



UNIVERSITAS INDONESIA

**OPTIMALISASI PERAN KAPAL POLISI
DIREKTORAT KEPOLISIAN PERAIRAN
BAHARKAM MABES POLRI DALAM PENANGANAN
KEJAHATAN PENYELUNDUPAN MANUSIA
DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA**

T E S I S

**KOBUL SYAHRIN RITONGA
0906595320**

**FAKULTAS PASCASARJANA
PROGRAM STUDI KAJIAN ILMU KEPOLISIAN
JAKARTA
JUNI 2011**



UNIVERSITAS INDONESIA

**OPTIMALISASI PERAN KAPAL POLISI
DIREKTORAT KEPOLISIAN PERAIRAN
BAHARKAM MABES POLRI DALAM PENANGANAN
KEJAHATAN PENYELUNDUPAN MANUSIA
DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA**

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Magister Sains Kajian Ilmu Kepolisian**

**KOBUL SYAHRIN RITONGA
0906595320**

**FAKULTAS PASCASARJANA
PROGRAM STUDI KAJIAN ILMU KEPOLISIAN
JAKARTA
JUNI 2011**

PERNYATAAN ORISINALITAS

Tesis ini adalah hasil saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip

Maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar

N a m a : KOBUL SYAHRIN RITONGA

N.P.M. : 0906595320

Tanda Tangan :

Tanggal : Juni 2011

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
N a m a : **KOBUL SYAHRIN RITONGA**
N.P.M. : **0906595320**
Program Studi : **KAJIAN ILMU KEPOLISIAN**
Judul Tesis : **OPTIMALISASI PERAN KAPAL POLISI
DIREKTORAT KEPOLISIAN PERAIRAN
BAHARKAM POLRI DALAM PENANGANAN
KEJAHATAN PENYELUNDUPAN MANUSIA DI
WILAYAH PERAIRAN INDONESIA**

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains pada Program Studi Kajian Ilmu Kepolisian Fakultas Pascasarjana, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Prof. Drs. Koesparmono Irsan, SH.MM.MBA

Penguji : Prof. Dr. Payaman Simanjuntak, M.Si

Penguji : Drs. Ahwil Luthan, SH.MM.MBA

Penguji : Drs. PH. Hutadjulu, SH.MM

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 23 Juni 2011

KATA PENGANTAR

Berawal dari ketertarikan penulis untuk mendalami masalah kejahatan penyelundupan manusia. Penulis memutuskan untuk melakukan penelitian terkait dengan masalah tersebut dalam sebuah tesis yang sekaligus merupakan tugas akhir penulis pada Program Pascasarjana Universitas Indonesia Kajian Ilmu Kepolisian. Tesis ini adalah akhir dari sebuah perjalanan panjang selama 2 tahun menuntut ilmu pada Program Pascasarjana Universitas Indonesia Kajian Ilmu Kepolisian. Penulis pada kesempatan ini hendak mengucapkan ucapan syukur dan terima kasih:

1. Kepada Allah SWT atas segala rahmat, lindungan dan amanah yang telah dikaruniakan kepada penulis dalam seluruh aspek kehidupan penulis.
2. Kepada Istri dan anak-anak tersayang, penulis mengucapkan terima kasih atas segala dukungan dan semangat yang telah diberikan kepada penulis mulai dari awal pendidikan KIK sampai dengan akhir penulisan tesis ini. Kehadiran keluarga adalah inspirasi terbesar penulis dalam setiap kehidupan penulis.
3. Kepada Direktur Kepolisian Perairan Brigadir Jendral Budi Hariono Untung selaku narasumber utama, penulis mengucapkan banyak terima kasih atas dukungan dan segala semangat yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini dengan baik dan tepat pada waktunya.
4. Kepada pembimbing tesis ini, Prof Drs Koesparmono Irsan SH MBA dan Dr Payaman Simanjuntak, penulis haturkan banyak terima kasih atas segala bimbingan dan arahan dalam penulisan tesis ini hingga dapat diselesaikan dengan baik. Penulis secara khusus menghaturkan maaf yang sebesar-besarnya apabila selama mas bimbingan banyak melakukan kekhilafan yang kurang berkenan pada hati pembimbing.
5. Kepada ketua program KIK, Prof Sarlito W. Sarwono, penulis ucapkan terima kasih atas kesediaan untuk memberikan arahan dan bimbingan selama penulis belajar pada program pascasarjana KIK.
6. Kepada para staf pengajar dan administrasi KIK, penulis ucapkan banyak terima kasih atas bantuannya selama ini, terutama Kang Banyu, Mbak Rohana, Pak Zaidin dan lain-lain.

