

## **BAB II**

### **KONDISI KEAMANAN LAUT INDONESIA DAN PENCURIAN BANGKAI KAPAL ASING DI PERAIRAN INDONESIA**

Setelah berita bahwa bangkai kapal milik Belanda dan Inggris yang karam di Laut Jawa muncul pada November 2016, pemerintah menaruh perhatian khusus terhadap kasus penjarahan kapal. Indonesia mendapatkan kritik keras yang menuduh Indonesia tidak peduli terhadap kasus pencurian dan penjarah cagar budaya bawah air. Banyak pihak yang terlibat dalam kasus ini mulai dari pemerintah sebagai pemberi izin *salvage*, swasta dalam negeri, bahkan pihak asing yang merupakan perusahaan-perusahaan *salvage*. Pencurian barang bersejarah yang terjadi memberikan asumsi bahwa regulasi perlindungan cagar budaya bawah air Indonesia masih lemah, termasuk kapal-kapal yang karam di laut Indonesia.

Bab ini adalah bagian seting penelitian yang akan membahas secara detail mengenai dinamika pencurian Bangkai kapal karam di perairan Indonesia dan sekitarnya, mulai dari asal-muasal banyaknya kapal karam di daerah tersebut, hingga adanya keterlibatan sindikat internasional dan kelemahan regulasi terkait kegiatan bawah air di Indonesia.

#### **2.1. Sejarah dan Peta Persebaran Bangkai Kapal di Lautan Indonesia**

Berbicara mengenai asal muasal kapal-kapal yang karam di Indonesia, berbagai macam analisis telah dilakukan dengan merujuk pada the *Battle of Java Sea* (pertempuran Laut Jawa) pada 1942, yang menyatakan bahwa terdapat sekitar 4.500 pelaut yang gugur akibat perang dan menenggelamkan hingga ratusan kapal perang di Laut Jawa (Holmes, Ulmanu and Roberts, 2017). Fenomena tersebut menyebabkan lautan di sekitar Indonesia, Singapura dan Malaysia seakan-akan menjadi makam bagi ratusan kapal yang tenggelam selama perang.

*The Battle of the Java Sea* dimulai pada 27 Februari 1942, yang merupakan awal dari keterlibatan pasukan laut dalam Perang Dunia II (1939-1945) di Pasifik. Adalah Belanda dan sekutunya AS, Inggris, dan Australia melawan dominasi Jepang untuk menguasai Pulau Jawa. Aliansi ABDA (American-British-Dutch-Australian) berbasis di antara Tanjung Priok di Barat dan Surabaya di Timur (Hickman, 2020). Meskipun memiliki aliansi, namun nyatanya ABDA harus menelan kekalahan dari Jepang. Pertempuran Laut Jawa merupakan kemenangan Jepang dengan banyaknya kapal perang ABDA yang dikerahkan dari Pearl Harbor, Singapura, dan Srilanka hancur dan tenggelam. Jenis kapal yang ikut berperang pun beragam, mulai dari tipe *fast carriers, destroyer, light cruisers*, sampai *heavy cruisers* (Farley, 2013). Kemenangan

Jepang tersebut menandai dominasi dan kekuatan Jepang di Pasifik pada era tersebut, sebelum terjadi serangan tahun 1945.

Namun, ketika perang usai, ditemukan sebuah fenomena yang sangat disayangkan oleh banyak pihak, yakni rusak dan hilangnya kapal-kapal bersejarah yang karam di perairan Indonesia. Selama bertahun-tahun, ada oknum yang secara diam-diam menemukan Bangkai kapal dan bagian-bagian yang dicuri, termasuk baja, aluminium, dan kuningan (Holmes, 2016). Hilangnya kapal-kapal yang tenggelam pada 1942 ini pun memicu berbagai kecaman dari dunia internasional (Lamb, 2018).

Awal mula terbongkarnya kasus ini terjadi pada tahun 2002 oleh kelompok penyelam amatir. Hingga kemudian dilakukan ekspedisi oleh Australia-Indonesia dengan melakukan penyelaman di reruntuhan HMAS Perth, yang tenggelam pada 1942 dalam rangka memperingati 75 tahun *The Battle of the Java Sea* menemukan bahwa banyak kapal karam yang hilang. Bahkan HMAS Perth diperkirakan hanya bersisa 40% saja bentuk utuhnya. Penemuan tersebut juga diikuti dengan adanya bangkai-bangkai *salvage* dalam skala besar pada Bangkai kapal tersebut. Ini adalah salah satu dari puluhan kasus *salvage* ilegal yang terjadi di perairan Indonesia dalam beberapa tahun terakhir (Holmes, Ulmanu and Roberts, 2017).

