

TINJAUAN MENGENAI KONSEP *MARITIME SAFETY BELT* INDONESIA DALAM UPAYA PERLINDUNGAN WILAYAH NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA

Oleh:

Febrika Ganang Adista

E-mail: febrikaganangadista@yahoo.com

Abstract

This research examines the concept of Maritime Safety Belt Indonesia expressed by the National Authority for State Border Management (BNPP) in an effort to protect territorial integrity Republic of Indonesia. This research is the normative nature of legal research peskriptif. Secondary data types include primary, secondary law materials. Data collection techniques used are using the approach of law and the study of librarianship. The results of this research show that the welfare and security of the development policy in Indonesia must be started from the border regions and the outermost small islands (PPKT) in an effort to protect the region's sovereignty and territorial jurisdiction of the (Maritime Safety Belt) Republic of Indonesia.

Keywords: *Maritime Safety Belt, National Authority for State Border Management (BNPP), the outermost small islands (PPKT)*

A. Pendahuluan

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan (*Archipelagic State*) yang memiliki 13.466 pulau terdaftar dan terkoordinat (<http://www.bakosurtanal.go.id/berita-urta/show/indonesia-memiliki-13-466-pulau-yang-terdaftar-dan-berkoordinat>). Total yurisdiksi Indonesia di laut diperkirakan seluas 2,8 juta km² untuk luas perairan nusantara (*Archipelagic Waters*), 0,3 juta km² luas perairan teritorial laut dan 2,7 km² luas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (BAKORKAMLA, 2002 : 1). Di Wilayah laut yang luas tersebut pemerintah memiliki dua tanggung jawab yaitu kewajiban untuk melindungi serta menjaga keutuhan sabuk wilayah kedaulatan dan wilayah yurisdiksi (*Maritime Safety Belt*) negara karena wilayah merupakan salah satu syarat terbentuknya suatu negara sesuai dalam Pasal 1 Konvensi Montevideo Tahun 1933 tentang hak dan kewajiban negara.

Pulau-pulau di Indonesia memiliki hak yang sama untuk diperhatikan oleh Pemerintah Indonesia. Namun pulau terluar selama ini seperti dikesampingkan oleh pemerintah dengan banyaknya kebijakan pembangunan yang fokusnya dari wilayah dalam, bukan dari wilayah terluar dengan alasan biaya untuk membangun infrastruktur sangat tinggi sehingga seperti terlupakan dan dapat mengancam kedaulatan

Negara Indonesia dengan segala permasalahan di perbatasan pulau terluar.

Permasalahan faktor keamanan dari dalam terletak pada tingkat kesejahteraan masyarakat di perbatasan pulau terluar. Masyarakat perbatasan memiliki satu persamaan yaitu tingkat kemiskinan yang tinggi. Sebagian besar penduduk bekerja sebagai nelayan dan petani sehingga perekonomian di wilayah tersebut sangat bergantung dengan alam. Untuk menunjang perekonomian masyarakat di wilayah tersebut, masyarakat masih menggunakan peralatan yang tradisional sehingga hasil yang didapatkan sangatlah minim karena kurangnya sarana dan prasarana yang disediakan pemerintah. Hal tersebut terbukti dari taksiran potensi kekayaan laut yang dapat dieksploitasi yaitu sekitar US\$ 156 miliar/tahun atau sekitar Rp 1.456 triliun, tetapi kontribusi sektor kelautan terhadap produk domestik bruto (PDB) nasional dinilai masih rendah walaupun produksi perikanan nasional naik 6,2% per tahun serta pada tahun 2011 PDB perikanan tumbuh mencapai 6,72% dan pada tahun 2012 PDB mencapai 6,95% (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2011 : 2). Ini menunjukkan bahwa kekayaan laut Indonesia yang sangat besar masih belum dieksplorasi secara maksimal. Potensi kekayaan di wilayah laut perlu dijaga dan dipertahankan sehingga dapat diolah menjadi kekayaan nyata yang

sekaligus menjadi sumber kesejahteraan rakyat di pulau-pulau terluar Indonesia. Jangan sampai Warga Negara Indonesia (WNI) rela bergabung dengan negara tetangga yaitu karena negara tetangga memberikan kesejahteraan dan akses perdagangan yang lebih dekat sehingga negara tetangga dapat mengklaim wilayah tersebut sebagai miliknya (<http://www.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621784/Malaysia-Kuasai-3-Desa-Pemda-Nunukan-Pasrah>).

