

4-30-2019

Kebijakan Pembangunan Tol Laut dan Potensi Dampaknya pada Tinggalan Kapal Asing Bersejarah yang Karam di Wilayah Perairan Indonesia

Hutomo Putra
Badan Keamanan Laut, hutomohardjoko@gmail.com

Follow this and additional works at: <https://scholarhub.ui.ac.id/paradigma>



Part of the [Archaeological Anthropology Commons](#), [Art and Design Commons](#), [Fine Arts Commons](#), [History Commons](#), [Library and Information Science Commons](#), [Linguistics Commons](#), and the [Philosophy Commons](#)

Recommended Citation

Putra, Hutomo. 2019. Kebijakan Pembangunan Tol Laut dan Potensi Dampaknya pada Tinggalan Kapal Asing Bersejarah yang Karam di Wilayah Perairan Indonesia. *Paradigma: Jurnal Kajian Budaya* 9, no. 1 (April). 10.17510/paradigma.v9i1.263.

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Humanities at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in *Paradigma: Jurnal Kajian Budaya* by an authorized editor of UI Scholars Hub.

KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TOL LAUT DAN POTENSI DAMPAKNYA PADA TINGGALAN KAPAL ASING BERSEJARAH YANG KARAM DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA

Hutomo Putra

Badan Keamanan Laut; hutomohardjoko@gmail.com

DOI: 10.17510/paradigma.v9i1.263

ABSTRACT

The construction of sea toll roads is one of the manifestations of President Jokowi's superior program for strengthening Indonesia's identity as a maritime country and to develop Indonesia as a whole from west to east. The necessity for sea toll road construction aims to improve the distribution of goods and trade commodities, particularly for the purpose of balancing the economic gap between the western and eastern regions of Indonesia. On the other hand, the construction of sea toll roads could possibly have an impact on archaeological objects, especially the remains of historic shipwrecks that have sunk and spread in several Indonesian territorial waters. Moreover, some of these remains are located on or adjacent to sea lane paths which will indirectly be affected by the deepening of the program in the context of the sea toll road construction. This paper aims to disseminate information about the tangible proofs of Indonesian cultural richness and long maritime history that have not been fully revealed and are threatened by potential damage and destruction if no necessary action is taken. Most importantly, this paper attempts to propose a strategy for constructing sea toll roads by taking into account the use and preservation of potential historical shipwreck remains which are still scattered in several territorial waters of Indonesia.

KEYWORDS

sea toll, historic shipwreck remains, potential of maritime cultures, preservation.

ABSTRAK

Pembangunan tol laut merupakan salah satu perwujudan program unggulan Nawacita Presiden Jokowi dalam rangka memperkuat jati diri Indonesia sebagai negara maritim dan membangun Indonesia secara menyeluruh dari barat hingga ke timur. Kebutuhan pembangunan tol laut ini adalah untuk meningkatkan distribusi barang dalam rangka menyeimbangkan kesenjangan perekonomian wilayah barat dan timur. Namun, pembangunan tol laut dapat berdampak pada objek arkeologis berupa tinggalan kapal asing bersejarah yang tenggelam dan tersebar di beberapa wilayah perairan Indonesia. Terlebih, beberapa tinggalan itu berada atau berdekatan dengan jalur Alur Laut yang

secara tidak langsung akan terkena dampak dari program pendalaman alur dalam rangka pembangunan jalur tol laut. Tulisan ini bertujuan untuk menyampaikan informasi mengenai potensi kekayaan budaya dan sejarah maritim Indonesia yang belum terungkap seutuhnya dan berpotensi mengalami kerusakan dan kehancuran apabila tidak menjadi perhatian. Metode survei atau pengumpulan data tinggalan bangkai kapal bersejarah beserta muatannya telah dilakukan di perairan Indonesia. Sebagai hasilnya, tulisan ini mencoba untuk mengilustrasikan strategi pembangunan tol laut dengan tetap memperhatikan pemanfaatan dan pelestarian potensi tinggalan kapal bersejarah yang tersebar di beberapa wilayah perairan Indonesia.

KATA KUNCI

Tol laut; tinggalan kapal asing bersejarah; potensi kebudayaan maritim; pelestarian.

1. Latar Belakang

Pembangunan Tol Laut merupakan perwujudan kebijakan program Nawacita Presiden Joko Widodo. Nawacita pertama yaitu memperkuat jati diri sebagai negara maritim dan Nawacita ketiga yaitu membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Implementasi program Nasional Presiden itu kemudian dituangkan dalam RPJMN 2015–2019 dan mulai diimplementasikan pada 2015. Berdasarkan buku *Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015* yang dikeluarkan oleh Bappenas, tol laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia (Bappenas 2015).

Konsep tol laut tersebut merupakan solusi bagi negara kepulauan yang luas seperti Indonesia untuk menurunkan biaya logistik nasional dan meningkatkan daya saing produk nasional dengan cara menyeimbangkan jumlah angkutan kargo/komoditas antara wilayah depan dan wilayah dalam. Secara spesifik, elemen tol laut meliputi: a) pelabuhan yang andal; b) kecukupan muatan barang; c) *inland* akses yang efektif; d) *shipping industry*; serta e) pelayaran rutin dan terjadwal. Berdasarkan berbagai elemen itu, Pemerintah (Bappenas serta Kementerian Perhubungan) bersama Pelindo menetapkan 24 pelabuhan strategis untuk merealisasikan konsep tol laut yang terdiri dari 5 pelabuhan *hub* (2 *hub* internasional dan 3 *hub* nasional) serta 19 pelabuhan *feeder* (Bappenas 2015). Adapun usulan jalur utama pembangunan tol laut dan pelabuhan strategis pendukung pembangunan tol laut dapat dilihat pada gambar 1 dan 2 di bawah ini.

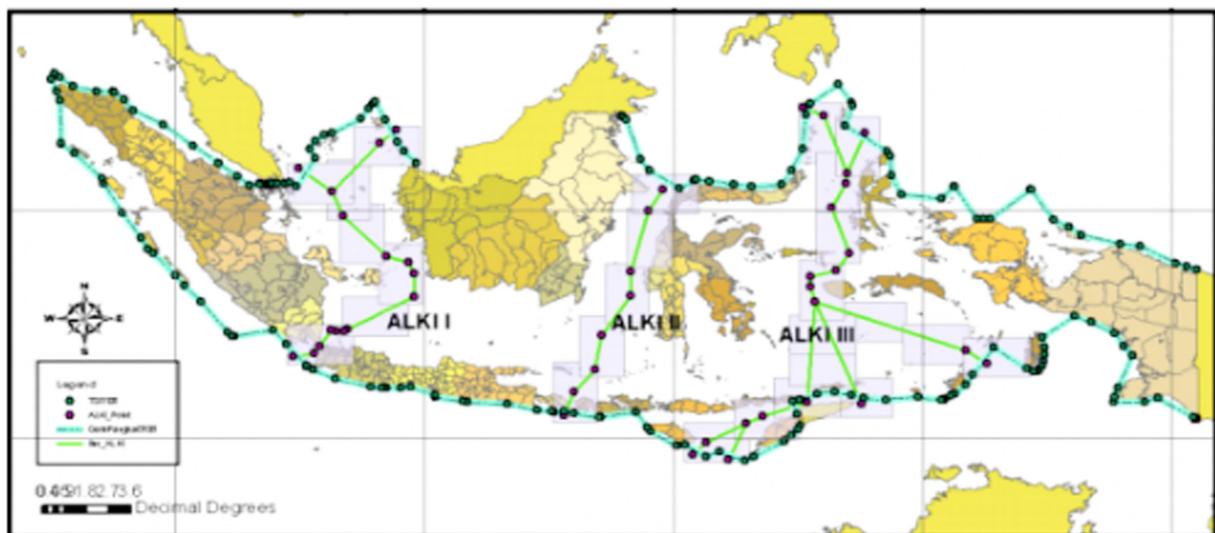


Gambar 1. Usulan Jalur Utama Tol Laut. (Sumber: Bappenas 2015).



