

**KEAMANAN DAN PERTAHANAN DI SELAT SUNDA, STUDI ALUR LAUT
KEPULAUAN INDONESIA I
Oleh: Danial, Afandi Sitamala, Belardo¹**

ABSTRACT

The study is intended to examine the security and defence strategy in the Sunda Strait, this is done based on analysis and evaluation of the handling of various marine security disorders such as piracy, illegal fishing, illegal logging, smuggling, Sea accidents, treasure theft and others in the waters of the Sunda Strait. In addition, the law enforcement officers are obliged to carry out the obligation to safeguard and implement the mandate of article 44 of the Sea Law Convention in 1982.

This research uses normative and descriptive analytical methods of analysis, which is to analyze the identification of problems using secondary data, and then analyzed qualitative.

The results showed that the solution to maintain security in the Sunda Strait Waters is the development of creative breakthrough in the form of singkonization and coordination with the Maritime Service of Banten Province in the case of ship measurement, regional regulation formulation Related to the service of fishermen and the production plan for the waters; In addition, the strategy to minimize the crime in the Sunda Strait waters is to optimize the support of local government, academia to overcome the situation, needs and implementation of creative breakthrough in order to protect, Mengayomi, serve Community, and the enforcement of law in the territorial waters can be embodied through preemptive, preventive and educative action and sustainable cooperation strategy in minimizing the crime in the Sunda Strait waters is optimizing support Government, academics to address the situation, The need and implementation of creative breakthrough in order to protect, Mengayomi, serve the public, and the enforcement of law in the water area can be embodied through Preemtif, preventive and educative action and cooperation Continuing the Strategy in minimizing the crime in the Sunda Strait waters is optimizing the support of local government, academics to overcome the situation, needs and implementation of creative breakthrough in order to protect, to Community, and the enforcement of law in the territorial waters can be embodied through preemptive, preventive and educative action as well as ongoing cooperation.

Keywords: Security, defence, Sunda Strait

ABSTRAK

Studi ini dimaksudkan untuk mengkaji Strategi Keamanan dan Pertahanan di Selat Sunda, Hal ini dilakukan berdasarkan analisa dan evaluasi penanganan berbagai gangguan keamanan laut seperti perompakan, *illegal fishing*, *illegal logging*, penyelundupan, kecelakaan laut, pencurian harta karun dan lain-lain di perairan selat sunda. Selain itu, aparat penegak hukum juga wajib menjalankan kewajiban untuk melakukan pengamanan dan melaksanakan amanah Pasal 44 Konvensi Hukum Laut tahun 1982

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dan bersifat deskriptif analitis, yaitu menganalisis identifikasi masalah dengan menggunakan data sekunder, kemudian dianalisis secara yuridis kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Solusi dalam memelihara keamanan di perairan selat sunda adalah Pengembangan Terobosan Kreatif berupa singkonisasi dan koordinasi dengan Dinas Maritim Provinsi Banten dalam hal pengukuran Kapal, Perumusan Peraturan Daerah terkait dengan pelayanan terhadap nelayan dan rencana pembuatan samsat perairan; Selain itu, Strategi dalam meminimalisir kejahatan di

¹ Fakultas Hukum Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, E_Mail: bontobangun@gmail.com

perairan selat sunda adalah mengoptimalkan dukungan Pemda, Akademisi guna mengatasi situasi, kebutuhan dan pengimplementasian terobosan kreatif dalam rangka melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta penegakkan hukum di wilayah perairan dapat di wujudkan melalui tindakan Preemptif, Preventif dan Edukatif serta kerjasama yang berkelanjutan Strategi dalam meminimalisir kejahatan di perairan selat sunda adalah mengoptimalkan dukungan Pemda, Akademisi guna mengatasi situasi, kebutuhan dan pengimplementasian terobosan kreatif dalam rangka melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta penegakkan hukum di wilayah perairan dapat di wujudkan melalui tindakan Preemptif, Preventif dan Edukatif serta kerjasama yang berkelanjutan Strategi dalam meminimalisir kejahatan di perairan selat sunda adalah mengoptimalkan dukungan Pemda, Akademisi guna mengatasi situasi, kebutuhan dan pengimplementasian terobosan kreatif dalam rangka melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta penegakkan hukum di wilayah perairan dapat di wujudkan melalui tindakan Preemptif, Preventif dan Edukatif serta kerjasama yang berkelanjutan.

Kata Kunci: Keamanan, Pertahanan, Selat sunda.

A. Pendahuluan

Perairan Selat sunda merupakan salah satu daerah perlintasan pelayaran yang sangat strategis di Indonesia yang di kenal dengan istilah alur laut kepulauan Indonesia satu (ALKI 1)² yang posisinya berada di selat sunda.³ Selat Sunda merupakan salah satu jalur lalu lintas laut yang strategis karena dapat dilalui kapal besar⁴ yang menghubungkan Australia dan Selandia Baru dengan kawasan Asia Tenggara misalnya Thailand, Malaysia, dan Singapura.⁵

² Chris Forward, *Archipelagic Sea-Lanes In Indonesia – Their Legality In International Law*, Australian and New Zealand Maritime Law Journal (A&NZ Mar LJ, Vol.23, 2009, hlm.143.

³ Pasal 11 PP RI No. 37 tahun 2002 tentang *Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan*

⁴ UN DOALOS, Bulletin No.52, New York: United Nations 2003, hlm 23 yang dapat di akses pada <http://books.google.se>

⁵ Anang Noegroho et.al, *Profil Kelautan dan Perikanan Provinsi Banten*,

Pemeliharaan keamanan dan ketertiban serta penegakan hukum di perairan selat sunda menjadi kewenangan TNI AL dan Polair Polri. Terkait dengan kewenangan keamanan Negara oleh kepolisian dalam melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum yang di atur dalam Pasal 2 Undang-Undang nomor 2 tahun 2002 tentang kepolisian. Maka dalam rangka peningkatan kualitas pelayanan sesuai dengan Reformasi Birokrasi Polri serta pengeimplementasian Konvensi Hukum Laut tahun 1982 tentang laut.

Penegakan hukum di wilayah selat sunda harus dilakukan dengan terobosan kreatif. Hal ini dilakukan berdasarkan analisa dan evaluasi penanganan berbagai gangguan keamanan laut seperti perompakan, *illegal fishing*, *illegal logging*, penyelundupan, kecelakaan laut,

Pusat Data Statistik dan Informasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, Jakarta, 2013, hlm. 7.

pencurian harta karun dan lain-lain di perairan selat sunda. Selain itu, aparat penegak hukum juga wajib menjalankan kewajiban untuk melakukan pengamanan dan melaksanakan amanah Pasal 44 Konvensi Hukum Laut tahun 1982 tentang laut yakni:

- 1) Tidak menghambat pelaksanaan lintas alur laut kepulauan;
- 2) Harus mengumumkan secara tepat setiap adanya bahaya bagi pelayaran maupun penerbangan yang diketahuinya; dan
- 3) Tidak diperkenankan untuk melakukan penangguhan pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan.