Permasalahan faktor keamanan negara dari luar dapat kita lihat pada praktek *IUU Fishing* di perairan Indonesia yang semakin meningkat. Terbukti selama tahun 2012 lalu, KKP telah berhasil menangkap dan memeriksa sebanyak 4.326 kapal perikanan. Dari jumlah tersebut, kapal yang ditangkap sejumlah 112 kapal perikanan diduga melakukan tindak pelanggaran, 70 merupakan kapal ikan asing dan 42 kapal ikan Indonesia. Bahkan selama 8 tahun terakhir, KKP telah berhasil memeriksa 20.064 kapal perikanan. Dari jumlah itu, yang telah ditindaklanjuti ke proses hukum mencapai 714 kapal. Sementara kapal perikanan asal Indonesia yang diduga melakukan IUU fishing sebesar 563 kapal (http://kkp.go.id/index.php/arsip/c/9232/FAO-ILLEGAL-FISHING-MENJADI-MASALAH-BANYAK-NEGARA/?category_id=2). Keadaan tersebut memaksa pemerintah melakukan tindakan untuk menimbulkan efek jera dengan meledakan dua buah kapal nelayan berbendera negara Papua New Guinea dengan keseluruhan anak buah kapal berbangsa Thailand yang telah melakukan IUU Fishing di perairan Ambon pada tanggal 21 Desember 2014 (<http://www.dailymail.co.uk/news/article-2882538/Now-s-deal-poachers-Indonesian-navy-blows-illegal-foreign-fishing-vessels-spectacular-fashion-confiscating-ships-arresting-crew.html>).

Terkait masalah penjagaan kewanitaan pulau-pulau terluar Indonesia kemudian menyadarkan pemerintah akan pentingnya pengelolaan kawasan perbatasan. Kemudian pemerintah menerbitkan UU no. 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara yang menginstruksikan untuk dibuatnya badan pengelola wilayah perbatasan pada Pasal 14 UU no. 43 tahun 2008. Untuk membentuk badan pengelola wilayah perbatasan sesuai amanat Pasal 18 UU no. 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara, maka dibuatlah Perpres no. 12 tahun 2010 tentang Badan Nasional Pengelola Perbatasan dan Permendagri no. 2 tahun 2011 tentang Pedoman Pembentukan Badan Pengelola Perbatasan di Daerah.

Berbagai usaha membuat payung hukum dan mensejahterakan masyarakat diberanda terdepan

wilayah negara merupakan inti dari tanggung jawab yaitu kewajiban untuk melindungi serta menjaga keutuhan sabuk wilayah kedaulatan dan wilayah yurisdiksi yang menjadi dasar konsep *Maritime Safety Belt*.

B. Metode Penelitian

Jenis penelitian dalam penulisan jurnal hukum ini adalah penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan-bahan hukum tersebut kemudian disusun secara sistematis dikaji, kemudian ditarik kesimpulan dalam hubungannya dengan masalah yang akan diteliti (Peter Mahmud Marzuki, 2013 : 47).

Metode penelitian yang digunakan penulis dalam jurnal hukum ini adalah dengan cara studi pustaka (*library research*), yakni dengan menganalisa data artikel-artikel, buku-buku, jurnal-jurnal yang bersangkutan dengan materi dari berbagai sumber seperti buku dan internet. Penulis juga mengumpulkan pendapat ahli serta beberapa konvensi yang berkaitan dengan objek dari penelitian ini, selain itu ditunjang dengan hasil wawancara sebagai bahan hukum sekunder.

