



**Posisi Indonesia Dalam Rezim UNESCO Perlindungan Cagar Budaya Bawah Air:
Pencurian Bangkai Kapal Milik Asing di Laut Indonesia**

Muhammad Mu'adz Hafidz Ridlo, Muhammad Faizal Alfian

Departemen Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Diponegoro

Jalan Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269 Website
<http://www.fisip.undip.ac.id> Email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

The theft of foreign shipwrecks that have sunk in Indonesian seas is one of the major cases of theft of underwater cultural heritage that occurs in the world. Apart from that, ship nations such as Australia, the Netherlands, England, and even the United States also expressed their disappointment with Indonesia, which was deemed incapable of protecting the legacy of their ancestors which was also considered as an underwater cultural heritage object. In this research, the researcher tries to examine the position and capability of Indonesia in the aspects of maritime security, both politically and domestically militarily. The author uses an analytic-qualitative method by comparing journals and case reports of shipwreck theft as the main method of this research. Using the theory of institutionalism, the author tries to explain Indonesia's position in international regimes such as UNESCO 1970 and 2001 for the protection of underwater cultural heritage as well as the concept of rational choice or rational choice to dissect Indonesia's reasons for taking this position. Using these methods and theories, the authors know that Indonesia does not want to ratify the UNESCO 1970 and 2001 regime due to domestic considerations, considerations of capability and sovereignty.

Keywords: *Indonesia, UNESCO 1970 and 2001, Shipwreck Theft, Cultural Heritage Object*

PENDAHULUAN

Objek historis bawah laut sebuah negara merupakan hal yang wajib dilindungi bersama, baik dalam level individu sampai level internasional sekalipun. Menurut *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO), suatu

benda dapat dikatakan memiliki nilai historis apabila sudah berusia lebih dari 100 tahun yang mengacu kepada hasil Konvensi Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air UNESCO pada tahun 2001 tentang Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air yang menyebutkan bahwa: “Warisan Budaya Bawah Air” berarti semua jejak keberadaan manusia yang memiliki karakter budaya, sejarah, atau arkeologis yang sebagian atau seluruhnya berada di bawah air, secara berkala atau terus-menerus, selama setidaknya 100 tahun seperti: (i) situs, struktur, bangunan, artefak dan sisa-sisa manusia, bersama dengan konteks arkeologis dan alaminya, (ii) kapal, pesawat terbang, kendaraan lain atau bagiannya, muatannya atau konten lainnya, bersama dengan konteks arkeologi dan alaminya; dan (iii) objek karakter prasejarah.

Selain definisi oleh UNESCO, perlindungan terhadap objek historis bawah laut juga diperkuat oleh peraturan dari *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) tertulis dalam BAB XI UNCLOS yang mengatur tentang Kawasan, di Bagian 2 Tentang Asas-Asas yang Mengatur Kawasan, Pasal 149 tentang Benda-Benda Purbakala dan Bersejarah. Aturan tersebut berbunyi:

“Semua benda-benda purbakala dan yang mempunyai nilai sejarah yang ditemukan di Kawasan harus dipelihara atau digunakan untuk kemanfaatan umat manusia sebagai suatu keseluruhan, dengan memperhatikan secara khusus hak-hak yang didahulukan dari negara asal, atau negara asal kebudayaan, atau negara asal jarahan, dan asal kepurbakalaan.” (UNCLOS 1982, Pasal 149).

Peraturan tersebut diperjelas pada Pasal 303 UNCLOS Tentang Benda-Benda Purbakala dan Benda-Benda Bersejarah yang Ditemukan di Laut. Ada 4 poin penjelasan pada Pasal 303 yang semakin mempertegas kewajiban negara pantai untuk melindungi segala bentuk objek historis baik yang ditemukan di permukaan maupun di dasar laut teritorinya. Salah satu objek historis menurut UNCLOS adalah kapal yang telah karam selama 75 tahun (UNCLOS, 1982). Di Indonesia, kewajiban negara untuk menaati peraturan UNCLOS semakin dipertegas karena UNCLOS telah diadaptasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang pengesahan UNCLOS yang diatur kembali dalam Undang-Undang Benda Cagar Budaya (BCB) Nomor 5 Tahun 1992, ditegaskan bahwa salah satu kategori BCB adalah benda-benda yang memiliki usia minimal 50 Tahun. Kemudian pada Pasal 2 Tentang Tujuan dan Prinsip Umum Konvensi, dijelaskan bahwa seluruh objek sejarah bawah laut harus dilindungi dan dikelola dengan baik (UNESCO, 2001).