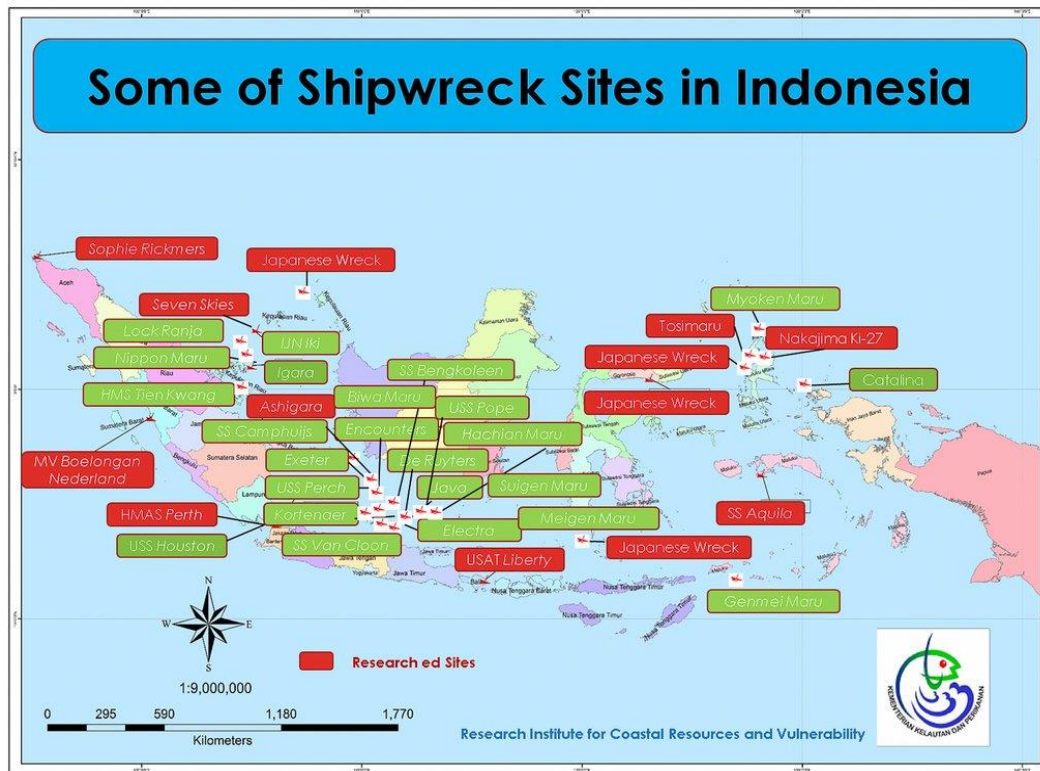
Regulasi perlindungan cagar budaya di Indonesia masih multi tafsir jika melihat dari regulasi tentang cagar budaya. Dalam UU Nomor 11 Tahun 2010 tentang cagar budaya menjelaskan bahwa kewajiban perlindungan diserahkan kepada Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan sebagai bentuk edukasi. Sebaliknya jika dilihat dari Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2009 kapal karam justru dilihat dari segi komersil yang dilakukan Kementerian Kelautan dan Perikanan sehingga memberikan unsur ketidakpastian dalam tujuan perlindungan cagar budaya tersebut (Achdian, 2018).

Masalah tersebut jadi semakin rumit dengan perkembangan teknologi, contoh pada penemuan *aqua lung* yang memudahkan para pemburu harta karun melakukan penjarahan dan pencurian terhadap benda-benda berharga tersebut (Achdian, 2018). Fenomena ini yang kemudian menimbulkan pencurian berupa *salavage* secara ilegal. Lalu, benda cagar budaya bawah air seperti kapal karam cenderung selalu dilihat untuk pemanfaatan secara ekonomis, bukan penghormatan terhadap sejarah. Situs-situs tersebut seharusnya dianggap sebagai makam perang yang suci dan berdasarkan hukum internasional diakui sebagai milik negara asal kapal.

Dan yang ironis adalah, selain mencuri besi-besi kapal, banyak amunisi dan tulang belulang yang ikut terangkut. Tapi dibiarkan saja di areal sekitar pelabuhan dan dumping area.

Hal itu lah yang menyulut emosi negara asal kapal, karena dianggap sebagai penodaan makam perang.