7. Kepada rekan-rekan seperjuangan KIK angkatan XIV, penulis mengucapkan terima kasih atas saling support yang terjalin selama ini. Semoga apa yang terjalin di KIK akan terjalin selamanya dan berlanjut di luar KIK dan bahkan di tempat tugas kelak apabila bertemu kembali.
8. Kepada rekan-rekan KIK angkatan XIII dan XV, penulis ucapkan terima kasih atas diskusi yang sering terjalin selama masa pendidikan, khususnya kepada anggota tim penyusunan buku Pedoman Penanganan Penyelundupan Manusia, penulis ucapkan banyak terima kasih atas referensi yang diberikan.

Jakarta, Juni 2011

Penulis,

Kobul Syahrin Ritonga

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : KOBUL SYAHRIN RITONGA
NPM. : 0906595320
Program Studi : Kajian Ilmu Kepolisian
Fakultas : Pascasarjana
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Nonesklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul: **OPTIMALISASI PERAN KAPAL POLISI DIREKTORAT KEPOLISIAN PERAIRAN BAHARKAM MABES POLRI DALAM PENANGANAN KEJAHATAN PENYELUNDUPAN MANUSIA DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA** beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Nonesklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada Tanggal : Juni 2011

Yang menyatakan,

(KOBUL SYAHRIN RITONGA)

ABSTRAK

Nama : Kobul Syahrin Ritonga
NPM : 0906595320
Judul : Optimalisasi Peran Kapal Polisi Direktorat Kepolisian Perairan Dalam Rangka Penanganan Kejahatan Penyelundupan Manusia di Wilayah Perairan Indonesia

Karakteristik wilayah perairan Indonesia sangat mendukung proses penyelundupan manusia. Lokasi geografis Indonesia sangat strategis sebagai penghubung Asia dan Australia menjadikan Indonesia sebagai tempat transit strategis untuk penyelundupan manusia. Faktanya, sampai sekarang di Australia masih merupakan tempat yang dianggap menjanjikan bagi para pelaku penyelundupan manusia sebagai tujuan akhir atau perantara untuk pergi ke tempat lain melalui proses suaka. Indonesia cenderung menjadi bidang yang lembut kejahatan transnasional terorganisasi. Lokasi Indonesia sangat strategis dan kondisi geografis kepulauan Indonesia yang jarang digunakan oleh pihak-pihak tertentu sebagai sarang kejahatan transnasional. Rendahnya kualitas sumber daya penegakan hukum dan berbagai masalah klasik yang diderita oleh setiap instrumen penegakan hukum di Indonesia sering dampak hukum Indonesia (dalam berbagai alasan) tidak berdaya ketika berhadapan dengan beberapa jenis kejahatan. Polisi air adalah garis depan dalam memerangi TNOC. Asumsi ini cukup logis mengingat modus kejahatan ini kebanyakan menggunakan air sebagai jalan. Penyelundupan manusia hampir 90 persen menggunakan transportasi air. Dalam kondisi seperti itu, peran dari Polisi perairan menjadi sangat vital. Kesiapan untuk memerangi kejahatan ini memerlukan banyak kemampuan dukungan dan internal. Dalam hal infrastruktur pada kenyataannya ada masih banyak kekurangan. Dengan tingkat yang sudah tinggi urgensi adalah masalah ketika ternyata dalam pelaksanaan lapangan belum ada optimasi dari semua sumber daya yang tersedia akan prasarana sumber daya dan sumber daya manusia. Polisi Perairan sebagai garis depan jelas merupakan fokus utama dalam hal ini. Kemampuan teknis dan kesiapan sumber daya manusia harus dievaluasi untuk Polisi Air dilakukan optimasi dalam rangka mendukung tujuan pemberantasan penyelundupan manusia. Sebagai evaluasi sampel, Kepolisian Perairan perlu menetapkan contoh model mana contoh model yang akan dievaluasi dan dioptimalkan untuk melihat standar yang ada serta pelaksanaan kemungkinan seluruh sistem dengan standar yang sama.

