



PERMASALAHAN BANGKAI KAPAL PERANG DUNIA II DI PERAIRAN INDONESIA

The Problems of World War II Shipwrecks in Indonesian Waters

Dwi Kurnia Sandy¹, Salma Fitri Kusumastuti², Ade Wulan Fitriana³, Fatom Ahmad⁴

^{1,2}Alumnus Departemen Arkeologi Universitas Gadjah Mada,

³Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada,

⁴Mahasiswa Departemen Arkeologi Universitas Gadjah Mada

^{1,2,4}Jalan Sosiohumaniora, Bulaksumur, Yogyakarta, Indonesia,

³Jalan Sosio Yustisia, Bulaksumur, Yogyakarta

¹kurnia.sandy@mail.ugm.ac.id, ²raden.roro.s@mail.ugm.ac.id, ³andhahan@gmail.com,

⁴fatom.a.@mail.ugm.ac.id

Naskah diterima: 30/08/2020; direvisi: 24/05-13/10/2021; disetujui: 26/10/2021

Publikasi ejurnal: 30/06/2022

Abstract

Indonesia has various kinds of underwater archaeology remains as well as from the outbreak of World War II. Most of them are shipwreck, and also several aircraft and tanks of Japan and the allies. The remains now left us some problems such as unclear regulation, the difference of inventory and database, many research which do not continue to the application, and excessive attention to the shipwreck than the other remains. The problems mentioned above, are chosen by the writers regarding the investigation news about the missing of World War II shipwrecks in the Java Sea reported by the online platform, Tirto.id. From that case, we try to find more resources from books, journals, news, and government regulations, then discuss them from the point of view of archaeology. We realized that these problems are not the responsibility of one institution only. Some of the suggestions mentioned in this paper, and we hope the sustainability of World War II underwater remains in Indonesia will be still safe.
Keyword: Looting, Shipwreck, Underwater Cultural Heritage, World War II.

Abstrak

Indonesia memiliki tinggalan arkeologi bawah air dan diantaranya berasal dari sisa-sisa Perang Dunia II. Sebagian besar temuan berupa kapal, baik milik Jepang maupun sekutu. Sisanya ditemukan pula bangkai pesawat dan juga tank. Saat ini, adanya tinggalan di bawah air tersebut tidak luput dari berbagai permasalahan. Masalah-masalah yang masih melekat pada tinggalan ini diantaranya peraturan yang saling tumpang tindih, perbedaan data inventarisasi *shipwreck*, penelitian yang tidak berlanjut pada pemanfaatan, dan beragamnya tinggalan bawah air Indonesia, namun baru *shipwreck* yang menjadi perhatian. Pembahasan beberapa masalah ini didasari oleh keresahan penulis atas hilangnya beberapa bangkai kapal tinggalan Perang Dunia II di Laut Jawa. Dari kasus tersebut penulis mengumpulkan berbagai data pustaka terkait, baik cetak maupun elektronik dan membahasnya dari sudut pandang arkeologi. Penulis menyadari bahwa keadaan ini bukan hanya tanggungjawab satu instansi semata. Beberapa saran juga kami cantumkan melalui tulisan ini dengan harapan keberadaan tinggalan dari masa Perang Dunia II di Indonesia dapat lestari dan tidak lagi jatuh ke tangan yang salah.

Kata Kunci: Penjarahan, Kapal Karam, Tinggalan Budaya Bawah Air, Perang Dunia II

PENDAHULUAN

Dalam kolom opini Koran Kompas edisi Jumat, 7 Agustus 2020, Bambang Sugiharto-Guru Besar Filsafat Universitas Parahyangan menulis opini yang berjudul “Keadaban Baru”. Pada salah satu paragrafnya beliau menuliskan, “manusia tak hanya hidup berdasarkan teknologi dan data, hidup dan perilakunya terutama dikelola berdasarkan makna” (Sugiharto, 2020). Bisa jadi, hal tersebut dirasakan oleh Perdana Menteri Belanda, Mark Rutte, rakyat Belanda dan negara-negara anggota sekutu lainnya. Mark Rutte geram karena tiga *shipwreck* yang sudah dianggap rakyat Belanda sebagai “kuburan perang” bagi tentara mereka yang ada di Laut Jawa menghilang begitu saja.

Tentu terdapat perbedaan sudut pandang dalam memaknai dua *shipwreck* tersebut antara rakyat Indonesia dengan rakyat Belanda. Bagi rakyat Belanda, kapal-kapal *cruiser* Belanda HNLMS (*Her Netherland's Majesty's Ship*) *De Ruyter* (Gambar 1), HNLMS *Java* (lihat Gambar 2) dan HNLMS *Kortenaer* (lihat Gambar 3)—kapal militer Perang Dunia II yang sudah dianggap sebagai sebuah monumen yang memiliki makna perjuangan dan menyimpan memori historis. Dalam dunia internasional, semua kapal perang yang karam selazimnya dianggap sebagai ‘kuburan perang’. Hal ini tidak didasarkan kepada peraturan internasional, tetapi berdasarkan aturan tidak tertulis pergaulan antar bangsa. Sebaliknya, bagi kebanyakan orang Indonesia, kedua kapal tersebut dan sisa-sisa Perang Dunia II lainnya hanya berupa “bangkai” yang tidak memiliki makna yang mengikat untuk mereka. Padahal, kebanyakan kapal-kapal perang pada Perang Dunia II, terbuat dari besi berjenis *armour steel* yang berkekuatan tinggi. Jenis besi ini lah yang membuat setelah sekian lama berada di laut, bangkai Kapal Perang Dunia II kebanyakan masih utuh.

Fakta ini terungkap ketika negara-negara anggota sekutu mengadakan

peringatan 75 tahun peperangan di Laut Jawa. Sebuah tim ekspedisi dari Belanda melakukan penyelaman yang dilakukan secara ilegal di sekitaran perairan Pulau Bawean. Otoritas Belanda terkejut ketika mendapat laporan tiga kapal perang mereka yang berada di Laut Jawa menghilang. Setelah mengetahui hal tersebut, Belanda melayangkan nota protes kepada Indonesia (Holmes, 2016).

Dua kapal tersebut ikut dalam armada sekutu yang berusaha menghentikan flotilla Jepang yang bertujuan melancarkan invasi terhadap Pulau Jawa (lebih dikenal dengan *Battle of the Java Sea*, 1942). Kapal milik Belanda tersebut tenggelam di Laut Jawa Akibat diserang *Japanese Type 93 “oxygen” torpedo* yang menyebabkan dua kapal tersebut tenggelam di sekitar Pulau Bawean, Jawa Timur (Naval History & Heritage Command (U.S.), 2017). Kapal milik Belanda yang tenggelam di Perairan Indonesia sebenarnya bukan hanya sisa perang dunia ke-2 saja. Dihimpun dari arsip organisasi arkeologi di Belanda serta buku *Shipwreck and Sunken Treasure* tulisan Tony Wells, tercatat ada sekitar 245 kapal dan 186 kapal VOC di Perairan Indonesia (Rahardjo, 2009).



Gambar 1. HNMLS De Ruyter (Sumber: Royal Netherlands Navy, netherlandsnavy.nl diakses pada 23 September 2019)



Gambar 2. HNMLS Java (Sumber: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:HNLMS_Java_1925.jpg diakses pada 29 Agustus 2020)



Gambar 3. HNMLS Kontaner (Sumber: [https://en.wikipedia.org/wiki/HNLMS_Kortenaer_\(1927\)#/media/File:HNLMS_Kortenaer.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/HNLMS_Kortenaer_(1927)#/media/File:HNLMS_Kortenaer.jpg) diakses pada 6

Berdasarkan tulisan yang berjudul *Java-class Cruisers* yang diakses dari netherlandsnavy.nl pada 23 September 2019, diketahui bahwa kapal HNLMS *Java* merupakan kapal perang yang mampu menampung 526 kru dan berkecepatan 31 *knots* (*Java-Class Cruisers*, t.t.). Sedangkan HNLMS *De Ruyter* yang memiliki kecepatan 32 *knots* dan dengan dimensi kapal 168 m x 15.7 m x 5 m (Letkens, 2019). Selain itu terdapat juga HNLMS *Kortenaer*, sebuah kapal perusak yang pada 2010 dilaporkan hanya sekitar 10-15% bangkai kapal masih berada *in situ* (Manders et al., 2021). Adapun Kapal HMAS *Perth* yang juga mengalami penjarahan besi kapal. Kapal Perang dengan panjang 160 meter yang pernah dipimpin oleh Kapten Hector Waller ini tenggelam di sekitar Selat Sunda tepatnya Pulau Panjang Banten (Adhityatama, 2014). Kejadian-kejadian

tersebut menyadarkan kita betapa lemahnya pemerintah Indonesia dalam melindungi dan merawat tinggalan arkeologi. Hal lain yang perlu digaris bawahi, kejadian semacam ini juga menimpa situs bawah laut di perairan Indonesia yang memiliki usia jauh lebih tua. Kasus yang dialami Belanda sesungguhnya hanya salah satu dari sekian banyak kasus sejenis.