Oleh karena itu, jaminan pengamanan oleh TNI - AL dan Polair di selat sunda adalah hal yang mutlak, karena selat sunda merupakan selat yang menghubungkan pulau Jawa dan Sumatera di Indonesia, serta menghubungkan Laut Jawa dengan Samudera Hindia. Pada titik tersempit, lebar selat Sunda hanya sekitar 30 km.

Beberapa pulau kecil terletak di selat sunda, di antaranya pulau vulkanik Krakatau. Sebagai salah satu dari dua lintasan utama yang mengalir dari Laut China Selatan menuju Samudera Hindia (satunya lagi ialah Selat Malaka), Selat Sunda merupakan jalur pelayaran penting⁶, yang rawan aksi Perompakan,

⁶ "The archipelagic sea lanes passage (ASLP) is extremely important to

penyelundupan, *illegal fishing*, *illegal oil* dan *human trafficking* serta *people smuggling*. Hal ini karena sangat di pengaruhi oleh:

- 1) Wilayah Banten terdapat Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI I)⁷;
- 2) Budaya hukum masyarakat pesisir masih rendah;
- 3) Minimnya pengetahuan dan pemahaman birokrasi pemerintah Daerah tentang kewenangan dalam pelaksanaan pelayanan terhadap nelayan sebagai akibat dari lemahnya produk hukum daerah yang menyangkut perijinan usaha perikanan yang di keluarkan oleh dinas terkait.

Situasi tersebut di atas sangat di pengaruhi rendahnya tingkat pendidikan

international commercial and naval navigation particularly through Indonesian and Philippine archipelagic waters and international straits". (David L. Larson, Innocent, Transit and Archipelagic Sea Lane Passage Ocean Development and International Law Vol. 18 No. 4, 1987, hlm. 417).

⁷ Juga menegaskan bahwa terdapat beberapa tantangan yang dihadapi oleh ALKI 1 "Meskipun dikatakan bahwa "perumusan PP NO. 37 Tahun 2002 telah sesuai dengan konvensi hukum laut 1982, namun penggunaan ALKI I yang melintasi Selat Sunda, Selat Karimata dan Laut Natuna dihadapkan pada masalah kerawanan bagi keamanan dan keselamatan pelayaran, berupa pelanggaran wilayah kedaulatan, sabotase dan teror terhadap objek vital di Provinsi Banten, Provinsi DKI Jakarta, kegiatan pengeboran minyak lepas pantai, pemanfaatan sumber daya laut secara ilegal dan kecelakaan laut." (Didik Mohamad Sodik dalam *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Bandung: Refika Aditama. hlm. 65).

masyarakat pesisir, kurangnya sosialisasi hukum, ego sektoral antar instansi terkait serta keterbatasan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh aparat penegak hukum khususnya di lingkungan Polisi Perairan Polda Banten dan Polda Lampung. Oleh karena itu, dalam upaya peningkatan keamanan dan pertahanan di perairan selat sunda, diperlukan terobosan kreatif dalam upaya memelihara keamanan di perairan selat sunda. Selain itu, dibutuhkan juga strategi dalam meminimalisir kejahatan di perairan selat sunda.

Atas dasar tersebut di atas kemudian menjadi motivasi dan bahan pertimbangan bagi penulis untuk melakukan penelitian tentang: "Keamanan dan Pertahanan di Selat Sunda, Studi Alur Laut Kepulauan Indonesia I"

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris sebagai metode utama dan yuridis normative sebagai metode pendukung, dengan pendekatan efektivitas hukum. Penelitian hukum normatif (*Normative Legal Research*) yaitu penelitian hukum kepustakaan yang mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan internasional dan peraturan perundang-undangan.⁸

⁸ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, cet. 9, Jakarta: Rajawali Press, 2006, hlm. 23.

Spesifikasi penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian deskriptif analitik, yaitu mencari data atau gambaran seteliti mungkin mengenai objek dari permasalahan.⁹

Terkait dengan Analisa Data, Data berupa bahan hukum yang telah dikumpulkan selanjutnya diolah dengan analisis kualitatif, artinya analisis ini tidak akan mempergunakan rumusan angka-angka sebagai alat bantu analisisnya melainkan lebih bersifat fenomenologis¹⁰ karena analisis data kualitatif tidak mengadakan perhitungan tetapi berupa pemaparan dan penggambaran secara menyeluruh tentang seluruh permasalahan yang diteliti untuk selanjutnya dituangkan dalam bentuk uraian-uraian.¹¹ Adapun lokasi yang dijadikan tempat penelitian adalah: Banten: Polair Polda Banten, Pelabuhan Perikanan Karang Angtu, Pelabuhan Perikanan anyer, bojonegara, Labuan, panimbang, binuangen.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Alur Laut Kepulauan dalam Hukum Internasional dan Hukum Nasional

⁹ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1996, hlm. 15.

¹⁰ Nasution, *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*, Bandung: Tarsito, 2003, hlm. 128.

¹¹ Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosda Karya, 1998, hlm. 2.

Hukum laut secara tradisional mengadakan pembagian laut atas laut lepas, laut wilayah dan perairan pedalaman.¹² Di laut lepas terdapat rezim kebebasan berlayar bagi semua kapal, di laut wilayah berlaku rezim lintas damai bagi kapal-kapal asing dan di perairan pedalaman hak lintas damai ini tidak ada. Sedangkan, bagi Indonesia karena adanya bagian-bagian laut lepas atau laut wilayah yang menjadi laut pedalaman karena penarikan garis dasar lurus dari ujung ke ujung, pembagian perairan Indonesia agak sedikit berbeda dengan negara-negara lain.