Gambar 2.1 Peta Persebaran Kapal Karam di Indonesia



Sumber: Litbang Kementerian Kelautan dan Perikanan (2000)

Data yang dirilis oleh Litbang Kementerian Kelautan dan Perikanan tahun 2000 menyatakan bahwa ada 463 titik lokasi kapal karam di perairan Indonesia yang berpotensi tinggi terjadinya pencurian. Lalu data yang dirilis oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Dirjen Hubla) berkaitan dengan Surat Perintah Kerja (SPK), ada 263 izin terhadap perusahaan *salvage* dari tahun 1990 hingga tahun 2017. Izin ini tergolong menjadi pendapatan negara dari penerimaan negara bukan pajak. Namun, permintaan transparansi data terhadap izin tersebut dari Dirjen Hubla cenderung tertutup (Sumandoyo, 2018c). Inilah yang kemudian menggiring opini bahwa telah terjadi semacam ‘permainan’ antara pencuri kapal karam dengan pihak berwenang.

## 2.2. Situasi Keamanan Lautan Indonesia: Birokrasi dan Perizinan

### 2.2.1. Direktorat Jendral Perhubungan Laut

Peran Ditjen Hubla dengan banyaknya kasus penjarahan kapal di laut Indonesia tidak terlepas dari dinamika perizinan. Pasca digelarnya *Joint Expert Meeting* pada 6 -

9 Februari 2017 dengan anggota tim yang terdiri dari Angkatan Laut Indonesia, Angkatan Laut Belanda, Arkeologi Nasional, Lembaga Cagar Budaya Belanda, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) yang dikoordinir oleh Kementerian Luar Negeri. Ditemukan bahwa pelaku penjarah kapal tersebut bukan penjarah tradisional melainkan berhilir ke pengusaha besar (Hanifan, 2018b). Dengan keberadaan Bangkai kapal di laut dalam dan mensyaratkan peralatan canggih dan izin kegiatan *salvage*, persoalan ini kemudian mengerucut pada keterlibatan institusi Ditjen Hubla Kemenhub.

Ditjen Hubla punya peran yang besar terhadap kasus penjarahan kapal yang ada di laut Indonesia. Dinamika perizinan terkait penjarahan kapal mengacu pada lemahnya pengawasan, memperkuat tuduhan bahwa peran dan relevansi Hubla selaku otoritas yang mengeluarkan izin proyek. Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Indonesia (KPLP) mengafirmasi bahwa izin KPLP telah digunakan sebagai modus untuk mengambil Bangkai kapal bersejarah. Lemahnya pengawasan didukung bukti bahwa banyak izin proyek pembersihan alur laut seperti kasus di barat Surabaya, tidak sesuai dengan operasi di lapangan, yang justru menjarah bangkai kapal Belanda. KPLP menyatakan bahwa titik kapal Belanda dan koordinat izin *salvage* yang diberikan KPLP berjauhan, yaitu 43 *nautica mile* (80 kilometer) (Hanifan, 2018b). Ini merupakan satu dari berbagai penyalahgunaan izin yang digunakan oleh oknum-oknum. Kapal-kapal yang terduga menjadi penjarah seperti Pioner 88, KBR Benoa 1, Dongfu 881, MV Laut Lestari, Armada *Salvage* 8, dan Thien Li Kong 368 tercantum dalam daftar Surat Perintah Kerja yang dirilis Ditjen Hubla pada periode 2014-2017.

Kasus penyelewengan izin serta penyelewengan alur marak digunakan oleh penjarah di berbagai wilayah perairan Indonesia. Banyak diantaranya tidak lagi terikat dalam SPK *salvage*, namun berada di bawah pengawasan Ditjen Hubla. Tidak berhenti di sana, surat izin Ditjen Hubla terkesan menjadi surat sakti terhadap sindikat untuk kebal dari penangkapan aparat berwajib, karena izin tersebut membuat aktivitas penjarahan terkesan legal. Modus izin ini secara praktek telah memfasilitasi operasi kapal untuk pembersihan alur untuk menjarah bangkai kapal. Izin pembersihan alur laut seharusnya kepada titik koordinat yang dibutuhkan untuk alur pelayaran atau biasanya di sekitar pelabuhan, namun kemudian penjarah mendapatkan titik yang tidak sesuai dengan ketentuan tersebut (Hanifan, 2018b) atau jika kesempatan tersedia, mereka beraksi di titik lokasi bangkai kapal yang melenceng dari koordinat yang ditentukan (Kurniawan, 2018). Meski penjarah bekerja di luar ketetapan awal, alasan utama terkait lemahnya pengawasan semakin jelas apabila mengacu Peraturan Menteri *salvage* No.

33 Tahun 2016 yang mensyaratkan bahwa setiap kegiatan *salvage* harus diawasi langsung oleh petugas dari kesyahbandaran dan KPLP yang naik ke atas kapal.