Namun yang lebih penting, kita harus mengetahui alasan Belanda marah kepada Indonesia. Dalam Konsensus UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) 1982, pasal 32, dinyatakan bahwa kapal perang dan kapal pemerintah yang non-profit memiliki *sovereign immunity* yaitu bebas dari hukum yuridis negara yang bukan pemilik kapal tersebut (United Nation Convention on the Law of the Sea, 1982). Sepanjang sejarah, kapal-kapal yang memiliki *sovereign immunity* sudah memiliki kekebalan khusus pada aturan yuridis negara lain selama menjalankan tugas kedinasan (Aprilia, 2015).

Mengenai berlakunya konvensi internasional ke dalam hukum nasional, perlu dipahami terlebih dahulu mengenai teori monisme dan teori dualisme. Teori monisme menyatakan bahwa hukum internasional dan hukum nasional merupakan satu kesatuan sistem hukum. Konsekuensinya, tanpa diadopsi secara khusus, hukum internasional dapat berlaku dalam hukum nasional. Hal ini berbeda dengan teori dualisme yang menyatakan bahwa hukum internasional dan hukum nasional merupakan dua sistem hukum yang berbeda yang perlu diadopsi secara khusus (Burhantsani et al., 2013). Indonesia menganut teori dualisme di mana dalam mengadopsi hukum internasional ke dalam hukum nasional harus dilakukan ratifikasi terlebih dahulu dengan undang-undang.

Dari sinilah maka dapat diartikan bahwa kapal perang Belanda yang tenggelam di Perairan Indonesia secara hukum internasional masih dimiliki

Belanda. Indonesia terikat atas konsensus tersebut karena sudah meratifikasinya dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Undang-Undang RI Nomor 17, 1985). Selain itu, dalam *UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage* tahun 2001 Pasal 13, disebutkan bahwa kapal karam yang memiliki *sovereign immunity* tidak dihitung sebagai penemuan warisan budaya (*UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, 2001). Dari hal-hal di atas kita akan dapat memahami alasan Pemerintah Australia dan Amerika Serikat yang mempertanyakan kesanggupan Pemerintah Indonesia untuk melindungi bangkai kapal dan pesawat mereka yang berada di Selat Sunda dan Selat Bali yakni *shipwreck HMAS (His Majesty Australian Ship) Perth* dan *UST Liberty*.

Akan tetapi, faktanya hingga artikel ini ditulis Indonesia belum meratifikasi *Convention on The Protection of The Underwater Cultural Heritage* ke dalam peraturan perundang-undangan sehingga tidak dapat berlaku secara nasional (*Morotai Wreck*, 2018). Dalam UNCLOS sendiri, tidak ada yang mengatur secara *rigid* mengenai peninggalan bangkai kapal perang. Dalam konvensi tersebut justru yang diatur mengenai kapal perang yang melintasi laut teritorial suatu negara.

Dengan munculnya berbagai permasalahan yang dialami oleh pemerintah Indonesia terkait tinggalan arkeologi dari masa Perang Dunia II ini, maka timbul sebuah pertanyaan, apakah yang sebenarnya terjadi? Apakah langkah pemerintah selama ini sudah tepat dalam melindungi *shipwreck* sisa Perang Dunia II yang tersebar di Perairan Indonesia?

METODE

Banyaknya tinggalan arkeologi bawah air di Perairan Indonesia tidak lepas dari ramainya aktivitas maritim hingga

menjadi lokasi medan peperangan. Hal ini menjadi keuntungan bagi Indonesia di masa kini karena tersebarnya kapal karam. Keberadaan bangkai kapal seharusnya dapat menjadi sumber pendapatan bagi masyarakat ataupun pemerintah. Dengan kata lain, tinggalan semacam ini dapat memberikan manfaat dalam sektor ekonomi yang rawan konflik kepentingan. Karena bukan hanya bidang arkeologi yang tertarik untuk melakukan pemanfaatan, instansi maupun lembaga riset non-arkeologi juga memiliki upaya yang serupa.

Artikel ini berusaha untuk memberikan gambaran bahwasanya kondisi bangkai kapal yang ada di Perairan Indonesia sesungguhnya tidak baik-baik saja. Penulis berusaha menafikan bahwa fenomena ini bukan hanya konflik yang terjadi akibat adanya perbedaan pemaknaan antara para penjarah bangkai kapal dengan peneliti di lembaga riset arkeologi. Akan tetapi, hal ini merupakan sebuah konflik yang melibatkan banyak pihak mulai dari akademisi, praktisi, lembaga penelitian arkeologi, pemerintah, korporasi dan negara asal *shipwreck* tersebut.

Penulis tidak berusaha untuk membahas masalah terkait bangkai kapal karam di perairan Indonesia secara luas, melainkan mencoba membahas permasalahan yang terjadi secara makro dan mencari penyebab terjadinya hal tersebut. Permasalahan dibahas dari sisi akademisi keilmuan arkeologi. Penulis tidak akan mencari siapa yang salah dalam kasus ini, setiap pendapat tidak kalah penting untuk didengarkan terutama para arkeolog. Masalah ini penting dan perlu mendapat perhatian dari para akademisi dan praktisi terkait karena adanya berbagai kepentingan seringkali mewarnai upaya pemerintah dalam melakukan pelestarian tinggalan budaya.

Dipilihnya kasus ini tidak lepas dari adanya reportase media daring Tirto.id pada tahun 2018. Media ini berhasil menuliskan penelusuran mendalam terkait hilangnya

shipwreck sisa Perang Dunia II milik Belanda. Berdasarkan investigasi, diketahui bahwa kasus ini memiliki kaitan dengan adanya sindikat pencurian besi kapal. Pelaku pencurian rupanya adalah perusahaan yang cukup profesional. Pemberitaan oleh Tirto.id pun kemudian mengundang perhatian media lain untuk memberitakan kasus tersebut. Untuk melihat terjadinya kasus tersebut dan kasus-kasus lainnya, penulis menggunakan pendekatan studi kasus. Tulisan ini merupakan rangkuman dari berbagai tulisan dan artikel ilmiah terkait yang kemudian dianalisis. Dengan menggunakan pendekatan ini, dapat dilihat berbagai faktor yang menyebabkan terjadinya kasus pencurian besi kapal, khususnya kapal-kapal sisa Perang Dunia II di Perairan Indonesia.

Tulisan ini bertujuan untuk mengungkap faktor terjadinya masalah tersebut. Di samping itu, penulis juga berusaha meletakkan fenomena pada kapal-kapal sisa Perang Dunia II sebagai diskursus untuk berbagai kalangan. Sehingga, kasus semacam ini dapat menjadi perhatian layaknya pada kasus-kasus yang terjadi pada temuan arkeologi lainnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. **Permasalahan yang Melekat pada *Shipwreck* Sisa Perang Dunia II di Indonesia**

a. **Peraturan yang Saling Tumpang Tindih**

Permasalahan aturan hukum terkait tinggalan arkeologi bawah air menjadi hal pokok dalam tulisan ini. Adanya kontradiksi pada aturan ini disinyalir menjadi salah satu penyebab kasus-kasus pencurian besi kapal sisa Perang Dunia II. Setidaknya ada dua lembaga negara yang bertanggung jawab atas keberadaa *shipwreck* di perairan Indonesia. Pertama, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), dan kedua yaitu, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan (Kemdikbud). Kementerian Kelautan dan Perikanan bertanggungjawab pada urusan

pengangkatan dan penggunaan benda berharga muatan kapal tenggelam (BMKT), sementara Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan semestinya bertanggungjawab atas pelestarian dan perlindungan tinggalan. Keduanya memiliki perundang-undangan masing-masing untuk menangani tinggalan bawah air (Putra, 2019).