Hukum laut internasional mengatur hak-hak negara lain di wilayah laut negara pantai atau negara kepulauan. Republik Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang-undang No. 17 tahun 1985, tentang pengesahan Konvensi Hukum Laut 1982 sehingga Indonesia terikat hak melaksanakan ketentuan-ketentuan konvensi 1982. Oleh karena itu, Indonesia meng- implementasikan Konvensi Hukum Laut 1982 atau UU 17 No. 1985 dengan mengundangkan Undang-undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Undang-undang No. 6 Tahun 1996 mengatur mengenai alur-alur laut kepulauan sebagai bentuk pembatasan

terhadap kedaulatan RI terhadap alur laut teritorial dan perairan kepulauan, karena alur-alur seperti ini dapat digunakan oleh kapal-kapal asing yang melintasi wilayah perairan Indonesia. Ratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang-Undang No. 17 tahun 1985 membawa konsekuensi bagi Indonesia untuk melaksanakan amanat berupa hak-hak dan kewajiban dalam pengelolaan wilayah perairan Indonesia berdasarkan hukum internasional.

Pengaturan alur-alur kepulauan sebagaimana terdapat dalam UU No. 6 Tahun 1996 sudah ditindaklanjuti dan diterjemahkan ke dalam suatu Peraturan Pemerintah yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut yang ditetapkan.¹³

Alur laut kepulauan adalah alur laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 butir 8 Undang-undang No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia:

“Alur laut kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara

¹² Boer Mauna, *Hukum Internasional (Pengertian Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global)*, Bandung: P.T Alumni, 2005, hlm. 383.

¹³ Nuryanto, 2014, *Memahami Hukum Laut Indonesia*, Jakarta, Mitra Wacana Media, Hlm. 79.

satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.”

UNCLOS 1982¹⁴, Pasal 53 mengatur mengenai hak lintas alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*), yakni:

- 1) Suatu Negara Kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus dan langsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya;
- 2) Semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan di atas alur-alur laut;
- 3) Lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini dengan cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan

secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya;

- 4) Alur laut dan rute udara seperti itu harus melintasi perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan dan mencakup semua rute lintas normal yang digunakan sebagai rute atau alur pelayaran internasional atau penerbangan melalui atau melintasi perairan kepulauan dan di dalam rute lintas normal, sepanjang mengenai kapal, semua alur navigasi normal dengan ketentuan bahwa duplikasi rute yang sama kemudahannya melalui tempat masuk dan keluar yang sama tidak perlu;
- 5) Alur laut dan rute penerbangan demikian harus ditentukan dengan serangkaian garis sumbu yang bersambungan mulai dari tempat masuk rute lintas hingga tempat ke luar. Kapal dan pesawat udara yang melakukan lintas melalui alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang lebih dari pada 25 mil laut ke dua sisi garis sumbu demikian, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang mendekati pantai kurang dari 10%

¹⁴ Article 52 – (1) UNCLOS 1982 “Subject to article 53 and without prejudice to article 50, ships of all States enjoy the right of innocent passage through archipelagic waters, in accordance with Part II, section 3. (2) The archipelagic State may, without discrimination in form or in fact among foreign ships if such suspension is essential for the protection of its security. Such suspension shall take effect only after having been duly published”.

jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut;

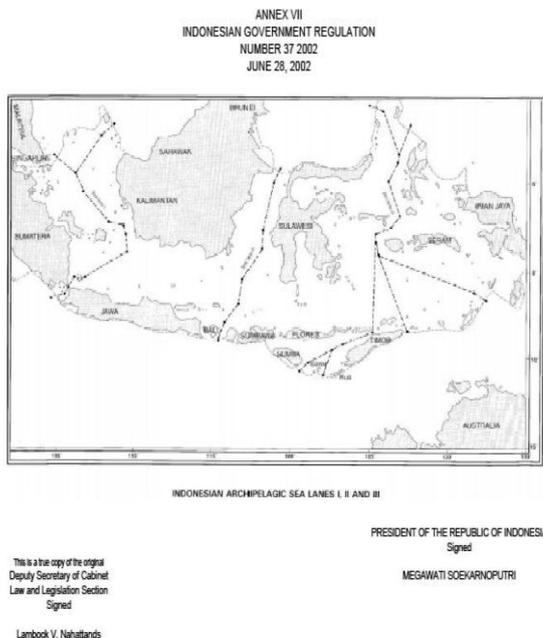
- 6) Suatu Negara kepulauan yang menentukan alur laut sesuai ketentuan pasal ini dapat juga menetapkan skema pemisah lalu lintas untuk keperluan lintas kapal yang aman melalui terusan sempit dalam alur laut demikian;
- 7) Suatu Negara kepulauan, apabila keadaan menghendaki, setelah untuk itu mengadakan pengumuman sebagaimana mestinya, dapat mengganti alur laut atau skema pemisah lalu lintas yang telah ditentukan atau ditetapkannya sebelumnya dengan alur laut atau skema pemisah lalu lintas lain;
- 8) Alur laut dan skema pemisah lalu lintas demikian harus sesuai dengan peraturan internasional yang diterima secara umum;
- 9) Dalam menentukan atau mengganti alur laut atau menetapkan atau mengganti skema pemisah lalu lintas, suatu Negara kepulauan harus mengajukan usul-usul kepada organisasi internasional berwenang dengan maksud untuk dapat diterima. Organisasi tersebut hanya dapat menerima alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang demikian

sebagaimana disetujui bersama dengan Negara kepulauan, setelah mana Negara kepulauan dapat menentukan, menetapkan atau menggantinya;

- 10) Negara kepulauan harus dengan jelas menunjukkan garis-garis Alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang ditentukan atau ditetapkannya pada peta-peta yang harus diumumkan sebagaimana mestinya;
- 11) Kapal yang melakukan lintas alur laut kepulauan harus mematuhi alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang berlaku yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan pasal ini;
- 12) Apabila suatu Negara kepulauan tidak menentukan alur laut atau rute penerbangan, maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional.

Pada Pasal 11 PP No.37 Tahun 2002, di jelaskan bahwa Indonesia memiliki tiga alur kepulauan, yang salah satunya adalah ALKI I yang melintasi Selat Sunda dihadapkan pada masalah lerawan bagi keamanan dan keselamatan pelayaran, berupa pelanggaran wilayah kedaulatan, sabotase dan teror terhadap objek vital di Provinsi Banten. Berbeda dengan lintas transit yang diartikan sebagai

pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan (*freedom of navigation and overflight*), lintas alur kepulauan diartikan sebagai pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan dalam cara normal (*rights of navigation and overflight in the normal mode*). Dapat dikatakan bahwa meskipun tidak sebebaskan seperti lintas transit, lintas alur kepulauan tidak terlalu terbatas seperti lintas damai, atau berada di antara kedua jenis hak lintas tersebut.