Dalam pengertian di atas, setiap negara (termasuk Indonesia) memiliki kewajiban untuk melindungi objek historis, baik dalam skala nasional maupun internasional, baik di darat maupun di dalam laut. Terutama Indonesia adalah negara yang meratifikasi UNCLOS dan menjadi anggota UNESCO yang secara otomatis menyetujui definisi objek historis darat dan bawah laut. Namun, faktanya pencurian bangkai kapal di sekitar laut Indonesia telah terjadi sejak tahun 2013 (Sumandoyo, 2018). Kapal-kapal yang dicuri tersebut merupakan bangkai kapal pada Perang Dunia II. Menurut Sumandoyo

(2018), Bangkai kapal yang telah dicuri adalah HNLMS De Ruyter dan HNLMS Java milik Belanda; HMS Jupiter, HNLMS Kortenaer, HMS Exeter, HMS Encounter, dan HMS Electra milik Inggris; serta masih banyak lagi bangkai kapal lainnya dari Jepang dan Australia (Sumandoyo, 2018).

Tabel 1. Status Bangkai kapal perang negara asing yang dijarah di perairan Indonesia.

No.	Negara Kapal	Jumlah kapal	Status
1.	Inggris	5	Tersisa 20%
2.	Belanda	3	Dijarah
3.	Jepang	11	Dijarah
4.	Swedia	1	Rusak parah
5.	Australia	1	Tersisa 40%
6.	AS	4	Tersisa 20%

Sumber: (Sumandoyo, 2018)

Pada konferensi arkeologi maritim internasional di Adelaide, Australia tahun 2017, disebutkan ada 42 kapal yang terdiri dari 26 kapal perang dan 16 kapal dagang yang dicuri sejak 2013 (Sumandoyo, 2018). Penjarahan tersebut mengakibatkan protes dari negara-negara pemilik kapal, seperti Inggris, Australia, dan Belanda. Protes dari negara-negara pemilik kapal dilayangkan kepada Indonesia yang ada di posisi sebagai negara pantai yang dianggap tidak mampu menjaga objek historis yang ada di dalam teritori sendiri.

Bangkai kapal yang hilang di perairan Indonesia memiliki nilai yang cukup tinggi. Bangkai kapal tersebut berpotensi besar untuk menjadi aset historis bagi negara asal kapal, yaitu tiga kapal perang Belanda yang karam di Laut Jawa, HNLMS De Ruyter (6.650 ton), HNLMS Java (6.670 ton), dan HNLMS Kortenaer (1.316 ton), satu kapal milik Inggris HMS Exeter (10.660 ton), dua kapal milik Amerika Serikat yaitu United States Steamship (USS), Pope (1.215 ton), dan USS Perch (2.000 ton), dan beberapa kapal milik Jepang dan Australia (Ratnasari, 2018). Bangkai-bangkai kapal tersebut memiliki nilai ekonomis yang tinggi sebab mengandung logam berharga seperti kabel tembaga dan propela, fosfor, bahkan perunggu.

PEMBAHASAN

Laut Indonesia memiliki luas kurang lebih sebesar 3.000.000 km² yang terdapat berbagai macam bangkai kapal yang karam di dalam laut. Namun, berkaca dari kasus ini kelalaian Indonesia dalam melindungi benda cagar budaya bawah laut menjadi sebuah kasus yang besar dikarenakan tidak hanya satu, namun puluhan bangkai kapal milik asing yang karam di Indonesia hilang dicuri oleh oknum yang tidak bertanggung jawab. Konvensi UNESCO 1970 dan 2001 seharusnya memudahkan Indonesia agar