Kata Kunci: Orang Penyelundupan, Polisi Air, Kejahatan Transnasional, Kapal Patroli, Polisi Ilmu, Kelautan Polisi

ABSTRACT

Name : Kobul Syahrin Ritonga
NPM : 0906595320
Title : Optimizing the Role of the Police Directorate of Water Police Vessel in Baharkam Police Headquarters in Handling Crime in Human Smuggling Region Indonesian Waters

Characteristic of the territorial waters of Indonesia, which is very supportive of the process of human smuggling. Indonesia's geographical location is very strategic as the connecting Asia and Australia make Indonesia as a strategic transit point for human smuggling. The fact is, until now in Australia is still a place that is considered promising for the perpetrators of human smuggling as a final destination or an intermediary to go to another place through the asylum process. Indonesia tends to be a soft field of trans national organized crime. Location of Indonesia is very strategic and geographical conditions of the Indonesian archipelago is rarely used by certain parties as a hotbed for transnational crime. Political, bureaucratic traditions and mentality of the Indonesian culture also feeds this practice. The low quality of law enforcement resources and a variety of classic problems suffered by every instrument of law enforcement in Indonesia often impacts Indonesian law (in a variety of reasons) are not helpless when faced with this type of crime. Plus technical assistance from Indonesia, which are sometimes contradictory laws between one rule and other rules, or legal discourse which then provides a loophole for offenders to be off the hook law is a common sight in Indonesia. Water police are the frontline in the fight against TNOC. This assumption is quite logical considering the mode of the crime is mostly using water as the road. Human smuggling nearly 90 percent use water transportation. In such conditions, the role of the Police waters become very vital. Readiness to combat this crime requires a lot of support and internal capabilities. In terms of infrastructure in reality there are still many shortcomings. With an already high level of urgency is a problem when it turns out in the implementation of the field there has been no optimization of all available resources be it infrastructure resources and human resources. Aquatic police as the frontline is clearly the main focus in this regard. Technical capability and readiness of human resources should be evaluated for the Water Police performed the optimization in order to support human peneyelundupan eradication goals. As a sample evaluation, the Police Aquatic need to set a model example where the model examples will be evaluated and optimized to look at existing standards as well as likelihood implementation of the entire system with the same standards.

Keyword: People Smuggling, Water Police, Transnational Crime, Patrol Vessel, Police Science, Marine Police

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	vii
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL DAN GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Permasalahan	5
1.3. Pertanyaan Penelitian	7
1.4. Tujuan Penelitian	7
1.5. Signifikansi Penelitian	7
a. Signifikansi Akademis	7
b. Signifikansi Praktis	7
1.6. Metode Penelitian.....	8
1.7. Sistematika Penulisan.....	9
BAB II KERANGKA TEORI.....	12
2.1. Pemikiran Penyelundupan Manusia	12
2.2. Analisa SWOT dalam Organisasi Penegakan Hukum	17
2.3. Manajemen Organisasi.....	20
2.4. Model Pengembangan Sumber Daya Manusia	23
BAB III PERAN KEPOLISIAN PERAIRAN.....	27
3.1. Kepolisian Perairan	27
3.1.1 Struktur Organisasi Direktorat Kepolisian Perairan	29
3.1.2 Satuan Patroli Nusantara.....	30
3.2. Kekuatan Teknis.....	31
3.2.1 Kapal dan Infrastruktur.....	31
3.2.2 Sumber Daya Manusia.....	34

3.3.	Penyelundupan Manusia dalam Kerangka TNOC dan TPPO	38
3.3.1	Motivasi dan Latar Belakang.....	38
3.3.2	Kasus Penyelundupan Manusia di Indonesia	41
3.4.	Kepolisian Perairan dan Penyelundupan Manusia	45
BAB IV	ANALISA	54
4.1.	Analisa SWOT dan Manajemen Organisasi	54
4.1.1	Faktor Internal (Kekuatan dan Kelemahan)	54
4.1.2	Faktor Eksternal (Peluang dan Kendala)	61
4.2.	Analisis Sumber Daya Manusia.....	65
4.3.	Analisa Hukum Pidana Penyelundupan Manusia	67
4.3.1	Beberapa Fakta dan Definisi.....	67
4.3.2	Perbandingan Hukum Pidana	69
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	73
5.1.	Kesimpulan	73
5.2.	Saran	75
DAFTAR PUSTAKA	77
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR TABEL DAN GAMBAR