Sejak awal, permasalahan ini timbul dari pemahaman masyarakat terhadap istilah BMKT. Dalam Keputusan Presiden Nomor 19 tahun 2007, istilah BMKT digunakan untuk menyebut Benda Muatan asal muatan Kapal Tenggelam (Keputusan Presiden RI Nomor 19, 2007). Benda muatan yang dimaksud merujuk pada muatan dari kapal karam yang berada di zona ekonomi Laut Indonesia yang berusia lebih dari 50 tahun seperti koin, emas, keramik dan lain sebagainya (Kurniawan, 2014). Pengaturan mengenai pengangkatan dan pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal Yang Tenggelam (BMKT) sebenarnya sudah tidak relevan mengingat keputusan ini masih mengacu pada undang-undang cagar budaya yang lama, yaitu Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya yang juga memiliki aturan pelaksanaan yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 1993 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 Tentang Benda Cagar Budaya. Padahal sudah ada Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya yang telah mencabut aturan tersebut, sehingga cagar budaya tidak selalu melulu merupakan benda. Akan tetapi objek pendukung dari benda tersebut dapat dikategorikan sebagai cagar budaya.

Sayangnya masyarakat Indonesia kebanyakan masih menganggap BMKT hanya muatan kapal berharga yang berada di laut. Padahal, jika berbicara *shipwreck* secara umum, temuan keberadaan muatan kapal tenggelam tidak lepas dari aktivitas pelayaran yang tentunya menggunakan kapal. Keith Muckelroy dalam bukunya *Maritime Archaeology* menuliskan budaya material dalam aspek pelayaran melingkupi

kapal, perahu, dan muatan materialnya, penumpang; dan sistem ekonomi di kapal antara awak dan penumpang (Muckelroy, 1978).

Pandangan mengenai BMKT di atas tidaklah sepenuhnya dapat disalahkan. Karena dalam Keputusan Presiden tertulis bahwa yang menjadi objek hukum hanya muatan kapalnya. Meskipun muatan kapal dengan kapal merupakan satu kesatuan. Berarti, jika membicarakan BMKT, seharusnya juga mencakup bangkai kapalnya. Argumen tersebut didukung oleh Surat Keputusan Direktorat Jenderal Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan tahun 2011 yang menyatakan BMKT sebagai seluruh benda berharga yang memiliki nilai sejarah, budaya dan ilmu pengetahuan yang tenggelam di Perairan Indonesia (Surat Keputusan Direktorat Jenderal Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan KEP.56/DJ-PSDKP, 2011). Terlepas dari banyaknya tafsir, pada tulisan ini penyebutan BMKT akan diganti dengan istilah tinggalan arkeologi bawah air. Karena di dalam istilah tersebut sudah terkandung definisi seluruh jenis tinggalan arkeologi baik yang ada di perairan darat maupun di laut.

Sebagai contoh, salah satu penjarahan yang cukup menghebohkan dan sangat disorot media pernah terjadi di Perairan Mentawai, Sumatera Barat tahun 2010-2012. Berdasarkan laporan dan pemberitaan, ditemukan bangkai kapal dengan muatan kapal yang berjarak sekitar 200 meter dari bibir pantai. Ketika tim dari KKP-Kemendikbud datang ke lokasi, tim menemukan banyak muatan kapal yang telah hilang. Lebih dari itu, saat akan melakukan survey lanjutan, tim KKP-Kemendikbud justru ditunjukkan lokasi yang palsu oleh warga, yaitu Pulau Sanding. Padahal lokasi sesungguhnya berada di Desa Bulasat (Ridwan, 2014). Ketika didatangi, warga yang menyimpan sebagian besar muatan kapal dari kapal tersebut ternyata telah memberikan benda tersebut kepada warga

lainnya. Bahkan, diduga beberapa temuan *masterpiece* telah diserahkan ke perusahaan lelang.

Berdasarkan hasil pendataan, *masterpiece* yang hilang itu berupa dua arca Buddha dari perunggu, yaitu bagian kepala dan arca Buddha tidur, satu koin emas, dua koin perak, puluhan koin cina, tiga meriam, satu kendi naga, tiga cincin perunggu, dan lainnya (Ridwan, 2014). Laporan tim KKP-Kemendikbud tidak menyebutkan kondisi kapal karam yang memuat BMKT. Media dan tim peneliti hanya terfokus pada muatan kapal.

Maka, tidaklah heran jika kita akan lebih banyak menemukan tulisan terkait muatan kapal karam yang “dijarah” sampai ke luar negeri ketimbang tentang dijualnya besi kapal perang di perairan Indonesia kepada Tiongkok. Di Indonesia sendiri, belum ada aturan yang mengharuskan agar temuan bawah air harus tetap berada di dalam negeri (Flecker, 2017). Namun demikian, saat kejadian hilangnya bangkai kapal perang Belanda tahun 2018 lalu, banyak media yang memberitakan penjarahan tersebut meskipun fokus pada urusan politiknya.

Dalam salah satu laporan Tirto.id tahun 2018 dalam rubrik *Indepth* membahas secara runtut kasus bangkai kapal karam yang ada di Indonesia. Salah satunya disajikan dalam artikel yang berjudul “Misteri Raibnya Bangkai Kapal Belanda di Laut Jawa”. Tulisan tersebut mewartakan adanya penjarahan besi kapal perang Belanda yaitu *shipwreck* HNLMS Java dan HNLMS de Ruyter. Kapal-kapal tersebut berada pada kedalaman lebih dari 70 meter di sekitar Pulau Bawean dan lenyap tanpa bekas (Hanifan, 2018).

Hukum untuk pengaturan hal tersebut juga tidak sempurna baik dalam implementasi atau pun birokrasi antar instansi. Sudah menjadi rahasia umum bahwa birokrasi yang harus dijalankan untuk menyelamatkan tinggalan arkeologi bawah air sangatlah panjang. Saat ini saja terdapat

lima instansi negara yang secara langsung berhubungan dengan tinggalan arkeologi bawah air mulai dari Kemdikbud, KKP, Kemenhub, Kemenkeu, dan TNI AL. Hal lainnya adalah kebanyakan aturan yang dibuat dan berlaku bagi instansi tersebut saling bertabrakan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 38 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air, Pasal 5 Ayat 2 dan 3 disebutkan bahwa sebuah perusahaan dapat mengangkat dan menyingkirkan kerangka kapal dan muatannya serta semua rintangan yang mengganggu alur pelayaran (Permen Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 38, 2018).

Di sini terlihat ada aturan yang dapat dijadikan celah untuk melakukan pengangkatan BMKT dan bangkai kapal. Padahal sejak 11 November 2011 pengangkatan bangkai kapal sudah diberhentikan lewat moratorium. Namun pada kenyataannya, moratorium dicabut pada tahun 2014 dan PANNAS BMKT menerbitkan lagi delapan rekomendasi survei dan dua rekomendasi pengangkatan. Selanjutnya pada, 2016 melalui Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 4 Tahun 2016, Pasal 1 moratorium atas survei dan pengangkatan BMKT diberlakukan kembali (Permen KKP Republik Indonesia Selaku Ketua Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam Nomor 4/Permen-KP, 2016).

Aturan moratorium ini bertabrakan dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam Pasal 203 disebutkan bahwa negara harus mengangkat dan menguasai bangkai kapal karam dan muatannya yang tidak memiliki pemilik (Undang-Undang RI Nomor 17, 2008). Aturan ini berlaku untuk kapal-kapal dagang asing. Sehingga berdasarkan asas *lex*

superior derogate legi inferiori, peraturan menteri di atas tidak dapat berlaku karena terdapat aturan yang lebih tinggi stratanya yaitu undang-undang pelayaran (Pretylia, 2017). Hal yang perlu dicermati dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tidak ada ketentuan yang menyinggung mengenai bangkai kapal bersejarah, namun membahas mengenai kerangka kapal yang pengertiannya adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan (Pasal 1, angka 54). Ketentuan di dalam undang-undang *a quo* ini hanya mengatur kapal yang mengalami kecelakaan sehingga menyebabkan yang salah satunya adalah tenggelamnya kapal, di mana masih ada pemilik dari kapal tersebut. Sehingga penyelamatan bangkai kapal bersejarah tidak sesuai dengan konteks di dalam muatan undang-undang itu.

