Rahardjo, menganggap wajar protes Kedutaan Besar (Kedubes) Republik Kroasia atas penahanan kapal niaga berbendera republik itu, MV Mirna, di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, Jawa Timur (23/8).

"Itu wajar, tapi kita sudah cukup bagus dengan melakukan proses hukum, padahal kalau kapal kita di luar negeri langsung ditembak dan ditenggelamkan tanpa proses hukum," katanya.

Menurut dia, pihaknya melakukan penyitaan dan penahanan MV Mirna karena menemukan petunjuk adanya tindak pidana ilegal logging, kemudian meminta izin dari pengadilan dan akhirnya melakukan tindakan hukum di pelabuhan Tanjung Perak pada 23 Agustus 2005.

"Nakhoda kapal itu memang menolak menandatangani berita acara penyitaan tanpa didampingi perwakilan Kedubes Kroasia dan pengacara, tapi hal itu bukan keharusan karena penolakan cukup disebutkan dalam berita acara," katanya.

Siaran pers Kedubes Republik Kroasia di Jakarta (24/8) menganggap penahanan kapal niaga MV Mirna di Pelabuhan Surabaya, Jawa Timur, merupakan tindakan ilegal dan meminta Departemen Luar Negeri Indonesia untuk patuh pada putusan pengadilan yang membebaskan kapal dan ABK-nya.

Penangkapan dan penahanan kapal yang terdaftar dalam perusahaan berbadan hukum Kroasia, Losinsjska Plovidba, itu dikontrak perusahaan Malaysia untuk mengangkut kayu-kayu olahan dari propinsi tertimur Indonesia itu.

Pada akhir Agustus 2004, kapal itu dihentikan di tengah pelayaran oleh patroli TNI-AL di perairan Papua untuk diperiksa kelengkapan dokumen kapal dan muatannya. Kapal itu kemudian digelandang ke Surabaya karena dinilai menyalahi aturan pengangkutan kayu olahan yang dikeluarkan Departemen Kehutanan.

Penyidikan oleh aparaturnya TNI-AL telah dilaksanakan dan berkas diserahkan kepada lembaga peradilan yang proses pengadilannya dimulai pada awal 2005. Kapal dinyatakan bersalah karena menyalahi aturan pelayaran tanpa dokumen resmi dan otentik. Namun dalam Amar keputusannya, hakim menyatakan nahkoda kapal harus membayar sejumlah denda sebelum kapal itu boleh meninggalkan perairan Indonesia dengan pengawalan TNI-AL sejak 6 Mei 2005. Namun pihak berwenang menahan lagi kapal itu setelah kapal perang TNI-AL menyelesaikan tugas pengawalan untuk mereka. Setelah ditahan lama di Pelabuhan Surabaya, pada 20 Agustus lalu pihak berwenang yang terkait dengan masalah itu memberikan jalan keluar kepada Kedutaan Besar Kroasia di Jakarta. Dalam proses penyitaan itu, nakhoda kapal menolak menandatangani berita acara tanpa pendampingan dari penasihat hukum yang telah ditunjuk Kedutaan Besar Kroasia.

Upaya penyitaan MV Mirna itu sendiri dipimpin Kepala Kejati Jatim MS Raharjo, SH, MH dengan 12 orang anggota yang difasilitasi Koarmatim dengan mengirimkan KRI Panana-817 untuk mengangkut tim. Turut serta dalam rombongan tersebut Asisten Intelijen Pangarmatim Kolonel Laut (T) Sukatno, Asops Danlantamal III Kolonel Laut (P) Dedy Muhibah Pribadi, Kadispem Armatim Letkol Laut Guntur Wahyudi dan Kajari Tanjung Perak, Abdul Muni, SH, MH. (* /dar)

II. KASUS KEDUA (SUMBER BERITA SUARA PEMBARUAN DAILY)

JUDUL KASUS : PENGAMANAN SELAT MALAKA

SIAPA yang harus bertanggung jawab atas keamanan di perairan Selat Malaka? Se-benarnya kalau melihat negara yang berdekatan dan dari sisi geografis, yang paling tepat adalah Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Memang perairan Selat Malaka menjadi jalur pelayaran internasional sehingga banyak kejadian, seperti perompakan dan pembajakan yang menyusahkan berbagai pihak. Hal itu sudah sejak lama menjadi persoalan di jalur pelayaran tersebut. Tidak heran bila banyak pengusaha dan pihak berkepentingan yang melintasi wilayah itu "berteriak" soal keamanan.

Akibat banyaknya kelompok perompak itu, para pengusaha dan pemilik kapal internasional pun menjadi gerah. Tidak heran bila Biro Maritim Internasional (IMB) yang bermarkas di Paris, Prancis, melalui survei-surveinya setiap tahun mengeluarkan data yang membuat pengusaha tercengang dan khawatir. Wajar saja bila data yang dikeluarkan IMB menjadi salah satu ukuran beroperasinya kapal-kapal internasional di perairan Selat Malaka. Dengan kata lain lembaga ini pun dibentuk khusus untuk memerangi kejahatan maritim, fokusnya pada pembajakan dan perompakan.

Laporan IMB tahun 2002 menyebutkan, perairan Indonesia sebagai *the world's most dangerous for ships*. Sedangkan laporan triwulan IMB (periode Januari-Maret 2003) menyebutkan, sejumlah 103 kasus perompakan dan pembajakan terjadi di belahan dunia. Kasus-kasus ini pada dekade sekarang jumlahnya meningkat tiga kali lipat dibanding 10 tahun lalu. Dari 103 kasus tersebut, 28 di antaranya terjadi di perairan Indonesia. Sedangkan menurut catatan Organisasi Maritim Internasional (IMO), periode 1998 hingga 2002 kasus perompakan di Indonesia menempati posisi paling atas dari semua kejadian serupa di seluruh dunia. Data tahun 1998, tercatat 177 kasus perompakan di seluruh dunia, dan di Indonesia sendiri tercatat 38 kasus. Tahun 2002 tercatat 404 kasus di seluruh dunia, dan 109 di antaranya terjadi di Indonesia.

MELIHAT data itu tidak heran bila negara-negara di sekitar perairan Selat Malaka "berteriak" soal keamanan dan keselamatan. Tetapi hal ini bukan berarti, cara mengatasi masalah perompak dan pembajakan di Selat Malaka harus berjalan sendiri-sendiri, tanpa melibatkan negara lain, dan bertindak sesukanya. Tindakan seperti ini bisa dibenarkan tetapi dalam hubungan bertetangga bukanlah cara penyelesaian yang baik dan bijaksana. Sebut saja Singapura dalam beberapa hari belakangan ini, dalam surat kabar *The Straits Times*, Menteri Pertahanan Singapura Teo Chee Hean secara terang-terangan menyebut dua negara di kawasan itu tidak mampu mengamankan Selat Malaka dari aksi perompak, pembajakan, dan serangan teroris.