Tabel 1	:	Kekuatan Personel Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri	35
Tabel 2	:	Pendidikan Personel Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri	36
Tabel 3	:	Kualifikasi Personel Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri	37
Tabel 4	:	Data Penyelundupan Manusia di Indonesia Selama 3 tahun Terakhir	46
Tabel 5	:	Tugas Prioritas dengan Target Operasi Penanggulangan People Smuggling	48
Gambar 1	:	Perubahan Trend Akibat Perubahan Organisasi dan Budaya Kerja	23
Gambar 2	:	Perubahan Trend Akibat Perubahan Organisasi dan Budaya Kerja	65

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kondisi keamanan dalam negeri merupakan ranah utama dari tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri). Seiring dengan berbagai perubahan nasional dan global, pemeliharaan keamanan dalam negeri menjadi semakin berat dan kompleks. Banyak faktor yang harus menjadi perhatian utama dalam konteks pemeliharaan keamanan dalam negeri karena gangguan keamanan dalam negeri dapat memiliki dampak yang luas dan bahkan berantai. Hampir tidak ada satupun kebijakan keamanan dalam negeri yang dapat berjalan sendiri dan tidak membawa dampak. Bahkan kebijakan dalam skala kecil sekalipun dapat menimbulkan dampak yang bahkan dapat lebih besar daripada skala kebijakan itu sendiri. Kondisi ini adalah sebuah kondisi yang wajar pada negara dengan karakteristik heterogen seperti Indonesia. Dengan berbagai keanekaragaman yang ada, maka pergesekan merupakan sebuah rutinitas sehari-hari yang pasti terjadi sebagai sebuah fakta sosial tak terhindarkan. Keanekaragaman Indonesia merupakan sebuah kekayaan sekaligus sebuah kewaspadaan bila dikaitkan dengan konsep dan kepentingan pada ranah keamanan dalam negeri. Segmen-segmen yang ada di dalam masyarakat Indonesia merupakan segmen yang terpisah dan bisa saja bertentangan antara satu dengan yang lain. Pertentangan tentu sebuah tantangan sekaligus ancaman bagi keamanan dalam negeri dan tentu merupakan sebuah tantangan utama bagi Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk dapat menyelesaikannya sesuai tugas dan fungsinya. Keamanan dalam negeri tidak terbatas pada penanggulangan terorisme, narkoba atau kejahatan jalanan saja.

Pengamanan dalam negeri merupakan sebuah subyek yang jauh lebih luas. Salah satu yang menjadi pokok perhatian adalah pada jenis kejahatan lintas Negara atau transnational crime. Terdapat beberapa jenis kejahatan lintas negara yang mulai banyak terjadi di Indonesia, terutama terkait dengan narkoba, terorisme dan komoditas manusia. Persoalan terkait dengan narkoba dan terorisme sudah mendapat sorotan yang luas karena sudah menjadi sebuah gangguan yang nyata. Tindakan nyata sudah jauh

dilakukan oleh pemerintah Indonesia dan Polri, bahkan sudah nampak berbagai prestasi dalam penanganan jenis kejahatan ini. Berbeda dengan persoalan terkait dengan komoditas manusia baik itu perdagangannya atau penyelundupannya. Perdagangan manusia atau *human trafficking* merupakan sebuah tren global besar yang tidak hanya melanda Indonesia. Sudah banyak pihak yang memberikan perhatian untuk kejadian ini. Lain halnya dengan penyelundupan manusia yang belum banyak mendapatkan sorotan meskipun dalam kenyataannya sudah menjadi sebuah tren di Indonesia.

Karakteristik wilayah Indonesia yang merupakan wilayah perairan sangat mendukung proses penyelundupan manusia. Letak geografis Indonesia yang sangat strategis sebagai penghubung benua Asia dan Australia menjadikan Indonesia sebagai titik transit strategis untuk penyelundupan manusia. Faktanya adalah sampai dengan saat ini Australia masih merupakan tempat yang dianggap menjanjikan bagi para pelaku penyelundupan manusia sebagai tujuan akhir maupun perantara untuk menuju ke tempat lain melalui proses suaka.

