

MODEL PENGELOLAAN BENDA BERHARGA MUATAN KAPAL TENGGELEM BERDASARKAN KEBIJAKAN EKONOMI BIRU (BLUE ECONOMY) UNTUK MEMPERKUAT EKONOMI BERKELANJUTAN INDONESIA

Athina Kartika Sari, Much Nurachmad, Hudiansyah Is Nursal
Fakultas Hukum, Universitas Esa Unggul, Jakarta
Jalan Arjuna Utara Nomor 9, Kebon Jeruk, Jakarta Barat-11510
athina.sari@esaunggul.ac.id

Abstract

Barang Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) have the potential to sustainably strengthen Indonesia's marine economy, but on the other hand BMKT is a maritime cultural heritage that cannot be traded. There is still a dualism of law on the regulation for BMKT. The BMKT regulation still refers to Law Number 11 Year 2010 on Cultural Heritage, which has no derivative regulations. Based on the previous related regulation, BMKT could be traded. This provision is contrary to the Convention for the Protection of the Underwater Cultural Heritage by UNESCO 2001 and Environment Protection and Biodiversity Conservation Act 1999. The research methodology is a normative legal research with qualitative analysis techniques. This research leads to conclusions: (1) The strategy that can be carried out in the management of BMKT is based on a blue economy policy which is aligned with National Development Plan in order to support policies comprehensively; (2) The management model of BMKT in the future can use The Blue Economy Policy approach that pays attention to local wisdom and involves the active role of related stakeholders. The model of stakeholder engagement can use The Triple Helix. This model is combination of synergy between the parties that support development, consists of govert development, government, industry, and local communities.

Keywords: *BMKT Management, Blue Economy Policy, Sustainable Economy*

Abstrak

Benda Berharga Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) berpotensi besar memperkuat ekonomi kelautan Indonesia secara berkelanjutan, namun di lain hal BMKT merupakan warisan budaya maritim yang tidak boleh diperjualbelikan. Pengaturan BMKT saat ini masih mengalami dualisme hukum dikarenakan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya masih belum terdapat aturan turunannya. Pada peraturan nasional lainnya sebelum diterbitkannya UU tersebut, BMKT dapat diperjualbelikan. Ketentuan ini bertentangan juga dengan *Convention for the Protection of the Underwater Cultural Heritage by UNESCO* tahun 2001 dan *Environment Protection and Biodiversity Conservation Act* tahun 1999. Metodologi penelitian ini adalah penelitian hukum normatif dengan teknik analisis secara kualitatif. Dari penelitian ini disimpulkan bahwa (1) Strategi yang dapat dilakukan dalam pengelolaan BMKT adalah berdasarkan kebijakan ekonomi biru (*Blue Economy*) yang diselarasakan dengan Rencana Pembangunan Nasional agar mendukung kebijakan secara komprehensif; (2) Model pengelolaan BMKT ke depan dapat menggunakan pendekatan Kebijakan Ekonomi Biru (*Blue Economy*) yang memperhatikan kearifan lokal serta melibatkan peran aktif *stakeholders* di dalamnya. Model dari keterlibatan para pihak terkait ini dapat menggunakan pendekatan *Triple Helix*. Model ini merupakan gabungan sinergi antara para pihak yang mendukung pembangunan, terdiri dari pemerintah, industri, dan masyarakat lokal.

Kata Kunci: *Pengelolaan BMKT, Kebijakan Ekonomi Biru (Blue Economy), Ekonomi Berkelanjutan*

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan laut yang luas serta letak geografis yang strategis, menjadikan negara ini sebagai pusat sekaligus lalu lintas perdagangan laut yang ramai sejak dulu. Dengan berbagai faktor yang terjadi saat itu, seperti cuaca buruk, terhantam karang penghalang, bocornya muatan kapal muatan, serta penyerangan kapal dagang yang tidak mau bersandar atau membayar pajak pelayaran (upeti), mengakibatkan banyak kapal yang akhirnya tenggelam di perairan Indonesia. Kapal karam (*shipwreck*) ini banyak membawa barang berharga bernilai ekonomi, budaya, dan ilmu pengetahuan yang tinggi saat itu. Istilah barang berharga ini disebut Barang Berharga Muatan Kapal Tenggelam atau disingkat BMKT (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. 2016: 3).

Dengan adanya nilai, potensi, dan banyaknya BMKT di perairan laut nusantara, maka BMKT merupakan kekayaan sumber daya maritim yang perlu menjadi prioritas untuk dikelola dengan sebaik-baiknya. Sejalan dengan kebutuhan pengelolaan BMKT, *Convention for the Protection of the Underwater Cultural Heritage* by UNESCO pada tahun 2001) mengatur tentang tinggalan budaya yang terdapat di bawah air. Dalam Konvensi ini juga menjelaskan mengenai kapal-kapal yang karam dan tinggalan arkeologi di bawah air lainnya dianggap sebagai peninggalan benda cagar budaya (*heritage*). Dalam hal ini UNESCO melarang bentuk kegiatan eksploitasi dan komersial terhadap benda cagar budaya di bawah air. Demikian juga regulasi yang tertuang pada *Environment Protection and Biodiversity Conservation Act 1999* yang mengatur mengenai BMKT, *property*, status kepemilikan BMKT, dan sanksi pelanggaran pencurian BMKT.