Ketika moratorium itu dibuka maka Peraturan Menteri Keuangan Nomor 184/PMK.06/2009 (tentang Tata Cara Penetapan Status Penggunaan dan Penjualan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam) dapat berlaku kembali. Aturan ini mengatur benda-benda yang dapat dijual oleh pelelangan dan benda yang menjadi milik negara (Peraturan Menteri Keuangan Nomor 184/PMK.06, 2009). Namun perlu dipahami kembali, aturan ini mengacu pada BMKT sebagai muatan kapal, sedangkan bangkai kapal tidak termasuk.

Peraturan menteri keuangan tersebut masih berkiblat pada undang-undang cagar budaya yang lama. Dalam peraturan menteri tersebut, diatur mengenai BMKT yang terdiri dari BMKT berstatus Benda Milik Negara (BMN) dan BMKT berstatus selain BMN. Pada Pasal 5 ayat (1) peraturan *a quo*, Menteri Keuangan memiliki kewenangan: a. Menetapkan status penggunaan BMKT berstatus BMN; b. Memberikan persetujuan pelaksanaan penjualan BMKT berstatus BMN non koleksi negara; dan c. Memberikan persetujuan pelaksanaan penjualan BMKT berstatus selain BMN.

Kesemua dari BMKT di atas hanya BMKT berstatus BMN saja yang tidak dapat dijual. Di sini, tidak ada pengaturan yang mengakomodir bangkai kapal asing yang tenggelam di perairan Indonesia.

Aturan ini memiliki celah saat penentuan benda yang bisa dan tidak dijual. Jika terjadi sengketa dengan perusahaan terkait tinggalan arkeologi bawah air, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya tidak cukup kuat untuk penyelesaian masalah. Dalam Pasal 1 memang disebutkan bahwa cagar budaya dan objek diduga cagar budaya tidak hanya di darat namun juga di air. Pada aturan ini secara tersirat terdapat larangan untuk merusak dan menghilangkan konteks sejarah tinggalan arkeologi. Namun, dalam Pasal 26 Ayat 2, masih dimungkinkan untuk melakukan penyelaman dan pencarian BMKT dalam rangka penelitian (Undang-Undang RI Nomor 11, 2010).

Di sinilah akan muncul permasalahan antara peneliti dan pengangkat muatan kapal. Mereka akan saling mempertanyakan hak dan kewajiban mereka atas muatan kapal yang diangkat. Pada aturan tersebut tersirat larangan individu untuk memiliki cagar budaya bawah air dan objek diduga cagar budaya bawah air, sehingga siapa pun tidak boleh mengeksploitasi untuk tujuan ekonomi. Aturan ini tidak sejalan dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil yang mengategorikan kapal karam bersejarah sebagai sumber daya. Itu berarti terdapat kemungkinan eksploitasi atas kapal tersebut secara ekonomi (Rachmana, 2014).

Pihak yang juga memiliki peran tidak kalah penting adalah Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL). Dalam Undang-Undang Nomor 34 tahun 2004 tepatnya pada Pasal 9 huruf c undang-undang *a quo* mengenai tugas Angkatan Laut, yaitu melaksanakan tugas diplomasi

Angkatan laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah. Penjelasan pasal *a quo* menjelaskan bahwa "... diplomasi Angkatan Laut (*naval diplomacy*) adalah fungsi diplomasi sesuai dengan kebijakan politik luar negeri yang melekat pada peran Angkatan Laut secara universal sesuai dengan kebiasaan internasional, serta sudah menjadi sifat dasar dari setiap kapal perang suatu negara yang berada di negara lain memiliki kekebalan diplomatik dan kedaulatan penuh" (Undang-Undang RI Nomor 34, 2004). Di penjelasan tersebut menegaskan kembali bahwa kapal perang suatu negara di wilayah negara lain memiliki kekebalan diplomatik dan kedaulatan penuh. TNI AL dengan segala kewenangannya, seharusnya dapat menjadi pihak yang dapat mengamati dan mengatasi kegiatan yang mencurigakan di perairan. Salah satunya pengangkutan ilegal.

Bagaimanapun, hal ini dapat terjadi karena peraturan hukum mengenai tinggalan budaya bawah air dimaknai berbeda-beda oleh setiap negara di Asia Tenggara. Dari perbedaan ini dapat diketahui seberapa besar kepedulian negara terhadap tinggalan bawah air. Ada negara yang telah memiliki kesadaran baik, namun di sisi lain ada yang masih mengabaikannya. Di samping itu, kapal karam dan muatannya kerap kali hanya dipandang sebagai harta karun, daripada sebagai sebuah warisan budaya (Flecker, 2017).

b. Perbedaan Data Inventarisasi Shipwreck

Walaupun telah ada instansi yang "bertanggungjawab" atas temuan ini, sebagian besar tinggalan arkeologi bawah air yang belum memiliki surat keputusan penetapan sebagai Cagar Budaya. Pada tahun 2012, data dari Kemdikbud hanya mencatat dua tinggalan arkeologi bawah air yang telah memiliki surat keputusan penetapan dari menteri (Ariyanto, 2012). Selain yang telah ditetapkan, sejauh ini

hanya dapat kita temukan nomor inventaris dari beberapa cagar budaya bawah air. Sisanya, tentu masih banyak yang belum diinventarisasi. Kekuatan hukum dari keberadaan *shipwreck* sangat lemah walaupun dalam Undang-Undang Nomor 11 tahun 2010, Pasal 31, Ayat 5 telah tertulis bahwa selama dalam masa pengkajian, temuan yang telah didaftarkan harus diperlakukan dan dilindungi seperti Cagar Budaya (Undang-Undang RI Nomor 11, 2010). Terlebih bila ada kerusakan ataupun kehilangan. Prosesnya akan menjadi sulit karena status hukum dan data yang kurang jelas.

Banyak pihak yang semestinya turun tangan dalam masalah pengelolaan kapal karam di perairan Indonesia. Setiap pihak memiliki peran dan tanggung jawab masing-masing dalam pengelolaan kapal karam di Indonesia. KKP dan Kemdikbud yang berperan dalam riset dan perlindungan, Kementerian Perhubungan bertugas dalam pemberian izin pengangkatan untuk pembersihan jalur kapal, dan TNI AL seyogyanya sebagai pengawas dan penegak hukum jika terjadi pelanggaran. Dengan kombinasi ini, seharusnya keberadaan kapal karam di Indonesia bisa terlindungi dengan lebih baik.

Walau demikian, realita yang ditemukan di lapangan berbeda dengan seharusnya. Setiap lembaga justru mengeluarkan data yang berbeda-beda. Hal ini berpengaruh kepada kebijakan yang akan dikeluarkan berhubungan dengan kapal karam. Beberapa kapal menjadi korban dari beberapa kebijakan akibat adanya perbedaan data.

c. Penelitian yang Tidak Berlanjut pada Tahap Pemanfaatan

Masalah berikutnya muncul karena tulisan ilmiah terkait kapal karam sebenarnya sudah banyak. Namun sebagian besar hanya tersusun rapi di rak

perpustakaan. Penelitian-penelitian tersebut sangat jarang diimplementasikan.

Di sisi lain, kita selalu marah jika tinggalan arkeologi dirusak masyarakat sekitar, tetapi solusi yang kita tawarkan bahkan tidak bisa mereka pahami. Maka seringkali muncul pertanyaan, mengapa selalu terjadi perusakan tinggalan arkeologi bawah air namun pelanggar merasa tidak berbuat kesalahan? Hal ini disebabkan oleh ketidaktahuan. Masyarakat sebenarnya tidak berniat merusak. Mereka secara tidak sadar merusak yang seharusnya tidak dirusak (Hadiyanta, 2017). Bisa saja bukan salah mereka seluruhnya jika tinggalan arkeologi bawah air tersebut rusak. Walaupun sesungguhnya alasan ini tidak bisa dijadikan alasan untuk tidak menghukum kesalahan yang dilakukan masyarakat. Hal ini karena, Putusan Mahkamah Agung RI No. 645K/Sip/1970 dan Putusan Mahkamah Konstitusi RI No. 001/PUU-V/2007 yang dua-duanya memperkuat adagium hukum *ignorantia juris non excusat*, dengan menekankan bahwa “ketidaktahuan seseorang akan undang-undang tidak dapat dijadikan alasan pemaaf”. Situasi ini semakin diperparah dengan akademisi dan pemerintah yang justru sibuk mencari kesalahan masyarakat yang tidak paham hukum dan mengadilinya.