Sifat penelitian hukum ini adalah bersifat preskriptif. Penelitian hukum yang bersifat preskriptif dilakukan untuk menghasilkan teori, atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi sehingga hasil yang didapat dalam penelitian hukum sudah mengandung nilai (Peter Mahmud Marzuki, 2013 : 130).

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deduksi ini berpangkal dari pengajuan premis mayor kemudian premis minor. Philipus M. Hadjon mengemukakan bahwa untuk penalaran hukum yang merupakan premis mayor adalah aturan hukum sedangkan premis minornya adalah fakta hukum. Dari kedua hal tersebut kemudian ditarik kesimpulan atau *conclusion* (Peter Mahmud Marzuki, 2013 : 89 - 90).

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pemerintah Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 Tentang Ratifikasi UNCLOS 1982. Hal-hal paling penting yang diatur dalam konvensi ini adalah diterimanya konsepsi negara Indonesia termasuk negara kepulauan (*Archipelagic State*). Negara kepulauan memiliki tanggung jawab yang besar terhadap penegakan yurisdiksi di wilayah terluar. Berdasarkan hasil evaluasi Rencana Pembangunan Jangka Menengah

Nasional (RPJMN) Pertama 2004-2009 dan Arah pengembangan kawasan perbatasan dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), disebutkan perhatian khusus diarahkan bagi pengembangan pulau-pulau kecil di perbatasan yang selama ini luput dari perhatian. Untuk mengakomodasi RPJPN tersebut, kemudian diterbitkan Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara yang telah mengatur bahwa wilayah maritim negara Indonesia terdiri dari wilayah kedaulatan negara (*Full Sovereignty*) dan wilayah yurisdiksi negara (*Sovereign Rights dan Others Related Rights*). Sesuai Peraturan Presiden No. 12 Tahun 2010 Tentang Badan Pengelola Perbatasan, menegaskan dalam Pasal 1 ayat (3), bahwa BNPP adalah Badan Pengelola Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan sesuai dengan Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara. Sehingga dapat diartikan bahwa BNPP mempunyai kewenangan mengelola wilayah sebatas Laut Teritorial (12 mil laut) termasuk pembangunan kawasan perbatasan maritim. Sedangkan kewenangan di wilayah yurisdiksi, kiranya dalam koordinasi *ad hoc* dari Kementerian/Lembaga terkait dan bukan dalam koordinasi dalam tupoksi BNPP. Sehingga pengertian yang dimaksud tentunya tidak menjadi hambatan dalam membangun semangat dan membina komitmen bersama untuk mengelola kedaulatan dalam "arti seluas-luasnya" yaitu sabuk wilayah kedaulatan negara dan wilayah yurisdiksi negara (Suryawan Hidayat, 2013 : 34). Kewenangan tersebut kemudian menjadi suatu langkah pemerintah untuk melindungi dan menjaga keutuhan sabuk wilayah kedaulatan dan wilayah yurisdiksi (*Maritime Safety Belt*) bukan hanya dari faktor ekonomis dan investasi saja, melainkan memperhatikan nilai kedaulatan suatu pengakuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (Suryawan Hidayat, 2013 : 37).

Maritime Safety Belt merupakan konsep yang dibuat oleh BNPP dalam Rencana Strategis Pengelolaan Batas Negara Wilayah Laut dan Udara Tahun 2015-2019 yang memiliki pengertian bahwa *Maritime Safety Belt* merupakan sabuk wilayah kedaulatan dan wilayah yurisdiksi (Suryawan Hidayat, 2013 : 37). Wilayah kedaulatan negara dan wilayah yurisdiksi negara memiliki perbedaan didalam subyeknya. Subyek wilayah kedaulatan negara ialah wilayah yang dikuasai oleh negara, sedangkan wilayah yurisdiksi negara memiliki subyek hak-hak negara didalam wilayah kedaulatan. Kedaulatan adalah hak eksklusif untuk menguasai suatu wilayah pemerintahan, masyarakat atau diri sendiri. Konsep kedaulatan