Berbeda halnya dengan regulasi pengelolaan BMKT di Indonesia saat ini, regulasi umumnya lebih mengarah kepada pengangkatan dan penjualan sebagai bagian dari pemasukan negara. Ketentuan ini dapat terlihat dengan diterbitkannya Keputusan Presiden Nomor 19 Tahun 2007 tentang Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan BMKT yang

diperbarui dalam Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2009 serta pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 184/PMK.06/2009 tentang Tata Cara Penetapan Status Penggunaan dan Penjualan BMKT. Ketentuan ini berbeda dengan semangat UNESCO yang menginginkan upaya pengelolaan ke arah konservasi dan pelestarian sebagai cagar budaya bawah air.

Pada perkembangannya, regulasi di Indonesia yang mengatur tinggalan budaya bawah air, khususnya BMKT, mengalami dualisme hukum. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya (UU Nomor 11 Tahun 2010), BMKT dijadikan sebagai warisan budaya maritim Indonesia. Permasalahan yang muncul kemudian adalah UU ini belum terdapat peraturan turunannya, sehingga ketentuan dalam pengelolaan BMKT menjadi kurang optimal. Terlebih lagi pada tahun 2016, Menteri KKP Pudjiastuti mengeluarkan Peraturan Menteri Kelautan Nomor 4 Tahun 2016 tentang Penghentian Sementara (Moratorium) Perizinan Survei dan Pengangkatan Benda Berharga asal Muatan Kapal yang Tenggelam dengan masa berlaku hanya sampai tanggal 31 Desember 2016, yang mengakibatkan banyak BMKT belum dapat diproses survei dan pengangkatannya sehingga membuat potensi pencurian terhadap BMKT semakin meningkat. Permasalahan lainnya adalah pengangkatan BMKT yang telah dilakukan oleh pihak swasta sebelum UU Nomor 10 Tahun 2010 berlaku, tidak dapat diproses lelang dan penjualannya oleh Kementerian Keuangan dikarenakan masih menunggu kepastian hukum.

Berdasarkan permasalahan di atas, rumusan yang akan menjadi masalah dalam penelitian ini adalah: (1) Bagaimana strategi pengelolaan BMKT yang didasarkan pada kebijakan ekonomi biru (*blue economy*); (2) Bagaimana model pengelolaan BMKT berdasarkan kebijakan ekonomi biru (*blue economy*) agar dapat menjadi penguat ekonomi berkelanjutan Indonesia.

Metode Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Teknik pengumpulan bahan hukum

pada penelitian ini adalah teknik studi dokumen atau studi kepustakaan (*library research*). Teknik analisis bahan hukum dilakukan secara kualitatif menggunakan metode interpretasi. Dari hasil analisis akan diperoleh pemecahan dan jawaban terhadap permasalahan yang dirumuskan sekaligus sebagai kesimpulan penelitian yang menjadi dasar bagi perumusan rekomendasi penelitian sehingga penelitian ini dapat memberi manfaat seperti yang diharapkan.

Strategi Pengelolaan BMKT Berdasarkan Kebijakan Ekonomi Biru

Indonesia merupakan negara yang kaya akan hasil lautnya dan memiliki potensi laut yang dapat dijadikan sumber kekuatan ekonomi. Salah satu sektor kelautan yang dapat berkontribusi dalam mendukung basis ekonomi Indonesia antara lain adalah pengelolaan Benda Berharga Muatan Kapal Tenggelam (BMKT).

BMKT ini memiliki nilai ekonomi yang sangat tinggi. Selain mendukung potensi ekonomi, BMKT juga mendukung potensi di bidang budaya, pendidikan, pariwisata, dan pengetahuan yang dapat menggambarkan sejarah masa lalu. BMKT ini merupakan benda berharga yang tenggelam dari kapal karam (*treasure of shipwreck*) di wilayah perairan Indonesia, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen Indonesia yang berusia minimal 50 tahun.

Begitu besarnya nilai ekonomi BMKT hingga menjadikan para kolektor barang antik memburunya. Berdasarkan hasil diskusi dengan pakar dari Badan Keamanan Laut (Bakamla), terdapat kejadian pelanggaran BMKT di laut Indonesia, antara lain: (1) Tahun 2017 terdapat kapal berbendera Cina yang melakukan pelanggaran di perairan Anambas dan kapal berbendera Indonesia melakukan pelanggaran di perairan Belawan Medan Labuan, Sumatera Utara; (2) Tahun 2018 terjadi penyelundupan BMKT di kawasan Pasir Putih, pantai barat Pangandaran; dan (3) Tahun 2020 terjadi pula penyelundupan BMKT di sepanjang pantai Desa Kurau Bangka Belitung.