Memang belum banyak yang mengenal *United Nation Transnational Organized Crime Protocol* atau *Palermo Protocol* di Indonesia dan fungsinya. Kondisi ini bahkan tidak hanya kita temukan pada tingkatan masyarakat awam namun di kalangan orang-orang yang memiliki kompetensi hukum dan pemerintahan pun banyak yang memahami protokol mengenai pemberantasan kejahatan transnasional terorganisir ini. Padahal protokol tersebut sudah diratifikasi oleh pemerintah Republik Indonesia melalui Undang-Undang Nomer 5 Tahun 2009 mengenai Ratifikasi UN TNOC. Ketidakhahaman mengenai protokol tersebut dan kemudian ratifikasinya merupakan sesuatu hal yang sangat ironis karena sampai saat ini pun belum ada sinyal elemen sosialisasi atas aturan ini. Ratifikasi protokol ini otomatis menjadi suatu aturan hukum yang sangat luas dan memiliki kemampuan untuk memberantas kejahatan dan tindak pidana terkini dan teraktual sekalipun.

UN TNOC atau Protokol Palermo adalah suatu konvensi yang disepakati oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa pada tahun 2000. Tujuan dari protokol ini adalah untuk melakukan perang terhadap kejahatan transnasional yang sudah semakin menyajikan ancaman yang terbuka. Perdagangan manusia, penyelundupan manusia, pencucian uang, perjudian, kejahatan telematika dan sejenisnya merupakan varian baru kejahatan yang sudah tidak lagi menggunakan modus tradisional dan menggurita tanpa mengenal batas

negara dan bangsa. Perkembangan organisasi kejahatan kelas dunia yang kemudian bergerak dalam aktifitas transnasional merupakan suatu kekuatan baru yang berusaha untuk diredam oleh protokol tersebut. Kejahatan terorganisir transnasional memungkinkan suatu aktifitas kejahatan terorganisir di suatu wilayah dioperasikan dari belahan bumi lain yang jauh dari wilayah tersebut. Konteks kejahatan terorganisir transnasional tentu sangat berbeda dengan kejahatan konvensional. Kejahatan konvensional pada masa lalu kebanyakan memiliki wilayah operasional hanya dalam suatu batasan geografis tertentu saja yang biasa relatif tidak luas. Pun kita temukan kejahatan yang lebih luas dari lingkup geografis lokal, kejahatan kebanyakan hanya terbatas dalam satu wilayah geografis hukum yang sama atau dengan kata lain hanya dalam lingkup satu negara (*non transnational crime*). Meskipun ada juga kelompok kejahatan terorganisir yang sudah menjalankan bisnis kejahatannya dalam lingkup global, namun masih cukup jarang dan dalam konteks aktifitas yang terbatas.

Perubahan struktur sosial ekonomi global telah merubah wajah dunia, termasuk wajah dari kejahatan, terutama kejahatan terorganisir (*Organized Crime*). Globalisasi dan perkembangan teknologi serta sistem informasi membuat manusia melangkah dalam suatu sistem interaksi yang mungkin tidak terbayangkan sebelumnya. Berbagai kemudahan yang diciptakan manusia kemudian mengubah berbagai hal dalam tatanan kehidupan manusia secara global. Perubahan tidak hanya terjadi dalam arti yang positif tetapi juga dalam arti yang negatif (kejahatan, khususnya kejahatan terorganisir). Kejahatan terorganisir (OC) memasuki suatu babak baru dimana sifat dan mekanismenya bahkan sudah tidak lagi terbatas oleh ruang dan waktu. Satu dasawarsa silam kita mungkin masih belum terlalu familiar dengan kejahatan terorganisir yang bersifat transnasional dimana kejahatan dilakukan oleh kelompok kejahatan terorganisir layaknya korporasi kejahatan internasional dengan wilayah operasi kejahatan tidak terbatas hanya pada wilayah asal dari kelompok kejahatan terorganisir tersebut. Namun kini kondisi global merupakan suatu hal yang jamak

Indonesia cenderung menjadi ladang empuk *transnational organized crime*. Letak Indonesia yang sangat strategis dan kondisi geografis kepulauan Indonesia tidak jarang dimanfaatkan oleh pihak-pihak tertentu sebagai sarang untuk melakukan kejahatan transnasional. Kondisi politik, tradisi birokrasi dan mentalitas budaya dari orang Indonesia juga menyuburkan praktek ini. Rendahnya kualitas sumber daya

penegakan hukum dan berbagai permasalahan klasik yang diderita setiap instrumen penegakan hukum di Indonesia menimbulkan dampak seringkali hukum Indonesia (dalam berbagai alasan) tidak berdaya ketika berhadapan dengan jenis kejahatan ini. Ditambah teknis dari hukum Indonesia yang kadangkala bertentangan antara satu aturan dan aturan lain, atau diskursus hukum yang kemudian menyediakan celah bagi para pelanggar hukum untuk dapat lepas dari jerat hukum merupakan suatu pemandangan yang biasa di Indonesia.