Pernyataan Hean bukanlah sikap yang bijaksana sebagai seorang pejabat negara. Indonesia dan Malaysia pun langsung bereaksi atas pernyataan itu. Menurut Indonesia dan Malaysia, pernyataan menhan itu tidak tepat dilontarkan secara terbuka. Kalau ingin menyelesaikan masalah bersama, dengan kepentingan dan perhatian yang sama, sebaiknya dibicarakan dulu dengan Indonesia dan Malaysia. Begitu pernyataan yang sangat tegas dari Menteri Luar Negeri Malaysia, Shed Hamid Albar. Jubir Kementerian Luar Negeri Indonesia, Marty Natalegawa juga menyatakan bahwa Selat Malaka bukan selat internasional sehingga penyelesaian keamanan di wilayah itu tidak perlu melibatkan pihak asing.

Menurut Singapura, pihak asing (Amerika Serikat) telah menawarkan diri untuk mengamankan wilayah perairan itu dengan menerjunkan anggota maritimnya. Ini artinya Singapura memberi "angin" kepada pihak asing untuk menguasai wilayah negara lain. Sebetulnya pernyataan Singapura itu semata-mata hanya ingin menutupi kelemahan diri sendiri yang ingin mengatasi masalah tanpa harus "bersusah-susah" dengan dalih terorisme.

Memang, baik Malaysia dan Indonesia, termasuk Singapura, sama-sama memiliki kelemahan dalam mengamankan wilayah perairan itu. Selain itu juga memiliki kepentingan baik dari sisi ekonomi, maupun hubungan bertetangga, namun jangan sampai kelemahan itu terbuka ke pihak luar.

Lebih baik ketiga negara melakukan koordinasi dan meningkatkan hubungan ketiga negara.

III. KASUS KEDUA (SUMBER BERITA (2002-09-19
09:26:53 Dispenal mediacenter@tnial.mil.id)
JUDUL KASUS : KEAMANAN LAUT KEAMANAN LAUT TANGGUNG
JAWAB SIAPA?

KEAMANAN LAUT TANGGUNGJAWAB SIAPA ? Hakikat Dan Makna Laut Bagi Bangsa Indonesia. Laut dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan umat manusia. Perkembangan peradaban manusia telah membawa kemajuan di bidang teknologi termasuk teknologi kelautan. Berbeda dengan daratan laut tidak dapat diduduki secara permanen, dipagari atau dikuasai secara mutlak, laut hanya dapat dikendalikan, itupun dalam tempo yang terbatas.

Indonesia adalah negara kepulauan dengan demikian laut bagi bangsa Indonesia, merupakan bagian integral dari wilayah negara yang tidak dapat dibagi-bagi untuk itu laut hanya dibedakan dalam rezim hukum yang mengaturnya. Laut juga bagian integral dari wilayah dunia, hal inilah yang mengakibatkan terjadinya benturan kepentingan dengan demikian pemanfaatan dan penggunaan laut bagi kepentingan umat manusia harus diatur dengan hukum laut, yang sepakati bukan hanya masyarakat salah satu negara tetapi juga oleh masyarakat bangsa-bangsa. Keamanan Laut.

Menyadari pentingnya Keamanan Laut, perlu kiranya menyamakan persepsi karena tanpa disadari dapat menggiring kita dalam suatu polemik perkepanjangan yang berdampak negatif, yang justru akan menghambat upaya membangun persatuan dan kesatuan Bangsa. Keamanan Laut bukan hanya penegakan hukum di laut, karena keamanan laut mengandung pengertian bahwa laut bisa dikendalikan dan aman digunakan oleh pengguna untuk bebas dari ancaman atau gangguan terhadap aktifitas pemanfaatan laut, yaitu :

Pertama, laut bebas dari ancaman kekerasan secara terorganisasi dengan kekuatan bersenjata ancaman tersebut dapat berupa, pembajakan perompakan, sabotase maupun aksi teror bersenjata.

Kedua, laut bebas dari ancaman navigasi, yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana bantu navigasi sehingga membahayakan keselamatan pelayaran.

Ketiga, laut bebas dari ancaman terhadap sumber daya laut berupa pencemaran dan perusakan ekosistem laut serta eksploitasi dan eksplorasi yang berlebihan.

Keempat, laut bebas dari ancaman pelanggaran hukum, baik hukum nasional maupun internasional seperti illegal fishing, illegal logging, illegal migrant, penyelundupan dan lain-lain.

Meyadari hal-hal diatas masalah yang kompleks dan semakin kompleks karena dilaut bertemu dua kepentingan yang saling mengikat, yaitu kepentingan nasional dan internasional oleh sebab itu tegaknya, keaamanan di laut tidak mungkin hanya dilaksanakan oleh satu institusi secara mandiri.

Dasar Hukum TNI AL Selaku Penyidik Tindak Pidana Tertentu Di Laut: **Pertama**, Pasal 284 ayat (2) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, yang sebagaimana telah dijelaskan bahwa selain penyidik POLRI yang diatur dalam pasal 6 KUHAP; terhadap perkara-perkara khusus berlaku pula ketentuan-ketentuan khusus acara pidana sebagaimana diatur dalam Undang-Undang tersebut sampai dengan ada perubahannya.

Kedua, Peraturan Pemerintah NO. 27 TH 1983, merupakan peraturan pelaksana dari UU NO. 8 TH 1981 tentang KUHAP, dalam penjelasannya pasal 17 PP NO. 27 TH 1983 dijelaskan bahwa penyidik dalam perairan Indonesia, Zone Tambahan, Landas Kontinen, dan ZEEI, penyidik dilakukan oleh perwira TNI AL dan pejabat penyidik lainnya yang ditentukan oleh Undang-Undang yang mengaturnya.

Ketiga, Pasal 14 ayat (1) UU NO. 5 TH 1983 tentang ZEEI secara jelas dirumuskan bahwa aparat penegak hukum di bidang penyidikan di ZEEI adalah perwira TNI AL yang ditunjuk oleh Pangab.

Keempat, Pasal 31 ayat (1) UU NO. 9 TH 1985 tentang perikanan dinyatakan bahwa pejabat aparaturnya penegak hukum yang berwenang melaksanakan penyidikan terhadap pelanggaran ketentuan Undang-Undang ini, di perairan Indonesia adalah pejabat penyidik sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 14 ayat (1) UU NO. 5 TH 1983 tentang ZEEI.