Lokasi BMKT di Indonesia diperkirakan menyebar pada sekitar 3000 titik (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. 2016: 3). Namun demikian, hanya terdapat 11 lokasi

BMKT yang telah diangkat, yaitu perairan (1) Pulau Buaya, (2) Batu Hitam, (3) Karang Heluputan, (4) Teluk Sumpat, (5) Belitung Timur, (6) Karawang, (7) Pulau Seribu, (8) Cirebon, (9) Karang Cina, (10) Blanakan, dan (11) Jepara. Benda-benda yang telah diangkat tersebut telah dilakukan proses pemilihan benda menjadi Koleksi Negara. Pengangkatan BMKT tersebut dilakukan sejak tahun 1989 hingga tahun 2010 berdasarkan Keputusan Presiden No. 43 Tahun 1989 tentang Panitia Nasional BMKT hingga Keputusan Presiden No. 12 Tahun 2009 dan Undang-Undang No. 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya. Sementara saat ini terdapat peraturan baru, yaitu Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya (UU Nomor 11 Tahun 2010) yang mengatur masalah BMKT menjadi benda cagar budaya dan tidak boleh diperjualbelikan (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. 2018: 25).

Selanjutnya, Peraturan Menteri Keuangan No.184/PMK.06/2009 tentang Tata Cara Penetapan Status Penggunaan dan Penjualan BMKT mengatur bahwa BMKT yang dikuasai negara dan dikelola pemerintah terdiri dari BMKT berstatus Barang Milik Negara (BMN) dan BMKT berstatus selain Barang Milik Negara (BMN). BMKT dengan status BMN dikuasai negara dan dikelola oleh pemerintah sedangkan BMKT berstatus selain BMN dapat dijual berdasarkan mekanisme peraturan perUndang-Undangan. Hasil penjualan ini wajib disetor ke kas negara dalam bentuk Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Dengan adanya ketentuan mengenai dapat diperjualbelikan BMKT ini selain bertentangan dengan UU Nomor 11 Tahun 2010, juga bertentangan dengan *Convention for the Protection of the Underwater Cultural Heritage by UNESCO* tahun 2001 yang mendefinisikan tinggalan budaya bawah air sebagai: “*all traces of human existence having a cultural, historical or archaeological character which have been partially or totally under water, periodically or continuously, for at least 100 years such as: (i) sites, structures, buildings, artefacts and human remains, together with their archaeological and natural context; (ii) vessels, aircraft, other vehicles or any part thereof, their cargo or other contents, together with their archaeological and natural context; and (iii) objects of prehistoric character*” (Pasal 1 ayat (1)).

Demikian juga regulasi yang tertuang pada *Environment Protection and Biodiversity Conservation Act 1999* yang mengatur mengenai BMKT, *property*, status kepemilikan BMKT, dan sanksi pelanggaran pencurian BMKT (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. 2016: 51). Hal ini menjadikan dualisme hukum dalam pengelolaan BMKT di Indonesia dikarenakan belum terbitnya aturan turunan dari UU Nomor 11 Tahun 2010 serta belum terbitnya revisi dari peraturan terkait lainnya. Dalam rangka mengharmonisasikan dengan peraturan terbaru dan mendukung keberlanjutan sektor-sektor terkait lainnya, maka diusulkan strategi pengelolaan BMKT dengan menggunakan pendekatan kebijakan ekonomi biru (*blue economy*).

Kebijakan *blue economy* mendasarkan pembangunan ekonomi berasaskan prinsip-prinsip ekonomi yang sehat dan berkelanjutan. Pilar utama berkaitan dengan kebijakan kelautan nasional, yaitu pilar kebijakan ekonomi kelautan serta kebijakan lingkungan laut. Pilar-pilar ini merupakan komponen inti pada konsep Ekonomi Biru (Dewan Kelautan Nasional. 2012: 32).

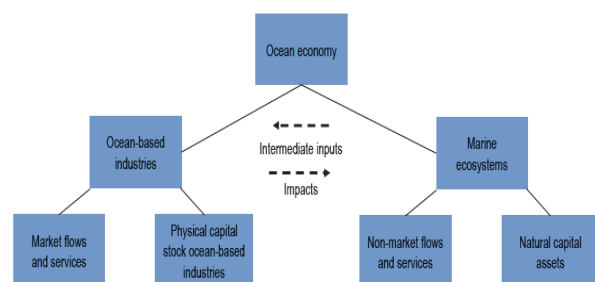
APEC sendiri mendefinisikan *blue economy* sebagai model ekonomi yang mendorong pelaksanaan pembangunan yang berkelanjutan (*sustainable*). Model ekonomi yang mengembangkan industrialisasi kelautan dan perikanan yang menekankan pada pertumbuhan, penciptaan lapangan kerja, dan mendorong inovasi teknologi ramah lingkungan (Faisyal Rani & Wulandari Cahyasari. 2015: 1915). Penggunaan pendekatan Ekonomi Biru diharapkan mampu menjawab ketergantungan ekonomi dan ekosistem serta dampak negatif akibat perubahan iklim dan pemanasan global (Faisyal Rani & Wulandari Cahyasari. 2015: 1919). Hal ini juga tertuang dalam Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru yang disusun oleh Dewan Kelautan Nasional yang menyatakan bahwa esensi konsep ekonomi biru adalah: (1) *Learning From Nature*; (2) *The Logic of Ecosystems*; dan (3) *Inspired by 100 Innovations* (Dewan Kelautan Indonesia. 2012: 35).