berkaitan dengan pemerintahan yang memiliki kendali penuh urusan dalam negerinya dalam suatu wilayah atau batas teritorial atau geografisnya, dan dalam konteks tertentu, terkait dengan berbagai organisasi atau lembaga yang memiliki yurisdiksi hukum sendiri (Suryawan Hidayat, 2013 : 37). Menurut Edeson, wilayah kedaulatan negara sesuai dalam *United Nations Fish Stocks Agreement* (UNFSA) Pasal 3 ayat (1) tahun 1995 yang kemudian dapat disebut dengan UNFSA yaitu wilayah didalam yurisdiksi negara yang meliputi perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, dan ZEE (Tsamenyi, M., & Hanich, Q., 2012 : 789). Pasal 3 ayat (1) UNFSA Tahun 1995 sejalan dengan Pasal 2 UNCLOS Tahun 1982 yang mengatur: Kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman, dan dalam hal suatu negara kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi pula suatu jalur laut yang berbatasan dengannya dinamakan laut teritorial. Selain itu dalam Pasal 2 ayat (1) UNCLOS 1982 suatu negara juga dapat secara utuh menerapkan yurisdiksi hukumnya di wilayah laut teritorialnya terutama ketika terjadi kejahatan atau pelanggaran di wilayah laut teritorialnya. Dengan kata lain negara pantai memiliki hak berdaulat atas sabuk maritimnya dan kontrol untuk memaksakan hukum dengan memperhatikan ketentuan terkait hukum internasional (Malcolm N. Shaw QC, 2013 : 557).

Kedaulatan dan yurisdiksi memiliki suatu hubungan yang erat, yaitu implementasi dimilikinya kedaulatan dari suatu negara yang merdeka adalah mempunyai kewenangan untuk menetapkan ketentuan hukum dan menegakkan atau menetapkan ketentuan hukum nasionalnya terhadap suatu peristiwa, kekayaan, dan perbuatan (Sefriani, 2011 : 32). Adapun wilayah yurisdiksi negara merupakan wilayah maritim yang sangat luas yang tunduk pada peraturan perundang-undangan negara pantai. Negara pantai memiliki hak akses atas penegakan hukum serta pemanfaatan terhadap sumber daya lautnya di wilayah kedaulatan negara (Schofield. C., 2012 : 46). Pelaksanaan yurisdiksi tersebut diakui secara internasional. Lord Macmillan mengemukakan mengenai prinsip yurisdiksi teritorial dimana ada suatu ciri pokok kedaulatan dalam batas-batas ini, seperti semua negara merdeka yang berdaulat, bahwa negara harus memiliki yurisdiksi terhadap semua orang dan benda di dalam batas-batas teritorialnya dan dalam semua perkara perdata dan pidana yang timbul di dalam batas-batas teritorial ini (J. G. Starke, 2010 : 270 - 271). Wilayah yurisdiksi merupakan sebuah "efek samping" dari pengakuan atas sebuah entitas negara, dimana entitas politik suatu negara memiliki

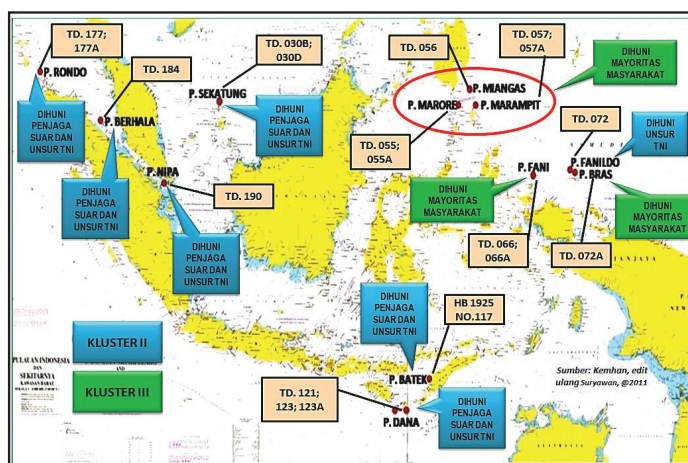
dua kedaulatan yaitu kedaulatan *internal* dan *eksternal*. Kedaulatan *internal* yaitu kedaulatan untuk menegakan hukum di wilayah teritorial negara, sedangkan kedaulatan *eksternal* yaitu adanya kedudukan yang sama terhadap negara lain dari adanya prinsip persamaan (*Equality*) yang mengakibatkan negara-negara memiliki tanggung jawab, antara lain (Jahawir Tantowi & Pranoto Iskandar, 2006 : 152):