Kelima, Dalam penjelasan pasal 14 ayat (1) huruf h, UU NO. 2 TH 2002 tentang Kepolisian negara RI, secara jelas dirumuskan bahwa ketentuan UU hukum acara pidana memberikan peranan utama kepada POLRI dalam penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana, namun demikian hal tersebut tetap memperhatikan dan tidak mengurangi kewenangan yang dimiliki oleh penyidik lainnya, sesuai dengan peraturan per undang-undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing.

Keenam, pasal 111 ayat (5) Unclos 1998 disebutkan bahwa hak pengejaran seketika dapat dilakukan hanya oleh kapal-perang atau pesawat militer atau kapal -kapal atau pesawat udara lainnya yang diberikan tanda yang jelas dan dapat dikenal sebagai kapal atau pesawat udara dalam dinas pemerintah dan berwenang untuk melakukan tugas itu.

Ketujuh, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya. Pasal 39 Ayat (4) Undang-Undang tersebut menyatakan bahwa salah satu penyidik berdasarkan ketentuan tersebut adalah perwira TNI AL yang ditunjuk oleh Panglima ABRI. Kedelapan, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Pasal 99 Ayat (1) menyatakan bahwa Perwira TNI AL tertentu yang diberi wewenang khusus sebagai penyidik selain penyidik pejabat POLRI dan pegawai negeri sipil tertentu yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya dibidang pelayaran.

Kesembilan, Mengacu pada ketentuan Pasal 40 Ayat (5) UU No.23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dikaitkan dengan undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan UU No.5 Tahun 1983 tentang ZEEI, maka Perwira TNI AL diberi kewenangan yang berkaitan dengan penyidikan tindak pidana lingkungan hidup diperairan Indonesia, ZEEI dan Landas Kontinen.

Pelanggaran dan Upaya Penegakan Hukum. Berbagai bentuk pelanggaran dan tindak pidana di laut, berkisar pada masalah-masalah pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya serta dorongan kepentingan dan kebutuhan ekonomi berimplikasi pada timbulnya bentuk gangguan keamanan dan pelanggaran serta tindak pidana hukum di laut Yurisdiksi Nasional berupa : Pembajakan, penyelundupan, illegal fishing, illegal logging, illegal migrant, kecelakaan dan penyalahgunaan bahan peledak.

Dari kegiatan operasi keamanan laut selama tahun 2001 sampai dengan Agustus 2002 diperoleh hasil, Sbb : a. Diperiksa sebanyak 2419 kapal yang terdiri dari berbagai kasus : Perikanan : 1407 kapal Kayu : 526 kapal Pembajakan : 138 kapal Pasir laut : 13 kapal BBM dan lain-lain : 317 kapal dari jumlah tersebut : Tidak ditemukan bukti pelanggaran : 1470 kapal Dihentikan penyidikan karena tidak cukup bukti : 327 kapal Diproses lanjut ke pengadilan : 622 kapal Dari data tersebut menunjukkan bahwa TNI AL sangat serius dalam menangani penegakan hukum untuk mewujudkan keamanan di laut.

Tindakan tegas dan tanpa kompromi terhadap para pelanggar hukum senantiasa menjadi modal utama bagi aparat TNI AL dalam mewujudkan tegaknya hukum di laut. b. Khusus untuk masalah perikanan, dapat dipetakan peraturan yang sering di langgar dengan urutan sebagai berikut : 1) Pelanggaran fishing ground 20 % 2) Komposisi ABK 16 % 3) Tanpa IKTA (Ijin Kerja Tenaga Asing) 14 % 4) Tanpa Dokumen SIOPNP, PPKA ,SIKPIA 12 % 5) Tanpa ijin IUP, SPI, SIPI 8 % 6) Dokumen kedaluarsa 8 % 7) Alat tangkap tidak sesuai 6 % 8) Menggunakan bahan peledak, potasium 5 % 9) Transfer muatan di laut 5 % 10) Tanpa SIB 3 % 11) Tanpa Nakhoda 3 % c. Khusus permasalahan perompakan dan pembajakan di

laut, perlu mendapat perhatian serius karena dengan menonjolnya kasus ini, perairan Indonesia dimata dunia internasional dipandang sebagai “the most dangerous waters in the world”. kasus-kasus pembajakan di laut terjadi karena dilatar belakangi oleh kondisi ekonomi pelaku namun ada sebagian yang sudah melibatkan para pelaku jaringan internasional. Sebagai contoh pada Tahun 1998, TNI AL berhasil menangkap otak pelaku pembajakan kapal yang bernama MR. WONG, yang bersangkutan sering beraksi di perairan selat Malaka dan selat Philips, upaya TNI AL untuk mengantisipasi tindak pembajakan di laut antara lain dengan dibentuknya pusat komando pengendalian anti perompakan yang ditempatkan di Batam. Tentunya keberhasilan pusat komando pengendalian dalam menumpas aksi pembajakan di laut, sangat bergantung kepada peduli atau tidaknya komponen-komponen lain yang menjadikan laut sebagai sumber pengabdian. CILANGKAP 10 SEPTEMBER 2002 DINAS PENERANGAN TNI AL

IV. KASUS KEEMPAT (SUMBER BERITA (2002-09-19
09:26:53 Dispenal mediacenter@tnial.mil.id)
JUDUL KASUS : AKSI TERORIS DARI LAUT?

Terroris biasanya menyerang lewat udara dan lewat darat; tapi serangan lewat laut mungkin saja terjadi, kata sebuah artikel dalam majalah Atlantic Monthly. Ini disebabkan karena laut menutupi dua pertiga permukaan bumi, dan setiap waktu ada lebih dari 40,000 kapal dagang yang berlayar dari satu tempat ke tempat lain, mengangkut segala macam barang, termasuk barang-barang terlarang dan mungkin juga peralatan untuk melancarkan serangan terroris.

Seringkali, sangat sulit untuk melacak siapa pemilik kapal itu, sehingga kegiatannya lebih sulit lagi dilacak. Karena pemeriksaan kontainer atau peti kemas bisa makan waktu berjam-jam, hanya dua persen dari jutaan kontainer yang beredar di seluruh dunia sempat dibuka dan diperiksa.

Juga ada kontainer yang diperiksa dengan menggunakan alat sinar-x khusus tanpa dibuka, selain pemeriksaan surat-surat atau dokumen pengiriman yang mungkin tidak beres atau tidak lengkap.