Bahkan terkadang salah satu etnis masyarakat Indonesia seringkali dijadikan tersangka tunggal atas kegiatan penjarahan besi kapal. Padahal jika kita mau melihat, mereka hanya bagian kecil dari sistem penjarahan kapal yang cukup sistematis. Penjarahan kapal-kapal perang hanya bisa dijalankan dengan menggunakan peralatan industrial berskala besar. Hal ini memperlihatkan adanya adanya struktur organisasi dan pola pemodalannya yang jauh dari kemampuan masyarakat lokal. Ada hubungan antara penjarah, penadah, kolektor dan pasaran gelap benda-benda antik dalam suatu jaringan kriminal yang kemungkinan besar menjadi alasan utama atas adanya penjarahan situs-situs

bersejarah. Sedangkan para pekerja dari masyarakat hanya mendapat bagian paling kecil dalam jaringan kriminal ini.

d. Perairan Indonesia Tidak Hanya Mengandung Bangkai Kapal dan BMKT

Dalam Undang-Undang Nomor 11 tahun 2010 tentang Cagar Budaya, Pasal 1 Ayat 1, telah disebutkan bahwa cagar budaya dapat berupa benda, bangunan, struktur, situs, maupun kawasan yang ada di darat dan di air yang memiliki nilai terhadap sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama, dan/ atau kebudayaan perlu dilestarikan melalui penetapan. Dijelaskan pula dalam Pasal 4, bahwa “di air” yang dimaksud di sini mencakup laut, sungai, danau, waduk, sumur, dan rawa. Lingkup pelestarian cagar budaya meliputi perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatan cagar budaya di darat maupun di air (Undang-Undang RI Nomor 11, 2010).

Walaupun demikian, sejauh ini tinggalan arkeologi bawah air yang paling sering menjadi sorotan hanyalah kapal karam dan BMKT. Di Indonesia, tinggalan bawah air selalu identik dengan kapal. Tinggalan seperti lanskap, struktur, maupun benda-benda lain selain kapal yang berada di bawah air belum begitu mendapat perhatian.

Kondisi ini sebenarnya tidak hanya terjadi di Indonesia. Dominasi pembahasan arkeologi bawah air yang terpusat pada kapal juga masih terjadi di Eropa dan Amerika. Tinggalan arkeologi prasejarah yang tenggelam berjumlah ribuan dan belum terlalu banyak dieksplorasi. Padahal kondisinya cenderung terpreservasi dengan baik dan dapat memberikan pandangan baru tentang perilaku manusia di masa lalu dalam banyak hal seperti: asal-usul kebudayaan, ekspansi global, adaptasi maritim dan pelayaran awal, tinggalan masa berburu dan meramu, hingga adaptasi terhadap perubahan iklim (Lemke, 2020).

UNESCO dalam konvensi tahun 2001 yang khusus membahas tentang

tinggalan budaya bawah air, telah memberikan beberapa definisi yang cukup jelas mengenai ragam tinggalan. Pada poin 1 a dijelaskan bahwa warisan budaya bawah air (*underwater cultural heritage*) adalah seluruh tinggalan yang dapat menunjukkan keberadaan manusia yang sebagian atau seluruh bagiannya berada dalam air, dalam periode tertentu atau terus-menerus selama kurang lebih 100 tahun. Selanjutnya, tinggalan-tinggalan ini dapat berupa: situs, struktur, bangunan, artefak, sisa-sisa manusia, beserta konteksnya (konteks arkeologi dan alami). Dilanjutkan lagi dengan wreck yang tidak hanya mencakup kapal (*shipwreck*), tetapi juga pesawat (*aircraft*) atupun alat transportasi lain beserta bagian-bagiannya. Dalam konvensi ini disebutkan pula struktur yang tenggelam (*submerged structure*), seperti permukiman, gua, dan sumur (UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, 2001).

Selain kapal-kapal tenggelam serta barang muatannya, di Indonesia terdapat jenis kendaraan-kendaraan lain yang juga tenggelam, khususnya pada masa Perang Dunia II. Sebagai contoh yaitu di situs bawah air Desa Wawama, Morotai, Maluku Utara. Disana terdapat berbagai kendaraan berat seperti truk, mobil *jeep*, dan pesawat tempur. Posisi seluruh temuan ini terbalik dan masih dalam kondisi yang baik. Mulai kedalaman 12 meter dapat dijumpai bagian-bagian kendaraan mulai dari roda, kemudi, ekor, dan baling-baling pesawat. Sementara itu, 4 bangkai pesawat tempur baik utuh maupun sebagian, serta bangkai mobil *jeep* berada di kedalaman antara 45-50 meter (Ayu, 2019). Atas semua tinggalan ini, Balai Pelestarian Cagar Budaya (BPCB) Maluku Utara mencatatnya sebagai potensi cagar budaya bawah air. Sejauh ini belum ditemukan tulisan berupa karya ilmiah atau jurnal yang membahas hal ini. Informasi diketahui melalui laman web Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan (kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpcpbmalut)

dan *Indonesia Dive Directory (Morotai Wreck, 2018)*.

Senada dengan tinggalan arkeologi bawah air Morotai, di Pantai Gapang, Pulau Weh, Aceh terdapat kendaraan sisa Perang Dunia II yang berupa tank (Reinmah, 2017). Namun demikian, informasi yang lebih ilmiah dan meyakinkan mengenai tinggalan arkeologi bawah air di sudut paling utara Indonesia ini belum dapat ditemukan. Berita tentang adanya tank yang relatif utuh ini hanya didapat melalui laman yang menawarkan destinasi wisata selam di Pulau Weh, *dailyvoyagers.com*. Terjadinya hal yang demikian seperti menunjukkan adanya ketimpangan perhatian terhadap tinggalan arkeologi bawah air yang bukan kapal. Terlebih lagi pesawat, tank, dan jip ini ditengarai sebagai tinggalan dari masa Perang Dunia II. Sehingga keberadaannya dipandang kurang signifikan apabila dibandingkan dengan kapal-kapal yang dinilai memiliki andil dalam jalur maritim perdagangan.

Indonesia di masa Perang Dunia II memang bukan tempat utama untuk berperang. Hanya beberapa tempat atau pulau saja yang secara langsung bersinggungan dengan peristiwa ini hingga meninggalkan tinggalan arkeologi, termasuk yang berada di dalam air.

Walaupun tidak dapat dikatakan bahwa Indonesia memiliki banyak temuan sisa Perang Dunia II yang tenggelam, namun keberadaannya tetap perlu diperhatikan. Ragamnya pun bukan hanya kapal seperti telah disebutkan di atas. Mengenai hal tersebut, contoh menarik yang barangkali dapat ditiru oleh Indonesia adalah yang telah dilakukan di Laguna Chuuk atau Laguna Truk di Negara Federasi Mikronesia.

Laguna Chuuk telah dikenal sebagai destinasi penyelaman dengan tinggalan yang relatif utuh dan terpreservasi dengan baik. Pada tahun 2006, pemerintah setempat juga telah mencoba untuk mengajukannya sebagai Situs Warisan Budaya Dunia walaupun belum berhasil. Selain kapal

perang dan pesawat tempur, di dalam Laguna Chuuk terdapat banyakran kapal-kapal dagang beserta barang-barang muatannya yang ikut karam akibat pertempuran besar antara Jepang dan sekutu pada bulan Februari, 1944. Usaha-usaha untuk melindungi dan mengatur situs ini pun telah diinisiasi pemerintah setempat sejak tahun 1971. Dalam rangka mendokumentasikan keberadaan tinggalan di Laguna Chuuk ini, telah dilakukan berbagai survei serta proyek pendataan yang cukup komprehensif (Earthwatch Institute sejak tahun 2006-2008) yang diselenggarakan atas kerjasama berbagai pihak (Jefferey, 2012). Sementara itu di Indonesia, memang baru kapal saja yang menjadi prioritas. Sehingga narasi tentang objek yang lain masih kurang diperhatikan pemerintah. Bagi peneliti lain, mungkin terdapat kesulitan untuk melakukan survei bawah air secara mandiri. Mengingat bahwa penyelaman membutuhkan persiapan dan keahlian khusus yang lebih berat daripada survei di darat. Banyak pula yang memilih untuk sekadar melakukan studi pustaka dari tulisan yang sudah ada. Maka, tidak heran jika pembahasan arkeologi bawah air masih terkesan itu-itu saja.