Dugaan lain seperti praktik korupsi di instansi Ditjen Hubla selanjutnya menjadi persoalan yang bukan sebatas tuduhan. Hal tersebut sangat mungkin terjadi karena Ditjen Hubla merupakan tempat keluar perizinan yang justru menjadi pintu masuk aksi pencurian bangkai kapal yang karam saat Perang Dunia II. Data perizinan yang dikeluarkan inkonsisten dan cenderung tidak transparan. Kecurigaan semakin jelas dengan fakta bahwa beberapa petinggi Ditjen Hubla tersandung kasus korupsi (Kurniawan 2018). Mereka adalah mantan Dirjen di Hubla, Bobby Reynold Mamahit, Antonius Tonny Budiono, dan sejumlah *staff*, calo, hingga petugas penyelenggara pelabuhan yang juga terjaring Operasi Tangkap Tangan (OTT) oleh KPK. Antonius Tonny Budiono, Dirjen Hubla 2016-2017 ditahan KPK karena menerima uang suap US\$50 ribu dari sebuah perusahaan *salvage* pada Juli 2017 (Sumandoyo, 2018d).

Dugaan kuat terkait adanya praktik korupsi dalam bisnis pencurian kapal, logis terjadi mengingat setiap perizinan dalam hal kelautan ada di bawah Ditjen Hubla. Instansi ini memunculkan kesempatan untuk terjadinya penyimpangan perizinan. Dalam melakukan aksi pencurian, pelaku menggunakan celah regulasi dan izin dari Direktorat Kesatuan Laut dan Penjaga Pantai (KLPP) untuk melakukan aksi pencurian kapal karam di Laut Indonesia. Surat Ditjen Hubla juga membantu mempermudah pelaku pencurian. Berikut adalah tabel Rekapitulasi Kegiatan *Salvage* yang terjadi di Indonesia sejak 2014-2017.

Tabel 2.1 Rekapitulasi Kegiatan *Salvage* di Indonesia sejak 2014-2017

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah Kegiatan</b>
2014	39
2015	56
2016	52
2017	70
Total	217

Sumber: PP ID Kemenhub dalam Kurniawan (2018)

Pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa pada tahun 2014 kegiatan *salvage* adalah sebanyak 39, tahun 2015 kegiatan meningkat menjadi 56, tahun 2016 sebanyak 52, dan pada tahun 2017 sebanyak 70. Namun, data ini masih diperdebatkan, karena tidak ada keselarasan data internal Hubla terkait izin yang mencakup Lembar Rekapitulasi Izin

Usaha Perusahaan *Salvage*, Pekerjaan Bawah Air, Kegiatan *Salvage*, Surat Persetujuan Kegiatan *Salvage*, dan Pengangkatan Kerangka Kapal/ Pembersihan Alur Pelayaran (Kurniawan 2018). Demikian hal ini juga berlaku antara KPLP dan Ditjen Hubla, tidak ada keselarasan izin dan wewenang instansi, keduanya cenderung tertutup terkait seluruh izin SPK yang dikeluarkan, fungsi pengawasan terkait kegiatan *salvage* cenderung saling lempar dalam Kementerian Perhubungan baik wewenang KPLP atau Hubla (Hanifan 2017).

### **2.2.2. Keterlibatan Indonesia dalam Rezim Bawah Laut**

Indonesia sebagai negara anggota mengakui *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) sebagai rezim laut internasional, hal ini diperkuat dengan diadopsinya UNCLOS ke dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut). Apabila dibandingkan dengan *UNESCO Convention 2001* yang mengatur masalah dalam ranah hukum laut dan khususnya warisan budaya bawah laut, keduanya mengatur item yang selaras dan tidak kontradiksi (UNESCO, 2002). Ada hubungan yang saling melengkapi antara mereka dan keduanya menggarisbawahi kewajiban untuk melindungi warisan budaya bawah laut. Meskipun UNCLOS berfokus pada masalah yurisdiksi dan ekonomi, konvensi UNESCO hanya berfokus pada perlindungan warisan. UNCLOS hanya membahas sedikit tentang perlindungan warisan budaya bawah laut, di mana hanya dua aturan yang mengacu pada warisan budaya bawah laut, Pasal 149<sup>1</sup> dan 303<sup>2</sup>. Kedua pasal ini menjadi pengantar menit terakhir dalam formulasi UNCLOS, di mana bidang arkeologi bawah laut dan pentingnya warisan budaya bawah laut belum diprioritaskan.

Partisipasi Indonesia dalam rezim bawah laut juga ditunjukkan lewat dukungannya terhadap perlindungan warisan bawah laut. Hal ini ditunjukkan Indonesia, meskipun belum terlibat dalam ratifikasi Konvensi UNESCO 2001 tentang *Underwater Cultural Heritage* (kemendikbud n. d), Indonesia turut serta dalam mengumpulkan aktor-aktor regional dalam perlindungan warisan budaya bawah laut. UNESCO dan ASEAN dan Timor Leste dengan dukungan Pemerintah Indonesia pada 2017 sepakat memperkuat

---

<sup>1</sup> Art. 149 UNCLOS stipulates - without giving details - the protection of underwater heritage in the “Area”, i.e. “the seabed and ocean floor and subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction”.