Sebagai bahan komparasi dengan negara lain, pengelolaan BMKT di luar negeri umumnya diarahkan memertahankan nilai sejarah, budaya, dan teknologi yang ber-

kembang pada saat itu. BMKT dijadikan kawasan cagar budaya, destinasi diving spot, dan membangun museum *shipwreck* berikut duplikat kapalnya yang diikuti dengan cerita sejarah sehingga menarik untuk dikunjungi. Salah satu contoh adalah Australia dengan museum *shipwreck* di Perth. Australia juga telah menyusun SOP atas pengelolaan BMKT secara rinci mulai dari identifikasi, pemetaan, survey, pengangkatan, treatment, dan penyimpanan.

Dalam rangka mengoptimalkan pencapaian target pembangunan di bidang kelautan, khususnya pengelolaan BMKT berdasarkan Kebijakan Ekonomi Biru, kebijakan ini juga perlu diselaraskan dengan Rencana Pembangunan Nasional. Dengan penyelebaran kebijakan ini diharapkan dapat mendukung capaian pembangunan bidang kelautan nasional secara menyeluruh, efisien, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJMN) Tahun 2005–2025 menetapkan Visi Pembangunan Nasional yang akan dicapai Indonesia tahun 2025, yakni: Indonesia menjadi negara yang mandiri, maju, adil dan makmur. Dalam mewujudkan visi pembangunan nasional tersebut akan dicapai dengan 8 (delapan) misi dan salah satu adalah pembangunan kelautan nasional, yaitu: “Mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan secara mandiri, maju, kuat, dan berbasis kepentingan nasional”. Pembangunan kelautan nasional selanjutnya diarahkan pada 5 (lima) pilar program prioritas, terdiri dari: tata kelola laut (*ocean governance*), budaya bahari (*ocean culture*), ekonomi kelautan (*ocean economic*), keamanan dan keselamatan di laut (*maritime security*), serta lingkungan laut (*marine environment*) (Dewan Kelautan Nasional. 2012: 17).



Gambar 1
Ocean Economy

Sementara itu, konsep ekonomi maritim menurut OECD sebagaimana dapat dilihat pada bagan di atas, dalam *The Ocean Economy in 2030* meenytakan bahwa *Ocean-based industries can be divided into market flows and services and physical capital stock of the industries. Marine ecosystems represent natural capital and non-market flows and services. In many cases, marine ecosystems provide intermediate inputs to the ocean-based industries. An example is coral reefs. They provide shelter and habitat for fish nurseries and unique genetic resources, while at the same time providing recreational value for maritime tourism. Conversely, ocean industries can impact the health of marine ecosystems, e.g. through discharge of ship waste or pollution from oil spills* (OECD. 2016: 22).

Dari definisi diatas dapat dikatakan bahwa konsep ekonomi kemaritiman dapat dibagi dua yaitu barang/jasa dan aset fisik. Dalam konteks ini harus ada keseimbangan antara barang/jasa dan aset fisik milik industri dengan terjaganya ekosistem. Hal ini juga dapat diterapkan terhadap pengangkatan dan pengelolaan aset BMKT dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan sehingga ekosistem yang ada di dalam ataupun di sekitar BMKT tetap terjaga.

Secara konseptual, prinsip dasar *blue economy* merupakan *sustainability* atau berkelanjutan. Prinsip berkelanjutan ini diartikan sebagai keadaan dimana pemanfaatan sumber daya alam dilakukan secara bijaksana yaitu secara ekologis berlanjut dan secara ekonomi menghasilkan manfaat (Faisyal Rani & Wulandari Cahyasari. 2015: 1922-1923). Untuk itu dalam penerapan *blue economy*, pengelolaan BMKT dilakukan sesuai dengan esensi *blue economy* yaitu efisiensi alam, minimalisasi limbah, serta inovasi dan kreatifitas. Dengan model *blue economy*, pengelolaan BMKT akan difokuskan pada konservasi lingkungan dengan hasil produksi menjadi pengungkit aktivitas ekonomi yang lain. Kegiatan pengelolaan BMKT menjadi sistem siklus produksi yang berkelanjutan dengan didukung prinsip inovasi berupa pengembangan rekayasa teknologi yang mumpuni dan professional. Diharapkan dari pendekatan ini, pengelolaan BMKT dapat mendukung ekonomi keberlanjutan Indonesia serta dapat mendukung pengembangan sektor-sektor terkait lainnya.