Gambar 2. Usulan Pelabuhan *Hub* dan Pelabuhan *Feeder* Pendukung Tol Laut. (Sumber: Bappenas 2015).

Sebagaimana istilah tol, dalam merealisasikan trayek antarpelabuhan yang efisien, efektif, dan bebas hambatan, dilakukan beberapa penanggulangan hambatan. Dalam konteks tol laut, salah satu hambatan yaitu perairan dangkal. Perairan yang dangkal menyebabkan kapal, terutama kapal berukuran besar, berjalan secara tidak efisien karena harus mencari rute yang aman untuk dilalui. Salah satu cara penanggulangan yang dilakukan yaitu melalui program pendalaman alur pelayaran dengan melakukan pengerukan pasir laut dan pembersihan jalur pelayaran. Cara itu dilakukan pada Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang dibagi menjadi tiga wilayah (Gambar 3), terutama pada ALKI I yang meliputi Laut Cina Selatan – Laut Singapura – Laut Natuna – Selat Karimata – Laut Jawa – Selat Sunda. Di sana terdapat banyak kedangkalan, dari perairan Selat Sunda sampai dengan Selat Karimata. Selain itu, ALKI I merupakan jalur pelayaran yang paling ramai dilintasi oleh kapal apabila dibandingkan ALKI lainnya.



Gambar 3. Peta Jalur ALKI. (Sumber: Alif T.F. 2015).

Berdasarkan ketiga gambar di atas, dapat diasumsikan bahwa program pembangunan tol laut ini merupakan sebuah proyek berskala besar yang dilaksanakan secara menyeluruh dan mencakup hampir seluruh wilayah perairan Indonesia, mulai dari wilayah perairan dangkal atau pesisir hingga perairan dalam. Selain itu, berdasarkan RPJMN yang telah ditetapkan, percepatan pembangunan tol laut menjadi prioritas utama yang dikejar pada periode Pemerintahan Presiden Joko Widodo yang akan selesai pada 2019. Meskipun demikian, terdapat satu isu permasalahan yang berpotensi mengikuti percepatan pembangunan tol laut ini. Potensi permasalahan itu berkenaan dengan berbagai objek arkeologis berupa tinggalan kapal asing bersejarah yang tenggelam dan tersebar di beberapa wilayah perairan Indonesia. Terlebih, beberapa tinggalan itu berada atau berdekatan dengan jalur ALKI yang secara tidak langsung akan terkena dampak dari program pendalaman alur dalam rangka percepatan pembangunan tol laut.

Tulisan ini tidak bermaksud untuk menentang atau menghambat kebijakan Pemerintah yang terkait dengan percepatan pembangunan tol laut, tetapi untuk menyampaikan informasi mengenai potensi kekayaan budaya dan sejarah maritim Indonesia yang belum terungkap seutuhnya dan berisiko mengalami kerusakan dan kehancuran apabila tidak menjadi perhatian. Sebaliknya, tulisan ini mencoba untuk mengilustrasikan strategi pembangunan tol laut dengan tetap memperhatikan pemanfaatan dan pelestarian potensi tinggalan kapal bersejarah yang tersebar di beberapa wilayah perairan Indonesia.

2. Data Persebaran Potensi Bangkai Kapal Bersejarah Beserta Muatannya dan Posisinya dalam Peta Pembangunan Tol Laut

Fakta menunjukkan bahwa Indonesia belum memiliki data yang aktual dan lengkap mengenai jumlah dan lokasi persebaran kapal asing bersejarah yang tenggelam di wilayah perairan Indonesia. Informasi tentang hal itu pernah dikeluarkan oleh Sekretariat Panitia Nasional Pengangkatan Barang Berharga Muatan Kapal Tenggelam (PANNAS BMKT), Balai Riset Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan pada 2002. Dinyatakan bahwa terdapat sekurangnya 463 titik lokasi kapal karam kuno yang tersebar di wilayah perairan Indonesia (Tabel 1).

No.	Daerah	Lokasi
1	Selat Bangka	7
2	Belitung	9
3	Selat Gaspar, Sumatera Selatan	5
4	Selat Karimata	3
5	Perairan Riau	17
6	Selat Malaka	37
7	Kepulauan Seribu	18
8	Perairan Jawa Tengah	9
9	Karimun Jawa, Jepara	14
10	Selat Madura	5
11	NTB / NTT	8
12	Pelabuhan Ratu	134
13	Selat Makasar	8
14	Perairan Cilacap, Jawa Tengah	51
15	Perairan Arafuru, Maluku	57
16	Perairan Ambon Buru	13
17	Perairan Halmahera Tidore	16
18	Perairan Morotai	7
19	Teluk Tomini, Sulawesi Utara	3
20	Irian Jaya	31
21	Kepulauan Enggano	11
JUMLAH		463

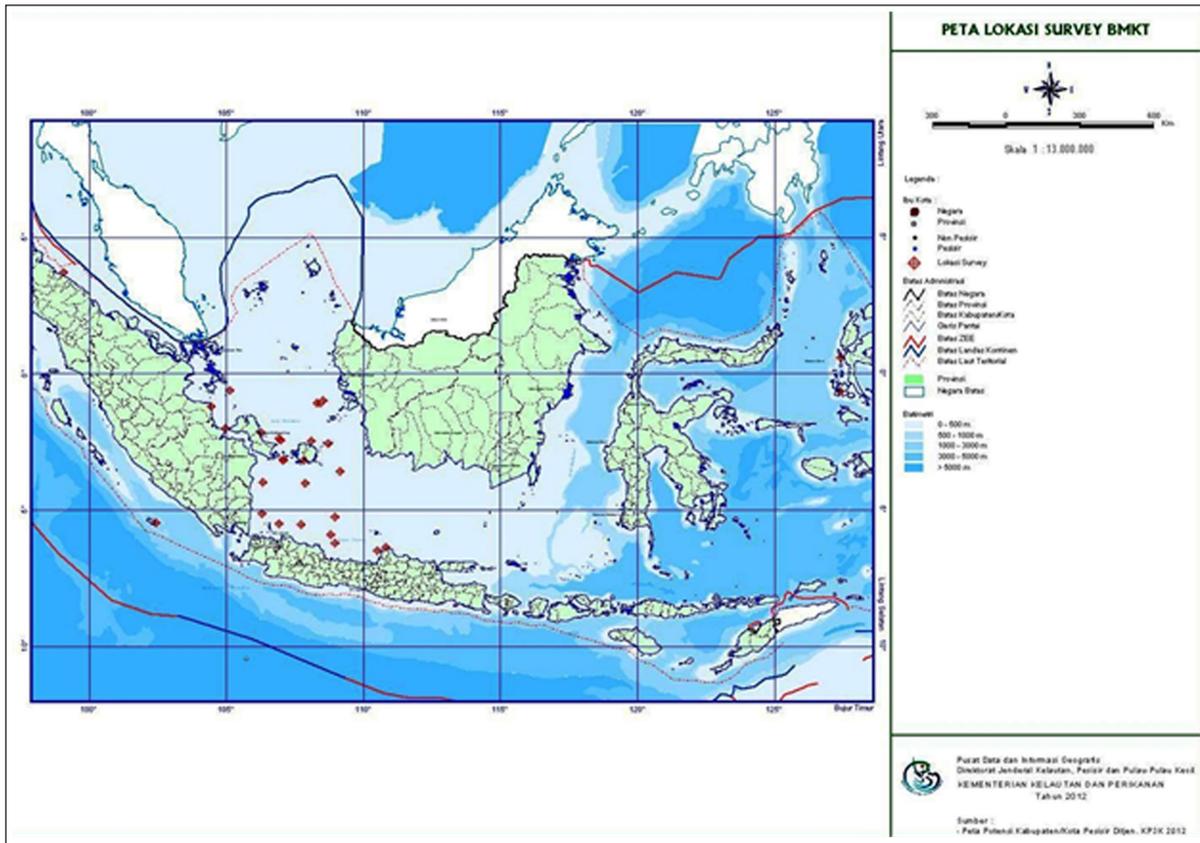
Sumber : Set. PANNAS BMKT di BRKP-DKP, 2002

Tabel 1. Persebaran dan Lokasi Titik Kapal Karam Kuno.