membentuk kerjasama yang difasilitasi oleh UNESCO dalam mengusut kasus pencurian ini. Keadaan berbeda dari apa yang seharusnya terjadi, Indonesia tidak ikut andil dalam Konvensi UNESCO 1970 dan 2001 yang seharusnya memudahkan pemerintah Indonesia untuk menyelesaikan kasus ini. Tentu saja terdapat alasan rasional mengapa Indonesia memutuskan untuk tidak meratifikasi Konvensi UNESCO 1970 dan 2001 yang mengatur tentang perlindungan cagar budaya laut. Dengan menggunakan teori pilihan rasional, pada bagian ini akan menganalisa alasan-alasan rasional mengapa Indonesia tidak meratifikasi Konvensi UNESCO baik 1970 tentang Pemberantasan Pencurian dan Perdagangan Gelap Benda Cagar Budaya serta Konvensi UNESCO 2001 tentang Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air. Selain itu, birokrasi Indonesia yang buruk menyebabkan sindikat penjahat pencuri bangkai kapal ini masuk dan dapat beroperasi di Laut Indonesia dengan mudah.

Dengan luas laut ± 3.000.000 km² dan dinobatkan sebagai negara dengan laut terluas di dunia, Indonesia pasti memiliki beberapa masalah dalam menjaga sesuatu yang berhubungan dengan kekayaan budaya dalam laut baik milik Indonesia sendiri maupun milik negara lain. Pencurian bangkai kapal milik asing yang karam di Laut Indonesia termasuk salah satu kasus besar yang menimpa Indonesia. Dalam hal ini, Indonesia wajib bertanggung jawab atas kelalaian mereka dalam menjaga kekayaan dalam air milik negara lain yang sudah diatur dalam UNCLOS dan UNESCO. Pertama, lemahnya kapabilitas Indonesia dalam mengawasi area laut seluas itu. Indonesia dengan kemampuan yang sekarang masih belum bisa disebut 'mampu' melindungi laut mereka seratus persen yang disebabkan oleh kurangnya sumber daya manusia (SDM) dan alutista pertahanan laut itu sendiri. Kedua, Indonesia tidak mengatur dengan rinci tentang kerja sama internasional untuk mendapatkan bantuan perlindungan atas cagar budaya bawah laut di dalam UU. Indonesia masih yakin bahwa mereka sanggup menjaga wilayah laut mereka sendiri, namun kenyataan berkata berbeda. Banyak sekali kasus pencurian cagar budaya bawah air yang terjadi di Laut Indonesia dan banyak yang belum terselesaikan.

Kapabilitas Keamanan Laut Indonesia

Sejak periode kepemimpinan Presiden Joko Widodo pada 2014, bidang kemaritiman Indonesia memiliki harapan baru dengan gagasan baru yang dikemukakan Presiden. Gagasan *Global Maritime Axis* menjadi jargon utama Presiden Joko Widodo sejak 2014 yang bertujuan untuk mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai bangsa pelaut (*Jalesveva Jayamahe*). Gagasan ini menekankan bahwa Indonesia akan fokus membangun sektor kelautan dalam berbagai aspek (Nainggolan, 2015). Pemusatan tersebut berbentuk infrastruktur laut khusus yang ditujukan untuk mempermudah tingkat penyerapan ekonomi dari sektor kelautan dengan peningkatan kualitas tol laut untuk 24 pelabuhan di Indonesia, penambahan jumlah kapal penangkap ikan, serta pembaharuan regulasi perdagangan ikan, dan juga meningkatkan keamanan laut dengan berbagai pembelian alutista beserta peningkatan SDM dan berbagai hal lain. Tindakan

tersebut bisa menjadi bukti bahwa presiden serius dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Gagasan Poros Maritim dunia tersebut mengacu kepada kondisi geografis Indonesia yang memiliki daerah perairan yang lebih luas dari daratan sebesar 6 juta km² dengan panjang garis pantai 99.093km, dan sebanyak 13 ribu pulau (Latifah and Larasati, 2017). Selain itu, Direktorat Kelautan dan Perikanan dalam “Perencanaan Sistem Pengendalian Sumber Daya Kelautan” menyatakan bahwa Indonesia memiliki tanggungjawab untuk menjaga keselamatan dan keamanan wilayah laut yang berdasarkan pada UNCLOS 1982 yang menyatakan bahwa setiap negara memiliki kewajiban untuk mengelola dan melestarikan sumber daya kelautan di wilayah Indonesia.