Model Pengelolaan BMKT Berdasarkan Kebijakan Ekonomi Biru (Blue Economy) Untuk Memperkuat Ekonomi Berkelanjutan Indonesia

Dalam menyikapi adanya dualisme hukum serta kekosongan hukum dalam pengelolaan BMKT di Indonesia, dapat dilakukan pendekatan kebijakan ekonomi biru (*blue economy*). Pendekatan ini sejalan dengan peraturan internasional maupun UU terbaru yang menjadi BMKT sebagai benda cagar budaya. Selain itu, model pengelolaan BMKT berdasarkan kebijakan biru ini diharapkan dapat memperkuat ekonomi berkelanjutan Indonesia dikarenakan konsep yang ditawarkan ditujukan untuk mengungkit sektor-sektor lainnya dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan di masa depannya.

Pentingnya pengelolaan BMKT dengan tetap memperhatikan aspek-aspek keberlanjutannya dikarenakan BMKT merupakan salah satu data penting untuk memahami masa lampau dan bukti sejarah bangsa Indonesia, serta perkembangan teknologi pada saat itu. Selain melakukan revisi peraturan perundang-undangan terkait dengan pengelolaan BMKT di Indonesia, kebijakan pengelolaan BMKT juga diarahkan kepada museum bahari atau wisata *shipwreck* yang berisi BMKT, kapal, dan ulasan sejarah kapal yang dikemas sedemikian rupa sehingga menarik untuk dikunjungi. Warisan budaya maritim yang ditemukan di bawah air ini dapat dikembangkan sebagai objek yang menarik untuk pendidikan dan rekreasi publik (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. 2016: 63).

Hal ini sejalan pula dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, dimana budaya maritim bertujuan untuk memberikan pemahaman menyeluruh terhadap wawasan bahari kepada seluruh lapisan masyarakat melalui 3 (tiga) program utama yang berfokus pada laut dan literasi budaya. Salah satu jalan untuk mengembangkan inovasi, yaitu berdasarkan literasi budaya yang diperoleh dari *shipwreck* dan *underwater heritage*, salah satu caranya membangun museum maritim (Biro Perencanaan dan Informasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2020: 1).

Dalam perlindungan BMKT yang akan dijadikan sebagai warisan budaya maritim maka dapat dibedakan berdasarkan tempat dilakukannya kegiatan perlindungan tinggalan arkeologi bawah air, yaitu perlindungan *in-situ* dan perlindungan *ex-situ*. Perlindungan *in-situ* adalah kegiatan perlindungan yang dilakukan di tempat benda berada atau terhadap benda yang tidak dapat dipindahkan (*immoveable*) karena ukurannya yang besar dan risikonya yang tinggi misalnya kapal dan pesawat terbang yang karam di perairan. Salah satu caranya adalah dengan membangun kawasan konservasi maritim untuk keperluan arkeologi. Sedangkan perlindungan *ex-situ* adalah kegiatan perlindungan yang dilakukan bukan di tempat benda berada/berasal atau terhadap benda yang dapat dipindahkan (*moveable*) karena ukurannya yang relatif kecil dan risikonya yang relatif tidak tinggi, misalnya di museum, galeri, gedung penyimpanan arca, gudang karantina, gedung pemeliharaan dan lain sebagainya. Namun karena kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi saat ini, tinggalan arkeologi dengan ukuran yang besar pun dapat dilakukan perlindungan secara *ex-situ*, contohnya Museum Vasa di Swedia yang menyimpan secara utuh kapal perang Vasa dari abad ke-17 dan Museum Kapal Viking di Norwegia yang melestarikan tiga kapal Viking dari abad ke-9 (Sastroatmojo, 2012: 66-67).

Untuk itu, pengelolaan BMKT harus dilakukan secara terpadu dengan melibatkan instansi terkait seperti Pemda Provinsi, Tim PANNAS, Investor, Kementerian/Lembaga terkait, serta institusi terkait lainnya. Dalam melibatkan peran pemerintah daerah serta masyarakat lokal secara aktif, maka penyimpanan BMKT sebaiknya dilakukan di daerah tempat BMKT ditemukan. Untuk itu museum/wisata *shipwreck* dan sumber pendanaan dapat melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), dan investor. Namun apabila tidak dibangun museum maka BMKT dapat disimpan di daerah lain. Ketentuan pembuatan museum dapat memperhatikan adat istiadat daerah setempat (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. 2016: 65).