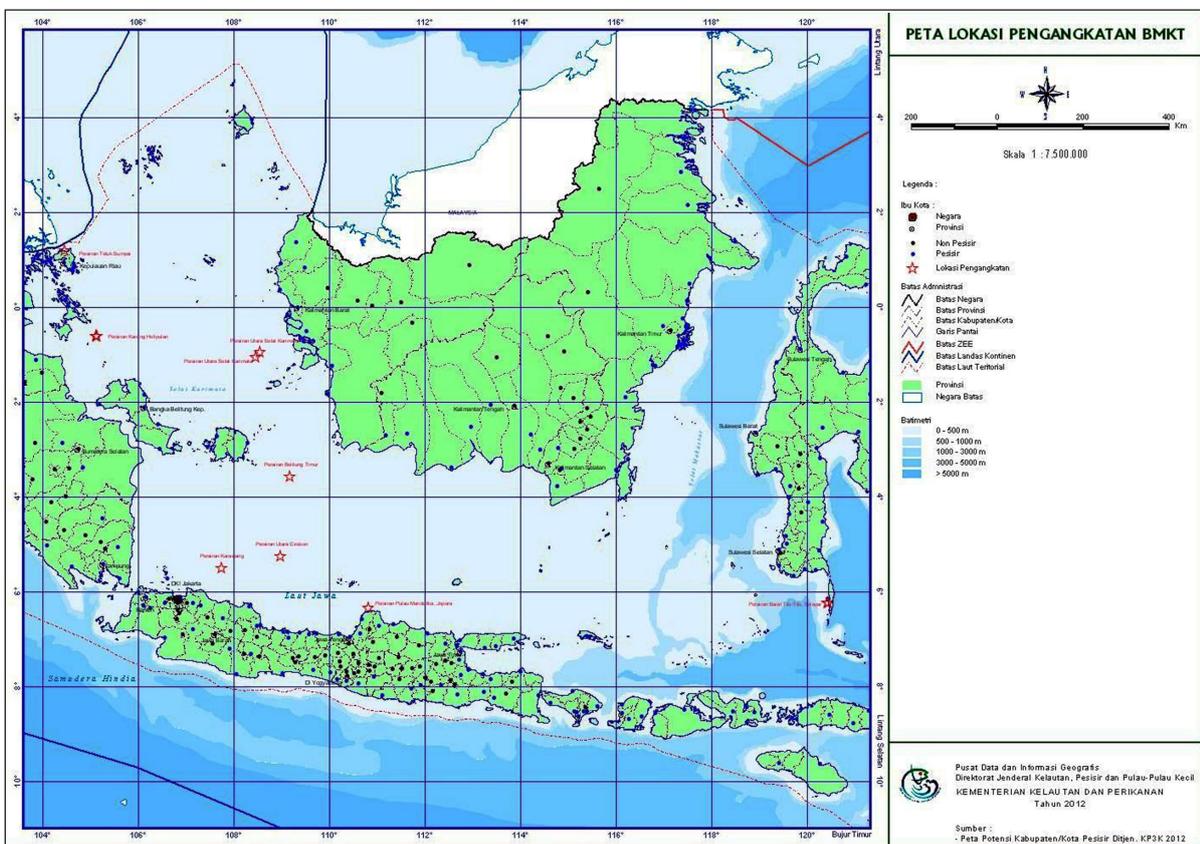
Dari perkiraan 463 titik tersebut, dinyatakan hanya 29 yang disurvei dan hanya dari 11 titik survei yang diangkat temuannya dan disimpan di gudang. Kegiatan itu dilakukan oleh PANNAS BMKT yang bekerja sama dengan beberapa perusahaan swasta di beberapa titik wilayah perairan Indonesia dalam kurun waktu 1990–2010 (Gambar 4 dan 5). Mayoritas hasil pengangkatan BMKT itu berupa keramik, koin, dan metal tinggalan Dinasti Cina dan pada saat ini disimpan dan dikelola di gudang PANNAS BMKT di wilayah Cileungsi (Tabel 2).

No	Lokasi	Nama Perusahaan	Tahun	Jumlah BMKT	Keterangan
1	Pulau Buaya, Kepulauan Riau	PT. Muara Wisesa Samudera	1990	16,031	<i>Chinese Ceramics, Song Dynasty</i>
2	Batu Hitam, Belitung (Tang Cargo), Tuban	PT. Sulung Segara Jaya, PT. TORR	1999	10,757	<i>Chinese Ceramics and Metal from Tang, Song, Yuan, Ming, and Qing Dynasty; Vietnam; Thailand; Europe; Southeast Asia</i>
3	Blanakan Sea	PT. Lautan Mas Bakti Persada	1999	13,590	<i>Ceramics from Thailand, Vietnam and China</i>
4	Karimata Strait	PT. Tuban Oceanic Research and Recovery (PT. TORR)	2002	31,029	<i>Chinese Ceramics and metal from Yuan Dynasty</i>
5	North Java Sea, Cirebon	PT. Paradigma Putra Sejahtera (PT.PPS)	2005	271,834	<i>Chinese Ceramics from the five dynasties, jewellery, Metal.</i>
6	Karang Heluputan Sea, Kepulauan Riau	PT. Adi Kencana Salvage	2006	21,521	<i>Chinese ceramics, anchor, canon and metal containers, from Ming and Qing Dynasty</i>
7	Teluk Sumpat Sea, Kepulauan Riau	PT. Adi Kencana Salvage	2006	15,461	<i>Chinese ceramics and gem stones from Yuan and Qing Dynasty</i>
8	North Java Sea, Jepara	PT. Adi Kencana Salvage	2008	14,814	<i>Chinese Ceramics and Chinese coins from Song-Yuan Dynasty</i>
9	North Java Sea, Karawang	PT. Paradigma Putra Sejahtera (PT.PPS)	2008	6,442	<i>Chinese Ceramics from the Fives Dynasties</i>
10	East Belitung Sea	PT. Paradigma Putra Sejahtera (PT.PPS)	2009	37,680	<i>Coins, Canon, and Ceramics from XVII CE</i>
11	Ujung Pamanukan Sea	PT. Comexindo Usaha Mandiri (PT. CUM)	4/1/2010 (Unfinished)	18,469	<i>Chinese Ceramics from Ming Dynasty</i>

Tabel 2. Database pengangkatan BMKT secara Komersial di Beberapa Wilayah Perairan Indonesia. (Sumber: PANNAS BMKT, KKP, 2015).



Gambar 4. Peta Lokasi Survei BMKT. (Sumber: KKP 2015).



Gambar 5. Peta Lokasi Pengangkatan BMKT. (Sumber: KKP 2015).

Berdasarkan data di atas, terlihat bahwa PANNAS BMKT terfokus pada pengangkatan BMKT atau objek arkeologis semata, tanpa melakukan *rescue salvage* atau pengangkatan bangkai kapal dalam rangka penyelamatan. Terlebih, di titik-titik survei juga belum dilakukan pengangkatan secara menyeluruh. Dengan kata lain, bangkai kapal karam bersejarah (*shipwreck*) beserta muatannya yang mungkin ada di titik survei itu berisiko terimplikasi secara negatif, seperti rusak dan hancur apabila dilakukan pendalaman dan pembersihan alur pelayaran dalam rangka percepatan pembangunan tol laut.