Disebutkan 4 (empat) masalah keamanan laut di Indonesia menurut Desi Albert Mamahit sebagai purnawirawan perwira tinggi TNI Angkatan Laut, yaitu: keamanan, infrastruktur, regulasi/ lembaga, dan pengawasan yang lemah (Budiman, 2016). Pencurian ikan ilegal atau *illegal fishing* menjadi salah satu contoh bahwa keamanan laut Indonesia masih belum layak disebut menjadi Poros Maritim Dunia. Selain itu masih banyak tindak kejahatan lain seperti pembajakan, sabotase, perompakan, bahkan pencurian benda bersejarah di Laut Indonesia.

Disparitas pembangunan kelautan berhubungan dengan kondisi keamanan laut yang terdiri dari penegakan hukum di laut, keselamatan navigasi, lingkungan, keimigrasian, perlindungan kegiatan perikanan, serta *search and rescue*. Aspek tersebut sudah diakomodasi melalui lembaga bernama Bakamla yang sudah dibentuk (Budiman, 2016). Regulasi dan kelembagaan yang masih tumpang tindih (*overlapping*) serta koordinasi yang minim menyebabkan banyak permasalahan keamanan laut terjadi di Indonesia. Lembaga yang bertugas menjaga keamanan maritim antara lain: Polisi Air, Bea dan Cukai, Angkatan Laut,, Administrator Pelabuhan (Adpel), serta Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) yang masih bertugas sesuai regulasi tersendiri hingga terjadi tumpang tindih tanggung jawab pengamanan wilayah laut di Indonesia.

Pengelolaan cagar budaya bawah air, khususnya kapal yang tenggelam sebenarnya sudah dimulai dari tahun 1980-an. Pemerintah memberikan regulasi yang berorientasi khusus kepada eksploitasi (*Economic Values*). UU Nomor 5 Tahun 1992 mengatur tentang kriteria cagar budaya yang mencakup umur, buatan manusia, serta nilai yang terkandung di dalamnya. Bahkan pada 2 Maret 2021 pemberitaan menyatakan bahwa Indonesia membuka investasi dalam bidang pengangkatan benda berharga asal muatan kapal yang tenggelam, museum pemerintah, dan peninggalan sejarah dan purbakala (Thomas, 2021).

Pemerintah sudah mempunyai Panitia Nasional Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam (PANNAS BMKT) dalam fungsi memberikan koordinasi terhadap pemanfaatan nilai ekonomi benda cagar budaya bawah air untuk diambil lalu dijual (Ramelan, 2012). Namun, pemanfaatan pemerintah dalam kasus pelestarian cagar budaya bawah air hanya terfokus kepada nilai ekonomis yang ada sehingga memiliki resiko eksploitasi yang rentan secara illegal. Akibatnya banyak benda cagar budaya

yang rusak sehingga data sejarah dan rekonstruksi kebudayaan hilang begitu saja khususnya untuk bangsa Indonesia (Ardiwidjaja, 2017).

Upaya Indonesia Dalam Menangani Kasus Pencurian Ini

Indonesia menyepakati kerja sama investigasi dengan Belanda atas hilangnya beberapa kapal yang tenggelam di Laut Jawa tahun 1942. Upaya kerja sama ini dianggap perlu, mengingat bahwa hilangnya kapal-kapal tersebut disebabkan oleh adalah *salvage* ilegal (Agence France-Presse, 2016). Pada Februari 2017 rapat pertama dengan perwakilan pemerintah Belanda dilaksanakan di Jakarta dilanjutkan pertemuan dengan perwakilan Australia, Inggris, Belanda, juga AS. Negara-negara pemilik kapal memberikan titik lokasi keberadaan kapal-kapal bersejarah mereka, yang termasuk investigasi dan meneliti keberadaan kapal-kapal di Indonesia belum dilakukan sebelumnya. Mengenai pendalaman alur laut yang membahas terkait kemungkinan kapal yang tenggelam di pendalaman alur masih dapat dipindahkan, namun apabila tidak ada dalam pendalaman alur, kapal tersebut tidak boleh diganggu. Namun, isu mengenai pendalaman alur laut masih membutuhkan pembahasan lebih lanjut. Selain karena penjarahan kapal merugikan negara pantai, negara pemilik kapal juga meminta bahwa bangkai kapal (makam) agar tidak diganggu, mereka kemudian merekomendasikan agar kawasan tersebut menjadi kawasan wisata dengan bersama-sama membuat tanda dan pengamanan agar tidak dijarah (Sumandoyo, 2018c)