Situasi ini sangat ideal bagi teroris, kata penulis artikel dalam majalah Atlantic monthly, William Langewiesche, dan kelompok al-qaeda telah memanfaatkannya. Osama bin Ladin dilaporkan punya kira-kira 20 kapal barang, yang mungkin saja membawa bahan-bahan peledak dan semen. Tahun 1998 salah satu kapal miliknya, yang tampak seperti kapal dagang biasa, dilaporkan membawa bom yang digunakan untuk menyerang kedutaan amerika di Kenya dan Tanzania.

Kata penulis Langewiesche, organisasi maritim internasional, badan PBB yang berkantor di London, punya ratusan peraturan keamanan yang mengatur penggunaan kontainer seperti itu. Katanya lagi: "Pemilik kapal agaknya bersikap skeptis karena banyaknya peraturan baru yang dikenakan. Mereka mengangkat bahu, mengernyitkan dahi, dan berkata "Wah, ada peraturan baru lagi. Tapi ini bukan barang baru bagi kita." Dan karenanya, mereka dengan tenang memenuhi persyaratan itu diatas kertas."

Tapi karena adanya jurang pemisah antara kenyataan dan laporan diatas kertas yang bagus-bagus itulah, kata Langewiesche, dia tergugah untuk menulis laporan panjang tentang kapal barang, kegiatan teroris dan pembajakan dilaut. Kata Langewiesche, jarang sekali ada kapal yang datang dari pelabuhan yang namanya ditulis di buritan kapal. Bahkan ada nama pelabuhan yang terletak di padang pasir Mongolia dan di Bolivia, sebuah negara yang tidak punya pantai sama sekali. Karena peraturan mengharuskan kapal didaftarkan di sebuah negara yang berdaulat, banyak pemilik kapal mendaftarkan kapalnya di negara yang paling murah ongkos pendaftarannya, dan paling longgar dalam peraturan pemeriksaan.

Sebuah kapal yang diperkirakan penuh berisi calon teroris ditangkap oleh polisi Italia di laut tengah, kata Langewiesche. Kapal itu ternyata telah

berganti nama lima kali dalam waktu tiga tahun. Kapal itu berbendera Tonga, dimiliki oleh seorang warga Yunani, dan dioperasikan oleh sebuah perusahaan yang berkantor di Romania dan di negara bagian Delaware, di amerika. Karena rumitnya untuk melacak kegiatan kapal itu, banyak orang dan pejabat lebih suka menutup mata saja.

Kata Neil Livingstone, tidak diragukan bahwa teroris pasti akan segera menggunakan jalur laut untuk melancarkan serangan mereka. Livingstone adalah ketua global options, sebuah perusahaan asuransi internasional dan pengarang sembilan buku tentang terrorisme dan keamanan. Livingstone dan perusahaannya mewakili sebuah armada 700 kapal yang terdaftar di Liberia dan berkantor pusat di negara bagian Virginia, di amerika.

Kata Livingstone, banyak lagi yang bisa dilakukan untuk mencegah kegiatan teroris dan pembajakan yang sekarang sering terjadi di laut Cina selatan. Tapi sukses dalam melawan pembajak dan teroris ini banyak tergantung dari kerjasama kapten kapal dan peralatan elektronik yang dipasang di kapal itu. Kata Livingstone lagi, banyak pensiunan pasukan khusus angkatan laut amerika dan para petugas keamanan asing yang sekarang bekerja di kapal-kapal besar dan kapal pesiar untuk mencegah kemungkinan serangan teroris.

Unsur manusia ini penting, kata Livingstone; karena peralatan teknis yang canggih saja tidak akan bisa mengatasi kesalahan yang dilakukan oleh kapten kapal yang lengah, diatas kapal yang tidak jelas asal usulnya. Kata Livingstone: "yang sangat memprihatinkan saat ini adalah, adanya operator kapal yang beroperasi dari negara-negara berkembang, yang sangat mudah disusupi oleh penjahat. Seringkali, kapal-kapal mereka itu tidak memenuhi persyaratan keamanan, dan dijalankan oleh awak kapal yang tidak terlatih baik. Dan para pemilik kapalnya sendiri tidak mau menambah anggaran untuk perbaikan kapal-kapal mereka."

Kata Livingstone lagi, banyak awak kapal berasal dari Bangladesh dan Pakistan, dimana kemiskinan telah memaksa orang untuk bekerja keras dengan gaji kecil. Awak kapal seperti itu tidak akan menjalankan kapalnya sebaik para pelaut yang sungguhan dan punya cukup pengalaman. Tapi, kata penulis Langewiesche, kecaman-kecaman terhadap awak kapal dari dunia ketiga itu bisa saja dianggap keterlaluan,"karena banyak dari mereka berasal dari negara-negara islam, seperti Pakistan dan Indonesia, atau orang-orang yang diperkirakan berasal dari negara-negara itu, kecurigaan ini tidak adil, dan jelas para awak kapal itu sendiri tidak suka dijadikan sasaran kecurigaan."

Yang pasti, kata Langewiesche, terrorisme bukan saja harus dihadapi dilaut, tapi juga lewat jalan politik. Salah satunya yang paling penting adalah penyelesaian masalah Palestina secara adil; karena itulah yang mengakibatkan kemarahan orang islam di seluruh dunia, yang kemudian menjalar menjadi aksi terror di darat, laut dan udara.

<http://www.bakorkamla.go.id>

BAB V PENUTUP

1. Pembelajaran bagi kita semua, bagaimana mencapai harapan membangun bangsa dan Negara ini melalui pemberdayaan seoptimal mungkin sumberdaya laut dan lingkungan maritim yang dapat memberikan kontribusi pendapatan ekonomi dari sektor kelautan/maritime, tentunya dengan memberikan kenyamanan, keselamatan dan keamanan bagi seluruh pelaku ekonomi di laut.
2. Rasa nyaman, selamat dan aman bagi pelaku ekonomi di laut tentunya tidak ditinjau dari pemahaman yang berbeda-beda dari sisi masing-masing kewenangan/ego sektoral, sebenarnya aturan internasional dan nasional yang berkaitan dengan bidang kemaritiman sudah jelas menuangkan bagaimana menjadikan laut bagi pelaku ekonomi dimanfaatkan dengan rasa nyaman, selamat dan aman.
3. Tahun 2009 memasuki tahun 2010 dan seterusnya sangat memprihatinkan bagi kita semua yang selama ini menyatakan Negara Republik Indonesia sebagai Negara maritim terbesar di dunia dengan segala kekayaannya, namun karena perbedaan pemahaman bagaimana melaksanakan penegakan hukum keselamatan dan keamanan di laut serta perlindungan lingkungan maritim semua itu menjadikan laut kita bagi para pelaku ekonomi di laut belum memberikan rasa nyaman, selamat dan aman. Pertanyaannya teruskah keadaan dan kondisi ini berlangsung ??????????