2. Solusi yang Ditawarkan

Sesungguhnya sudah ada solusi terkait permasalahan ini. Walau demikian, biasanya jalan yang cepat namun belum tentu memecahkan masalah. Para akademisi hanya sibuk untuk ber retorika dan bangga dengan atensi di forum ilmiah tanpa pernah mencoba solusi yang diberikan dapat bekerja atau tidak. Kebanyakan solusi yang ada di bawah ini adalah solusi yang diberikan oleh orang yang bahkan tidak memiliki gelar sarjana arkeologi.

a. Melakukan Pelatihan Penyelaman

Terjadinya penjarahan pada bangkai kapal Perang Dunia II menunjukkan perlu adanya solusi yang harus diberikan kepada masyarakat disekitaran situs. Salah satunya

dengan memberikan pelatihan tertentu untuk menambah pengetahuan dan kesadaran orang-orang yang memiliki minat dalam tinggalan bawah air, termasuk nelayan dan penyelam setempat yang sehari-hari memiliki peluang untuk lebih sering menemukan tinggalan bawah air. Ditambah dengan kenyataan bahwa, hingga saat artikel ini ditulis, satu-satunya pemanfaatan yang paling mungkin dilakukan untuk bangkai kapal karam adalah melalui kegiatan wisata selam.

Dari berbagai tinggalan arkeologi bawah air yang tersisa, hanya terdapat beberapa yang masih belum dieksploitasi secara berlebihan dan sebagian ini yang harus dikelola dengan benar (Green, 2004). Sentra Selam Jogja sudah memulai memikirkan untuk menyelamatkan situs *shipwreck* Indonor di Jepara Jawa Tengah, meskipun fokus utamanya bukan hanya pada situs tersebut tetapi beberapa titik terumbu karang. Mereka mengembangkan strategi optimalisasi kompetensi SDM melalui pelatihan kepada masyarakat lokal dengan keterampilan menyelam dan memandu wisatawan (Ristiyan, 2018).

Hasilnya saat ini masyarakat Kepulauan Karimunjawa sudah banyak beralih profesi dari dulunya penembak ikan menjadi pemandu wisata selam. Terumbu karang di sana juga sudah mulai pulih kembali. Masyarakat sadar betul atas bagaimana kehidupan mereka jika terumbu karang serta situs- arkeologi bawah air yang mereka miliki rusak.

Akan tetapi, kegiatan penyelaman ini juga memberikan dampak negatif pada pada bangkai kapal. Jangan sampai terjadi seperti yang dialami masyarakat Tulamben, Bali. Dimana mereka memiliki *shipwreck* USAT Liberty, kapal perang milik Amerika Serikat. Kapal ini sudah dimanfaatkan masyarakat lokal sejak 1980-an menjadi objek penyelaman utama di wilayah Bali Timur (Mochtar, 2016). Akibat eksploitasi yang berlebihan, kondisi bangkai kapal sudah sangat parah. Hanya kurang dari

setengahnya saja bangkai kapal ini dapat dilihat. Hal ini terjadi karena para wisatawan dan pengelola pada saat itu belum membatasi dan meregulasi penyelaman. Akibatnya banyak penyelam yang malah memegang bangkai kapal. Ditambah lagi pengaruh oksigen yang dibawa oleh penyelam kemungkinan dapat juga mempercepat korosi besi kapal (Ridwan, 2019).

b. Melek Hukum

Pada dasarnya, peraturan hukum mengenai tinggalan budaya bawah air dimaknai berbeda-beda oleh setiap negara di Asia Tenggara. Dari perbedaan ini dapat diketahui seberapa besar kepedulian negara terhadap tinggalan bawah air. Ada negara yang telah memiliki kesadaran baik, namun di sisi lain ada yang masih mengabaikannya. Di samping itu, kapal karam dan muatannya kerap kali hanya dipandang sebagai harta karun, daripada sebagai sebuah warisan budaya (Flecker, 2017).

Selain menyadarkan dengan pelatihan, masyarakat juga perlu diedukasi agar lebih untuk melek hukum. Di saat kita masih sibuk berdebat soal peraturan pemerintah untuk Undang-Undang Cagar Budaya, masyarakat Tulamben Bali telah memikirkan aturan adat untuk melindungi *shipwreck* USAT Liberty. Pembuatan aturan adat sesungguhnya masih relevan diberlakukan di Indonesia. Aturan adat yang diberlakukan disebut aturan *awig-awig*. Aturan ini bertujuan untuk melarang masyarakat lokal maupun wisatawan untuk menyentuh, merusak dan mengambil bagian dari bangkai kapal tersebut (Noerwidi, 2007).

Dari sini terlihat bahwa, melek hukum bukan semata-mata tentang peraturan perundangan dari pemerintah. Kebiasaan atau adat setempat juga dapat digunakan untuk mendukung kelestarian tinggalan arkeologi. Dengan begitu, tidak hanya tinggalan bendawi saja yang terjaga.

Tinggalan *intangibile* milik masyarakat pun dapat terus diaplikasikan.

c. Pembuatan Satu Database

Ketika kita sudah dapat mempraktikkan hal di atas atau pun rekomendasi yang telah kita tulis di laporan ilmiah kita, selanjutnya kita dapat membantu masyarakat Indonesia untuk mengetahui jumlah pasti tinggalan arkeologi bawah air

di Perairan Indonesia. Semua sumber masalah bermula dari tidak samanya data yang dimiliki instansi pemerintah terkait dengan data badan non-profit luar negeri (Tabel 1).

Tabel 1 Beberapa laman asing yang menyediakan informasi tentang Kapal Tenggelam di Indonesia.

Nama/Alamat Laman Daring	Keterangan
De VOC Site https://www.vocsite.nl/schepen/index.html	Memuat data mengenai pelayaran kapal VOC. Hingga kini sudah 2000 kapal yang masuk ke dalam database.
East Indies Camp Archives https://www.indischekamparchieven.nl/en/about-this-website/search-manual	Berfokus dalam mengumpulkan data mengenai kamp-kamp tawanan Perang Dunia 2 di Hindia Belanda, mulai dari pertempuran hingga kondisi kamp dan tawanan.
Naval History and Heritage Command https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/j/japanese-naval-merchant-shipping-losses-wwii.html	Memuat daftar kapal Jepang yang hilang selama Perang Dunia II berlangsung. Merupakan laman milik U.S Navy.
Project Senshi Soshō https://www.cortsfoundation.org/about-us/projects/senshi-soshō	Buku ini merupakan kerjasama Corts Foundation dengan berbagai pihak dan berfokus pada pembahasan mengenai pendudukan Jepang di wilayah Hindia Belanda dari tahun 1941-1945.
The Dutch East Indies – War at Sea http://warfare.gq/dutcheastindies/war_sea.html	Menyediakan informasi mengenai informasi invasi Jepang ke Hindia Belanda tahun 1941-1942, mulai pertempuran hingga kerugian yang ditimbulkan.
The Palembang and Muntok Internment of WW2 http://muntokpeacemuseum.org/	Berisi mengenai kondisi tawanan perang yang berada di Palembang dan Muntok mulai tahun 1942 hingga 1945. Terdapat total 44 kapal yang dilaporkan berangkat dari Singapura.
Tweedewereldoorlog.nl https://www.tweedewereldoorlog.nl/kennis/themas/wereldwijde-schaal-conflict/nederlanders-wereldwijd/azie-australie/ https://www.tweedewereldoorlog.nl/kennis/themas/wereldwijde-schaal-conflict/nederlands-indie/japanse-bezetting-1942-1945/	Menyediakan informasi seputar Perang Dunia II dalam bahasa Belanda. Terdapat beberapa bagian yang diantaranya berfokus pada peran pasukan Belanda yang mengungsi ke Australia, juga tentang pendudukan Jepang di Asia Tenggara.
VOC Shipwrecks – MAARER https://www.maarer.com/voc-shipwrecks.html	Menyediakan data kapal VOC yang pernah berlayar dan tidak kembali lagi. Tercatat bahwa kapal yang tidak kembali sejumlah 734 kapal.
VOC Wrecks Sulawesi https://vocwreckssulawesi.wordpress.com/	Memuat data kapal VOC yang karam di Laut Sulawesi, terutama di Laut Sulawesi bagian Selatan.