Pada prinsipnya, kesadaran pemerintah untuk melakukan sinergi antara Pemerintah baik pusat maupun daerah, masyarakat dan pengusaha sudah mulai dilaksanakan. Tetapi secara aturan formal hal ini belum dilakukan. Berdasarkan hasil diskusi dengan pakar dari Bakamla, maka didapatkan informasi bahwa telah dilakukan rapat koordinasi untuk melakukan perubahan peraturan terkait BMKT.

Dalam Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 Tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air diusulkan perubahan pada Pasal 5 ayat (2). Perubahan Pasal dapat dilihat pada tabel berikut:

Pasal 5 ayat 2	Usulan Perubahan (eksisting)
Rintangan bawah air atau benda lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, meliputi: a. Benda yang tidak secara permanen dipasang diperairan; b. Benda berharga asal muatan kapal yang tenggelam.	Rintangan bawah air atau benda lainnya sebagaimana dimaksud ayat (1) huruf c, meliputi: a. Benda yang tidak secara permanen dipasang diperairan; b. Benda berharga asal muatan kapal yang tenggelam; dan c. Benda lain yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dengan adanya penambahan poin c yaitu "Benda lain yang mengganggu keselamatan dan kewanamanan pelayaran", maka masyarakat atau badan usaha dapat secara aktif melaporkan kepada pemerintah terkait benda-benda yang dianggap mengganggu keselamatan dan keamanan yang ada di lautan.

Dalam konteks koordinasi pemerintah pusat dan daerah juga semakin diperkokoh. Hal ini tercantum dalam usulan perubahan Pasal 15 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 sebagai berikut:

Pasal 15 (eksisting)	Usulan Perubahan
<p>(1) Dalam hal ditemukan kerangka kapal dan/atau muatannya atau berdasarkan laporan dari masyarakat dan tidak diketahui pemiliknya, Kepala Kantor Unit Pelaksana Teknis di pelabuhan terdekat melakukan pengumuman ditemukannya kerangka kapal dan /atau muatannya.</p> <p>(2) Pengumuman ditemukannya kerangka kapal dan/atau muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kalender melalui media cetak dan/atau elektronik nasional.</p> <p>(3) Dalam hal jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak ada pihak yang mengakui sebagai pemilik, kerangka kapal dan/atau muatannya wajib disingkirkan oleh Kepala Kantor Unit Pelaksana Teknis di pelabuhan terdekat.</p> <p>(4) Penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (3), pelaksanaannya dilimpahkan kepada badan usaha yang memiliki izin usaha salvage dan/atau pekerjaan bawah air.</p>	<p>(1) Dalam hal ditemukan kerangka kapal dan/atau muatannya atau berdasarkan laporan dari masyarakat dan tidak diketahui pemiliknya, Kepala Kantor Unit Pelaksana Teknis di pelabuhan terdekat melakukan pengumuman ditemukannya kerangka kapal dan /atau muatannya.</p> <p>(2) Pengumuman ditemukannya kerangka kapal dan/atau muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dalam jangka waktu 30 (tigapuluh) hari kalender melalui media cetak dan/atau elektronik nasional.</p> <p>(3) Dalam hal jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak ada pihak yang mengakui sebagai pemilik, kerangka kapal dan/atau muatannya wajib disingkirkan oleh Kepala Kantor Unit Pelaksana Teknis di pelabuhan terdekat.</p> <p>(4) Penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (3), pelaksanaannya dilimpahkan kepada badan usaha yang memiliki izin usaha salvage dan/atau pekerjaan bawah air.</p> <p>(5) Proses pelimpahan kepada Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan setelah dilaksanakan rapat koordinasi dengan melibatkan instansi terkait, yaitu Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Pertahanan, Kementerian Kehutanan dan Lingkungan Hidup serta Pusat Hidrografi dan Oseanografi Tentara Nasional Indonesia</p> <p>(6) Dalam waktu paling lama 10 hari kerja setelah rapat koordinasi sebagaimana dimaksud ayat (5) harus telah memutuskan status dari kerangka kapal dan/atau muatannya</p> <p>(7) Keputusan status kerangka kapal dan/atau muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dituangkan dalam berita acara hasil rapat koordinasi</p> <p>(8) Dalam hal status kerangka kapal dan/atau muatannya tidak dapat diputuskan melalui rapat koordinasi sebagaimana dimaksud ayat (6), Kepala UPT di pelabuhan terdekat dapat memberikan pelimpahan kepada badan usaha yang memiliki izin usaha salvage dan/atau pekerjaan bawah air.</p>

Jika merujuk pada usulan penambahan ayat diatas, maka dapat dikatakan bahwa proses penyelesaian masalah BMKT mempunyai peningkatan atas 2 (dua) hal, yaitu koordinasi dan batas waktu pengambilan keputusan. Pengambilan keputusan yang cepat sangat diperlukan mengingat posisi benda ada dibawah laut yang memungkinkan sewaktu-waktu posisi berubah dan mungkin mengganggu keselamatan pelayaran.