Sumber: IMO, 2010

Peta yang menunjukkan tiga jalur ALKI di atas telah disepakati juga dalam Internasional Maritim Organization dengan rincian sebagai berikut: 1) ALKI I, Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut Cina Selatan; 2) ALKI II, Selat Lombok, Selat Makasar, dan Laut Sulawesi; 3) ALKI III-A, Laut Sawu, Selat Ombai-Wetar, Laut Banda

(Sebelah Barat Laut Buru), Laut Seram (Sebelah Timur Pulau Mongole), Laut Maluku dan Samudera Pasifik; 4) ALKI III-B, Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda (Barat Laut Buru), selanjutnya ke ALKI III-A; dan 5) ALKI III-C, Laut Arafuru, Laut Banda (Barat Pulau Buru) selanjutnya terus ke utara menyambung ALKI III-A.¹⁵

2. Terobosan Kreatif Penegakan Hukum pada Alur Laut Kepulauan Indonesia I

Secara umum dan berdasarkan trend gangguan KAMTIBMAS diwilayah hukum perairan Banten tahun-tahun terakhir dari segi kuantitas mengalami penurunan jumlah kejadian dengan adanya upaya peningkatan aktivitas diwilayah hukum Direktorat Kepolisian Perairan Polda Banten dalam hal penindakan, pemberdayaan patroli perairan, Polmas perairan dan Sambang Nusa akan lebih efektif didalam menekan tindak pidana untuk menciptakan dan memelihara Keamanan dan Ketertiban masyarakat perairan.¹⁶

Oleh karena itu, dalam menjalankan tugas operasionalnya secara struktural diharapkan dukungan legalitas dan kerangka politik dalam

¹⁵ Ismah Rustam, "Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia", *Indonesian Perspective*, Volume 1 Nomor. 1 (Januari-Juni): 1-21, hlm. 9.

¹⁶ M. Khoidin Sadjijono, *Menatap Wajah Polisi Kita*, Laksbang PRESSindo, Yogyakarta, 2005, hlm. 3.

mengawal tugas Polair. Pentingnya penguatan pengawasan lingkungan sistem pemerintahan dan politik, agar Polair dapat bergerak dilapangan sesuai dengan fungsi dan kewenangannya. Pentingnya untuk memahami sistem pemerintah dan politik suatu era untuk memahami dan menjelaskan perilaku, kinerja, dan organisasi Polair itu sendiri. Dalam sistem politik yang mengenal pemisahan kekuasaan antara legislatif, eksekutif dan yudikatif, maka polisi adalah bagian dari eksekutif yang menjalankan fungsinya berdasarkan strukturnya.¹⁷

Untuk mencapai pemenuhan kebutuhan sistem maka diperlukan suatu tindakan fungsionalisme struktural bahwa fungsi dijabarkan dalam empat sistem yaitu pertama, *adaptation* (adaptasi): sebuah sistem harus menanggulangi situasi eksternal yang gawat dan sistem harus menyesuaikan diri dengan lingkungan dan menyesuaikan lingkungan itu dengan kebutuhannya; Kedua, *goal attainment* (pencapaian tujuan): sebuah sistem harus mendefinisikan dan mencapai tujuan utamanya; Ketiga, *integration* (integrasi): sebuah sistem harus mengatur dan mengelola antarhubungan bagian-bagian yang menjadi komponennya; Keempat, *latency* (latensi atau pemeliharaan pola) adalah sebuah sistem harus dilengkapi pemeliharaan

dan memperbaiki, baik motivasi individual maupun pola-pola kultural yang menciptakan dan menopang motivasi.¹⁸

State of The Art

State of The Art penulisan tentang Keamanan dan Pertahanan di Selat Sunda, Studi Alur Laut Kepulauan Indonesia

| No | Nama | Judul | Th. | Universitas | Kajian |
|----|----------------|--|------|--|--|
| 1 | Etty R. Agoes | Upaya Diplomatik Indonesia dalam Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) | 2009 | Bidang Hukum Internasional, Fakultas Hukum, Universitas Padjadjaran | Mengkaji mengenai upaya-upaya diplomatik yang telah dilakukan Indonesia dalam menetapkan Alur-Alur Laut Kepulauan |
| 2 | Chris Forward | <i>Archipelagic Sea-Lanes in Indonesia-Their Legality in International Law</i> | 2009 | Royal Australian Navy, Graduate Lawyer at Mallesons Stephen Jaques, Perth. | Mengkaji mengenai Alur Laut Kepulauan Indonesia dan Legalitasnya pada Hukum Internasional |
| 3 | Anita Musliana | Analisis Hukum Terhadap Aktivitas Pelayaran Di Kawasan Alki Ditinjau Dari Perspektif UNCLOS 1982 Dan | 2015 | Bidang Hukum Internasional, Fakultas Hukum, Universitas Hasanudin | Mengkaji mengenai implikasi hukum terkait pelanggaran yang dilakukan oleh kapal asing di wilayah ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia), |

¹⁷ Roy R Roberg, *Police Management*, Terjemahan oleh PTIK, Jakarta, 2013, hlm. 15.

¹⁸ Sirajuddin, dkk, *Komisi Pengawas Penegak Hukum*, Malang Corruption Watch dan Yappika, 2007, hlm. 20.

| | | | | | |
|--|--|----------------------------|--|--|---|
| | | Pp No. 37 Tahun 2002 | | | dan pengelolaan oleh otoritas RI terhadap ALKI yang merupakan jalur lalu lintas Internasional |
|--|--|----------------------------|--|--|---|

3. Solusi Dalam Memelihara Keamanan Di Perairan Selat Sunda

Dalam konteks pemeliharaan keamanan di selat sunda, hal yang utama harus dipahami adalah kehidupan sosial dan budaya masyarakat yang berada disekitar selat sunda. Oleh karena itu, dalam upaya mengamankan selat sunda aparat keamanan perlu mengedepankan dan memiliki sikap keterbukaan dalam menjalankan operasional dan tugasnya sebagai abdi masyarakat dan sebagai pengayom masyarakat serta mengimplementasikan konsep Preemtif, Preventif dan edukatif dalam mencapai tujuannya. Banten dan Lampung merupakan gerbang jalur lalu lintas penyeberangan antara Jawa - Sumatra dan sebaliknya, sehingga memiliki kaitan yang sangat erat dengan Daerah Ibu Kota Jakarta aspek Tri Gatra maupun Panca Gatra dan berbatasan dengan Propinsi Lampung serta Alur laut kepulauan Indonesia merupakan lalu lintas kapal-kapal menuju Australia maupun sebaliknya, sehingga rawan

terhadap berbagai gangguan kamtibmas.¹⁹

Oleh karena itu, dalam upaya memelihara keamanan selat sunda, aparat keamanan secara struktural diharapkan dukungan legalitas dan kerangka politik. Pentingnya penguatan pengawalan lingkungan sistem pemerintahan dan politik, agar aparat keamanan dapat bergerak dilapangan sesuai dengan fungsi dan kewenangannya untuk mencapai pemenuhan kebutuhan sistem.²⁰ Untuk mencapai pemenuhan kebutuhan sistem maka diperlukan suatu tindakan fungsionalisme struktural bahwa fungsi dijabarkan dalam empat sistem yaitu:

- 1) *Adaptation* (adaptasi): sebuah sistem harus menanggulangi situasi eksternal yang gawat dan sistem harus menyesuaikan diri dengan lingkungan dan menyesuaikan lingkungan itu dengan kebutuhannya;
- 2) *Goal attainment* (pencapaian tujuan): sebuah sistem harus mendefinisikan dan mencapai tujuan utamanya;
- 3) *Integration* (integrasi): sebuah sistem harus mengatur dan mengelola antarhubungan

¹⁹ Data ini di peroleh dari Subdit Gakum Polair Polda Banten

²⁰ Roy R Roberg, *Loc.Cit.*

bagian-bagian yang menjadi komponenya;

- 4) *Latency* (latensi atau pemeliharaan pola) adalah sebuah sistem harus dilengkapi pemeliharaan dan memperbaiki, baik motivasi individual maupun pola-pola kultural yang menciptakan dan menopang motivasi.²¹

Dalam rangka peningkatan kualitas pelayanan dan keamanan di selat sunda, menurut peneliti, perlu adanya terobosan kreatif. Adapun terobosan kreatif yang perlu dilakukan adalah sebagai berikut:

a. Singkronisasi Program Kerja dengan Instansi Maritim Terhadap Pelayanan Kapal Nelayan

Singkronisasi merupakan suatu hal yang penting dilakukan sebagai bentuk penguatan lembaga dan aparat penegak hukum dapat diposisikan sebagai lini terdepan dalam penegakan hukum di wilayah wilayah selat sunda. Untuk mewujudkan terobosan kreatif tersebut bukanlah hal yang mudah mengingat banyaknya jenis kejahatan yang terjadi diselat sunda. oleh karena itu, perlu adanya adaptasi dalam terobosan kreatif tersebut. Pelaksanaan fungsi adaptasi sebagaimana yang di kemukakan oleh Parsons bahwa fungsi adaptasi adalah proses menyesuaikan diri dengan

lingkungannya. Aparat penegak hukum sebagai sub sistem kepribadian harus mampu melaksanakan fungsi pencapaian tujuan dengan menetapkan tujuan sistem dan memobilisasi sumber daya yang ada untuk mencapainya.²²

Melalui sistem kepribadian itu, aparat penegak hukum harus mampu melakukan terobosan singkronisasi karena kondisi dilapangan masih banyak ditemukan masyarakat nelayan yang tidak taat dan patuh terhadap Undang-undang dan peraturan tentang batasan perijinan penggunaan perahu dan alat tangkap yang digunakan. Deteksi awal ini disebabkan pula minimnya pengetahuan dan pemahaman instansi yang terkait dalam membagi kewenangan dalam pelaksanaan pelayanan terhadap nelayan. Selain itu ketegasan dari birokrasi dalam mengeluarkan peraturan hukum mengakibatkan ijin untuk berlayar sangat sulit untuk diperoleh. Akibat dari sulitnya itu, karena terlalu banyak lembaga yang terlibat dalam penanganan kapal nelayan, sehingga birokrasi terlalu panjang. Untuk pelayanan itu sebenarnya sudah dapat tersentralisasi pada satu instansi saja, sehingga pola pengembangan terobosan kreatif tersebut, dapat

²¹ Sirajuddin, dkk, *Loc.Cit.*

²² Taswin, Kumpulan hasil laporan Polair Polda Banten sejak tahun 2000 – 2014.

teridentifikasi permasalahan-permasalahan Nelayan.

Berdasarkan analisa dan evaluasi penanganan kasus *Illegal Fishing* misalnya, dalam rentang waktu tahun 2014 sampai dengan 2019 ditemukan adanya dokumen kapal dan perijinan usaha perikanan yang temuan tidak sesuai dengan kondisi fisik kapal dengan yang ada di dokumen dan prosedur penerbitan dokumen yang tidak didasarkan pada undang-undang dan peraturan yang berlaku hal ini dapat menimbulkan permasalahan hukum baik pada nelayan maupun dinas instansi yang menerbitkan dokumen kapal nelayan. Dari data Jumlah kapal nelayan yang ada di hukum Polair Polda Banten terdapat kurang lebih 5.000 kapal nelayan, demikian halnya di wilayah Lampung.²³

Pengumpulan data nelayan di seluruh wilayah hukum yang menjadi kewenangan Wilayah Hukum Direktorat Polisi Perairan Polda Banten dan Lampung yang meliputi Pas Kecil Kapal, SIUP, SIPI serta Surat keterangan Kecakapan Nelayan. Pengumpulan data itu, dilakukan untuk memperoleh informasi dan pendapat nelayan dalam pelayanan birokrasi terhadap terbitnya surat-surat kapal dan perijinan usaha perikanan.

Demikian halnya dengan perlunya melakukan pengukuran ulang terhadap

beberapa kapal yang di duga melakukan pelayaran tanpa Surat Persetujuan Berlayar, dimana hasil pengukuran ditemukan *Gross Tonase* (GT) kapal tidak sesuai dengan dokumen kapal yang dimiliki oleh pemilik kapal. Proses hukum yang dialami oleh nelayan pada Wilayah Hukum Direktorat Polisi Perairan Polda Banten dan Lampung antara lain sebagai berikut:

- 1) Permasalahan nelayan terkait proses penerbitan surat kapal seperti Pas Kecil, Pas Tahunan serta sertifikat Keselamatan kapal yang dilakukan oleh instansi yang berwenang menerbitkan dokumen-dokumen tersebut.
- 2) Permasalahan nelayan dalam pelayanan SIUP dan SIPI.
- 3) Permasalahan nelayan dalam proses terbitnya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan Surat laik Operasi (SLO) oleh Syahbandar dan Pengawas Perikanan.
- 4) Permasalahan nelayan dalam hal penerbitan Surat Keterangan Kecakapan (SKK).
- 5) Permasalahan dasar hukum instansi birokrasi dalam hal melakukan kewenangan pelayanan dan penerbitan surat kapal nelayan dan dokumen perijinan usaha nelayan.