Rekomendasi negara kapal tersebut diterima oleh Pemerintah Indonesia, hal ini sesuai dengan tindak lanjut dan langkah konkret yang akan diambil Indonesia setelah mengetahui titik-titik kapal dengan mengadakan patroli untuk pengawasan di lokasi rawan penjarahan. Sebagai negara pantai, pemerintah Indonesia mengambil sikap dengan membahas kapal-kapal bersejarah yang hilang dilakukan lintas kementerian. Permasalahan kapal yang hilang kemudian dikoordinasikan dalam wewenang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Indonesia. Hasilnya adalah moratorium mengenai izin pembersihan alur laut yang dikeluarkan Ditjen Hubla, Kementerian Perhubungan dan usulan peraturan menteri perhubungan mengenai izin pembersihan alur laut. Menteri Luhut Binsar Panjaitan mengatakan bahwa “kelemahan-kelemahan ... dan tidak tertib administrasi” dalam kasus penjarahan kapal telah merugikan negara (Sumandoyo, 2018).

Indonesia adalah anggota dari hampir 200 organisasi internasional seperti UNESCO dan mendistribusikan hampir US \$ 55 juta per tahun kepada organisasi-organisasi ini. Indonesia sekarang diklasifikasikan sebagai negara ekonomi menengah, Indonesia tidak lagi memenuhi syarat untuk menerima hibah PBB, sedangkan prioritas Indonesia adalah memenuhi kebutuhan rakyatnya. Konvensi 2001 untuk Perlindungan Warisan Bawah Air tidak memungkinkan untuk eksploitasi komersial warisan bawah laut yang membuatnya bertentangan dengan UU Warisan Budaya Indonesia nomor 11 tahun 2010

yang menjelaskan bahwa warisan budaya harus digunakan untuk kesejahteraan semua rakyat Indonesia.

Dengan alasan tersebut pemerintah Indonesia belum siap untuk meratifikasi Konvensi UNESCO 1970 dan Kamapradipta Isnomo mengatakan bahwa Kementeriannya akan membuat SOP untuk menangani masalah ini. Namun demikian, moratorium pemerintah dalam mengeluarkan izin untuk mengeksplorasi atau menyelamatkan Bangkai kapal dan muatannya berlaku menjalankan ketentuan Konvensi tanpa meratifikasinya dan hasilnya adalah peningkatan substansial dalam penjarahan dan penjarahan Bangkai kapal. Menurut Kementerian Kelautan dan Perikanan sebelum izin penyelamatan dapat dikeluarkan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan perlu mengeluarkan peraturan pelaksanaan pemerintah untuk Undang-Undang Warisan Budaya Indonesia 2010 yang sekarang sudah terlambat 7 tahun dan Kementerian Kelautan dan Perikanan akan juga perlu mengeluarkan peraturan pelaksanaan untuk izin tersebut. Kementerian Kelautan dan Perikanan saat ini sedang menunggu pedoman dari Presiden untuk mengurangi peraturan dan pemberian izin yang tidak penting untuk mendorong aspek ekonomi yang tetap menjadi prioritas utama pemerintah.

Indonesia memiliki keuntungan dan kerugian dalam meratifikasi UNESCO 1970. **Pertama**, cagar budaya bawah air sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 yang setelah itu diperbarui melalui Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 mengatur tentang tinggalan budaya bawah air, yang tidak diatur dalam undang-undang cagar budaya sebelumnya. Dalam pasal 26 Undang-undang tersebut dinyatakan bahwa: (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 (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. Sementara itu pasal 27 menyebutkan bahwa ‘ketentuan lebih lanjut mengenai pencarian Cagar Budaya atau yang diduga Cagar Budaya diatur dalam peraturan pemerintah.’”