Serupa dengan PANNAS BMKT, kegiatan survei atau pengumpulan data tinggalan bangkai kapal bersejarah dan muatannya juga dilakukan oleh Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman (Dit. PCBM), Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. Sejak pemberlakuan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang cagar budaya yang sekaligus memberlakukan status moratorium atas semua kegiatan pengangkatan dan pelelangan BMKT, Direktorat PCBM melakukan kegiatan survei bawah air dalam rangka mencari potensi tinggalan atau objek cagar budaya bawah air. Dalam konteks ini, objek yang dimaksud yaitu bangkai kapal bersejarah dan benda arkeologis yang menjadi muatan *shipwreck* itu.

Dari kegiatan yang dilakukan, terdapat sekurangnya 33 titik lokasi potensi situs cagar budaya bawah air yang tersebar di berbagai wilayah perairan Indonesia (Tabel 3). Meskipun demikian, belum ada satu pun situs cagar budaya bawah air yang ditetapkan oleh Direktorat PCBM, termasuk 33 titik potensi itu. Serupa dengan data yang dimiliki oleh PANNAS BMKT, data potensi situs cagar budaya bawah air itu juga berisiko terkena dampak dari aktivitas pendalaman dan pembersihan alur pelayaran.

No	Temuan	Tahun	Lokasi	Kedalaman	Koordinat	Ukuran
1	Pesawat Tempur	2011	Pulau Meti, Halmahera Utara	34 Meter	01° 33' 34.2" U 127° 02' 56.3" T	P: 6,55 m L: 1,40 m P. Sayap: 3 m P. Kokpit: 0,68 m
2	Kapal karam "Hawiamaru"	2011	Teluk Kao, Halmahera Utara	6-10 Meter	01° 10' 44,9" U 127° 55' 39 T	P: 81,3 m T: 16,2 m
3	Kapal Karam "Kawimaru"	2011	Pulau Solsol, Halmahera Utara	6-12 Meter	01° 11' 00" U 127° 55' 52.8" T	P: 93 m T: 12.38 m
4	Komponen Kapal karam "Topas"	2011	Pulau Solsol, Halmahera Utara	5 Meter	01° 07' 54,7" U 127° 49' 00.4" T	P: 3,34 m T: 1,10 m
5	Kapal karam "Barnabas"	2011	Pulau Wangeotak Halmahera Utara	6-12 meter	01° 06' 25.4" U 127° 47' 54.1" T	P: 61 m T: 5 m
6	Kapal karam "Sebira"	2011	Pulau Sebira, Kepulauan Seribu	37 meter	05° 12' 26.8" S 106° 27' 62.6" T	Belum teridentifikasi

No	Temuan	Tahun	Lokasi	Kedalaman	Koordinat	Ukuran
7	Kapal karam "Tidung"	2011	Pulau Tidung Kepulauan Seribu	43 m	05° 47' 27,8" S 106° 28' 16,8 T	Belum teridentifikasi
8	Kapal Karam "Belanda"	2011	Pulau Belanda Kepulauan Seribu	40 m	05° 36' 21" S 106° 36' 03.6 T	Belum teridentifikasi
9	Kapal karam "Poso"	2011	Gosong Congkak Kepulauan Seribu	30 m	05° 45' 04.2 S 106° 37' 04.5 T	Belum teridentifikasi
10	Kapal karam "Tabularasa"	2011	Pulau Pramuka Kepulauan Seribu	38 m	05° 45' 04.2 S 106° 37' 04.5 T	P: 25 m T: 12 m
11	Kapal karam "Papatheo"	2011	Pulau Papatheo, Kepulauan Seribu	15-30 m	5° 34' 48" S 106° 36' 12.2" T	P. Haluan: 17 m P. Buritan: 32 m p. ruang kapten: 12 m
12	Kapal karam "Kumbang"	2011	Pulau Kumbang Kepulauan Karimunjawa	12,5 m	05° 46' 38.4" S 110° 14' 46 T	P: 29 m L: 5,8 m T: 5 m
13	Kapal karam "Mati 1"	2011	Perairan Batu Lawang, Kepulauan Karimunjawa	53 m	05° 40' 83.7" S 110° 30' 78.4 T	Tidak dilakukan penyelaman
14	Kapal karam "Mati 2"	2011	Perairan Batu Lawang, Kepulauan Karimunjawa	53 m	05° 40' 84.8" S 110° 30' 71.2" T	Tidak dilakukan penyelaman
15	Serpihan besi	2011	Pulau Nyamuk, Kepulauan Karimunjawa	3-4 m	06° 08' 40" S 110° 08' 28,1" T	P: 1 m L: 1 m
16	Kapal karam "Parang"	2011	Pulau Parang Kepulauan Karimunjawa	28 m	05° 44' 47.2" S 110° 12' 52,.3 T	Belum teridentifikasi
17	Kapal karam "Nusa Indah"	2010	Pulau Menjangan, Kepulauan Karimunjawa	28-30 m	05° 53' 24.7" S 110° 24' 8.2 T	

No	Temuan	Tahun	Lokasi	Kedalaman	Koordinat	Ukuran
18	Kapal karam "Geleang"	2010	Pulau Geleang, Kepulauan Karimunjawa	48 m	05° 50' 50" S 110° 19' 06" T	P: 40 m L: 14 – 17 m T: 6 m
19	Kapal karam "Taka Menyawakan"	2010	Pulau Taka Menyawakan, Kepulauan Karimunjawa	3-9 m	05° 46' 03,4 S 110° 19' 33,6" T	P: 47 m L:22 m T: 7 m
20	Kapal karam "Kumbang"	2010	Pulau Kumbang Kepulauan Karimunjawa	2-13 m	05° 46' 22.2 S 110° 14' 27.7 T	P: 29 m L: 5,8 m T: 5 m
21	Parang Shipwreck	2010	Pulau Parang, Kepulauan Karimunjawa	34-38 m	05° 45' 09.2" S 110° 27' 43.2" T	P: 23 m L: 16 m T: 12 m
22	Indonoor Shipwreck	2010	Pulau Kemujan, Kepulauan Karimunjawa	15 m	05° 46' 54,7" S 110° 27' 43,2" T	P: 99,94 m L: 14,17 m T: 6 m
18	Kapal karam "Geleang"	2010	Pulau Geleang, Kepulauan Karimunjawa	48 m	05° 50' 50" S 110° 19' 06" T	P: 40 m L: 14 – 17 m T: 6 m
19	Kapal karam "Taka Menyawakan"	2010	Pulau Taka Menyawakan, Kepulauan Karimunjawa	3-9 m	05° 46' 03,4 S 110° 19' 33,6" T	P: 47 m L:22 m T: 7 m
20	Kapal karam "Kumbang"	2010	Pulau Kumbang Kepulauan Karimunjawa	2-13 m	05° 46' 22.2 S 110° 14' 27.7 T	P: 29 m L: 5,8 m T: 5 m
21	Parang Shipwreck	2010	Pulau Parang, Kepulauan Karimunjawa	34-38 m	05° 45' 09.2" S 110° 27' 43.2" T	P: 23 m L: 16 m T: 12 m
22	Indonoor Shipwreck	2010	Pulau Kemujan, Kepulauan Karimunjawa	15 m	05° 46' 54,7" S 110° 27' 43,2" T	P: 99,94 m L: 14,17 m T: 6 m
23	Seruni Shipwreck	2010	Pulau Seruni, Kepulauan Karimunjawa	10 m	05° 51' 54,4" S 110° 35' 17,8" T	
24	Sebaran Keramik	2010	Pulau Genting, Kepulauan Karimunjawa	2 m	05° 51' 12,0" S 110° 36' 06,0" T	