Beberapa pandangan atau pemikiran beberapa praktisi, pakar maritim begitu pentingnya laut dan lingkungan maritim bagi bangsa dan negara ini dan tentunya pandangan ini baik disikapi untuk kepentingan nasional bukan pribadi atau secara sektoral.

1. Untuk mendukung kelangsungan bangsa dan negara, laut yang merupakan ruang juang sekaligus penyedia sumber daya bagi setiap negara pantai, di masa datang harus selalu dipertahankan dan didayagunakan sebaik-baiknya. Hal itu karena kebutuhan setiap negara terhadap kualitas dan kuantitas

sumber daya guna menunjang laju perkembangan pembangunan nasional akan semakin tinggi. (Kepala Staf TNI AL, Laksamana TNI Tanto Koeswanto, mengemukakan hal itu dalam prasarannya yang disampaikan oleh Wakil Asisten Kasal bidang Perencanaan dan Anggaran . (Wasrena Kasal), Laksma TNI Drs Sutanto, MM Msi, pada diskusi terbatas "Potensi Kelautan Indonesia" menyambut sewindu usia Harian Umum Suara Pembaruan di aula Gedung Suara Pembaruan, Jakarta, hari Selasa (31/1).

2. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki kawasan pesisir yang sangat luas yang dihuni sekitar 2 juta nelayan dan petambak dan diperkirakan 60% dari nelayan di desa rata-rata pendapatannya masih di bawah kebutuhan minimalnya (Ahmad, 1996; Dahuri *et. al*, 1996; Sugandi, 1996). Sangat ironis sekali dengan potensi yang begitu besar saat ini masih banyak penduduk desa pantai yang memiliki taraf hidup tergolong rendah. Sudah menjadi keharusan pengelolaan dan pengembangan potensi perikanan dan kelautan ke depan harus berpihak kepada nelayan kecil yang hidup di sekitar pantai dalam upaya untuk peningkatan pendapatan mereka. Pemanfaatan sumber daya perikanan harus dirancang secara optimal dan berkelanjutan. Penekanan optimalisasi dan keberlanjutan dalam pemanfaatan sumber daya perikanan perlu ditekankan agar pengalaman buruk kerusakan sumber daya di daratan seperti sumber daya hutan tidak terulang lagi.
3. KENYATAANNYA, masih banyak permasalahan hukum/aturan yang belum sempurna dan belum berjalan dengan baik sehingga Indonesia memerlukan KKI. KKI akan menjadi payung kebijakan untuk menjaga kesatuan wilayah, kesatuan ekonomi, dan kesatuan politik yang diamanatkan dalam Wawasan Nusantara. Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) diharapkan dapat mewujudkan pembangunan kelautan yang multisektor melalui kesamaan visi, misi, strategi pembangunan nasional dengan mengelola aset lingkungan dan sumber daya kelautan yang sangat penting bagi bangsa Indonesia di masa kompetisi global antarbangsa. KKI juga harus disinergikan dengan pembangunan ekonomi yang mengembangkan potensi kelautan (ocean economics) dan ocean governance yang mendorong terjadinya demokratisasi dan good governance. Dengan adanya otonomi daerah, payung kebijakan ini

dapat menjadi guideline bagi pemerintah daerah dan sekaligus menyinergikan pembangunan kelautannya dengan pemerintah pusat sehingga implementasi pembangunan kelautan dilakukan oleh daerah dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia dapat diwujudkan. Seperti halnya KUBE/KEN yang disusun oleh Badan Koordinasi Nasional yang melibatkan sembilan departemen terkait untuk menggariskan kebijakan energi di sektor pertambangan, maka di sektor kelautan yang jangkauannya seharusnya lebih besar-melibatkan 23 instansi/departemen-perlu garis kebijakan yang terarah dan integratif. (Dr A Harsono Soepardjo M Eng Ketua Pusat Studi Kelautan FMIPA Universitas Indonesia-Sumber : Kompas Cyber Media).

4. Perubahan yang fundamental dari Konsep Dasar Pertahanan Negara sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tersebut memang masih perlu dijabarkan lebih lanjut, baik dalam peraturan perundang-undangan sesuai yang diamanatkan dalam pasal-pasalnya, maupun ke dalam dokumen dan piranti lunak instrumen strategik lainnya yang diperlukan untuk mengelola pertahanan negara. Berkaitan dengan hal itu, maka ke depan action plan dari upaya penegakan keamanan di laut yang ditujukan untuk memantapkan integritas wilayah kelautan Indonesia diharapkan dapat dilaksanakan lebih optimal. Sebagaimana dinyatakan di atas tadi, kata kuncinya adalah keterpaduan, yaitu mensinergikan seluruh kemampuan dan kekuatan organik instansi-instansi yang mempunyai kewenangan di laut, sesuai dengan format negara modern yang meletakkan landasan eksistensi nation state-nya dalam sistem pertahanan semesta. Dan keterpaduan serta kesemestaan itu dapat terwujud hanya apabila semua pihak mampu menghilangkan ego-ego dan penonjolan kepentingan sektoral, konsisten kepada profesionalitas berdasarkan tugas pokok yang diemban, serta tidak saling menduplikasi fungsi. Output yang diharapkan adalah terwujudnya Kerjasama Tim (team work) yang kompak atas dasar rasa saling percaya (truthness) dan penghargaan terhadap kompetensi (competence).
images.wira96.multiply.multiplycontent.com/.../Pertahanan%20Maritim.doc?...)

5. Perlunya system pemerintahan Negara dilaut/maritime, pendirian lembaga Penjaga Laut dan Pantai Nasional, penetapan otoritas Nasional dan otoritas Lokal yang ditunjuk bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan maritime, keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, sebagaimana yang dimaksud Konvensi Internasional tentang SOLAS 1974/ISPS Code 2002 dalam rangka mengantisipasi aturan-aturan kemaritiman/konvensi internasional yang telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia yang sampai saat sekarang ini belum di adopsi kedalam Undang-Undang Maritim Nasional (Henky Supit Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia)