Kedua, kerja sama berdasarkan konvensi UNESCO 2001 adalah cara yang sangat efektif untuk memperkuat aspek kapabilitas Indonesia dalam melindungi cagar budaya bawah air menjadi lebih baik lagi. Dengan mengikuti konvensi tersebut, negara-negara peserta harus melarang warga negara dan kapal-kapal mereka untuk melakukan pengambilan cagar budaya bawah air secara ilegal dan meminta laporan temuan dari kegiatan yang sedang dilakukan. Melalui Konvensi ini, UNESCO pada dasarnya meminta negara untuk tidak menyentuh kapal karam dan muatan di perairan mereka, tetapi meninggalkannya untuk arkeolog masa depan yang - mungkin dalam satu atau

dua ratus tahun dari sekarang - dengan teknologi yang lebih canggih untuk menyelidiki bangkai kapal dan muatan akan dapat dapat lebih banyak informasi tentang masa lalu. Setiap pekerjaan arkeologi seperti menghilangkan kargo hanya boleh dilakukan oleh pemerintah bersama dengan UNESCO. Secara umum pemerintah hanya dimaksudkan untuk melindungi Bangkai kapal. Ini disebut sebagai perlindungan in situ.

Indonesia memiliki beberapa masalah terkait konvensi. Yang pertama adalah bahwa Indonesia memiliki 6,4 juta kilometer perairan dan sangat sulit untuk melindungi sejumlah besar Bangkai kapal di lautnya. Kementerian Kelautan dan Perikanan mengatakan bahwa dari 463 kapal karam yang diyakini berlokasi di perairan Indonesia, hanya 20 persen yang telah diverifikasi dan hanya 3 persen yang dieksplorasi. Saat ini sedang bekerja sama dengan polisi angkatan laut dan air Indonesia untuk mencoba membuat strategi untuk melindungi kapal karam ini yang mereka harapkan dapat dilakukan dalam koordinasi dengan perlindungan perikanan terhadap penangkapan ikan ilegal. Mereka juga berharap dapat memanfaatkan kelompok menonton komunitas yang digunakan melawan penangkapan ikan ilegal. Kebijakan dan tindakan seperti itu sangat dibutuhkan karena saat ini ada banyak penjarahan dan pencurian Bangkai kapal dan muatannya baik di perairan Indonesia maupun perairan sekitarnya. Kasus baru-baru ini adalah tongkang Chuan Hong 68 yang dituduh menjarah kapal karam Kokusei Maru, Higane Maru, dan Hiyori Maru yang tenggelam pada tahun 1944. Ia juga dianggap bertanggung jawab atas penjarahan dan pencurian beberapa Bangkai kapal di Natuna dekat Laut Cina Selatan.

Ketiga adalah bahwa konvensi tersebut berisi sejumlah artikel yang tampaknya memberi negara-negara yang benderanya dirusak oleh kapal dan negara-negara yang dapat menunjukkan hubungan budaya dengan muatan kapal, beberapa mengatakan dan terlibat dalam Bangkai kapal dan kapal mereka. Kargo ini tampaknya berlaku lebih kuat untuk Bangkai kapal yang terletak di zona ZEE dan rak kontinental. Namun demikian, bagi negara-negara yang saat ini memiliki kebijakan sendiri terkait dengan kapal karam, artikel-artikel ini tidak hanya mengkhawatirkan tetapi juga mengecewakan. Beberapa pihak bahkan berpendapat bahwa artikel-artikel tersebut memiliki unsur neo-kolonial yang khas karena banyak kapal karam yang pernah mengibarkan bendera negara-negara bangkai kolonial. Ketika ditambahkan ke fakta bahwa konvensi ini disusun untuk bagian utama hanya oleh para arkeolog dari Amerika Utara, Eropa dan Australia dengan sangat sedikit jika ada masukan dari arkeolog Afrika, Asia atau Amerika Selatan, artikel-artikel itu menjadi semakin tidak menarik bagi negara-negara yang pada masa lalu adalah bangkai koloni.