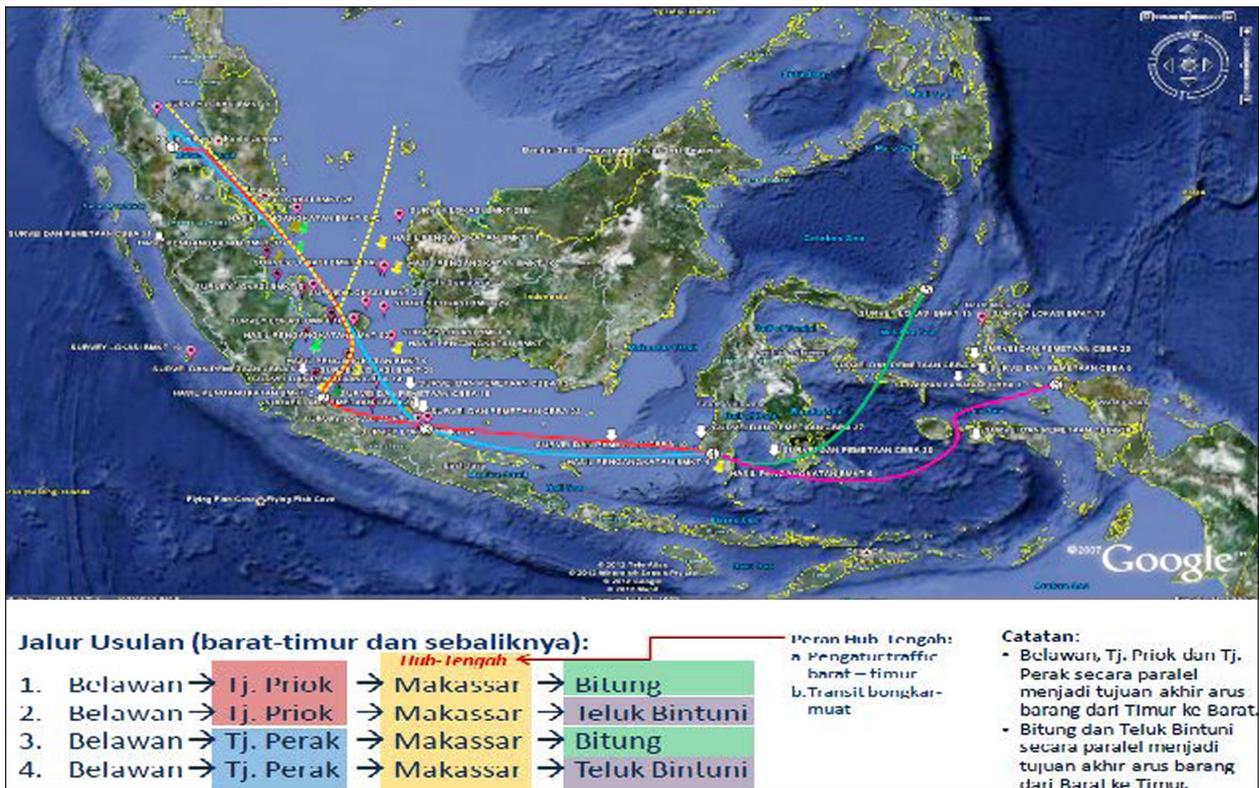
No	Temuan	Tahun	Lokasi	Kedalaman	Koordinat	Ukuran
25	Fragmen Besi	2009	Maluku Utara, Perairan Tidore	50 m	00° 37' 29,6" U 127° 25' 19,7" T	
26	Toshimaru	2009	Halmahera Utara, Maluku Utara	7 m	01° 08' 44" U 127° 49' 59,3" T	
27	Mawali (WW II Ship)	2009	Bitung Manado, Selat Lembe	20-28 m	5° 06' 40,5 U 119° 19' 59,4" T	P: 92m L: 39 m T: 29 m
28	Aquila (Panama)	2009	Pantai Wayane Teluk Ambon	17-35 M	3° 39' 57,1" S 128° 10' 10,8" T	P: 135 m L: 50 m T: 11 m
29	Kapal karam	2009	Perairan Pulau Nangka, Kota Kapur, Bangka- Belitung	28 m	2° 22' 45,6" S 105° 43' 31,5" T	P: 17 m
30	VOC Shipwreck	2008	Pulau Buton, Sulawesi Tenggara Perairan Sagori	7 m	5° 22' 24" U 121° 43' 52" T	P: 77 m L: 17 m T: 1,5 m
31	WW II Shipwreck	2007	Sumatera Barat, perairan pesisir selatan	22-28 m	1° 12' 03" S 100° 25' 30,3" T	P: 70,60 m L: 11,60 m T: 4,20 m
32	Kapal Ashigara	2006	Makassar, Sulawesi Selatan, Perairan Barang Lompo	32 m	5° 06' 40,5" S 119° 19' 39,4" S	Belum teridentifikasi
33	Chinese Shipwreck	2006	Kendari, Sulawesi Tenggara, Perairan Selayar	21 m	06° 14' 44,2" S 120° 26' 16,3" T	Belum teridentifikasi

Tabel 3. 33 Titik Lokasi Potensi Situs Cagar Budaya Bawah Air di Wilayah Perairan Indonesia.

Apabila data tersebut di atas digabungkan dalam satu peta (Gambar 7), terlihat bahwa usulan jalur utama pembangunan tol laut beririsan dengan titik-titik koordinat potensi tinggalan kapal bersejarah atau situs cagar budaya bawah air. Lebih detail lagi, terlihat bahwa wilayah ALKI 1 memiliki titik-titik persebaran potensi tinggalan yang paling banyak apabila dibandingkan ALKI 2 dan ALKI 3. Titik-titik perkiraan lokasi itu terdapat di Perairan Belawan, Selat Malaka, Selat Karimata, Perairan Bangka Belitung, Perairan Laut Jawa, Selat Sunda, dan Perairan Kepulauan Seribu. Sementara itu, usulan pembangunan jalur utama tol laut di wilayah ALKI 1 dimulai dari perairan Belawan hingga Pelabuhan Tanjung Priok. Besar kemungkinan aktivitas

pendalaman dan pembersihan alur pelayaran akan berimplikasi pada kerusakan dan kehancuran potensi tinggalan kapal bersejarah yang terdapat di bawah laut wilayah ALKI 1.

Di wilayah ALKI 2, walaupun tidak semasif ALKI 1, terlihat juga lokasi potensi tinggalan kapal bersejarah di sekitar wilayah perairan Makassar. Apabila memperhatikan usulan pengembangan pelabuhan *Hub* dan *Feeder* pendukung tol laut, terlihat bahwa pelabuhan Makassar memiliki peran penting sebagai penghubung jalur pelayaran antara wilayah Barat – Tengah – Timur dan sebaliknya. Terlebih, pembangunan dalam skala besar juga sedang berlangsung di Pelabuhan Makassar. Hal itu tentu akan berdampak negatif seperti kerusakan atau kehancuran eksistensi, pada potensi tinggalan bangkai kapal bersejarah di wilayah itu apabila tidak diperhatikan secara saksama.



Gambar 7. Irisan Lokasi Persebaran Potensi Tinggalan Kapal Bersejarah yang Dilewati oleh Usulan Pembangunan Jalur Utama Tol Laut. (Dibuat oleh Hutomo dan Restu 2017).

3. Tinjauan Potensi Dampak dan Strategi Win-Win Solutions yang Tepat antara Kebijakan Pembangunan Tol Laut dan Potensi Tinggalan Situs Kapal Bersejarah Beserta Muatannya di Wilayah Perairan Indonesia.