Pemandangan biasa atas hukum Indonesia tersebut bahkan diperparah dengan kemajuan modus kejahatan yang membuat hukum Indonesia semakin jauh tertinggal dalam definisi apalagi dalam aplikasi hukum di lapangan. Pada konteks kejahatan transnasional adalah salah satunya. Kekuatana hukum definitif Indonesia yang ada (konvensional) seringkali melepaskan para pelaku karena pada akhirnya akan sulit untuk memenuhi unsur dari hukum definitif tersebut. Sebagai ilustrasi sering ditemukan pada kasus *people smuggling* (penyelundupan manusia). Pada kasus ini hukum Indonesia seringkali hanya dapat menjerat secara terbatas pada pelakunya (fasilitator). Akhirnya efek gentarjera (*deterrence*) tidak didapatkan sehingga pada akhirnya pelaku memiliki intensi untuk mengulangi perbuatannya, atau bahkan lebih ironis membagi informasi kepada calon pelaku lain mengenai kerapuhan hukum Indonesia.

Ratifikasi UN TNOC melalui UU No. 5 Tahun 2009 merupakan satu langkah maju serta positif dalam penegakan hukum Indonesia. UN TNOC memiliki cakupan yang sangat luas dan mutakhir dalam memetakan berbagai modus kejahatan transnasional yang menjadi tren kejahatan dunia dan mengancam Indonesia. Melalui ratifikasi tersebut, Indonesia dapat menggunakan berbagai aturan yang dimuat dalam UN TNOC tersebut untuk melakukan tindakan hukum yang sesuai dan bahkan dapat secara ekspilisit menjerat tindakan kejahatan terkini yang belum pernah diatur sebelumnya oleh hukum Indonesia. UN TNOC juga memiliki kekuatan dalam mengidentifikasi kejahatan konvensional lain yang pada masa kini sudah bertransformasi dalam aktifitas transnasional. Misalnya uang hasil korupsi koruptor yang disimpan atau dinvestasikan di negara lain. Uang ini jelas menyalahi aturan asal modal dan aktifitas perbankan. Melalui UN TNOC aktifitas seperti ini dapat diidentifikasi dan akhirnya ditindak secara hukum.

Sedemikian besarnya cakupan UN TNOC yang diratifikasi melalui UU No.5 Tahun 2009 sehingga hampir semua jenis kejahatan mutakhir dapat tercakup di dalamnya. Kekuatan dan cakupan ini lah yang kemudian membuat UU No. 5 Tahun 2009 ini sangat mungkin untuk didayagunakan untuk media utama memerangi kejahatan di Indonesia terutama kejahatan yang bersifat aktifitas antar bangsa (transnasional). Namun tidak hanya itu, UU ini juga memiliki kekuatan untuk menjerat para pelaku kejahatan kerah putih atau bahkan terorisme. Luasnya cakupan dari UU ini akan menjadi baik dan dapat dioperasionalkan secara optimal bila terjadi suatu pemahaman atas konteks lokal Indonesia dan mekanisme lain yang ada di Indonesia.

1.2 Permasalahan

Kepolisian Perairan merupakan garda terdepan dalam perang melawan TNOC. Asumsi ini sangat logis mengingat modus dari kejahatan ini sebagian besar menggunakan perairan sebagai jalan. Penyelundupan manusia hampir 90 persen menggunakan transportasi perairan. Pada kondisi demikian maka peranan Kepolisian Perairan menjadi sangat vital. Kesiapan untuk memberantas kejahatan ini memerlukan banyak dukungan dan kemampuan internal. Dari sisi infrastruktur kenyataannya masih terdapat banyak kekurangan. Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri sampai dengan tahun 2011 hanya memiliki 2 buah kapal Kelas A2 yaitu KP 520 dan KP 521. