

SINERGI INSTANSI PENEGAK HUKUM TERHADAP KASUS *ILLEGAL TRANSHIPMENT* DI PERAIRAN NIPA TRANSIT ANCHORAGE AREA (NTAA) BATAM GUNA MEWUJUDKAN KEAMANAN MARITIM

SYNERGY OF LAW ENFORCEMENT AGENCIES AGAINST *ILLEGAL TRANSHIPMENT* CASES IN THE WATERS OF NIPA TRANSIT ANCHORAGE AREA (NTAA) BATAM TO REALIZE MARITIME SECURITY

Nabilah Rizqia Ramadhanty, Endro Legowo, M. Adnan Madjid

PROGRAM STUDI KEAMANAN MARITIM, FAKULTAS KEAMANAN NASIONAL,
UNIVERSITAS PERTAHANAN REPUBLIK INDONESIA
(nabilahrr@gmail.com, endro.legowo65@gmail.com, adnanmadjid62@gmail.com)

Abstrak – Perairan Nipa sebagai tempat transit kapal internasional untuk kegiatan *anchorage area* sebelum bersandar di Pelabuhan Singapura. Pulau Nipa merupakan salah satu pulau kecil terluar dan kawasan posisi strategis di Indonesia. Secara regional, berada dalam peta kerjasama kawasan IMS GT (Indonesia Malaysia Singapura Growth Triangle). Kondisi tersebut membuat perairan rawan dengan kegiatan ilegal. *Illegal Transshipment* merupakan salah satu kegiatan ilegal yang akhir-akhir ini sering terjadi di Indonesia. Oleh karena itu, dibutuhkan sinergi instansi yang mempunyai kewenangan di laut untuk menjaga keamanan maritim dari kegiatan ilegal. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis sinergi instansi penegak hukum, standar keamanan pelaksanaan pengawasan dan penindakan, serta dukungan kebijakan pemerintah untuk mengatasi *illegal Transshipment* di perairan NTAA Batam. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan sumber data yang didapatkan melalui wawancara, observasi, dokumentasi dan studi pustaka. Hasil penelitian menunjukkan bahwa standar keamanan dilaksanakan secara maksimal namun perlunya jadwal patroli terencana agar mengefisiensikan anggaran dan perubahan standarisasi, sistem maupun prosedur untuk ditangani secara efektif. Selanjutnya, dukungan kebijakan oleh pemerintah terdapat beberapa kendala yang dihadapi yaitu keterbatasan personil, alutsista, anggaran, bahan bakar, kemauan, pengetahuan, pengalaman dan keseriusan bekerja personil yang bertanggung jawab. Sinergi dilakukan dengan beberapa cara. Kesimpulan penelitian adalah standar keamanan pelaksanaan pengawasan dan penindakan dilaksanakan secara maksimal dengan beberapa catatan, dukungan kebijakan pemerintah untuk mengatasi *illegal Transshipment* dalam bentuk regulasi masing-masing instansi tapi kurang terimplementasikan secara menyeluruh dan sinergi instansi penegak hukum sudah terbilang baik terbukti dengan tidak ditemukan kasus *illegal Transshipment*, dan perlu ditingkatkan kembali karena masih terdapat kasus disekitar perairan NTAA yang termasuk perairan Batam.

Kata Kunci: *Illegal Transshipment*, Instansi Penegak Hukum, Keamanan Maritim, Kebijakan, Nipa Transit Anchorage Area (NTAA), Sinergi, Standar Keamanan.

Abstract – The waters of Nipa as an international ship transit point for anchorage activities before leaning on the Port of Singapore. Nipa Island is one of the outermost small islands and strategic position areas in Indonesia. Regionally, it is on the IMS GT (Indonesia Malaysia Singapore Growth Triangle) regional cooperation map. These conditions make the waters vulnerable to illegal activities. *Illegal transshipment* is one of the illegal activities that have been common in Indonesia lately. Therefore, it takes synergy of agencies that have authority at sea to maintain maritime security from illegal activities. The purposes of this research are to analyze

the synergy of law enforcement agencies, security standards for the implementation of surveillance and enforcement, and government policy support to overcome illegal transshipment with a focus on illegal trading in NTAA waters, Batam. This research uses qualitative methods with data sources obtained through interviews, observation, documentation, and literature studies. The results of this research show that safety standards are implemented optimally but the need for a planned patrol schedule in order to streamline budgets and changes in standardization, systems and procedures to be handled effectively. Furthermore, policy support by the government there are several obstacles faced, namely personnel limitations, equipment, budget, fuel, willpower, knowledge, experience and seriousness of working responsible personnel. Synergy is done in several ways. The conclusion is the safety standards of the implementation of supervision and enforcement are implemented to the maximum with some notes, government policy support to overcome illegal transshipment in the form of regulations of each agency but less implemented thoroughly and the synergy of law enforcement agencies has been fairly well proven by no cases of illegal transshipment, and needs to be improved again because there are still cases around the waters of NTAA which includes the waters of Batam.

Keywords: *Illegal Transshipment, Law enforcement agency, Maritime Security, Nipa Transit Anchorage Area (NTAA), Policy, Safety Standards, Synergy.*

Pendahuluan

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

Kepulauan Riau adalah salah satu provinsi di Indonesia yang berbatasan dengan negara tetangga di Asia Tenggara. Salah satu kota yang terkenal adalah Kota Batam sebagai kota yang berada pada jalur perdagangan internasional paling ramai di dunia. Peran penting Kota Batam sebagai salah satu gerbang dan ujung tombak ekonomi nasional juga ditetapkan sebagai *Free Trade Zone (FTZ)*. Penetapan FTZ ini memiliki resiko munculnya 'ekonomi ikutan' yang berimplikasi positif dan negatif.

Salah satu dampak FTZ yang perlu diantisipasi adalah berkembangnya bisnis gelap (*illegal trading*). Pada media cetak maupun elektronik Kota Batam dan Provinsi Kepulauan Riau mengindikasikan dalam beberapa tahun terakhir maraknya

praktek dan modus operandi “*illegal business*” di perairan sekitar dan kawasan FTZ (Zaenuddin et al., 2012). Kasus-kasus penyeludupan barang (*Transshipment*), binatang dan uang (*smuggling*) dari Batam ke Singapura, transaksi BBM illegal, praktek *money laundry*, *trafficking*, *illegal fishing* adalah sebagian dari praktik ilegal yang terjadi.

Perairan Pulau Nipa sangat strategis dan sangat penting di Selat Singapura karena letaknya pada jalur pelayaran internasional sehingga terjadi lalu lintas yang sangat padat dengan lebih kurang 100 kapal/hari melintas (Armandos et al., 2017). Purwanto (2016) menyampaikan bahwa di perairan Pulau Nipa menjadi kawasan *transit anchorage* sebelum bersandar di pelabuhan singapura. Pada saat transit ada beberapa kegiatan meliputi *ship in need of assistance*, *ship repair taking ship stores & services*, *cargo transfer*, *tank cleaning*, *preparation to enter port*, *underwater operation*, *laying up the ship* dan sebagainya.

Kondisi tersebut menjadikan perairan Pulau Nipa sangat rawan terhadap tindak kejahatan di lautan seperti perdagangan manusia, imigran gelap, perompakan, terorisme dan tindak kejahatan lainnya.

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

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

Terdapat dua sudut pandang pengertian *Transshipment*. *Transshipment* (alih muat) secara sederhana dapat

diartikan sebagai metode transportasi barang yang diangkut dari tempat asal dan tidak langsung dikirim ke tempat tujuan melainkan melalui tempat transit. Dalam praktek kegiatan perikanan tangkap, kegiatan *Transshipment* (alih muat) berupa pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal lainnya yang prosesnya dilakukan di tengah laut (Hidayana, 2017). *Transshipment* juga tercantum secara tersurat dalam UU Kepabeanan pasal 102 sebagai penyelundupan yang merupakan suatu masalah transportasi dimana seluruh barang yang diangkut dari tempat asal tidak langsung dikirim ke tempat tujuan tetapi melalui tempat transit (*Transshipment nodes*). Digunakan secara tidak sah untuk menyamarkan negara asal atau peruntukkan barang.

Potensi penyelundupan terbesar saat ini berada di daerah yang terikat perjanjian kawasan perdagangan bebas (FTZ) seperti di Batam. Aktivitas lalu lintas perdagangan yang tinggi di kawasan FTZ harus diawasi. Ada 3 pelabuhan di Batam penyumbang pemasukan, yaitu Batu Ampar, Sekupang dan Pelabuhan Ferry Batam Centre. Selain itu, terdapat kurang lebih 50 pelabuhan rakyat dimana arus keluar masuk ratusan kapal.

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

Komisi XI DPR RI mengategorikan potensi penyelundupan barang ilegal di Batam, Kepulauan Riau (Kepri) sangat rawan (Haryadi & Manafe, 2019). Di tahun 2018, penindakan mencapai 580 kasus. Harapan terbesar untuk pengamanan kota tersebut ada di Kepolisian Batam sebagai garda terdepan.

Seharusnya kota Batam dapat membuat masyarakatnya lebih sejahtera. Kepolisian Batam diharapkan selalu berperan aktif dan berkoordinasi dengan aparat terkait untuk dapat menekan tingginya tingkat penyelundupan dengan menguatkan keamanan dan kemaritiman Batam. Tentunya hal tersebut tidak lepas

dari peran Kepolisian, Pemerintah, dan juga seluruh instansi yang berwenang.

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

Aparat penegak hukum di laut memiliki kewenangan sebagai penindak awal, selanjutnya diselesaikan oleh instansi berwenang sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan, penegak hukum yang memiliki kewenangan pada laut Indonesia, belum diputuskan siapa yang berhak. Maka dari itu, perlu diteliti sinergi antar instansi dan standar keamanan masing-masing instansi terkait, apakah sudah dievaluasi atau adakah upaya untuk meningkatkan dan memperbaiki sinergi dan standar yang sudah ada.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif deskriptif. Data yang menjadi dasar penjelasan mencakup data primer yang diperoleh dari interview atau

wawancara dan data sekunder yang dikumpulkan dari kajian literatur, media massa maupun informasi-informasi lainnya dari lembaga-lembaga atau kementerian yang terkait.

Hasil dan Pembahasan Standar Keamanan, Pelaksanaan, Pengawasan dan Penindakan Menghadapi *Illegal Transhipment*

Kawasan Pulau Nipa atau *Nipa Transit Anchorage Area* merupakan salah satu Kawasan dengan posisi strategis di Indonesia terkait barang dan jasa antar negara yang terdapat pada Gambar 1. Secara regional, Kawasan ini berada pada peta kerjasama Kawasan IMS GT (Indonesia Malaysia Singapura Growth Triangle).



Gambar 1. Lokasi Perairan *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) Batam
Sumber: Subdirektorat Penegakan Hukum Bakamla, 2021

Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 154 Tahun 2020, kegiatan berlabuh jangkar (*Anchorage Area*) dan alih muat barang dari kapal ke kapal (*Ship to Ship Transfer*) di perairan Nipa Selat Singapura terletak pada lima

poin titik koordinat. Kawasan Perairan Pulau Nipa dikelilingi beberapa pulau. Sebelah utara ada Negara Singapura dan salah satu kota dari Negara Malaysia, yaitu Johor. Sebelah timur dan selatan, terdapat kota Batam, dan sebelah barat terdapat Pulau Karimun, Indonesia.

Dalam melaksanakan standar operasional dan prosedur, PT. Asinusa Putra Sekawan dan PT. Maxsteer Dyrynusa Perdana sudah menerapkan *International Ship and Port Security (ISPS) Code* dengan tujuan yaitu menetapkan suatu kerangka Kerjasama internasional; menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara peserta, termasuk badan pemerintah, administrasi lokal dan industri pelayaran mencakup pelabuhan; memastikan pertukaran dan pengumpulan informasi yang efektif terkait dengan keamanan; menyediakan metodologi dalam penilaian keamanan; dan memberi penjelasan bahwa tindakan keamanan maritim sudah cukup proporsional pada tempatnya. Selain itu, PT. Asinusa Putra Sekawan memiliki izin pemanduan pada tahun 2010.

Prosedur tetap yang dilaksanakan oleh KRI/KAL maupun Pangkalan TNI AL Batam, meliputi langkah-langkah penegakan hukum dan penjagaan

keamanan di wilayah laut yuridiksi nasional mulai dari tindak pengejaran, penangkapan, penyelidikan dan penyidikan sesuai pada Protap Keamanan Laut Nomor Perkasal/32/V/2009 tentang pelaksanaan Angkatan Laut penegakan hukum di wilayah laut yuridiksi nasional sesuai ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Dan juga tercantum pada Undang-undang Pasal 7 tugas TNI AL: Penegakan Hukum Garis pantai sampai ZEE dan Tindak pidana tertentu.

Prosedur Tetap Operasi Pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Pelayanan Umum Bea Cukai Batam sesuai dengan PER-17/BC/2020 Tentang Tata Laksana Pengawasan. Kegiatan pengawasan dilakukan melalui tiga proses yaitu kegiatan intelijen berupa siklus intelijen, penindakan yang dilaksanakan berdasarkan informasi tentang indikasi pelanggaran dan penanganan perkara oleh unit penyidikan.

Dukungan Kebijakan Pemerintah Untuk Mengatasi *Illegal Transshipment*

Dukungan yang sudah diupayakan oleh pemerintah yaitu berupa regulasi. Contohnya, Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan yang telah diperbaharui menjadi Undang-

Undang Nomor 17 Tahun 2006. Menurut keterangan pakar atau akademisi keamanan maritim, terdapat beberapa kendala dari instansi yang memiliki kewenangan di laut yaitu berupa keterbatasan personil, alutsista, anggaran, bahan bakar, kemauan, pengetahuan, pengalaman dan keseriusan bekerja pejabat yang bertanggung jawab.

Kawasan Pulau Nipa dan Perairan NTAA Batam juga tercantum pada Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah yang menyatakan bahwa otonomi daerah sebagai hak, wewenang dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintah dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan perundang-undangan yang telah diamanatkan. Jadi, pada Kawasan ini, masih berlaku peraturan *Free Trade Zone* (FTZ), dimana diperbolehkannya perdagangan secara bebas dan tidak dikenai pajak.

Pada tahun 2012, Menteri Perhubungan mengeluarkan izin kegiatan di wilayah Pulau Nipa sesuai diamanatkan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP 1121 tahun 2012 tentang pemberian Izin kepada penyelenggara pelabuhan samudra bekerja sama dengan

PT. Asinusa Putra Sekawan untuk melaksanakan kegiatan labuh jangkar dan alih muat barang. Kegiatan yang diizinkan adalah alih muat (*ship to ship*) pencucian kapal (*tank cleaning*) pengisian minyak, air bersih (*bunker*) pencampuran bahan (*blending*) dan berlabuh jangkar untuk menunggu perintah supply logistik (*laid up chander*). Di tahun 2021, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Balai Karimun, Kepulauan Riau (Kepri), meresmikan pembentukan Pelayanan Terpadu Pulau Nipa (Tim CIQP) di wilayah kerja Pulau Samudra yang bekerjasama dengan beberapa instansi terkait yang terdiri dari Customs (Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe B Batam), Immigration (Kantor Imigrasi Kelas II B Belakang Padang), Quarantine (Kantor Kesehatan Kelas I Batam), Port Authority (KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun). Pelayanan Terpadu tersebut berupa layanan dengan sistem satu atap bertujuan untuk memudahkan pengguna jasa transportasi laut di kawasan Pulau Nipa, Batam.

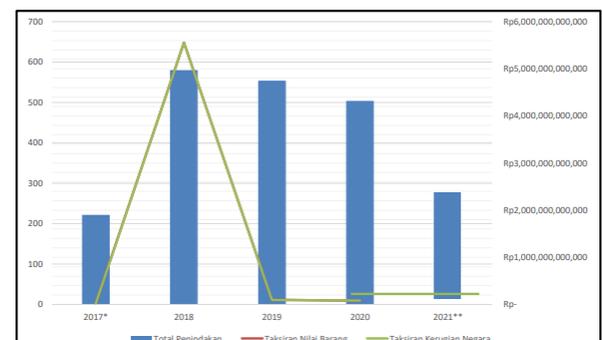
Dukungan kebijakan yang telah dikeluarkan pemerintah seperti yang sudah dijabarkan pada penjelasan sebelumnya, membuktikan bahwa pemerintah serius dalam melindungi dan menjaga salah satu Kawasan pulau

terkecil luar Indonesia. Dengan adanya peraturan tersebut, diharapkan instansi terkait dapat melaksanakan tugas dan fungsi masing-masing sesuai yang telah diamanatkan. Namun, melihat masih adanya kendala, tidak membuat upaya pemerintah untuk menjaga dan melindungi Pulau Nipa berhenti. Sejauh ini, pemerintah dapat mengatasi kendala yang ada dengan terus mengevaluasi kebijakan yang sudah dikeluarkan. Agar kedepannya, kebijakan tersebut mampu membuat pelaku jera.

Sinergi Instansi Penegak Hukum Untuk Mengatasi *Illegal Transshipment*

Menurut UU Nomor 10 tahun 1995 pasal 102 tentang Kepabeanan, *Transshipment* merupakan aktivitas yang terkait dengan pergerakan barang dan alat angkut dari suatu Kawasan Pabean ke Kawasan Pabean Lainnya atau dari Kawasan Pabean langsung ke luar negeri yang secara teknis adalah salah satu obyek pengawasan Otoritas Pabean. Sistem kepabeanan negara kepulauan menyediakan sistem pengawasan *transshipment* atau pindah kapal dimana peraturannya terintegrasi antara Kepabeanan dan Kebandaran yang pada prinsipnya *transshipment* di tengah laut dilarang (Kepabeanan) dan Syahbandar

dilarang memfasilitasi bongkar atau muat di tengah laut kecuali melalui kolam Pelabuhan. Dikatakan ilegal apabila kapal tidak memiliki izin, melanggar hukum atau barang yang masuk tanpa melalui prosedur yang berlaku. Menurut data KPU Bea Cukai Batam, sepanjang tahun 2020-2021, belum ditemukan kasus penyelundupan barang di perairan NTAA Batam. Tapi, kasus penyelundupan melalui bandara, pelabuhan, laut (selain di perairan NTAA), tempat penimbunan sementara, hingga via barang kiriman terdapat pada grafik 1.



Grafik 1. Resume Penindakan Tahun 2017-2021 Kantor Pelayanan Umum Bea Cukai Batam
Sumber: KPU Bea Cukai Batam, 2021

Data penindakan kasus penyelundupan secara umum yang berhasil KPU Bea Cukai Batam lakukan yaitu pada tahun 2018 dengan 580 penindakan dengan kerugian negara sebesar Rp 5.551.315.331.191,00.

Menurut data penanganan perkara penyelundupan Direktorat Polisi Perairan dan Udara Daerah Kepulauan Riau periode tahun 2020, terdapat 9 kasus

penyelundupan barang di perairan Kepulauan Riau (Tanjung Uma, Galang). Namun, tidak ditemukan kasus *illegal transshipment* di perairan NTAA, Batam sepanjang tahun 2020. Informasi yang sama juga didapatkan dari Komandan Pos TNI AL Pulau Nipa, yang mengatakan belum ada kasus *illegal transshipment* di perairan NTAA, Batam sepanjang tahun 2021.

Menurut Wakil Palaksa Pangkalan Angkatan Laut (2021), Pemerintah telah menyusun sebelas langkah strategis yang terbagi ke dalam tiga tema besar yaitu Program Sinergi, Dukungan Sarana dan Prasarana Pengawasan serta Operasi Bersama (*Joint Operation*) dengan kegiatan yaitu:

- 1) Penertiban Pelabuhan tidak resmi guna mencegah adanya pemasukan atau pengeluaran barang ilegal ke/dari Kawasan FTZ.
- 2) Pengelolaan *ship to ship area* guna mencegah modus penyelundupan barang dengan cara pembongkaran di tengah laut dari kapal ke kapal.
- 3) Pertukaran data terkait kapal-kapal yang berangkat dari Pelabuhan, baik tujuan ke luar daerah pabean maupun antar pulau, mempermudah pengawasan kapal membawa barang eks/impor atau barang yang akan masuk/keluar dari FTZ.

- 4) Pembentukan *Maritime Domain Awareness* guna menciptakan pola monitoring yang sinergis antar instansi dalam rangka pengawasan kemaritiman.
- 5) Kewajiban penggunaan *Automatic Identification System (AIS)* bagi seluruh kapal di Indonesia guna mempermudah pengawasan kapal barang yang akan masuk/keluar dari FTZ.
- 6) Pembatasan kecepatan bagi kapal non-pemerintah/non-militer, menanggulangi penyelundupan dengan kapal kecil berkecepatan tinggi
- 7) Penerbitan kuota impor di FTZ dan penertiban kuota Barang Kena Cukai yang masuk ke FTZ sehingga tidak terjadi over kuota dan penyalahgunaan kuota
- 8) Pemanfaatan analisis komunikasi berbasis IT untuk mendeteksi/mencari pelanggaran/terduga pelaku pelanggaran
- 9) Patroli laut Bersama DJBC, TNI dan POLRI di daerah perairan sekitar Batam dan Pesisir Timur Sumatera.
- 10) Operasi Bersama DJBC, TNI dan POLRI di daerah asal atau tujuan penyeundupan barang impor dari luar negeri atau dari FTZ (tidak memenuhi kewajiban pabean, tidak membayar Bea Masuk dan Pajak).
- 11) Pengawasan berlapis terhadap barang eks-impor ilegal yang diangkut antar pulau dengan tujuan wilayah Pelabuhan

Tanjung Priok (dari Batam dan Pontianak).

Menurut Kepala Seksi Bimbingan Kepatuhan KPU Bea Cukai Batam (2021), semenjak pandemi Covid-19 berlangsung, pemerintah pusat telah menggaungkan program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN), dimana program tersebut merupakan salah satu program koordinasi yang sedang dilakukan dan terbentuk Batam Logistik Ekosistem dengan menggabungkan semua sistem, dengan beberapa instansi. Koordinasi akan menciptakan sebuah sinergi. Sinergi yang sudah berjalan juga sudah banyak dilakukan, tergantung pada isu yang diangkat.

Kesimpulan

Standar keamanan, pelaksanaan, pengawasan dan penindakan untuk menghadapi *Illegal Transshipment* oleh instansi terkait di perairan NTAA Batam dilaksanakan secara maksimal, dengan catatan yaitu, adanya jadwal patroli yang terencana agar mengefisienkan anggaran juga memudahkan sistem maupun prosedur untuk dapat ditangani secara efektif.

Pemerintah mengatasi kasus *Illegal Transshipment* dengan dukungan kebijakan dan kewenangan yang sudah

diatur dalam UU Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeuan dari instansi Bea Cukai. Saat ini, kebijakan dan kewenangan kurang terimplementasikan dengan baik dan belum berjalan secara menyeluruh. Dalam pelaksanaannya, ada beberapa kendala yang dihadapi oleh TNI AL, Polairud, KPU BC Batam, KSOP. Namun, dalam keterbatasan tersebut, pemerintah masih dapat mengatasi dan berjuang untuk memaksimalkan kebijakan tersebut guna meminimalisir kasus *Illegal Transshipment*.

Sinergi antara instansi penegak hukum terhadap penanganan *Illegal Transshipment* di Perairan NTAA, sudah terbilang baik, dengan adanya rapat koordinasi, patroli sehingga tidak adanya kasus selama 2 tahun terakhir. Namun, perlu ditingkatkan lagi, karena masih ditemukan kasus *Illegal Transshipment* di wilayah sekitar NTAA, seperti di perairan Tanjung Uma, Galang, yang masih termasuk wilayah perairan Batam. Artinya, ditemukan gap antara perairan NTAA dengan perairan lainnya (sekitar Batam). Dalam hal ini, dibutuhkan koordinasi antar instansi yang tergabung pada operasi gabungan untuk dapat mewujudkan stabilitas keamanan maritim

dan lebih cepat tanggap terhadap kasus *illegal transshipment*.

Daftar Pustaka

- Armandos, D., Yusnaldi, & Purwanto. (2017). Implementasi Kebijakan Pertahanan Laut dalam Mendukung Keamanan Maritim di Pulau Nipa. *Jurnal Prodi Keamanan Maritim*, 3(2), 39–56.
- Esperansa, R. L. (2020). Rekonstruksi Hukum Kelembagaan Penegakan Hukum Terhadap Penangan *illegal Fishing* di Indonesia: Satgas 115.
- Haryadi, M., & Manafe, I. N. (2019). *Tribun*, (2019). Penyelundupan Barang di Batam Marak, Haris: Perkuat Keamanan dan Kemaritiman. *Tribunnews*. Retrieved from: <https://www.tribunnews.com/nasional/2020/06/30/penyelundupanbarang-di-batam-marak-haris-perkuat-keamanan-dan-kemaritiman>
- Hidayana, A. (2017). Efektivitas Pemberlakuan Kebijakan Larangan *Transshipment* (Alih Muat) Tangkapan Perikanan Terhadap Kinerja Usaha Penangkapan Ikan Kapal Long Line. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 21–25.
- Indratno, R. (2020). Penegakan Hukum Tindak Pidana Khusus di Laut.
- Isnurhadi, M. R. (2017). Sekuritisasi *Illegal, Unreported, Unregulated Fishing* (IUUF) di Perairan Indonesia di Era Pemerintahan Joko Widodo. *Hubungan Internasional*, x(2) 118–132.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 154 Tahun 2020 tentang Standar Operasional Prosedur Pengelolaan dan Pengoperasian Wilayah Tertentu di Perairan yang berfungsi sebagai Pelabuhan di Kepulauan Riau.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 1121 Tahun 2012 tentang Pemberian Izin Kepada Penyelenggara Pelabuhan Sambu Bekerjasama Dengan PT. Asinusa Putra Sekawan Untuk Mengembangkan Area Kegiatan Berlabuh Jangka (*Anchorage Area*) dan Alih Muat Barang.
- Peraturan Direktorat Jenderal Bea Cukai Nomor PER-17/BC/2020 Tentang Tata Laksana Pengawasan.
- Peraturan Kasal Nomor 32/V/2009 tentang Prosedur Tetap Penegakkan Hukum dan Penjagaan Keamanan di Wilayah Laut Yuridiksi Nasional oleh TNI AL.
- Puspoayu, E. S., Yunita, C. V., & Ramadhani, V. C. (2019). Praktik *Illegal Transshipment* di Laut Lepas Berdasarkan Hukum Laut Internasional. *Mimbar Hukum - Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada*, 31(1), 75.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan Bab XII.
- Supriyadi, Madjid, M. A., & Purwanto. (2020). Security Stakeholder Sinergity in Nipa Island , Batam , Riau Islands. *Keamanan Maritim*, 6(1), 55–78.
- Zaenuddin, M., Istardi, D., & Ansori, M. (2012). Maraknya Praktek Transaksi Ilegal di Kawasan *Free Trade Zone* Batam. *Jurnal Integrasi*, 4(1), 107–110.