1. Sebuah yurisdiksi atas wilayahnya dan warga yang mendiaminya;
2. Kewajiban bagi negara-negara lain untuk tidak ikut campur tangan atas persoalan yang terjadi di wilayah negara lain;
3. Kewajiban-kewajiban yang diakibatkan oleh hukum kebiasaan dan perjanjian internasional didasarkan kehendak dari negara itu sendiri.

Wilayah kedaulatan dan wilayah yurisdiksi Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki pulau-pulau yang terdiri dari pulau besar dan pulau kecil yang tersebar ke seluruh penjuru Indonesia. Pulau-pulau kecil mendominasi wilayah terluar yang menjadi titik perbatasan antara Indonesia dengan negara tetangga dan sebagai titik ukur garis pangkal terluar Indonesia untuk menentukan wilayah yurisdiksi Indonesia. Pulau-pulau Kecil Terluar tersebut membutuhkan pengelolaan yang berbeda dibandingkan dengan pulau-pulau kecil di wilayah perairan pedalaman. Dalam mengelola PPKT, pulau-pulau tersebut ditandai keberadaannya dengan titik-titik dasar koordinat geografis yang ditetapkan pemerintah dalam Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2002 Tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia dan Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2008 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2002 Tentang Daftar Koordinat

Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia. Substansi diterbitkannya Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2008 tersebut karena Keputusan Mahkamah Internasional mengenai status kepemilikan Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan telah mempunyai kekuatan hukum yang tetap dan menjadi milik Malaysia. Kondisi tersebut memaksa pemerintah menetapkan pemanfaatan PPKT untuk melindungi *Maritime Safety Belt* didalam Rencana Strategis Pengelolaan Batas Negara Wilayah Laut dan Udara Tahun 2015-2019 yang selanjutnya disebut Renstra Bawilaud oleh Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan yang selanjutnya disebut BNPP memiliki pengertian bahwa pemanfaatan PPKT merupakan langkah strategis untuk melindungi dan menjaga keutuhan sabuk wilayah kedaulatan dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Dengan demikian menurut pemerintah keberadaan PPKT tersebut perlu mendapatkan sentuhan kebijakan pembangunan. Sentuhan kebijakan pembangunan dimaksud tidak hanya berbasis kepada perhitungan nilai ekonomis suatu investasi melainkan memperhatikan nilai kedaulatan suatu pengakuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Di dalam pemanfaatan PPKT,terdapat 12 pulau-pulau menjadi fokus perhatian pemerintah yang disebut dengan Lokasi Prioritas yang seterusnya disebut Lokpri karena posisi strategis berbatasan langsung dengan perairan negara-negara tetangga dan rawan sumber kegiatan negatif berpotensi mengancam kedaulatan Indonesia meskipun pulau-pulau tersebut tidak dapat dihuni untuk kelangsungan hidup manusia secara alamiah dan atau dihuni oleh penjaga dari unsur navigasi dan TNI. Peta sebaran 12 pulau-pulau terluar prioritas dihuni dan dijaga oleh Unsur TNI dalam lingkup PPKT diilustrasikan pada gambar 1.