Dalam uraian di atas, terlihat bahwa kebijakan pembangunan tol laut berpotensi menimbulkan dampak negatif pada tinggalan kapal bersejarah yang tenggelam di wilayah perairan Indonesia. Apabila ditinjau dari perspektif hukum, baik nasional maupun internasional, Indonesia berkewajiban untuk melestarikan tinggalan arkeologis itu. Pada tataran hukum internasional, terdapat dua payung hukum yang mengatur perlindungan objek arkeologis bawah laut, yakni *United Nation Convention of the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 tentang Hukum Laut dan Konvensi UNESCO tahun 2001 tentang Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air. Sementara itu, dalam tataran hukum nasional, Indonesia juga memiliki dasar regulasi yang jelas dan tertuang dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya.

Peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku di Indonesia dan mengatur perlindungan cagar budaya dijelaskan pada Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya, pasal 26. Dalam pasal itu, dijelaskan ketentuan survei dan ekskavasi warisan budaya, baik yang di darat maupun di bawah air:

- 1) Pemerintah berkewajiban melakukan pencarian benda, bangunan, struktur, dan/atau lokasi yang diduga sebagai Cagar Budaya;
- 2) Pencarian Cagar Budaya atau yang diduga Cagar Budaya dapat dilakukan oleh setiap orang dengan penggalian, penyelaman, dan/atau pengangkatan di darat dan/atau di air;
- 3) Pencarian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) hanya dapat dilakukan melalui penelitian dengan tetap memperhatikan hak kepemilikan dan/atau penguasaan lokasi; dan
- 4) Setiap orang dilarang melakukan pencarian Cagar Budaya atau yang diduga Cagar Budaya dengan penggalian, penyelaman, dan/atau pengangkatan di darat dan/atau di air sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kecuali dengan izin Pemerintah atau Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya.

Dalam keempat butir aturan di atas, perlu digaribawahi ketentuan yang memperbolehkan pengangkatan objek arkeologis dan sejarah dari bawah laut dengan syarat khusus dan tertentu melalui izin dari otoritas terkait, semata-mata untuk kepentingan dan maslahat umum. Dalam konteks tulisan ini, syarat itu terkait dengan usulan pembangunan jalur utama tol laut.

Pada tataran internasional, Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 tentang hukum laut. Di dalam UNCLOS 1982, secara khusus terdapat penjelasan dan pernyataan mengenai objek arkeologis dan sejarah yang tertuang pada pasal 149:

All objects of an archaeological and historical nature found in the area (beyond the limits of national jurisdiction) shall be preserved or disposed of for the benefit of mankind as a whole, particular regard being paid to the preferential rights of the state or country of origin, or the state of cultural origin, or the state of historical and archaeological origin.

Pada pasal itu, dijelaskan bahwa segala jenis dan bentuk objek arkeologis dan sejarah yang ditemukan di dalam batas wilayah yurisdiksi suatu negara sebaiknya dilindungi atau diangkat untuk kepentingan dan kemaslahatan masyarakat secara keseluruhan, dengan tetap memperhatikan hak preferensial negara asal, kebudayaan asal, serta objek arkeologis dan sejarah asal suatu negara.

Perincian pada pasal 303 menjelaskan secara spesifik kewajiban suatu negara untuk melindungi propertinya yang meliputi kapal, pesawat, dan kapal milik negara lain, baik yang telah karam maupun yang masih melintas di suatu negara. Khusus untuk objek arkeologis yang telah karam atau tenggelam, negara memiliki kewajiban untuk mencegah pengangkatan ataupun pemindahan dari zona kontingen hingga batas wilayah laut teritorial (12 nm–24 nm), yang dijelaskan dalam empat butir yang berikut.

- 1) *States have a duty to protect objects of an archaeological and historical nature found at sea and shall cooperate for this purpose;*
- 2) *In order to control traffic in such objects the coastal state may, presume that their removal from the sea bed in the zone referred to in article 33 without approval, would result in an infringement within its territorial sea of the law and regulations;*
- 3) *Nothing in this article affects the rights of identifiable owners, the law of salvage or other rules of admiralty, or laws and practices with respect to cultural exchanges;*

4) *This article is without prejudice to other international agreement and rules of international law regarding the protection of objects of an archaeological and historical nature.*

Apabila mengacu kepada kedua pasal di atas, pendalaman dan pembersihan jalur pelayaran untuk pembangunan tol laut dengan cara membersihkan ataupun mengangkat tinggalan kapal bersejarah bukanlah sesuatu yang dilarang untuk dilakukan. Meskipun demikian, perlu dilakukan pengkajian dan penelitian secara mendalam dengan melibatkan negara asal atau pemilik kapal itu sebelum dilakukan pembersihan jalur pelayaran itu. Selain itu, hasil pengangkatan itu harus disimpan, dilestarikan, dan dikelola semata-mata untuk kepentingan seluruh masyarakat. Dengan kata lain, kegiatan pengangkatan yang dilakukan, selain perlu mendapatkan izin dari negara pemilik bendera tinggalan itu, juga harus memperhatikan tempat dan manajemen pengelolaan serta pemanfaatan objek arkeologis itu.

Sebagai contoh, Australia dan Belanda pada 1972 menandatangani perjanjian kerja sama yang juga dituangkan dalam peraturan internal Australia mengenai persetujuan pelimpahan kewenangan secara penuh untuk pengelolaan empat temuan kapal VOC yang tenggelam di perairan Australia dari Pemerintah Belanda kepada Museum Australia bagian Barat (Luxford 2006). Terlebih, sisa-sisa tinggalan salah satu dari empat kapal VOC itu, yakni *Batavia*, diangkat dan direkonstruksi dengan mengikuti kaidah ilmu arkeologi maritim serta peraturan internal yang berlaku, dan menjadi salah satu koleksi utama pameran di Museum Maritim Australia bagian Barat (*Western Australian Museum*) sampai saat ini (gambar 8). Masih banyak lagi kegiatan *rescue salvaging* serupa yang bahkan berujung pada pembentukan museum maritim seperti pembentukan museum bahari di Roskilde, Denmark sebagai tindak lanjut dari pengangkatan temuan kapal Viking; pembentukan museum maritim nasional di Oslo, Norwegia, yang secara khusus juga menampilkan tinggalan kapal Viking; dan pemanfaatan galangan kapal bersejarah di Porstmouth, Inggris, yang juga menyajikan sisa-sisa tinggalan temuan kapal perang Tudor, *Mary Rose* (UNESCO 2007). Perlu digarisbawahi di sini bahwa kegiatan pengangkatan itu dilakukan dengan berlandaskan penelitian dan kaidah disiplin ilmu yang berlaku, yaitu ilmu arkeologi maritim.