Menurut Bakamla, persyaratan untuk untuk mendapat pelimpahan kepada badan usaha yang memiliki izin usaha salvage dan/atau pekerjaan bawah air juga mulai diperketat. Dalam Pasal 16 ayat 4 disebutkan bahwa persyaratan teknis untuk mendapat pelimpahan harus memenuhi persyaratan teknis meliputi:

- a. Daftar peralatan;
- b. Kualifikasi tenaga kerja; dan
- c. Jadwal dan metode kerja.

Sedangkan dalam usulan perubahan, selain ketiga syarat diatas juga diusulkan untuk mencantumkan "lokasi yang diusulkan dengan titik koordinat geografis yang digambarkan dalam peta laut". Dengan pencantuman lokasi, maka salvage yang bertugas mengangkat kapal paling tidak sudah mengetahui titik koordinat BMKT.

Untuk memberikan kepastian kepada badan usaha, Bakamla menyatakan bahwa akan dilakukan perubahan pada Pasal 17 dimana ada penambahan penggunaan anggaran. Jika anggaran yang digunakan adalah APBN, maka hasil kegiatan tersebut menjadi milik negara. Tetapi jika menggunakan anggaran Badan Usaha, maka hasil kegiatan menjadi milik Badan Usaha setelah dikurangi kewajiban pembayaran Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Selain keterlibatan aktif dari Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, masyarakat lokal yang secara *de facto* merupakan pemilik sumber daya budaya juga harus diberdayakan, sehingga muncul saling ketergantungan dan hubungan timbal balik yang menguntungkan antarasitus arkeologi dan masyarakat lokal. Masyarakat lokal yang diuntungkan dengan keberadaan situs arkeologis diharapkan akan muncul rasa memiliki dan berdampak positif pada kesadaran untuk melindungi dan

menjaga situs tersebut. Hal yang demikian merupakan model pelestarian dan pemanfaatan sumber daya budaya yang paling efektif dan efisien. Sebagai contoh pengelolaan budaya bahari yang telah melibatkan masyarakat lokal adalah kawasan Tulamben yang menjadi kawasan industri pariwisata baru andalan wilayah Bali Timur (Agus Budi Wibowo. 2014: 27).

Peningkatan pelestarian ekologi secara menyeluruh setelah kebijakan yang akan diterapkan pemerintah sudah disahkan maka perlu sebuah dasaran untuk memulai pembangunan ekonomi basis kelautan yang melibatkan berbagai *stakeholders*. Dengan menjamin kelestarian sumber daya alam laut akan membuka lebar potensi yang dapat digali dan dikembangkan. Tanpa strategi ini maka tidak akan dapat terlaksana dengan baik karena potensi yang akan rusak dan semakin bertambah pada rentang waktu. Pemerintah dan pelaku pembangunan juga harus memiliki visi dan tujuan yang sama dalam melestarikan sehingga tidak terdapat tumpang tindih yang menyebabkan *evercollecting* pada satu titik potensi saja. Maka perlu adanya program pengelolaan lingkungan yang terdapat dan bijaksana di setiap kegiatan pembangunannya (Mursal Fajar Hakim. 2013: 4).

Berdasarkan hasil diskusi dengan pakar dari Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Kementerian PPN/BAPPENAS), model dari keterlibatan *stakeholders* ini dapat menggunakan pendekatan *Triple Helix*. Model ini merupakan gabungan sinergi antara para pihak yang mendukung pembangunan. Penjelasan keterkaitan *stakeholders* dapat digambarkan pada diagram di bawah ini:

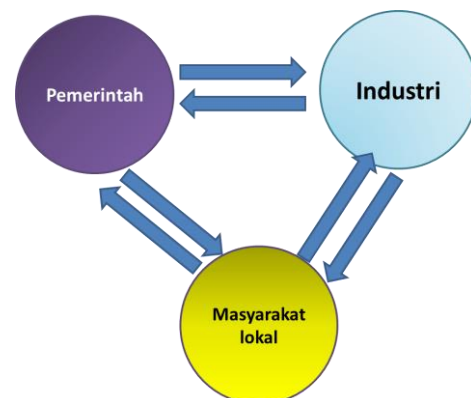


Diagram 1

Dalam konteks ini dikaitkan dengan pengelolaan BMKT, maka penguatan kemitraan dapat didukung oleh tiga pihak, yakni pemerintah, industri, dan masyarakat lokal. Industri dan masyarakat lokal diharapkan lebih reponsif untuk menjadi bagian dari pembangunan dengan tetap merujuk pada kebijakan pemerintah. Selanjutnya, kebijakan pemerintah yang diperlukan, antara lain berupa dukungan pengembangan untuk menciptakan inovasi-inovasi baru dikarenakan inovasi adalah kunci bagi pertumbuhan ekonomi. Ketiganya merupakan satu kesatuan yang saling bersinergi dimana kebijakan pemerintah pada satu sisi harus didukung oleh industri dan masyarakat lokal. Di sisi lain, pemerintah harus mau mendengarkan masukan dari industri dan masyarakat lokal sehingga kebijakan yang diambil mendukung industri serta mengakomodir kearifan lokal.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan penelitian di atas, dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. BMKT memiliki nilai ekonomi yang sangat tinggi. Selain potensi ekonomi, BMKT juga memiliki potensi budaya, pendidikan, dan pengetahuan yang dapat menggambarkan sejarah masa lalu. Potensi-potensi tersebut perlu dijaga keberlanjutannya, antara lain melalui konservasi BMKT guna memberikan pengetahuan bagi masyarakat luas tentang sejarah peradaban bangsa Indonesia dan dunia di masa lampau. Oleh karena itu, strategi yang dapat dilakukan dalam pengelolaan BMKT adalah berdasarkan kebijakan ekonomi biru (*blue economy*) diselaraskan dengan Rencana Pembangunan Nasional agar mendukung kebijakan secara komprehensif bidang ke-lautan secara efisien, berkeadilan, demokratisasi, serta peningkatan kesejahteraan masyarakat.
- b. Dalam menyikapi adanya dualisme hukum serta kekosongan hukum dalam pengelolaan BMKT, maka model pengelolaan BMKT ke depan dapat menggunakan pendekatan Kebijakan Ekonomi Biru (*Blue Economy*) yang memperhatikan kearifan lokal serta melibatkan peran aktif *stakeholders* di dalamnya. Model dari

keterlibatan *stakeholders* ini dapat menggunakan pendekatan *Triple Helix*. Model ini merupakan gabungan sinergi antara para pihak yang mendukung pembangunan. Dalam konteks pengelolaan BMKT maka penguatan kemitraan didukung oleh tiga pihak, yakni pemerintah, industri, dan masyarakat lokal.

Saran yang dapat disampaikan dalam penelitian ini adalah:

- a. Pengelolaan BMKT harus dilakukan secara terpadu dengan melibatkan instansi terkait seperti Pemerintah Daerah, Tim PANNAS, Industri, Kementerian/Lembaga terkait, serta institusi terkait lainnya.
- b. Perlu adanya pelibatan peran pemerintah daerah serta masyarakat lokal secara aktif dalam mewujudkan pelestarian dan pemanfaatan sumber daya budaya yang efektif dan efisien.
- c. Penyimpanan BMKT sebaiknya dilakukan di daerah tempat BMKT ditemukan.
- d. Untuk pembangunan museum/wisata *shipwreck*, sumber pendanaan dapat melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), dan investor.

Daftar Pustaka

- Agus Budi Wibowo. (2014). "Strategi Pelestarian Benda/Situs Cagar Budaya Berbasis Masyarakat, Kasus Pelestarian Benda/Situs Cagar Budaya Gampong Pande Kecamatan Kutaraja Banda Aceh Provinsi Aceh". *Jurnal Konservasi Cagar Budaya Borobudur Magelang*, Vol. 8 No. 1, Juni 2014 ISSN 1978-8584.
- Biro Perencanaan dan Informasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. 7 November 2019. "Pengelolaan BMKT melalui Kolaborasi Antarnegara dan Capacity Building", diakses melalui <https://maritim.go.id/pengelolaan-bmkt-melalui-kolaborasi-antarnegara-capacity-building>, diakses tanggal 12 Agustus 2020.

- Dewan Kelautan Nasional. (2012). *Kebijakan Ekonomi Kelautan Dengan Model Ekonomi Biru*. Jakarta: Kementerian Kelautan Dan Perikanan Sekretariat Jenderal Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia.
- Faisyal Rani & Wulandari Cahyasari. (2015). "Motivasi Indonesia Dalam Menerapkan Model Kebijakan Blue Economy Masa Pemerintahan Joko Widodo", *Jurnal Transnasional*, Vol. 7, No. 1, Juli 2015.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. (2016). *"Kebijakan Pengelolaan Benda Berharga Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) di Indonesia"*. Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Sumber Daya.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. (2018). *Makalah "Rapat Koordinasi Antar Kementerian/Lembaga tentang Revisi Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2009 tentang Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan BMKT"*. Jakarta, 25 Januari 2018.
- Sastroatmojo, S. (2012). Konservasi Benda Warisan Budaya Berbahan Logam. Dalam: *Varuna Jurnal Arkeologi Bawah Air Vol. 6/2012*. Jakarta Pusat: Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman.
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya.
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 184/PMK.06/2009 tentang Tata Cara Penetapan Status Penggunaan Dan Penjualan Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam.
- Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2009 tentang Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam.
- Mursal Fajar Hakim. (2013). *Blue Economy Daerah Pesisir Berbasis Kelautan dan Perikanan. Dalam Economics Development Analysis Journal*. EDAJ 2 (2013).
- OECD. (2016). *The Ocean Economy in 2030*. Paris: OECD Publishing.