Gambar 1: Peta Sebaran 12 Pulau-pulau Terluar Prioritas (Berserta Titik Dasar-TD) Kluster II dan III (Sumber:Suryawan Hidayat, 2013 : 38)

Koordinat Titik Dasar (TD) yang terdapat pada peta selanjutnya disebut TD merupakan titik garis air laut rendah (*Low Water Line*) pada *Datum Vertikal* (refensi ketinggian/kedalaman), pemahaman atau penggunaan istilah *Low Water Line* disetiap negara berbeda-beda tergantung kondisi dan pengukuran fisik pantai. Penentuan sebuah pulau masuk kedalam kriteria Lokpri pada TD PPKT dapat dikelompokkan dalam 3 zona/kluster yaitu (Suryawan Hidayat, 2013 : 38-39):

1. Zona/Kluster I mencakup pulau-pulau yang tidak berpenghuni termasuk karang;
2. Zona/Kluster II mencakup pulau-pulau termasuk karang dihuni oleh penjaga sarana bantu navigasi pelayaran (penjaga suar) dan atau unsur TNI;
3. Zona/Kluster III mencakup pulau-pulau berpenghuni mayoritas masyarakat dan/atau memiliki struktur sederhana pemerintah.

Dengan model kluster tersebut berimplikasi kepada bobot penanganan terutama bentuk kebijakan, strategi, program, kegiatan dan pembiayaan dan mempunyai karakteristik berbeda, sebagai masukan proses perencanaan, pemanfaatan, pengawasan, dan pengendalian antarsektor pemerintah dan pemerintah daerah.

Dengan mengetahui pembagian Zona/Kluster dalam menjaga *Maritime Safety Belt*, maka ketersediaan/kebutuhan sarana dan prasarana untuk menjaga keutuhan, kedaulatan dan keamanan PPKT dalam rangka keberlanjutan pertahanan dan keamanan wilayah dan pengelolaan batas wilayah NKRI, mutlak diselenggarakan dan dilaksanakan secara terpadu, sistematis, terukur dan terkendali. Berdasarkan pengumpulan data dari sektor terkait dan hasil monitoring yang dilakukan oleh lingkup Asdep Pengelolaan Batas Negara Wilayah Laut dan Udara dengan sampel di beberapa PPKT memberikan informasi bahwa (Suryawan Hidayat, 2013 : 40-41):

1. Mayoritas sasaran pemanfaat dan lokasi kegiatan pembangunan kawasan perbatasan adalah pada pertimbangan administratif Zona/Kluster III, sedangkan urusan Zona/Kluster I dan II belum menjadi pertimbangan korektif pada pengajuan usulan kegiatan tahunan oleh sektor dan pemda terkait, yang harusnya dengan memperhatikan cakupan wilayah administratif pulau-pulau pada Zona/Kluster I dan II menjadi prioritas untuk masuk dalam Tabel Rencana Aksi Tahunan yang dikoordinasikan oleh Deputy Bidang Pengelolaan Batas Wilayah Negara cq. Asdep Pengelolaan Batas Negara Wilayah Laut dan Udara.

2. Ketersediaan sarana dan prasarana pada Zona/Kluster I dan II dilakukan dengan pertimbangan indikator utama yaitu pengamanan, pertahanan dan pengelolaan batas negara wilayah laut, begitu pula dengan ketersediaan air bersih, listrik, komunikasi dan peralatan penting lainnya, sedangkan indikator investasi ekonomi untuk menggerakkan sosial ekonomi masyarakat menjadi indikator utama pada Zona/Kluster III. Selanjutnya apabila indikator investasi ekonomi menjadi indikator utama pada Zona/Kluster I dan II, kiranya tidak akan optimal.
3. Pada Zona/Kluster I sering terjadi abrasi, yang lambat laun menyebabkan pulau tersebut dan Pilar Titik Referensi yang dimiliki akan cepat tenggelam, dan akan membutuhkan biaya dan waktu untuk proses pemulihannya. Pada Zona/Kluster II sangat terbatas ketersediaan sarana dan prasarana dasar dan strategis mendukung pengamanan dan pertahanan batas negara wilayah laut mencakup air bersih, listrik, peralatan komunikasi, peralatan transportasi untuk mobilisasi/demobilisasi, dan peralatan penting lainnya. Sehingga para penjaga suar dan atau unsur TNI pada pulau di Zona/kluster II hidup dalam keterbatasan dan tidak optimal untuk mendukung akselerasi menghadapi ancaman aktual dan potensial bersifat militer dan/atau non militer yang mempunyai pengaruh pada keamanan, pertahanan dan pengelolaan batas negara wilayah laut.
4. Analisis kebutuhan telah dilakukan oleh Kementerian/Lembaga untuk mengatasi kendala PPKT dalam Zona/Kluster I dan II serta telah diupayakan pemecahannya sejak RPJMN Pertama dan RPJMN Kedua. Namun karena keterbatasan anggaran untuk meminimalkan kekurangan tersebut, perkembangan situasi politik dan kebijakan sektor yang berbeda-beda, lemahnya peran serta pemerintah daerah, dan minimnya kontinuitas dan konektivitas, maka PPKT Zona/Kluster I dan II belum mendapatkan perhatian memadai.