Keempat, kekhawatiran lain bagi negara-negara Asia Tenggara adalah kehadiran dan pengaruh Cina yang berkembang di wilayah tersebut. Kehadiran yang dalam terang pendudukan Cina atas beberapa terumbu di Laut Cina Selatan yang kemudian berubah menjadi pulau-pulau dengan pangkalan militer, telah meninggalkan negara-negara ASEAN dengan perasaan yang sangat beragam. Sementara sering menyambut kegiatan ekonomi Tiongkok dan perdagangan negara-negara ASEAN khawatir tentang pengaruhnya dan dominasinya di wilayah tersebut. Karena sebagian besar kargo di

kapal karam adalah keramik dan Cina biasanya adalah negara yang dapat menunjukkan hubungan budaya dengan kargo tersebut, artikel Konvensi menjadi lebih bermasalah. Sebagian besar negara-negara Asia Tenggara tidak ingin memberi alasan apa pun kepada Cina untuk mengatakan apa pun di perairannya apakah itu perairan teritorial, ZEE, atau landas kontinen.

Terakhir, menurut Ruddyard, Direktur Jenderal Organisasi Multilateral Kementerian Luar Negeri Indonesia menghadiri forum dan menjelaskan posisi pemerintah sehubungan dengan Konvensi. Dia menjelaskan bahwa pemerintah Indonesia bertekad untuk mempertahankan kekuatan kedaulatan Indonesia dengan ekonomi tangguh dalam masyarakat multikultural. Direktur Jenderal mengatakan bahwa Indonesia bertekad untuk mempertahankan keamanan kedaulatan nasional maritim dan memainkan peran utama dalam urusan maritim. Dalam 10 tahun ke depan Indonesia dapat menghadapi krisis energi karena menghabiskan sumber dayanya. Dalam 15 tahun, Indonesia diprediksi mulai kehabisan air. Jadi, ekonomi tetap menjadi prioritas pemerintah. Fokus utamanya adalah mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan.

Sampai saat ini, jumlah negara yang sudah menandatangani Konvensi 1970 yaitu 129 negara dari total 195 negara anggota UNESCO. Sedangkan Konvensi 2001 diikuti oleh 52 negara. Indonesia sebagai negara maritim dan negara kepulauan terbesar di dunia harus memberikan perlindungan ekstra terhadap warisan budaya bawah air dengan menerima atau meratifikasi konvensi tentang perlindungan cagar budaya bawah air. Diharapkan, Indonesia akan menerima atau meratifikasi kedua konvensi tersebut (Alisjahbana, 2019).

UNESCO juga menyebutkan rendahnya tingkat ratifikasi Konvensi UNESCO untuk Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air tahun 2001 dan Konvensi Sarana Pelarangan dan Pencegahan Impor, Ekspor dan Pengalihan Kepemilikan Cagar Budaya secara ilegal tahun 1970. The Namun fokus utama adalah konvensi yang disebutkan pertama. Moe Chiba mengatakan, diharapkan alasan mengapa negara-negara Asia Tenggara meskipun menyelenggarakan acara dan kegiatan yang bertujuan untuk berbagi warisan budaya bahari di luar konvensi, menunjukkan kurangnya semangat untuk meratifikasi konvensi tersebut dapat diperjelas. Ia mengatakan bahwa dalam forum ini UNESCO berharap mendengar tentang penemuan terbaru negara-negara Asia Tenggara dalam penelitian kelautan serta prioritas dan visi berbagai negara untuk warisan budaya maritim bersama termasuk warisan budaya bawah air serta tantangan, solusi, dan kerja sama yang dihadapi negara atau negara tersebut. melakukan di bidang ini (Alisjahbana, 2019).

PENUTUP

Indonesia menyatakan diri untuk tidak meratifikasi UNESCO 1970 dan 2001 karena beberapa faktor. Menggunakan teori institusionalisme, penulis menyimpulkan bahwa Indonesia akan tetap melakukan institusionalisasi terhadap kerjasama dalam perlindungan benda cagar budaya bawah air. Namun, kerjasama Indonesia dengan negara-negara lain bukan untuk melakukan perlindungan, tapi untuk menyelesaikan

tindak kejahatan yang terjadi sehingga kerjasama yang dibentuk tidak akan menghasilkan apapun karena benda cagar budaya yang dicuri masih tidak dapat ditemukan.