<sup>2</sup> Art. 303 UNCLOS sets a general obligation for States to protect their underwater cultural heritage. However it gives them only effective protective powers up to the limits of the Contiguous Zone, i.e. up to 24 miles from the coast and not beyond.

perlindungan warisan bawah laut di wilayah Asia Tenggara (UNESCO, 2017b). Tujuan utama konferensi ini adalah untuk mempromosikan pemahaman Konvensi UNESCO 2001 tentang Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air dengan berbagi pengalaman tentang tantangan dalam perlindungan warisan budaya bawah laut dan meningkatkan kesadaran tentang pentingnya mengembangkan langkah-langkah untuk perlindungan warisan bawah laut seperti adopsi legislasi atau strategi tingkat nasional. Persoalan mengenai bangkai kapal tidak spesifik dibahas dalam kesepakatan bersama, namun promosi Warisan Budaya Bawah Air untuk meningkatkan pariwisata budaya berkelanjutan dan perlindungan operasional terhadap penjarahan dan eksploitasi komersial yang berdampak negatif mengambil tempat penting dalam *join forces* tersebut.

Legislasi perlindungan bawah air sebagai dasar Hukum Perlindungan Kapal Karam atau proteksi kapal karam dalam lingkup domestik sejatinya telah diakomodasi dalam tataran legal peraturan dan undang-undang. Salah satu produk hukum yang melindungi keberadaan kapal karam di antaranya Undang-undang Nomor 11 tahun 2010 tentang Cagar Budaya. Sesuai dengan regulasi yang berlaku, kapal karam dan muatan yang ada di dalam kapal tersebut dapat menjadi cagar budaya jika berusia minimal 50 tahun dan melihat fungsi benda tersebut bagi sejarah, dan ilmu pendidikan serta barang berharga asal muatan kapal yang tenggelam (BMKT) (Rahadian, 2018). Namun, peraturan tersebut masih memiliki banyak kelemahan sehingga Indonesia disarankan untuk mengikuti UNESCO 1970 dan 2001 sebagai bentuk upaya konkrit Indonesia dalam melakukan perlindungan terhadap cagar budaya bawah air di teritori Indonesia.

### **2.3. Keterlibatan Sindikat Pencurian Bangkai Kapal Karam**

Investigasi terkait kasus ini pun semakin masif dengan dicurigainya beberapa perusahaan *salvage* yang biasa melakukan pembersihan alur laut. Tidak hanya membersihkan, beberapa dari perusahaan tersebut juga mengangkat Bangkai kapal yang karam, seperti yang dilakukan oleh kapal tongkang bercakar KBR Benoa 1 milik PT Karya Benoa Raya. Peraturan Menteri (Permen) tentang *salvage* No. 33 Tahun 2016 mewajibkan agar material kapal yang karam diserahkan kepada negara, namun terjadi celah kejahatan di mana terjadi pencurian material kapal yang sudah diangkat ke permukaan. Kapal-kapal yang bertugas untuk membersihkan laut atas izin Dirjen Hubla periode 2014-2017 antara lain: KBR Benoa 1, Dongfu 881 (PT Fujian Yida Shipping), MV Laut Lestari (PT Keruk Laut Nusantara), Armada *Salvage* 8 (PT Mitra Armada Kirana), Thien Li Kong 368, dan Pioner 88 (PT Jatim Perkasa) (Sumandoyo, 2018a).

Proyek pembersihan laut ini menjadi incaran perusahaan *salvage* swasta karena kapal yang karam diduga memiliki kandungan berharga seperti perak, tembaga, dan kuningan yang beroperasi dalam wilayah Penang-Jakarta, Batam-Surabaya, dan Bangka-Buton (Hanifan, 2018a).

Dilansir dari laman riset dan reportase [tirto.id](http://tirto.id), dalam kurun waktu 2015-2017 setidaknya ada 29 kapal yang hilang di Indonesia. Jika diakumulasikan, berat kapal tersebut berada di kisaran 205.141 ton (senilai Rp 820,5 milyar). PT Jatim Perkasa menjadi salah satu pemain yang mendominasi proyek ini. Setidaknya 120 ton material kapal diperjualbelikan tiap hari (Sumandoyo, 2018c). PT Jatim Perkasa sendiri merupakan perusahaan di bidang *salvage* yang memiliki dumping area di Pelabuhan Brondong, Jawa Timur, tempat dimana Bangkai kapal HNLMS De Ruyter, HNLMS Java, HNLMS Kortenaer, HMS Exeter, USS Pope, dan USS Perch ditemukan “termutilasi” (Sumandoyo, 2018a).