Jadi, akar dari maraknya kejahatan di wilayah selat sunda diantaranya adalah nelayan tidak dapat

²³ Data ini di peroleh dari Polair Polda Banten.

berlayar karena persoalan administrasi kapal yang ruwet. Oleh karena itu, dibutuhkan pengembangan terebosan kreatif bagi semua pihak terutama. Beberapa hal yang harus dilakukan dalam pengembangan terebosan kreatif adalah: *Pertama*, melakukan konsolidasi bersama dengan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kotamadya yang melakukan penerbitan pas kecil kapal nelayan yang ukuran 7 (tujuh) GT kebawah; *Kedua*, melakukan konsolidasi bersama dengan DKP Propinsi, Kabupaten/Kotamadya yang melakukan penerbitan SIUP dan SIPI nelayan; *Ketiga*, melakukan konsolidasi bersama dengan Syahbandar Perikanan yang melakukan penerbitan SPB Kapal Nelayan; *keempat* Melakukan konsolidasi bersama dengan Pengawas Perikanan yang melakukan penerbitan SLO Kapal Nelayan; *Kelima*, melakukan konsolidasi bersama dengan Kantor UPP Ditjend Hubla yang melakukan penerbitan Pas kecil kapal nelayan yang ukuran 7 (tujuh) gt ke bawah.

Oleh karena itu itu, aparat penegak hukum harus terus turut andil dalam mengambil bagian tugasnya dalam menjaga kerteriban umum, pelayanan masyarakat dan sekaligus penegak hukum di lingkungan operasionalnya. Terebosan kreatif tersebut merupakan niatan untuk membuktikan bahwa aparat penegak hukum mampu untuk mencarikan solusi

atas berbagai kebingunan masyarakat nelayan dalam mengurus berbagai dokumen perlengkapan untuk tetap dapat beroperasi. Selama beberapa tahun terakhir pengurusan dokumen terlalu panjang birokrasinya dan melibatkan banyak pihak. Kehadiran Polair Polda Banten sebagai penengah berbagai benang kusut terkait penanganan persoalan nelayan, baik dari segi kelengkapan dokumen hingga pada kesulitan hidup keseharian nelayan telah dilakukan berbagai pendekatan demi untuk meminimalisir kejahatan yang terjadi di selat sunda.

b. Peningkatan Pendapatan Masyarakat Pesisir

Karakter masyarakat pesisir merupakan aspek penting dalam sebuah pandangan sosiologi. Setting sosio-edukasi masyarakat pesisir di Indonesia, menjadi penanda karakteristik kultur masyarakatnya. Kultur masyarakat pesisir ini akrab dengan ketidakpastian yang tinggi. hal ini disebabkan karena kehidupan sosial di wilayah Pesisir tergantung pada sumber daya laut yang ada. Secara alamiah, sumberdaya laut pesisir (perikanan) bersifat *invisible*, sehingga sulit untuk diprediksi. Dalam kondisi seperti ini maka tidak jarang ditemui karakteristik masyarakat pesisir Indonesia termasuk masyarakat pesisir di Banten yang keras, sebagian tempamental, dan boros karena ada persepsi bahwa sumberdaya perikanan "*tinggal diambil*" di laut. Secara sosiologi

perlu adanya transformasi pendidikan dan budaya yang dapat membangun keadaban pesisir – keadaban yang transformatif, tangguh, dan mandiri, bukan keadaban yang lemah, pasif, dan destruktif.²⁴

Karakter sosial masyarakat di pesisir ini terbentuk melalui proses panjang. Sebagai contoh adalah fakta sosial masyarakat pesisir di sekitar selat sunda. Karakter sosial pesisiran seperti gaya hidup konsumtif terjadi karena adanya dorongan "gengsi sosial" yang kini semakin tampak menggejala dan merupakan "kompensasi psikologis" dari kesengsaraan hidup yang cukup lama menimpa. Dalam tatanan sosiologis tersebut, kata lain gaya hidup yang dianggap "boros" itu merupakan upaya masyarakat di pesisir untuk menyenangkan diri sesaat. Gejala sosial yang terjadi di wilayah pesisir Indonesia ini dilakukan dalam menikmati kehidupan yang selayaknya. *Streotipe* ini sering dianggap menjadi penyebab kemiskinan nelayan Pesisir. Padahal kultur sosial masyarakat pesisir, jika dicermati pada dasarnya memiliki etos kerja yang handal. Sebagai contoh, mereka pergi subuh pulang siang, kemudian menyempatkan waktunya pada waktu senggang untuk memperbaiki jaring, dan seterusnya. Kondisi tersebut lambat tapi pasti

membentuk dan menjadi identitas mereka.

Masyarakat pesisir selat sunda, secara sosio kultur-pendidikan lemah dan pasif. Secara struktural mereka termarginalisasi dalam sistem. Marjinalisasi hanyalah satu di antara banyak masalah sosiologis yang timbul sebagai akibat ketimpangan. Di mana ketimpangan ketersediaan sarana sosial ekonomi, pendidikan, kesehatan, dan sarana infrastruktur publik. Marjinalisasi mengabaikan hakekat pemberdayaan masyarakat partisipatif, cenderung mengakibatkan keadaan komunitas pedesaan di pesisir menjadi semakin tidak berdaya dalam beradaptasi terhadap perubahan sosio-struktural dan ekologis.²⁵

Oleh karena itu, melihat kondisi masyarakat pesisir selat sunda di atas, perlu mengimplementasikan konsep terobosan kreatif terhadap masyarakat atau nelayan di wilayah perairan selat sunda. Terobosan kreatif berupa pengentasan kemiskinan dan pemberdayaan para nelayan untuk bercocok tanam dengan membudidayakan hasil pertanian yang laris dipasaran seperti papaya california dan Hawaii serta tanaman-tanaman lainnya.

Budi daya yang peneliti maksudkan maksudkan diatas sebagai

²⁴ Mubyarto, et. al., Nelayan dan Kemiskinan: Studi Ekonomi Antropologi di Dua Desa Pantai, Jakarta: Rajawali, 1984, hlm. 10.

²⁵ Siswanto Sunarso, *Wawasan Penegakan Hukum di Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2005, hlm. 20.

upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir selat sunda. Rahmat, warga pulau Tunda serang Banten mengatakan bahwa masyarakat pesisir selat sunda membutuhkan mata pencaharian alternative selain di laut terutama pada musim barat demi untuk meningkatkan kesejahteraan warga dan meminimalisir kejahatan.

c. Penertiban Dokumen Kapal Nelayan

Dalam upaya peningkatan pelayanan tersebut, perlunya menyelenggarakan terobosan kreatif pelayanan penegakan hukum dengan program penertiban dokumen kapal nelayan dan perijinan usaha perikanan. Oleh karena itu, kegiatan sinkronisasi dengan instansi pemerintah yang terkait dalam pelayanan terhadap nelayan dapat meminimalisir adanya penyalahgunaan wewenang.²⁶ Hal ini dapat meningkatkan pelayanan kepada nelayan sehingga kedepan kemitraan antara nelayan dan instansi terkait dapat terjalin dan bersama-sama menjaga keamanan dan ketertibatan masyarakat nelayan dapat tercipta.