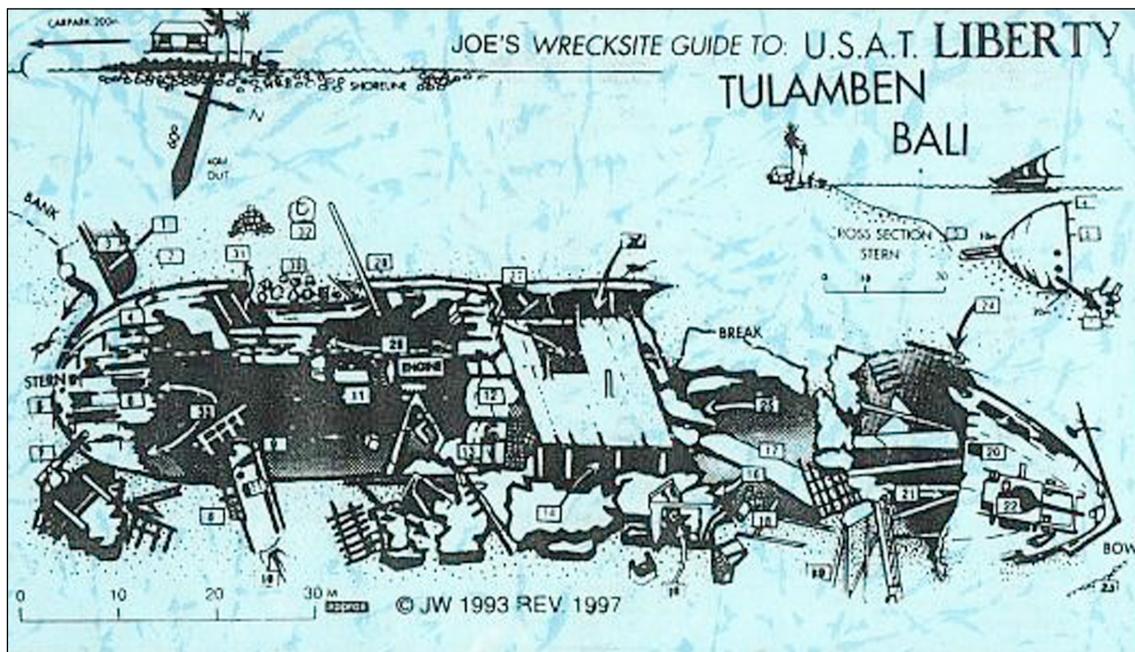


Gambar 8. Bagian Lambung Kapal *Batavia* yang Diangkat, Direkonstruksi, dan Menjadi Koleksi Utama Pameran di Museum Maritim Australia Bagian Barat. (Sumber: <http://www.museum.wa.gov.au>)

Potensi dampak lain dari kebijakan pembangunan tol laut pada tinggalan kapal bersejarah yaitu hilangnya potensi aset perekonomian yang dapat dikembangkan dari tinggalan kapal bernilai historis itu. Potensi aset perekonomian yang dimaksud dalam hal ini yaitu pengelolaan yang bersifat pelestarian atau aktivitas yang tidak bersifat komersial. Dalam konteks tulisan ini, selain pembangunan infrastruktur, kebijakan pembangunan tol laut lain adalah pengembangan jalur pelayaran rakyat dan pengembangan wisata bahari. Mengingat semua itu, penulis ini menuangkan konsep dan ide pengembangan wisata bahari melalui preservasi potensi cagar budaya bawah air berupa bangkai kapal bersejarah dan muatannya secara *in situ*.

Salah satu contoh keuntungan dari pengembangan potensi pariwisata bawah air dapat dilihat pada Kawasan Wisata Bawah Laut Tulamben, Bali. Bangkai Kapal U.S.A.T *Liberty* yang tenggelam pada 1963. Meskipun tidak utuh, bangkai kapal itu kini menjadi ikon pariwisata terutama wisata selam bawah air. Sayangnya artefak muatannya tidak ada lagi. *Coral Reef Alliance* dan *Reef Check* Indonesia melakukan pengkajian tentang nilai ekonomi kawasan itu dan menunjukkan bahwa pada 2013 terjadi perputaran ekonomi senilai 10 juta dolar yang terutama didorong oleh sektor pariwisata dan penunjang ekonomi masyarakat lokal di Tulamben.

Data yang dimiliki Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Karangasem juga menyatakan bahwa pada 2013–2014 sekitar 70 ribu wisatawan datang dan mengunjungi situs itu. Meskipun demikian, berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh tim dari Loka Penelitian Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir pada 2013, terdapat potensi dan ancaman kerusakan terhadap situs itu yang mayoritas disebabkan oleh ketidaksengajaan para turis dan penyelam (Ridwan, dkk. 2013). Dengan kata lain, keuntungan potensi pariwisata bawah air dari segi perekonomian juga harus diikuti dengan manajemen pengelolaan dan pelestarian *in situ* yang baik, serta melibatkan partisipasi elemen dan perangkat masyarakat yang hidup dan tinggal di sekitar situs.



Gambar 9. Gambar Situs U.S.A.T Liberty di Tulamben, Bali. (Sumber: Tripadvisor.co.id).

Contoh lain pengembangan potensi wisata bawah air yang telah banyak diterapkan di beberapa negara lain yaitu pengembangan museum bawah air. Amerika Serikat telah mengembangkan museum bawah air yang dinamakan *Florida Keys National Marine Sanctuary*. Hal yang menarik dari museum itu yaitu terdapat sembilan bangkai kapal dengan jenis, riwayat, dan bendera yang berbeda-beda (Silver 2009).

Museum bawah air lain dengan konsep yang sedikit berbeda juga dikembangkan di Yunani. Situs kapal *HMHS Britannic*, atau yang dijuluki saudara dari kapal *Titanic*, dikelola dan dikemas sedemikian rupa menjadi museum dasar laut (Smith 2008).

Sesuai dengan salah satu substansi dari pengembangan tol laut di Indonesia, konsep pelayaran rakyat melalui pengembangan wisata bahari dengan mengoptimalkan potensi data tinggalan kapal bersejarah yang dihimpun oleh Sekretariat PANNAS BMKT dan Direktorat PCBM dapat menjadi salah satu alternatif solusi yang diterapkan. Sekurangnya, terdapat delapan usulan jalur pengembangan wisata bahari yang digambarkan dalam buku tol laut dan berdekatan dengan titik-titik koordinat potensi tinggalan kapal bersejarah. Apabila berjalan selaras, hal ini dapat menjadi *win – win solutions* antara kebijakan pengembangan tol laut, khususnya pengembangan pelayaran rakyat berbasis wisata bahari dan pemanfaatan potensi tinggalan kapal bersejarah yang tenggelam di wilayah perairan Indonesia.

Meskipun demikian, sebelumnya Direktorat PCBM, selaku unit kerja Pemerintah yang memiliki payung hukum terkait dengan cagar budaya, perlu secepatnya melakukan penelitian lanjutan secara mendalam dan bersinergi dengan praktisi/ahli, akademisi, dan instansi pemerintahan lainnya yang memiliki data dan infrastruktur pendukung penelitian bawah air. Sinergisme dalam hal ini dilakukan antara Direktorat PCBM, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Dinas Hidrologi dan Oseanografi TNI AL, Universitas/Lembaga Pendidikan, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, serta negara pemilik bendera potensi tinggalan kapal bersejarah beserta muatannya yang karam di wilayah perairan Indonesia. Hasil dari penelitian lanjutan itu diharapkan dapat menjadi dasar penetapan potensi tinggalan itu menjadi situs cagar budaya bawah air Indonesia. Adapun gambaran konsep pelayaran rakyat melalui pengembangan wisata bahari dapat dilihat pada gambar 9 di bawah ini.



Gambar 10. Peta Jalur Pengembangan Wisata Bahari. (Sumber: Bappenas 2015).

4. Kesimpulan

Berdasarkan bahasan di atas, dapat diasumsikan bahwa terdapat potensi dampak berupa kerusakan dan kehancuran pada tinggalan kapal bersejarah yang mungkin tenggelam di wilayah perairan Indonesia. Apabila luput dari perhatian, besar kemungkinan Indonesia akan terkena imbas lebih jauh dari pandangan dunia internasional. Sebagai negara yang meratifikasi UNCLOS 1982, Pemerintah Indonesia memiliki kewajiban yang terkait dengan pengelolaan dan pemanfaatan cagar budaya bawah air. Terlebih, Indonesia telah memiliki payung hukum yang jelas dan tertuang dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya, melalui Direktorat PCBM di bawah Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan sebagai instansi pemerintah yang berwenang. Walaupun demikian, turunan berupa Peraturan Pemerintah mengenai mekanisme dan pengaturan penetapan, pengelolaan, dan pemanfaatan Undang-Undang itu sampai saat ini belum dikeluarkan. Selain itu, beberapa data potensi tinggalan yang telah dihimpun, pada saat ini juga belum ditetapkan sebagai situs cagar budaya bawah air Indonesia oleh Direktorat itu. Hal itu kemudian menyebabkan pengangkatan bangkai kapal dan objek arkeologis yang menjadi muatan bangkai kapal itu masih dilakukan oleh sekelompok pencari besi bekas atau pemburu harta karun.