World War II Database https://ww2db.com/country/dutch_east_indies	Berisi informasi seputar Perang Dunia II dalam bentuk artikel pendek. Penjelasan konten dilengkapi dengan peta interaktif.
Wreck Site https://wrecksite.eu/	Salah satu situs penyedia database mengenai kapal karam terbesar. Databasenya menampung lebih dari 200.000 titik kapal karam di seluruh dunia.

Data dari Litbang Kementerian Kelautan dan Perikanan ada sejumlah 436 titik lokasi kapal karam berdasarkan data tahun 2000. Data ini belum pernah diperbarui oleh kementerian tersebut. Dari Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, data tahun 2012 mencatat tidak lebih dari 50 titik cagar budaya bawah air termasuk kapal karam (Ariyanto, 2012). Dari laman daring wrecksite.eu (situs yang memetakan posisi kapal karam di dunia) kita dapat mengetahui jumlah kapal karam di Indonesia lengkap dengan koordinatnya. Jumlahnya sekitar 2000 kapal karam. Peta dan informasi semacam inilah yang tidak dimiliki oleh instansi pemerintah terkait. Padahal ini penting untuk mengurangi jumlah bangkai kapal yang rusak akibat aktivitas manusia. Data ini juga perlu

disampaikan kepada masyarakat agar kejadian yang terjadi di bangkai kapal belanda tidak terulang kembali.

Karena banyaknya lembaga yang “menaungi” kapal karam, maka terjadi perbedaan data mengenai kapal karam di perairan Indonesia (lihat Tabel 2). Setiap instansi, baik negara maupun swasta berlomba-lomba mengeluarkan data tentang keberadaan kapal karam di Indonesia. Hal ini menyebabkan kebingungan dalam masyarakat dan memunculkan celah bagi tangan-tangan nakal untuk menjarah bangkai kapal. Karenanya, diperlukan satu *database* yang bisa menjadi rujukan utama yang menampung semua data mengenai keberadaan kapal karam di perairan Indonesia.

Tabel 2 Perbedaan jumlah Kapal Karam di Indonesia dari beberapa sumber.

Pencatat	Jumlah Kapal
Asosiasi Perusahaan Pengangkutan dan Pemanfaatan BMKT Indonesia (APPP BMKTI) (Nilai Harta Karun Bawah Laut Indonesia Rp127,6 Triliun, 2021)	464 Titik
Badan Riset Kelautan dan Perikanan (FAQ Barang Muatan Kapal Tenggelam, 2019)	463 Kapal
Arsip Organisasi Arkeologi di Belanda (Rahardjo, 2009)	245 Kapal VOC
Tony Wells, Shipwreck and Sunken Treasure (Rahardjo, 2009)	186 Kapal VOC

Database mengenai kapal karam mengandung profil dari kapal tersebut. Profil berisi negara pemilik kapal, tahun dan lokasi pembuatan, tipe kapal, riwayat pelayaran kapal, lokasi dan penyebab karamnya kapal hingga kondisi kapal terkini. Selain itu bisa ditambahkan mengenai riwayat penelitian dan penulisan mengenai kapal yang didata.

Sudah banyak situs yang menjadi *database* dalam mendata keberadaan kapal

karam di seluruh dunia. Beberapa situs seperti wrecksite.eu, pacificwrecks.com, netherlandsnavy.nl dan navsource.org telah mendata banyak kapal karam yang berlokasi di perairan Indonesia. Sebagai contoh, wrecksite.eu yang merupakan *database* terbesar mengenai data kapal karam di seluruh dunia. Hingga kini, wrecksite.eu telah mengumpulkan 187.030 data kapal karam, 164.050 titik lokasi kapal dan disertai dengan 62.730 gambar kapal.

Pacificwreck.com mencatat kapal-kapal dari Perang Dunia II dan Perang Dingin (*Ship*, 2021). Selanjutnya untuk kapal-kapal Belanda yang bertugas selama Perang Dunia II, dapat dicari melalui netherlandsnavy.nl. Adapun navsource.org yang mengumpulkan data mengenai sejarah kebaharian dari Amerika Serikat, termasuk kapal-kapal Amerika Serikat yang karam di Indonesia (*United States Navy Losses World War II*, 2003). Data dari situs-situs tersebut nantinya bisa dikomparasikan dengan data yang dimiliki oleh pihak Indonesia untuk mengembangkan *database* mengenai kapal karam yang berada di Perairan Indonesia.

d. Kerjasama dengan Berbagai Pihak dalam Pengelolaan Kapal Karam dan BMKT

Banyaknya kapal karam yang ditemukan di Perairan Indonesia tak lepas dari luasnya wilayah perairan yang dimiliki. Pada wilayah tersebut banyaknya aktivitas perairan yang terjadi pada masa lampau. Tak jarang banyak kapal yang memiliki nasib akhir tenggelam di perairan Indonesia. Dengan wilayah yang sangat luas, Pemerintah Indonesia akan sangat kesulitan jika hanya sendirian dalam melakukan pengelolaan tinggalkan kapal karam.

Untuk itu Pemerintah Indonesia bisa mengajak berbagai pihak terkait untuk diajak kerjasama dalam pengelolaan tinggalkan kapal karam beserta barang muatannya. Pemerintah bisa melakukan sinergi dengan pihak dalam maupun pihak luar yang berkepentingan.

Kasus hilangnya dua kapal Belanda membuktikan Pemerintah Indonesia perlu bantuan pihak lain dalam pengelolaan. Setelah kasus tersebut, Pemerintah Belanda mengajukan protes kepada Pemerintah Indonesia. Untuk mencegah masalah tersebut berlanjut, Pemerintah Indonesia bekerja sama dengan Pemerintah Belanda dalam melakukan penyelidikan dan penyelamatan sisa bangkai kapal tersebut (Manders et al.,

2021). Nantinya perlu pengawasan dalam pelaksanaannya apakah sudah sesuai dengan kaidah atau tidak.

PENUTUP

Sekeras apapun perjuangan untuk melindungi tinggalan arkeologi bawah air, pada akhirnya semua akan rusak seiring berjalannya waktu. Bangkai kapal, pesawat, tank, akan berkarat dan akhirnya rusak akibat ditumbuhi terumbu karang, arus laut, sampah dan lain sebagainya. Oleh sebab itu, solusi seperti melakukan pelatihan selam, meningkatkan kesadaran hukum, pembuatan satu *database* dan peningkatan kerjasama antar lembaga menjadi solusi yang dirasa paling masuk akal untuk dilakukan. Namun perlu juga diingat, semua saran tersebut jika tidak dibarengi dengan pengawasan yang sungguh-sungguh jadi tidak akan berarti. Oleh sebab itu, selagi menunggu pemerintah melakukan pengaawasan yang optimal, kita sebagai akademisi harus mulai melakukan pengawasa sesuai dengan kapasitas kita.

Sebagai arkeolog, penulis merasa kita masih belum cukup meluangkan waktu membahas warisan budaya bawah air ketimbang warisan budaya yang ada di daratan. Mungkin, salah satu cara agar bangsa kita menjadi besar di mata dunia adalah dengan mengakui salah satu kesalahan kita yakni abai pada berbagai warisan budaya di bawah air. Hal yang jauh lebih penting adalah kemauan untuk membenahi diri. Jika pada akhirnya kita merasa tidak bisa memberi nilai lebih pada bangkai kapal ini, setidaknya kita sebagai rakyat Indonesia bisa memberikan makna sebagai monumen perang. Peningkat atas begitu kejamnya Perang Dunia dan menyadarkan kita perang hanya membawa kita kepada kesengsaraan.