Selain di bidang pertahanan dan keamanan, pemerintah juga harus memanfaatkan PPKT khususnya wilayah lokpri untuk mengembangkan kesejahteraan rakyat di wilayah PPKT. Pemanfaatan PPKT untuk kesejahteraan masyarakat telah diuraikan dalam Pasal 7 Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2010 Tentang Pemanfaatan Pulau-Pulau Kecil Terluar, yaitu:

1. Usaha kelautan dan perikanan;
2. Ekowisata bahari;
3. Pendidikan dan penelitian;
4. Pertanian subsisten;
5. Penempatan sarana dan prasarana sosial ekonomi; dan/atau
6. Industri jasa maritim.

Pemanfaatan lokpri dalam PPKT untuk kawasan yang tidak dihuni, dapat dilakukan pemanfaatan dalam bidang pelestarian lingkungan. Pelestarian lingkungan telah tercantum dalam Pasal 8 Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2010 Tentang Pemanfaatan Pulau-Pulau Kecil Terluar, yaitu dengan cara menetapkan PPKT sebagai kawasan yang dilindungi baik sebagian atau seluruhnya sebagai kawasan konservasi. Kawasan konservasi yang dimaksud telah ditetapkan di Pasal 9 Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2010 Tentang Pemanfaatan Pulau-Pulau Kecil Terluar, yaitu:

1. Kawasan konservasi pesisir dan PPK;
2. Kawasan konservasi maritim;
3. Kawasan konservasi perairan; dan/atau
4. Sempadan pantai.

D. Simpulan dan Saran

1. Simpulan

Konsep *Maritime Safety Belt* merupakan sebuah konsep yang diajukan oleh Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan yang berasal dari Rencana Strategis Pengelolaan Batas Negara Wilayah Laut dan Udara Tahun 2015-2019 yang memiliki pengertian bahwa *Maritime Safety Belt* merupakan sabuk wilayah kedaulatan dan wilayah yurisdiksi. Wilayah kedaulatan yaitu wilayah yang dikuasai oleh negara. Sedangkan wilayah yurisdiksi yaitu wilayah dimana negara memiliki hak-hak didalam wilayah kedaulatan. Untuk melindungi *Maritime Safety Belt* Indonesia, maka pemerintah melalui Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) mengemukakan langkah strategis dengan cara pemanfaatan Pulau-Pulau Kecil Terluar (PPKT).

Pemanfaatan Pulau-Pulau Kecil Terluar (PPKT) Indonesia yang diutamakan ialah di wilayah lokasi prioritas (lokpri). Lokpri yang diutamakan sejumlah 12 pulau yang tersebar di penjuru terluar Negara Kesatuan Republik Indonesia yang dikelompokkan menjadi 3 (tiga) zona/kluster sesuai kondisi dan kebutuhan lokpri tersebut. Segi keamanan sangat diprioritaskan kepada seluruh lokpri, namun pemanfaatan lokpri PPKT juga termasuk peningkatan kesejahteraan yang diuraikan dalam Pasal 7 Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2010 Tentang Pemanfaatan Pulau-Pulau Kecil Terluar serta perlindungan lokpri PPKT dengan cara menjadikan sebagai kawasan konservasi yang diuraikan dalam Pasal 9 Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2010 Tentang Pemanfaatan Pulau-Pulau Kecil Terluar.