Gambar 2.2 Skema Sindikat Penjarahan Kapal Karam di Indonesia



Sumber: Hanifan (2018)

Skema pencurian dan alur distribusi barang-barang curian dari kapal karam tidak hanya berhenti di PT Jatim Perkasa. Setelah diolah dan dibentuk menjadi beberapa bagian, PT Jatim Perkasa kemudian menyalurkan potongan-potongan bagian kapal tersebut ke beberapa pabrik baja. Logam berkualitas tinggi dijual kepada PT Waringin Steel yang sebagian sahamnya dimiliki juga oleh pemilik saham PT Jatim Perkasa, Lin Qiqiang. Sementara logam berkualitas rendah dijual ke beberapa perusahaan, seperti PT Hanil Jaya Steel, PT Hasil Karya, PT Bromo Panuluh Steel, PT Bahagia Steel, PT Gramitrama Jaya Steel, PT Jatim Perkasa Abadi Steel, dan Pengusaha loak asal Madura. Barang-barang tersebut kemudian diolah menjadi paku, besi beton, besi balok, pipa besi, per Kasur, sampai spare part mobil. Dugaan larinya material dari



Indonesia tersebut ke Tiongkok belum 100 persen terbukti akibat tertutupnya informasi (Hanifan, 2018a)

Namun beda cerita dengan Malaysia. Seluruh Bangkai kapal yang dikeruk dari perairan Malaysia dikirim langsung ke Tiongkok setelah dileburkan dahulu dan dibentuk menjadi semacam kubus, untuk kemudian dikirim menggunakan kapal berbendera non-Tiongkok untuk meminimalisir kecurigaan. Adalah Fujian Jiada Ship Import & Export Co., Ltd, perusahaan perdagangan kapal, yang berbasis di Kota Ningde, Fujian, yang diduga kuat menjadi aktor dalam sindikat penjarahan kapal karam di Asia Tenggara (Hanifan, 2018a). Fujian Jiada di situs resminya mengakui telah memasok beberapa kapal grab dredger yang beroperasi di Asia Tenggara. Kapal-kapal tersebut adalah Armada *Salvage* 8, MV Laut Lestari, Pioner 88, Inai Merah, dan Puteri 99 ke Indonesia dan Malaysia. Proyek *One Belt One Road* yang digagas oleh pemerintah Tiongkok juga menjadi dugaan utama terjadi kasus pencurian benda-benda bersejarah bawah laut seperti yang terjadi di Indonesia dan Malaysia dengan memanfaatkan regulasi perlindungan cagar budaya bawah air kedua negara tersebut yang masih lemah (Rahadian, 2018).

Jadi, kasus pencurian Bangkai kapal karam di perairan Indonesia dan Malaysia adalah suatu fenomenan yang kompleks. Tidak hanya melibatkan banyak pihak, minim dan tertutupnya informasi tentang kasus ini semakin membuat kejahatan ini susah utuk diungkap, meskipun banyak awak media, baik nasional maupun internasional mencoba mengungkapnya.

#### **2.4. Kasus-kasus Pencurian Bangkai Kapal beserta Modus Operandinya**

Modus yang biasa dilakukan oleh perusahaan-perusahaan ilegal sampai sindikat pencurian kapal karam ini adalah melalui proyek pembersihan area laut yang dilakukan oleh Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai dari Ditjen Hubla. Sementara di Malaysia sindikat ini masuk melalui penelitian arkeologi dari Universitas Sabah Malaysia (Sumandoyo, 2018b).

Bagi para pebisnis khususnya di bidang logam, kegiatan ini sangat menjanjikan. Jika melihat harga pasar, baja yang berkualitas buruk bahkan memiliki nilai US\$1,3 juta, pipa kuningan bernilai US\$2,5 ribu per ton, sementara kabel tembaga senilai US\$ 6,3 ribu/ton (Holmes, Ulmanu and Roberts, 2017). Material-material tersebut merupakan material terbaik pada masanya yang mungkin saja saat ini sudah diperuntukkan pada barang-barang lainnya.

Selain mengurus perizinan, perusahaan *salvage* ini tidak hanya berurusan dengan Kementerian Perhubungan, mereka juga memberi gratifikasi kepada TNI-AL, KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan), dan instansi terkait lainnya yang biasanya berupa

uang (Sumandoyo, 2018c). Begitu lah modus operandi para sindikat pencurian bangkai kapal yang dilakukan di Indonesia.