Kasus pencurian bangkai kapal milik asing di laut Indonesia yang menyita perhatian internasional ini tidak terselesaikan dengan baik karena Indonesia sendiri belum punya regulasi yang mengatur tentang kerjasama nasional untuk melakukan perlindungan cagar budaya bawah air. Kedua, lemahnya kemampuan Indonesia untuk melakukan perlindungan wilayah laut menjadi kunci mengapa tindak pencurian terhadap cagar budaya bawah air sering terjadi. Dengan ini, penyebab pencurian bangkai kapal milik asing yang karam di laut Indonesia menjadi jelas dengan beberapa faktor di atas. Namun, Indonesia masih enggan untuk meratifikasi UNESCO 1970 karena beberapa alasan. Menurut konsep pilihan rasional atau *rational choice*, Indonesia punya beberapa alasan untuk tidak meratifikasi UNESCO 1970 dan 2001. Pertama, Indonesia merasa tidak cukup mampu untuk memberikan kekuatan maritim Indonesia sendiri dalam bekerja sama dengan dunia internasional. Dengan kata lain kemampuan maritim Indonesia masih belum memadai jika ingin bergabung dengan rezim internasional. Kedua, ketidakcocokan regulasi UNESCO 1970 dan 2001 dengan regulasi domestik tentang eksplorasi benda cagar budaya bawah air. Ketiga, negara kapal dapat mengambil alih muatan yang terdapat di dalam kapal yang karam tersebut. Keempat, kekhawatiran Indonesia dan negara-negara ASEAN dengan dominasi Tiongkok yang sedang terjadi. Dan terakhir juga yang terpenting bahwa Indonesia ingin menjaga kedaulatan wilayah laut dengan utuh. Dengan kata lain, tidak boleh ada yang mengintervensi urusan laut Indonesia, baik itu dengan kerjasama internasional sekalipun.

REFERENSI

- Agence France-Presse (2016) *Indonesia to investigate disappearance of WWII shipwrecks in Java Sea, theguardian.com*. Available at: <https://www.theguardian.com/world/2016/nov/23/indonesia-investigate-disappearance-second-world-war-shipwrecks-java-sea> (Accessed: 12 August 2020).
- Alisjahbana, T. (2019) *Indonesia is not signing UNESCO's Convention for the Protection of Underwater Cultural Heritage, Independent Observer*. Available at: <https://observerid.com/indonesia-declines-to-sign-unesco-convention-for-protection-of-underwater-cultural-heritage/> (Accessed: 13 March 2020).
- Ardiwidjaja, R. (2017) 'Pelestarian Tinggalan Budaya Bawah Air: Pemanfaatan Kapal Karam sebagai Daya Tarik Wisata Selam', *Amerta*, 35(2), p. 133. doi: 10.24832/amt.v35i2.251.
- Budiman, A. (2016) 'Urgensi Pengaturan Masalah Keamanan Laut di Indonesia', *Majalah Info Singkat Pemerintahan Dalam Negeri DPR RI*, pp. 17–20.
- Latifah and Larasati, D. (2017) 'Tantangan Internal dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia', *Jurnal Hubungan Internasional*, 10(2), pp. 204–221.
- Nainggolan, P. P. (2015) 'Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo Dan Implikasi

- Internasionalnya (Maritime Axis Policy and Its International Implications)', *Politica*, 6, pp. 167–190.
- Ramelan, W. D. (2012) 'Permasalahan Pengelolaan Cagar Budaya dan Kajian Manajemen Sumberdaya Arkeologi', *Arkeologi untuk Publik*, (April), pp. 186–199.
- Ratnasari, Y. (2018) *Media Asing Tindaklanjuti Soal Penjarahan Kapal Perang di Laut Jawa*, *tirto.id*. Available at: <https://tirto.id/media-asing-tindaklanjuti-soal-penjarahan-kapal-perang-di-laut-jawa-cDEX> (Accessed: 14 January 2020).
- Sumandoyo, A. (2018) *Negara Kalah Cepat dari Para Penjarah Bangkai Kapal*, *tirto.id*. Available at: <https://tirto.id/negara-kalah-cepat-dari-para-penjarah-bangkai-kapal-cDpp> (Accessed: 24 September 2019).
- Thomas, V. F. (2021) *Investasi Benda Bersejarah hingga Muatan Kapal Karam Kini Diizinkan*, *tirto.id*. Available at: <https://tirto.id/investasi-benda-bersejarah-hingga-muatan-kapal-karam-kini-diizinkan-gaLS> (Accessed: 2 March 2021).