Terkait dengan konteks kebijakan pembangunan tol laut yang merupakan program Nawacita Pemerintah, kegiatan pengangkatan potensi tinggalan kapal bersejarah yang berada di alur pelayaran bukanlah sesuatu yang dilarang. Namun, kegiatan pengangkatan dalam rangka penyelamatan potensi aset budaya menjadi hal penting yang digaribawahi. Dengan kata lain, kegiatan pengangkatan itu dilakukan berlandaskan hasil penelitian dan mengikuti kaidah ilmu arkeologi maritim yang berlaku. Selain itu, pelestarian dan pemanfaatan, setelah dilakukan pengangkatan, juga menjadi bagian penting yang tidak dapat dilepaskan. Hal lain yang cukup penting dalam kegiatan pengangkatan itu yaitu sinergisme dan keterlibatan semua elemen pemerintah yang berwenang, dan negara pemilik bendera tinggalan kapal bersejarah itu.

Beberapa contoh pengelolaan dan pemanfaatan tinggalan kapal bersejarah melalui cara pengangkatan yang baik telah diterapkan di beberapa negara. Australia bekerja sama dengan Belanda melakukan pengangkatan sisa-sisa bagian lambung kapal *Batavia* dari bawah air untuk kemudian mengonservasi dan merekonstruksinya sehingga menjadi salah satu koleksi pameran utama di Museum Maritim Australia Bagian Barat. Selain Australia, beberapa negara lain, seperti Inggris, Denmark, dan Norwegia, bahkan membuat dan mengembangkan museum bahari yang memuat dan menyajikan secara ilmiah hasil pengangkatan temuan tinggalan kapal bersejarah yang karam di wilayah perairan mereka (UNESCO 2007).

Contoh pengelolaan dan pemanfaatan lain yang dapat diterapkan dengan tetap mendukung kebijakan pembangunan tol laut yaitu pengembangan wisata bawah air dan bahari dengan memanfaatkan potensi tinggalan kapal bersejarah yang berdekatan atau beririsan dengan usulan pengembangan jalur utama tol laut. Salah satu bentuk pengembangan yang dimaksud yaitu museum bawah air. Pengelolaan dan pemanfaatan dalam bentuk museum bawah air sekaligus akan mendukung konsep pelayaran rakyat berbasis wisata bahari yang juga menjadi salah satu substansi pembangunan tol laut. Selain itu, pengembangan pariwisata bawah air pada suatu wilayah juga berpotensi menjadi daya tarik turis dan penyelam, baik domestik maupun internasional, yang sekaligus mampu menambah devisa negara dan wilayah itu sendiri.

Sebagai contoh, situs kapal U.S.A.T *Liberty* yang tenggelam di perairan Tulamben, Bali, menjadi salah satu destinasi utama wisata bawah air di Bali dan juga menjadi aset perekonomian, serta mampu memberdayakan masyarakat lokal dan pesisir yang hidup dan tinggal di dekat wilayah Tulamben. Butir penting yang menjadi perhatian di sini yaitu potensi perekonomian yang dapat diperoleh dari pengelolaan wisata bawah air. Besar kemungkinan bahwa data potensi tinggalan kapal bersejarah yang ada pada saat

ini juga memiliki potensi perekonomian yang lebih besar daripada situs USAT *Liberty*. Sangat disayangkan apabila berbagai potensi itu rusak atau hancur terkena dampak dari pembangunan jalur utama tol laut.

Pada intinya, penelitian atau pengkajian lebih lanjut dan mendalam tentang data potensi tinggalan kapal bersejarah menjadi kunci penting yang harus segera dilakukan. Penelitian atau kajian itu seyogianya dilakukan secara ilmiah dan berlandaskan pada disiplin ilmu yang sesuai dan spesifik, yakni arkeologi maritim. Terkait dengan sumber daya manusia dan ahli di bidang ilmu arkeologi maritim yang masih terbatas, penelitian atau pengkajian itu dilakukan dengan melibatkan pakar/ahli arkeologi maritim dari negara bendera pemilik tinggalan kapal bersejarah.

Terakhir, Indonesia juga dapat belajar dari negara lain, seperti Australia, Belanda, Inggris, Yunani, Denmark, dan Norwegia, yang telah lebih dulu mengembangkan model pengelolaan dan pemanfaatan tinggalan kapal bersejarah dengan berlandaskan pada aturan yang berlaku dan kaidah ilmu arkeologi maritim. Pentingnya ilmu arkeologi maritim dalam hal ini bukanlah sebagai bidang atau ilmu yang eksklusif, melainkan sebagai ilmu yang bermanfaat dalam menggali nilai informasi dan pengetahuan, melakukan perekaman data, serta menyampaikannya kepada segala lapisan masyarakat, tidak hanya untuk masa kini, tetapi juga untuk generasi penerus pada masa depan (Hutchinson 1996, 1–4).

Daftar Referensi

- Balai Riset Kelautan dan Perikanan. 2002. *Pengangkatan Barang Berharga Muatan Kapal Tenggelam (PANNAS BMKT)*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- Bappenas. 2015. Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015. Jakarta: Direktorat Transportasi, Kementerian PPN / Bappenas.
- Direktorat Transportasi. 2015. Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015. Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas.
- Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs. 2018. United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982. Oceans and Law of The Sea United Nations, 28 Maret. http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm
- Fayakun, Alif Teguh. 2015. Survey Hidrografi untuk Kajian ALKI di Perairan Laut Jawa Pusat Pemetaan Dasar Kelautan dan Kedirgantaraan (PDKK) – BAKOSURTANAL. *Indonesia Dokumen*, 18 Februari. <https://dokumen.tips/documents/survey-hidrografi-untuk-kajian-alki-di-laut-jawapdf.html> [diakses 2017].
- Hutchinson, Gillian. 1996. Threats to underwater cultural heritage. The problems of unprotected archaeological and historic sites, wrecks and objects found at sea. *Marine Policy* 20, no. 4: 287–290.
- Luxford, Derek. 2006. Finders Keepers losers Weepers-Myth or Reality? An Australian perspective on historic Shipwrecks. Dalam *Art and cultural heritage: Law, policy, and practice*, ed. Barbara T. Hoffman, 300–307. Cambridge: University Press.
- Norway.com. n.d. The Viking Ship Museum. http://www.norway.com/directories/d_compay.asp?id=671 [diakses 9 Desember 2017].
- Portsmouthyard Historic Dockyard. n.d. Welcome to Portsmouth Historic Dockyard: Mary Rose. <http://www.historicdockyard.co.uk/maryrose/> [diakses 9 Desember 2017].
- Ridwan, Nia Naelul Hasanah, dkk. 2013. Usat Liberty Tulamben: Ancaman Lingkungan, Manusia, dan Rekomendasi Upaya Pelestariannya. *Varuna, Jurnal Arkeologi Bawah Air* 7: 4–28.
- Silver, Ewa. 2009. An Analysis of Management Strategies for the Protection of Shipwrecks in the NOAA National Marine Sanctuaries. Disertasi, East Carolina University.

- Smith, Helena. 2008. Wreck of the Titanic Sister Ship Finds New Destiny as Tourist Attraction. *The Guardian*, 29 Oktober. <https://www.theguardian.com/world/2008/oct/29/titanic-britannic-marine-museum-sea> [diakses 9 Desember 2017].
- UNCLOS. 1982. *The Law of the Sea*. Jamaica.
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya.
- United Nation Education Scientific and Cultural Organization (UNESCO). Underwater Museums and Dive Sites 3. http://portal.unesco.org/culture/es/files/35206/12028970437Underwater_Museums_en.pdf/Underwater%2BMuseums%2Ben.pdf. [diakses 9 Desember 2017].
- Vikingskibsmuseet. n.d. Viking Ship Museum, Information About the Museum. <http://www.vikingskibsmuseet.dk/index.php?id=1333&L=1> [diakses 9 Desember 2017].