Secara sosiologis bahwa hubungan sosial dan hubungan struktural fungsional antar instansi di Banten perlu koordinasi intensif. Pola

koordinasi yang dilakukan selama ini oleh belum terkoordinasi diantara instansi yang terkait. Ego sektoral masih mendominasi pelayanan Dokumen kapal. Akibatnya, masyarakat kurang terlayani dengan baik, melalui pola pendekatan yang peneliti maksudkan berdasarkan fakta dilapangan, bahwa selama ini fungsi koordinsi yang diprakarsai oleh Polair Polda Banten belum efektif. Bagi peneliti, adanya kerjasama yang intensif dan berkesinambungan antara polair, pemda dan akademisi, maka terobosan-terobosan kreatif tersebut dapat terwujud dan berkelanjutan. Salah satu program yang dapat dilakukan bersama Polair dan Pemda adalah Pembentukan Samsat perairan. Samsat perairan ini dapat mempermudah perizinan bagi para kapal-kapal nelayan dan juga dapat meningkatkan Pendapatan Daerah.

4. Strategi Dalam Meminimalisir Kejahatan di Perairan Selat Sunda

Preemptif, Preventif dan Edukatif merupakan strategi yang dapat di terapkan dalam mendukung kesejahteraan, kepastian dan perlindungan hukum bagi para nelayan di wilayah selat sunda. Perlindungan hukum bagi para nelayan di wilayah selat sunda merupakan bagian dari peran penegakan hukum yang sangat di butuhkan untuk menjadi media control dan pencegahan terhadap tindakan-tindakan yang dapat melanggar ketentuan dan peraturan yang berlaku di

²⁶ Implementasi dari kegiatan sinkronisasi dipaparkan pada bagian tentang optimalisasi dukungan Pemda dan Akademisi Terhadap Polair dalam rangka Melindungi, Mengayomi, Melayani Masyarakat, Serta Menegakkan Hukum di Wilayah Perairan Banten.

bidang perikanan dan perundang-undangan lainnya. Berdasarkan penelitian yang kami lakukan, strategi untuk meminimalisir kejahatan di perairan Selat Sunda sehingga masyarakat merasa terlindungi, terayomi, terlayani, serta terjaminnya penegakan hukum di wilayah selat sunda meliputi upaya sebagai berikut:

a. Preemptif

Upaya *preemptif* merupakan langkah deteksi terhadap potensi-potensi terjadinya permasalahan-permasalahan hukum pada masyarakat nelayan. Hal ini dilakukan karena ketidaktaatan terhadap hukum, memungkinkan nelayan melakukan pelanggaran dan kejahatan terhadap hukum perikanan atau melakukan tindak pidana perikanan. Oleh karena itu, tindakan *preemptif* yang perlu dilakukan oleh aparat penegak hukum bersama Pemda meliputi: *Pertama*, Kegiatan pendataan terhadap kapal-kapal nelayan mulai kategori ukuran di bawah 7 GT hingga diatas 7 GT; *Kedua*, Kegiatan pendataan pemilik kapal nelayan yang belum memiliki perijinan usaha perikanan; *Ketiga*, Kegiatan pendataan kepada nahkoda dan abk kapal yang belum memiliki surat keterangan kecakapan (SKK); *Keempat*, kegiatan penelitian yang di terhadap nelayan dan pemilik kapal; *Keenam*, Pengukuran fisik kapal nelayan; dan *Ketujuh*, terbentuknya forum instansi maritim dalam mewadahi pelaksanaan

kegiatan dalam memberikan jaminan kesejahteraan, kepastian, dan perlindungan hukum bagi nelayan. Upaya *preemptif* ini dimaksudkan agar para pemilik kapal dan nelayan dapat memahami aturan-aturan tentang perizinan dan hal-hal lain yang berkaitan dengan pengurusan administrasi pelayaran.

b. Preventif

Preventif merupakan usaha-usaha pencegahan terhadap gangguan-gangguan atau pelanggaran-pelanggaran terhadap norma-norma yang ada di dalam masyarakat. Salah satu pelanggaran hukum yang marak terjadi di perairan Indonesia khususnya di selat sunda adalah illegal fishing dan merupakan suatu ancaman yang dapat mengganggu stabilitas keamanan negara, khususnya keamanan laut. Mengingat Indonesia sebagai salah satu negara yang mempunyai potensial sumberdaya perikanan yang cukup besar mengakibatkan permasalahan illegal fishing dan penggunaan alat tangkap. Tekanan penangkapan yang meningkat dari hari ke hari semakin mempercepat penurunan stok sumberdaya ikan. Tingginya tekanan penangkapan khususnya di pesisir pantai telah menyebabkan menurunnya stok sumberdaya ikan dan meningkatnya kompetisi antar alat penangkapan ikan yang tidak jarang menimbulkan konflik diantara nelayan. Sebagai akibat dari menurunnya pendapatan, nelayan

melakukan berbagai macam inovasi dan modifikasi alat penangkapan ikan untuk menutupi biaya operasi penangkapan.

Pelanggaran penggunaan alat tangkap dan metoda penangkapan ikan menjadi trend dalam kegiatan penangkapan ikan. Salah satunya adalah pelanggaran penggunaan *trawl* (pukat harimau) secara illegal di beberapa wilayah perairan termasuk di perairan selat sunda. Oleh karena itu, menurut peneliti bahwa upaya yang harus di lakukan dalam rangka pencegahan penggunaan alat tangkap yang di larang adalah melaksanakan kegiatan Patroli sebagai upaya memberikan perlindungan dan pelayanan dengan mendatangi tempat nelayan untuk pemolisian masyarakat (Polmas). Selain itu, Polair bersama jajaran instansi maritim lainnya mensosialisasikan program pengukuran kapal dan meminta kepada Nelayan agar mempersiapkan persyaratan dalam pelaksanaan pengukuran ulang hingga proses penerbitan dokumen yang baru terhadap kapal dan nahkoda kapal serta proses penerbitan perijinan usaha perikanan.