Dengan demikian menurut pemerintah keberadaan PPKT tersebut perlu mendapatkan sentuhan kebijakan pembangunan. Sentuhan kebijakan pembangunan dimaksud tidak hanya berbasis kepada perhitungan nilai ekonomis suatu investasi melainkan memperhatikan nilai kedaulatan suatu pengakuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

2. Saran

Berdasarkan simpulan maka pemerintah menganggap daerah perbatasan sangat rawan terjadi tindak pelanggaran internasional, oleh karena itu konsep *Maritime Safety Belt* di Indonesia tidak hanya sebatas pengamanan wilayah saja, namun pemanfaatan untuk meningkatkan kesejahteraan dan perlindungan lingkungan melalui konservasi lingkungan agar wilayah terluar diakui secara *de facto* dan *de jure* serta masyarakat di PPKT merasa diperhatikan oleh pemerintah. Pemerintah harus menyatukan persepsi dan menyelaraskan program-program untuk pembangunan wilayah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia agar program pembangunan pemerintah dapat *efektif* dan *efisien* menyentuh masyarakat perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia

DAFTAR PUSTAKA

- Bakorkamla. 2009. *Hukum Laut, Zona Maritim Sesuai UNCLOS 1982 dan Konvensi-Konvensi Bidang Maritim*. Jakarta: Bakorkamla.
- Bakosurtanal. 2014. Indonesia Memiliki 13.466 Pulau Yang Terdaftar dan Berkoordinat. <http://www.bakosurtanal.go.id/berita-urta/show/indonesia-memiliki-13-466-pulau-yang-terdaftar-dan-berkoordinat> diakses tanggal 23 Desember 2014 pukul 22:51WIB.
- Dedi Supriyadi. 2013. *Hukum Internasional (dari Konsep sampai Aplikasi)*. Bandung: Pustaka Setia.
- Jawahir Thontowi, Pranoto Iskandar. 2006. *Hukum Internasional Kontemporer*. Bandung: Refika Aditama.
- J.G. Starke. 2010. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.
- KKP.2011. *Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2010-2014*. Jakarta: KKP.
- KKP. 2013. *FAO Illegal Fishing Menjadi Masalah Banyak Negara?*. diakses dari http://kkp.go.id/index.php/arsip/c/9232/FAO-ILLEGAL-FISHING-MENJADI-MASALAH-BANYAK-NEGARA/?category_id=2 pada tanggal 08 Januari 2015, pukul 14.02WIB.
- Malcolm N. Shaw QC. 2013. *Hukum Internasional*. Bandung: Nusa Media.
- Peter Mahmud Marzuki.2013.*Penelitian Hukum Edisi Revisi*.Jakarta : KencanaPrenada Media Group.
- Reza Aditya. 2014. *Malaysia Kuasai 3 Desa, Pemda Nunukan Pasrah*. Tempo.co, diakses dari <http://www.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621784/Malaysia-Kuasai-3-Desa-Pemda-Nunukan-Pasrah> pada tanggal 08 Januari 2015, pukul 12.05WIB.
- Sam Webb. 2014. *Now THAT's how you deal with poachers! Indonesian navy blows up illegal foreign fishing vessels in spectacular fashion after confiscating ships and arresting crew*. diakses dari <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2882538/Now-s-deal-poachers-Indonesian-navy-blows-illegal-foreign-fishing-vessels-spectacular-fashion-confiscating-ships-arresting-crew.html> pada tanggal 08 Januari 2015, pukul 15.11WIB.
- Schofield,C. 2012. *Parting the Waves: Claims to Maritime Jurisdiction and the Division of Ocean Space*. Penn State Journal of Law & International Affairs, vol. 1, April 2012, 40-58.
- Suryawan Hidayat. 2013. Rencana Strategis Pengelolaan Batas Negara Wilayah Laut Dan Udara.
- Tsamenyi,M.,Hanich,Q. 2012. *Fisheries jurisdiction under the Law of the Sea Convention: rights and obligations in maritime zones under the sovereignty of Coastal States*, International Journal of Marine and Coastal Law, 27 April 2012, 783-793.