Permasalahan mengenai tinggalan bawah air sudah begitu pelik, namun bukan berarti kita sebagai tuan rumah tempat bersemayamnya berbagai *wreck* ini diam di tempat. Masih ada harapan untuk dapat menjaga kelestarian dan kebermanfaatn

tinggalan dari masa Perang Dunia II ini. Tentu permasalahan akan terus berkembang dan menjadikan tulisan ini tidak lagi relevan di kemudian hari. Namun, apakah kita akan berhenti untuk membahas permasalahan tinggalan bawah air Indonesia terutama dari masa Perang Dunia II ?

Ucapan Terima Kasih

Penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada teman-teman dari Balakala.yk yang telah meluangkan waktu untuk berdiskusi serta membantu dalam pengumpulan data baik berita maupun gambar.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhityatama, S. (2014). Survei Situs Peninggalan Perang Dunia II, Kapal Karam HMAS Perth Pulau Panjang, Banten. *Varuna Jurnal Arkeologi Bawah Air*, 8, 75–93.
- Aprilia, E. (2015). *Pengaturan Hukum Internasional Mengenai Status Kepemilikan Atas Penemuan Harta Karun di Wilayah Perairan Internasional* [Skripsi]. Universitas Sumatera Utara.
- Ariyanto, Y. B. (2012). *Himpunan Data Cagar Budaya Bawah Air Indonesia*. Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman.
- Ayu, K. (2019). *Potensi Cagar Budaya Bawah Air di Desa Wawama Morotai*. Indonesian Platform Kebudayaan. <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpcbmalut/potensi-cagar-budaya-bawah-air-di-situs-wawama-morotai/>
- Burhantsani, Muhammad, Sigit, Riyanto, Harry, Jaka, H., Triyana, Lindayanti, Sulistiawati, Endang, Purwantiningsih, Agustina, & Merdekawati. (2013). Hukum Internasional. Dalam *Pengantar Hukum Indonesia*. Fakultas Hukum, UGM.
- FAQ Barang Muatan Kapal Tenggelam*. (2019, Mei). Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut. <https://kkp.go.id/djprl/artikel/10667-faq-barang-muatan-kapal-tenggelam>
- Flecker, M. (2017). *Legislation on Underwater Cultural Heritage in Southeast Asia: Evolution and Outcomes*. Mainland Press.
- Green, J. N. (2004). *Maritime Archaeology: A Technical Handbook* (2nd ed). Elsevier/Academic Press.
- Hadiyanta, Ign. E. (2017). *Dinamika Pelestarian Cagar Budaya*. Ombak.
- Hanifan, A. F. (2018). *Misteri Raibnya Bangkai Kapal Perang Belanda di Laut Jawa*. <https://tirto.id/misteri-raibnya-bangkai-kapal-perang-belanda-di-laut-jawa-cDph>
- Holmes, O. (2016). *Mystery As Wrecks of Three Dutch WWII Ships Vanish from Java Seabed*. <https://www.theguardian.com/world/2016/nov/16/three-dutch-second-world-war-shipwrecks-vanish-java-sea-indonesia>

- Java-Class Cruisers*. (t.t.). Royal Netherlands Navy Warships of World War II. Diambil 23 September 2019, dari <https://netherlandsnavy.nl/Javacl.htm>
- Jefferey, B. (2012). The future of Chuuk Lagoon's submerged WW II sites. *Bulletin of the Australasian Institute for Maritime Archaeology*, 36, 15–30.
- Kurniawan, J. (2014). *Evaluasi Pengelolaan Benda Muatan Kapal yang Tenggelam di Jepara* [Thesis Master]. Universitas Gadjah Mada.
- Lemke, A. (2020). Submerged prehistory and anthropological archaeology: Do underwater studies contribute to theory? *The Journal of Island and Coastal Archaeology*, 1–22. <https://doi.org/10.1080/15564894.2020.1782540>
- Letzens, J. (2019). *HNLMS De Ruyter [+1942]*. Wreck Site. <https://wrecksite.eu/wreck.aspx?138125>
- Manders, M. R., de Hoop, R. W., Adhityatama, S., Bismoko, D. S., Syofiadisna, P., & Haryanto, D. (2021). Battle of the Java Sea: One Event, Multiple Sites, Values and Views. *Journal of Maritime Archaeology*. <https://doi.org/10.1007/s11457-020-09287-5>
- Mochtar, A. S. (2016). In-situ Preservation Sebagai Strategi Pengelolaan Peninggalan Arkeologi Bawah Air Indonesia. *KALPATARU*, 25(1), 53. <https://doi.org/10.24832/kpt.v25i1.83>
- Morotai Wreck*. (2018). Indonesia Dive Directory. <https://www.indonesiadivedirectory.com/en/dive-areas/morotai/morotai-wreck>
- Muckelroy, K. (1978). *Maritime Archaeology*. Cambridge Univ. Press.
- Naval History & Heritage Command (U.S.) (Ed.). (2017). *The Java Sea campaign (75th anniversary edition)*. Naval History and Heritage Command, U.S. Navy.
- Nilai Harta Karun Bawah Laut Indonesia Rp127,6 Triliun*. (2021, Maret). CNN Indonesia. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210304134313-92-613678/nilai-harta-karun-bawah-laut-indonesia-rp1276-triliun>
- Noerwidi, S. (2007). Pemberdayaan Masyarakat pada Pelestarian Situs Bangkai Kapal USS Liberty, Tulamben, Bali. *Berkala Arkeologi*, XXVII(1), 107–126.
- Permen KKP Republik Indonesia Selaku Ketua Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam Nomor 4/Permen-KP, (2016).
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 184/PMK.06, Tentang Tata Cara Penetapan Status Penggunaan dan Penjualan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam (2009).
- Permen Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 38, (2018).
- Undang-Undang RI Nomor 17, Tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (1985).
- Undang-Undang RI Nomor 34, Tentang TNI (2004).

Keputusan Presiden RI Nomor 19, (2007).

Undang-Undang RI Nomor 17, Tentang Pelayaran (2008).

Undang-Undang RI Nomor 11, Tentang Cagar Budaya (2010).

Pretylia, V. (2017). Tinjauan Hukum Pelelangan Benda Berharga Muatan Kapal Tenggelam (BMKT). *University of Bengkulu Law Journal (UBELAJ)*, 2(2), 165–184.

Putra, H. (2019). What We Have Lost From What Have Been Done: Ethical Problems of the Salvaged Shipwreck Cargoes in Indonesia. *Berkala Arkeologi*, 39(2), 221–234. <https://doi.org/10.30883/jba.v39i2.464>

Rachmana, M. (2014). *Konsepsi Pengaturan Mengenai Kepemilikan Atas Kapal Karam Bersejarah (Historic Shipwrecks) Berdasarkan Hukum Internasional* [Skripsi]. Universitas Indonesia.

Rahardjo, S. (2009). Prospek dan Tantangan Arkeologi Maritim di Indonesia. *Buletin Arkeologi Amoghapasa*, 13(XV), 6–10.

Reinmah, D. G. (2017, Mei 31). *Pesona Menyelam di Pantai Gapang* [Blog]. Daily Voyagers. <https://dailyvoyagers.com/blog/2017/05/31/pantai-gapang/>

Ridwan, N. N. H. (2014). Kasus Pengangkatan Ilegal Peninggalan Bawah Air di Perairan Mentawai Tahun 2010-2012. *Varuna Jurnal Arkeologi Bawah Air*, 8, 126–145.

Ridwan, N. N. H. (2019). Vulnerability of Shipwreck Sites in Indonesian Waters. *Current Science*, 117(10), 1623. <https://doi.org/10.18520/cs/v117/i10/1623-1628>

Ristiyani, I. (2018). *Strategi Pengembangan Kompetensi Pemandu Wisata Selam di Karimunjawa Jawa Tengah* [Thesis Master]. Universitas Gadjah Mada.

Ship. (2021). Pacific Wrecks. <https://pacificwrecks.com/ships/index.html>

Sugiharto, B. (2020, Agustus). Keadaban Baru. *Kompas*.

Surat Keputusan Direktorat Jenderal Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan KEP.56/DJ-PSDKP, (2011).

United Nation Convention on the Law of the Sea, (1982).

UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, (2001).

United States Navy Losses World War II. (2003). NavSource Naval History Photographic History of United States Navy. <http://navsource.org/>