Upaya *Preventif* lainnya yang dapat di lakukan secara rutin atau berkesinambungan adalah sambangnusa kepada masyarakat perairan yang ada di pulau-pulau terdekat, guna penyampaian tentang kegiatan yang akan di laksanakan terkait sinkronisasi pelayanan, pendaftaran dan

kebangsaan kapal serta perijinan usaha perikanan. Tidak kala pentingnya yang mendesak untuk di lakukan oleh Polair bersama dengan dinas maritim terkait adalah pemetaan terhadap daerah-daerah rawan kriminalitas dalam bentuk Analisa Daerah Operasi (ADO), optimalisasi intelejen dan serse dalam rangka memberikan rasa aman terhadap nelayan dalam beraktivitas dengan jalan memperbanyak kegiatan patrol antisipasi terhadap kejahatan criminal terhadap nelayan.

c. Edukatif

Edukatif atau mendidik adalah upaya yang dapat di lakukan oleh Polair bersama instansi maritime terkait dalam upaya tertib hukum bagi para nelayan dan pemilik kapal di perairan selat sunda. Oleh karena itu, dalam rangka strategi mengedukatif tersebut dapat di lakukan melalui sosialisasi hukum kepada Nahkoda dan pemilik kapal dalam rangka memahami perundang-undangan dan peraturan terkait dengan pendaftaran dan kebangsaan kapal, perijinan usaha perikanan, ketentuan pidana bidang perairan sehingga di harapkan para nelayan dan pemilik kapal paham dan patuh terhadap perundang-undangan yang berlaku. Namun demikian, Pelaksanaan kegiatan sosialisasi di laksanakan merata dan berkesinambungan agar tujuan dari strategi *edukatif* ini dapat tercapai.

Tindakan lain yang juga perlu dilakukan dalam wujud edukatif adalah

memberikan buku panduan nelayan yang berisi tata cara pengurusan dan pelayanan terhadap dokumen kapal nelayan baik ukuran di bawah 7 Gt maupun di atas 7 Gt, tata cara pengurusan dan pelayanan perijinan usaha perikanan serta tata cara penerbitan dan pelayanan surat keterangan kecakapan bagi nahkoda dan ABK kapal nelayan. Pemberian buku tersebut di atas kemudian ditindaklanjuti dengan pelatihan kecakapan bagi para nelayan yang dilakukan di beberapa tempat di sekitar selat sunda.

D. Penutup

a. Kesimpulan

1. Solusi dalam memelihara keamanan di perairan selat sunda adalah Pengembangan Terobosan Kreatif berupa sinkronisasi dan koordinasi dengan Dinas Maritim Provinsi Banten dalam hal pengukuran Kapal, Perumusan Peraturan Daerah terkait dengan pelayanan terhadap nelayan dan rencana pembuatan samsat perairan;
2. Strategi dalam meminimalisir kejahatan di perairan selat sunda adalah mengoptimalkan dukungan Pemda, Akademisi guna mengatasi situasi, kebutuhan dan pengimplementasian

terobosan kreatif dalam rangka melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta penegakkan hukum di wilayah perairan dapat di wujudkan melalui tindakan Preemptif, Preventif dan Edukatif serta kerjasama yang berkelanjutan dengan membentuk forum maritim sebagai wadah berkumpulnya instansi-instansi yang membidangi wilayah perairan maritim serta pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Banten.

b. Saran

1. Agar Pemerintah Pusat menambah anggaran kepolisian khususnya anggaran Patroli bagi Polisi Perairan.
2. Agar Pemerintah Daerah mempersiapkan dukungan Fasilitas, konsep dan anggaran serta ahli dalam pelayanan terhadap nelayan dan penegakan hukum.
3. Agar Pemerintah Daerah dapat bersinergi dengan Polisi Perairan Polda Banten dan Lampung dalam mewujudkan samsat Perairan.

DAFTAR PUSTAKA

Anang Noegroho et.al, 2013, *Profil Kelautan dan Perikanan Provinsi Banten, Pusat Data Statistik dan*

- Informasi Kementerian Kelautan dan Perikanan*, Jakarta.
- Boer Mauna, 2005, *Hukum Internasional (Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global)*, Bandung: P.T Alumni.
- Didik Mohamad Sodik, 2015, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Bandung: Refika Aditama.
- Lexy J. Moleong, 1998, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosda Karya.
- Mubyarto, et. al., *Nelayan dan Kemiskinan: Studi Ekonomi Antropologi di Dua Desa Pantai*, Jakarta: Rajawali, 1984.
- Nasution, 2003, *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*, Bandung: Tarsito.
- Nuryanto, 2014, *Memahami Hukum Laut Indonesia*, Jakarta, Mitra Wacana Media.
- Sirajuddin, dkk, 2007, *Komisi Pengawas Penegak Hukum*, Malang Corruption Watch dan Yappika.
- Siswanto Sunarso, *Wawasan Penegakan Hukum di Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2005,
- Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, 2006, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, cet. 9, Jakarta: Rajawali Press.
- Soerjono Soekanto, 1996, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, UI Press.
- M. Khoidin Sadjijono, 2005, *Menatap Wajah Polisi Kita*, Yogyakarta, Laksbang PRESSindo.
- Roy R Roberg, 2013, *Police Management*, Jakarta, Terjemahan oleh PTIK.
- Wahyono, *Indonesia Sebagai Negara kepulauan*, Jakarta: Intan Pustaka, 2007.
- Chris Forward, "Archipelagic Sea-Lanes In Indonesia – Their Legality In International Law:", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* (A&NZ Mar LJ), Vol.23, 2009.
- David L. Larson, *Innocent, Transit and Archipelagic Sea Lane Passage Ocean Development and International Law* Vol. 18 No. 4, 1987.
- Etty R.Agoes, *Upaya Diplomati Indonesia dalam Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan (ALKI)*, *Indonesia Journal of International Law*, Vol 6 Nomor 3 April 2009 .
- Ismah Rustam, *Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*, *Indonesian Perspective Volume 1 Nomor. 1 (Januari-Juni): 1-21*.
- Berita online, dapat diakses secara online di <http://female.kompas.com>, di akses pada tanggal 1 Juli 2019.
- Markas Besar Kepolisian Perairan, dapat diakses secara online di http://www.polair.polri.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=1061&Itemid=597 di akses pada tanggal 1 Juli 2019.
- Markas Besar Kepolisian Perairan, dapat diakses secara online di <http://www.pelita.or.id/baca.php?id=97609> di akses pada tanggal 1 Juli 2019
- UN DOALOS, 2003. Bulletin No.52, New York: United Nations; *Indonesia Diplomatic Handbook*.