<http://www.bakorkamla.go.id>

REFERENSI

1. Undang-undang Nomor 560 tahun 1939 tentang *Ketentuan Kapal Laut*;
2. Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945 Pasal 1 ayat (3), *Pasal 5 ayat (1), Pasal 18, 18A, 18B, Pasal 25A, Pasal 33, dan Pasal 20 ayat (1), Amandemen UUD 1945*;
3. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 5 tahun 1983 tentang *Zona Ekonomi Eksklusif*;
4. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 1985 tentang *Pengesahan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (United Nation Convention on the Law of the Sea) 1982*;
5. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang *Pelayaran*;
6. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 24 tahun 1992 tentang *Penataan Ruang*;
7. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 10 tahun 1995 tentang *Kepabeanan*;
8. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 6 tahun 1996 tentang *Perairan Indonesia*;
9. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 1997 tentang *Pengelolaan Lingkungan Hidup*;
10. Undang-undang Badan Keselamatan Maritim dan Prosedur Tindakan Darurat di Laut (terjemahan The Maritime Safety Agency Law), 1985 Tanjung Priok;
11. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 3 tahun 2002 tentang *Pertahanan Negara*;
12. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 3 tahun 2003 tentang *Pertahanan Negara*;
13. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 tentang *Pemerintahan Daerah*;
14. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 tentang *Perikanan*;
15. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2004 tentang *Pembentukan Peraturan Perundang-undangan*;
16. Undang-undang Nomor 7 tahun 2004 tentang *Sumber Daya Air*;
17. Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 stb 442 tentang *Penertiban Keamanan Dan Keselamatan Di Daerah Laut Indonesia*;
18. Pemerintah RI.1957. *Pengumuman Pemerintah (Deklarasi Juanda) tentang Perairan*;
19. Peraturan-peraturan Bandar 1972
20. Peraturan-peraturan Keselamatan Kapal 1972.
21. Peraturan Pemerintah RI, No. 27 Tahun 1983 Tentang *Pelaksanaan Kitab Undang-undang Acara Hukum Pidana*
22. Peraturan Pemerintah Nomor 81 tahun 2000 tentang *Kenavigasian*
23. Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang RI 2002 Tentang *Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme*;
24. Peraturan Pemerintah RI No. 51 Tahun 2002 Tentang *Perkapalan*,

25. Instruksi Presiden nomor 5 tahun 2005 tentang *Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional*;
26. SK Kepala Dinas Pelayaran dan SK Panglima Angkatan Laut.1931. *Himpunan Peraturan-peraturan untuk armada Pemerintah di Hindia Belanda*, Bab A, Bab B, Bab E, dan Bab H, Percetakan Negara, Jakarta.
27. SK PANGAB. 1990. Naskah Sementara Buku Petunjuk Operasi Tentang *Operasi Keamanan di Laut*, Jakarta.

<http://www.bakorkamla.go.id>

DAFTAR PUSTAKA

- Budiarmo, M, SH dan K. Wantjik Saleh, SH.1979. *Kitab Undang-undang Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Coser, Lewis A.,1977. *Master of Sociological Thought, 2nd ed. New York: Harcourt BraceJovanovich, Inc.*
- Direktorat Operasi Latihan Angkatan Laut. 1987. *Buku Himpunan Perundang-undang Bidang Maritim*, Jakarta.
- Hamzah,A. Dr, SH.1997. *Dasar-Dasar Pengusutan Perkara Kriminal Karya Wahana*, Jakarta.
- <http://yenirosilawati.blogspot.com/2006/04/komunikasi-organisasi-i.html>
- Japan International Cooperation Agency.1988. *Studi Perencanaan Keselamatan Maritim*,
- Prodjodikoro, Wirjono. SH. 1963. *Hukum Laut Indonesia*, cetakan keempat, Sumur Bandung, Bandung.
- Riduwan, *Metode & Tehnik Menyusun Tesis*, Penerbit Alfabeta, Bandung, 2004
- Rahman, Bustami dan Hary Yuswadi, 2004. *Sistem Sosial Budaya Indonesia. Jember:Kompyawisda Jatim dan LKPM – FISIP- Universitas Jember.*
- Stephen W Littlejohn, *Teories of Human Communication* ,Thomson Learning,USA. 7th.ed. 2001.
- Siahaan,N.H.T, SH dan H. Suhendi, SH.1989. *Hukum Laut Nasional*, Djembatan, Jakarta.
- Soedjadi, F.X. Drs. MPA. 1988. *Organization and Methodes (Penunjang Berhasilnya Proses Manajemen)*, Haji Masagung, Jakarta.
- Soekardono, R.Prof.SH.(1981) *Hukum Perkapalan Indonesia*, Dian Rakyat, Jakarta.
- Suparni, Niniek, SH. 1990. *Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kepailitan*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Suparmoko M, *Metode Penelitian Praktis*, Penerbit BPFE , Edisi Ke Empat, Yogyakarta, 1999.
- Supit, Henky-Adpel Ambon.1996. *Penuntun Keselamatan Maritim dan Perlindungan Lingkungan Serta Pengetahuan Bela Negara*, Ambon Departemen Perhubungan RI, Ambon.
- ,.2005. *Teropong Kelautan*, Yayasan Pendidikan Maritim, Batam.
- Syahmin, AK. 1985. *Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional*, Bina Cipta, Bandung.
- Terry, R, George, PhD.Alih Bahasa Dr. Winardi, SE. 1986. *Asas-asas Manajemen*. Alumni, Bandung.
- Umar, M, Husseyn, SH.2001. *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia-Buku I*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Op.cit, Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga.2001. *Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia*

MATERI

PENYELESAIAN KONFLIK KEWENANGAN DI LAUT (STUDI KASUS)

Memahami Secara Tekun Dan Benar Serta Kemauan Untuk Terus Belajar, Membaca Dan Mengimplementasi Ajaran Ini, Diharapkan Dapat Mendukung Terciptanya Keselamatan Dan Keamanan Di Laut/Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Maritim Melalui Kewenangan Dan Identitas Lembaga Satu-Satunya Dengan Multi Fungsi.

Bagi para pengguna jasa pelayanan, keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran dan maritim sudah tidak ada kompromi dan tawar-menawar untuk segera mempersiapkan, memenuhi, dan melaksanakan apa yang sudah menjadi ketentuan baku internasional dan nasional. Siapapun tidak ada yang mengingini akan kejadian wilayah perairan Indonesia yang di klaim sebagai wilayah yang selalu terganggu atas keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta maritim akibat multi instansi dengan multi fungsi kebijakan. Oleh karena itu memahami, menyadari, kemauan untuk tidak terulang lagi kejadian tersebut hanya dengan secara terus menerus mau belajar dari segala aspek termasuk bagaimana kita memahami isi materi dalam Buku ini.

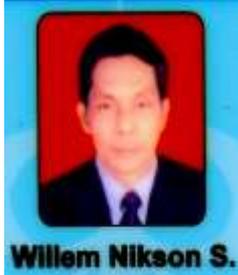
Berbagai permasalahan kewenangan penegakan hukum di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim tertuang dalam buku ini, dan pada prinsipnya yang didapat adalah kurangnya pemahaman atas peraturan perundang-undangan tentang pelaksanaan kewenangan penegakan hukum keselamatan dan keamanan laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, sehingga yang terjadi adalah konflik kewenangan antar instansi/pihak yang menurutnya merupakan kewenangan dan tanggung jawabnya.