Sementara berkaitan dengan eksekusinya di lapangan, *salvage* ilegal ini dapat dilakukan dengan banyak cara. Ada berbagai macam cara yang dilakukan dalam pencurian Bangkai kapal ini, namun pada umumnya terdiri dari 3 langkah. Pertama, sebuah kapal tongkang sengaja berhenti di atas kapal yang tenggelam, kemudian beberapa penyelam mulai masuk ke dalam air untuk meletakkan alat peledak di sekitar kapal. Ketiga, setelah kapal menjadi puing-puing, barulah diangkat barang-barang ekonomis, seperti besi, logam, kuningan, fosfor, kabel tembaga, dan lainnya ke kapal tongkang yang berada di atas air (Holmes, Ulmanu and Roberts, 2017).

Cara tersebut ternyata mengundang kekecawaan para veteran, sejarawan dan politisi, yang ingin melestarikan tempat peristirahatan terakhir (makam) para pelaut yang tenggelam dengan kapal-kapal mereka, karena ada ratusan pelaut yang bahkan tidak sempat keluar dari kapal saat tenggelam dan terperangkap selamanya 35 meter di bawah air (Holmes, Ulmanu and Roberts, 2017). Analoginya adalah *salvage* ilegal merupakan penghancuran makam veteran perang. Hal yang sama juga terjadi di perairan Malaysia. New Straits Times juga menemukan kegiatan *salvage* menggunakan bahan peledak oleh orang-orang yang menyamar sebagai nelayan sebelum barang-barang yang hendak dicuri, dikeluarkan dari bawah air (Holmes, Ulmanu and Roberts, 2017).

Menurut data yang dibagikan pada konferensi di Australia, kerugian negara yang disebabkan oleh kapal karam yang dijarah oleh perusahaan *salvage* bisa dilihat di tabel berikut:

Tabel 2.2 Daftar Kapal Karam dari Berbagai Negara di Perairan Indonesia

No	Nama Kapal	Bendera Kapal	Jenis Kapal	Bobot Kapal (ton)	Kondisi
1	HMS Encounter	Inggris	Perusak	1.940	Sisa 20%
2	HMS Electra	Inggris	Perusak	1.940	Sisa 60%
3	HMS Tien Kwang	Inggris	Pemburu kapal selam	731	Sudah dijarah
4	HMS Kuala	Inggris	Kargo	954	Sudah dijarah
5	Lock Ranza	Inggris	Kargo	4.958	Sudah dijarah
6	SS Camphuijs	Belanda	Kargo	2.380	Tanpa sisa
7	SS Benkoelen	Belanda	Kargo	1.003	Tanpa sisa

8	SS Van Cloon	Belanda	Penumpang	4.519	Tanpa sisa
9	IJN Aishigara	Jepang	Penjelajah berat	13.380	-
10	IJN Itsukushima	Jepang	Minelayer	2.080	Tanpa sisa
11	Meigen Maru	Jepang	Kargo	5.425	Tanpa sisa
12	Suiten Maru	Jepang	Angkutan tentara	1.784	Tanpa sisa
13	Nippo Maru	Jepang	Kargo	6.079	Tak teridentifikasi
14	Biwa Maru	Jepang	Kargo	3.675	Sudah dijarah
15	Myoken Maru	Jepang	Kargo	9.849	Sudah dijarah
16	Riojun Maru	Jepang	Kargo	4.670	Lambung kanan dijarah
17	Hachian Maru	Jepang	Kargo	1.994	Kuningan dijarah
18	Koshin Maru	Jepang	Kargo	5.485	Besi baja dijarah
19	Genmei Maru	Jepang	Kargo	3.181	Sudah dijarah
20	Seven Skies	Swedia	Tanker	97.950	Rusak parah
21	HMAS Perth	Australia	Penjelajah ringan	6.830	Sisa 40%
22	USS Houston	AS	Penjelajah	9.200	Tak terganggu
23	USS Pope	AS	Perusak	1.190	Sisa 20%
24	USS Perch	AS	Kapal Selam	1.370	Tanpa Sisa

Sumber: Sumanoyo (2018) dan Apinino (2018)

Tabel diatas hanya berisikan informasi kapal yang berhasil diidentifikasi dan telah dicuri bagian-bagiannya. Karena masih banyak kapal-kapal khususnya kapal perang pada Perang Dunia II sudah tidak ada sama sekali Bangkainya, sehingga tidak dapat teridentifikasi.