Buku ini mencoba menuangkan secara singkat dan sederhana bagaimana konflik terjadi dan bagaimana memahami konflik itu sendiri dari berbagai sisi diantaranya kebijakan, konsep atas terjadinya konflik itu sendiri. dan tertuang juga kasus terjadinya konflik dilaut, yang dapat dipakai sebagai bahan *brainstorming* kelompok. Untuk itu dianjurkan banyak membaca buku-buku keselamatan dan keamanan transportasi laut, kebijakan internasional di bidang maritim dan kebijakan nasional di bidang transportasi laut, dalam mempermudah memahami materi ini.

Tidak Ada Kata Terlambat Untuk Belajar Bagi Siapapun Yang Ingin Maju, Penulis pun masih terus belajar untuk itu.

(Pelihara kemampuan diri)

OTOBIOGRAFI PENULIS



Willem Nikson. S: Pria kelahiran Jakarta, tanggal 16 Oktober 1953 ini awalnya adalah sebagai Pelaut bertugas di PT. Gesuri Lloyd dan masuk lingkungan pemerintahan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan RI (1982-1993) sebagai Nakhoda pada Divisi Pengerukan Tg.Priok Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan. Pengabdian yang ditekuninya saat ini pada Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Departemen Perhubungan RI (1993- Sekarang) berhasil mencapai jenjang karir tertinggi pejabat fungsional Ahli Peneliti Utama (APU). Pengabdian profesi peneliti dengan memperluas wawasan di dalam negeri antara lain sebagai tim asistensi ad.hoc 2 DPD-RI RUU Kepelabuhanan tahun 2006, Tim Asistensi Komisi V DPR-RI RUU Pelayaran tahun 2007, Tim Ahli/Pakar Pokja Keselamatan dan Keamanan Maritim. Beliau juga sebagai Dosen Sekolah Tinggi Manajemen Transpor Trisakti-Jakarta. Jenjang Pejabat Fungsional Tertinggi sebagai Ahli Peneliti Utama Bidang Perhubungan Laut diawali sebagai alumnus Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) tahun 1979, S1 Sekolah Tinggi Teknologi Kelautan Hatawana-Jakarta 1992, S2 STIE Jakarta 1997.



FX. Eddy Santoso : Pria kelahiran Malang Jawa Timur , 6 April 1951, ini adalah Sarjana Politik UT Jakarta. Berangkat dari latar belakang pengalaman yang lengkap, kiprah yang bersangkutan diberbagai kapal & staf di lingkungan kemaritiman. Pengabdian lainnya antara lain di lingkungan staf Kodikal, Kolinlamil dan Markas Besar TNI-AI, dan terakhir di Bakorkamla. Adapun pengalaman pendidikan dimulai dari AAL tahun 1976, Secapa tahun 1985, Seskoal tahun 1992, Sesko ABRI tahun 1998 dan Lemhanas RI tahun 2005, serta S-1 Fisip UT. Pengalaman pendidikan di luar negeri yaitu di Belanda, CTT OPS School tahun 1987 dan NBCD School tahun 1988. Terakhir ke Jepang pada Nopember 2009 dalam rangka mengawali pembentukan Indonesia Sea and Coast Guard (ISCG) dengan mengikuti progam pelatihan Sistem Keamanan dan Keselamatan Laut bagi Pendamping (staf) yang diselenggarakan JICA bekerjasama dengan JCG.



Rathoyo Rasdan : Pria kelahiran Pemalang, Jawa Tengah, ini mempunyai latar belakang pengalaman yang cukup menarik. Di lingkungan Pemerintahan, beliau pernah berkiprah di Kementerian Negara Koperasi dan Usaha Kecil Menengah serta Kementerian Negara Riset dan Teknologi. Dan sekarang ini mengabdikan dirinya di Badan Koordinasi Keamanan Laut. Untuk memperluas wawasan tentang Keselamatan dan Keamanan Laut yang sedang ditekuninya, berbagai seminar, training, dll telah diikuinya, antara lain Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting, Singapore (2007), Maritime Law Enforcement, Japan (2008), Western Pacific Naval Symposium, Singapore (2008), Coast Guard System, Japan (2008), Penegakan Hukum dan Keamanan Laut, Jakarta (2009). Sebagai Dosen Pasca Sarjana di salah satu universitas di Jakarta, beliau melanjutkan S2-nya di Cleveland State University, Ohio, USA tahun 1991. Untuk menyegarkan keilmuannya, mulai awal tahun 2009 beliau mengikuti Program Doktor Manajemen Bisnis dengan konsentrasi Pengembangan SDM bidang keselamatan dan keamanan laut.



Capt. Hengki Supit. Lahir di Tondano, Minahasa, 24 November 1939. Alumnus Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) di Jakarta tahun 1964 ini sejak tahun 1965 aktif bekerja di kepelabuhanan di Indonesia. Terakhir beliau sebagai Administrator Pelabuhan Ambon Maluku (1994- 1996). Selanjutnya mengabdikan dirinya sebagai Ketua Bidang Organisasi Kebariawan Kosgoro Jakarta, Konsultan PT. Pelayaran Bintang Baruna Sakti/Dina Shipping Batam/Singapura di Sekupang Batam, Ketua Pembina Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia (YPMI) Batam dan Staf Ahli Khusus Bidang Hukum & Perundang-Undangan DPP INSA Jakarta. Sejak 1965 – 2003, berbagai kursus juga telah diikutinya antara lain Kursus Pemeriksa di Laut di Komando Operasi Kapal Cepat Kodamar III Tanjung Priok, Fire Fighting Port of Singapore Authority di Singapore, Port Security di Port of London Authority Inggris, United State Coast Guard di Amerika Serikat, Maritime Administration Search and Rescue di Karaci Pakistan, Maritime Safety and SAR Communication Japan Coast Guard di Tokyo, dan Latihan dan Uji Coba International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code 2002 di Surabaya.



Irwan Sumadji: Lahir di Jakarta, 22 Oktober 1955. Beliau mengawali kakrirnya sebagi PNS kemudian mengundurkan diri aktif diberbagai kegiatan di bidang pendidikan, bisnis dan penelitian-konsultan. Yang bersangkutan merupakan salah satu pengagas Konsep Hexagonal Pengembangan Ekonomi Lokal yang dikembangkan Bappenas dalam pembangunan daerah, dan peneliti, pemerhati dan pendidik Small Medium Entreprise di Indonesia, sangat aktif dalam pemberdayaan ekonomi kerakyatan berbasis teknologi. Menyelesaikan pendidikan pada Sarjana Geografi Universitas Indonesia dan Doktorandus Geografi dengan spesialisasi Regional Ekonomi pada Universitas Indonesia, kemudian memperdalam pada program sertifikasi Management Bussiness Administration yang diselenggarakan IPPM Jakarta, dan meraih gelar Magister Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Disertasi pada gelar tertinggi Doktor Manajemen diraih pada Universitas Negeri Jakarta. Sekarang aktif sebagai Peneliti Senior di P2M Mesin FTUI, merupakan mantan middle dan top manajemen diberbagai perusahaan bisnis nasional dan multinasional, hingga saat ini disamping berkedudukan sebagai tenaga pengajar di almaternya pada tahun 1985-1986 Departemen Geografi Universitas Indonesia dan berbagai perguruan tinggi lainnya hingga sekarang, beliau mencapai karir pendidikan sebagai Dekan Fakultas Ekonomi PTS di Jakarta dan Wakil Rektor PTS di Bogor. Saat ini beliau aktif sebagai fasilitator program One Village One Product dan Kluster-Value Chain, disamping sedang mempersiapkan berbagai buku teks untuk mahasiswa program Magister Ilmu Ekonomi dan Manajemen.



Retno Windari. Lahir di Jakarta 12 Maret 1968, menyelesaikan pendidikan S1 jurusan Hukum Internasional dari Universitas Indonesia tahun 1991. Melanjutkan *study* di World Maritime University, Malmo – Swedia dan menyelesaikan M.Sc di bidang *Maritime Affairs* tahun 2001. Kemudian mengikuti *Ocean Governance Study* di Dalhousie University, Canada tahun 2003. Terakhir menyelesaikan *Graduate Diploma study* bidang *Port and Maritime Management* di National University of Singapore tahun 2004. Pernah bekerja selama 12 tahun di Departemen Perhubungan (1996 - akhir 2007). Pengalaman kerja luar negerinya termasuk menjadi staf Atase Perhubungan pada KBRI London (2001-2002), sebagai anggota tetap Delegasi Indonesia pada berbagai pertemuan internasional, negosiasi, konferensi, dll di Asia, Australia, Eropa, Amerika Utara dan Afrika; sebagai penanggung jawab dan narasumber dalam berbagai pertemuan internasional, misi-misi bantuan teknis dan pelatihan yang diselenggarakan di Indonesia. Aktivitas sekarang selain sebagai narasumber di Bakorkamla juga aktif sebagai Konsultan International Maritime Organization (IMO) untuk *Technical Assistance* bidang *Maritime Safety Administration*.



Safaat Widjabrata: Pria, lahir di Subang, Jawa Barat, pada tanggal 25 Agustus 1939. Latar belakang pendidikannya adalah akuntan lulusan Institut Ilmu Keuangan, Departemen Keuangan. Menapak karir dari bawah, dimulai dari asisten akuntan, ajun akuntan dan akuntan pada Direktorat Jendral Pengawasan Keuangan Negara, Departemen Keuangan yang kemudian berubah menjadi Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). Di BPKP ini pernah menduduki berbagai jabatan antara lain Kepala Perwakilan Propvinsi Sulawesi Tengah, Direktur Perencanaan, Kepala Perwakilan Provinsi DKI Jakarta Raya, dan setahun sebelum pensiun menjabat sebagai Kepala Pusdiklat BPKP. Setelah pensiun dia lebih aktif di organisasi profesinya, yaitu Ikatan Akuntan Indonesia, sebagai Ketua IAI Wilayah Jakarta, 1998 – 2002 dan Anggota Majelis Kehormatan, Ikatan Akuntan Indonesia, 2002 – sekarang.



Begi Hersutanto: lahir di Surabaya pada 1 Januari 1976, adalah Sarjana Hukum dari Fakultas Hukum, Universitas Airlangga (1999), dan melanjutkan studinya ke program S-2 di bidang Hubungan Internasional dengan kekhususan pada bidang Diplomasi dan Studi Pertahanan di City University of New York, City College of New York (2004). Semenjak tahun 2004 sampai dengan akhir awal 2008, beliau bekerja sebagai peneliti bidang Hubungan International di Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Jakarta. Pada tahun 2005-2006, atas undangan dari Association for the Promotion of International Cooperation (APIC), Tokyo, dan Ushiba Memorial Program, Tokyo) beliau melakukan penelitian di Tokyo tentang Prospect Pembentukan Komunitas Asia Timur. Saat ini beliau adalah Staf Ahli Komisi I bidang Pertahanan, Dosen Tetap di President University, Faculty of Business and International Relations, JABABEKA, serta aktif sebagai Direktur Eksekutif, Indonesian Institute for Strategic Studies (IISS), Jakarta.



Tati Sri Haryati, kelahiran Kuningan, Jawa Barat, tanggal 4 Juli 1959, telah berkiprah di lingkungan pemerintahan di Sekretariat Dewan Pertimbangan Agung RI sejak tahun 1982 – 2004 dan sejak tahun 2004 sampai sekarang mengabdikan dirinya di Sekretariat Wakil Presiden RI, Sekretariat Negara. Untuk memperluas wawasan, telah mengikuti berbagai latihan, penataran dan forum diskusi antara lain Seminar on Law Enforcement at Sea Training Course di Ningbo, Republik Rakyat China (Tahun 2008), alumnus Sekolah Tinggi Publistik, Jakarta tahun 1986



Elva Susanti : Kelahiran Bukittinggi tanggal 20 Maret 1975, latar belakang pendidikan : Sarjana Ekonomi Jurusan Manajemen Universitas Muhammadiyah Yogyakarta tahun 2000 dan Akta IV tahun 2005. Pendidikan Non Formal kursus Brevet A & B pada lembaga PPA UMY tahun 2000. Pada tahun 2001-2003 bekerja di perusahaan Jerman di Lobam Bintang Kep. Riau. Dan sekarang menjadi Staf Badan Koordinasi Keamanan Laut sebagai Staf Administrasi Tenaga Ahli Bidang

Dikkamla.



Tridea Sulaksana, SH: Kelahiran Surabaya, 07 Oktober 1984, latar belakang pendidikan Sarjana Hukum Jurusan Hukum Perdata di Universitas Pasundan Bandung tahun 2008. Pengalaman Pekerjaan : bekerja di Kantor Notaris/PPAT Riena Sabrina, SH Bandung sebagai Karyawan tahun 2005 – 2007, Perusahaan Swasta bergerak di bidang Entertainment tahun 2007 – 2009, Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) sebagai Staf Administrasi Tenaga Ahli di Bidang Pengembangan Wilayah.

<http://www.bakorkamla.go.id>