Setelah kapal-kapal tersebut ditemukan dalam keadaan yang mengenaskan, Indonesia tidak mengeluarkan keputusan khusus atau surat keterangan (SK) dalam upaya mengidentifikasi kapal-kapal tersebut. Identifikasi yang dilakukan Indonesia dapat berguna sebagai pemberian urgensi perlindungan terhadap cagar budaya bawah laut. Fakta tersebut

semakin menguatkan asumsi bahwa Indonesia tidak terlalu menaruh perhatian terhadap cagar budaya bawah air selain dalam aspek ekonomis.

Selain untuk bisnis jual-beli material seperti baja, kuningan, tembaga, sejak 2013, pencurian Bangkai kapal karam bersejarah yang diduga kuat terindikasi dengan Tiongkok mulai beroperasi masif di Asia Tenggara. Selain untuk urusan bisnis, dikutip dari The Guardian, para ahli menduga sindikat penjarah kapal sengaja mengambil *low-background steel* dari kapal karam. *Low-background steel* (material dengan radioaktif rendah) secara berlimpah bisa diperuntukkan membangun sebuah laboratorium. Baja ini tak semata untuk melapisi detektor, tapi melingkupi seluruh ruangan. *Low-background steel* juga merupakan salah satu elemen dari pesawat ruang angkasa maupun detektor pada fasilitas-fasilitas luar angkasa (Hanifan, 2018a).

Beberapa tahun terakhir, Tiongkok merupakan negara yang paling terlihat ambisius untuk membangun fasilitas luar angkasa yang canggih demi menyaingi Eropa dan AS. Hal itu dapat dilihat sejak 2013-2016, terjadi peningkatan nilai ekspor besi baja dari Indonesia ke Tiongkok. Dari US\$ 6,48 juta, US\$ 51,56 juta, US\$ 300,92 juta, menjadi US\$ 928,52 juta pada 2016 (Hanifan, 2018a)

## **2.5. Reaksi dan Sikap Negara Asal Kapal**

Hilangnya bangkai kapal negara asing telah mempengaruhi atmosfir hubungan antara pemerintah Indonesia dan pemerintah negara pemilik kapal yakni Australia, Inggris, AS, dan Belanda. Pemerintah Australia sendiri telah berusaha merahasiakan skandal tersebut, karena khawatir masalah ini akan menambah ketegangan diplomatik antara Australia dan Indonesia (Besser, Oakes and Hermant, 2013). Australia menilai persoalan ini sebagai sebuah peringatan yang menuntut tindak segera untuk mencegah penjarahan lebih lanjut. Pemerintah AS, melalui Juru Bicara Kedubes AS Rakesh Surampudi merespon bahwa AS prihatin dengan penjarahan ini, serta bersedia bekerjasama dengan pemerintah Indonesia untuk melindungi sisa kapal-kapal AS yang tenggelam di perairan Indonesia (Apinino, 2018).

Pemerintah Indonesia awalnya tidak mau disalahkan atas hilangnya bangkai-bangkai kapal di laut teritorinya, hal ini dikarenakan tidak adanya permintaan secara khusus dari negara asal kapal untuk melindungi bangkai kapal tersebut. Indonesia merasa tidak memiliki tanggung jawab kepada negara-negara pemilik kapal tersebut. Namun, sikap tersebut berubah pasca laporan Perdana Menteri Belanda Mark Rutted kepada Presiden Joko Widodo mengenai hilangnya kerangka kapal mereka pada November 2016. Sebelumnya, parlemen Belanda marah mendapati hilangnya kapal perang Belanda, hingga kemudian melalui Halbe Zijlstra sebagai Menteri Luar Negeri, Pemerintah Belanda menuntut klarifikasi pada pemerintah

Indonesia atas kasus ini (Sholih, 2018). Pemerintah Belanda selanjutnya melobi Indonesia dan sepakat untuk melakukan investigasi bersama guna menemukan akar permasalahan hingga ditemukannya solusi yang tepat guna (Agence France-Presse, 2016). Hasil dari pertemuan ini adalah *Joint Expert Meeting* (JEM) I dan II yang dilaksanakan di tahun 2017.

Tidak hanya Belanda, Inggris secara khusus meminta Indonesia untuk menyelidiki kasus ini dan mengambil tindakan yang sesuai (Holmes, Ulmanu and Roberts, 2017). Inggris melalui diplomatnya menemui Menteri Kemaritiman Indonesia untuk mendiskusikan kasus hilangnya bangkai kapal mereka. Kementerian Pertahanan Inggris juga menuntut Indonesia melindungi kapal-kapal di perairannya, karena penjarahan ini menjadi penodaan terhadap makam perang yang merupakan pelanggaran serius (Holmes, 2016). Pemerintah Inggris meyakini bahwa hukum internasional menjamin kapal perang dan artefak terkait menikmati perlindungan sebagai *sovereign immunity* yakni perlindungan bagi makam perang (Boffey, 2018).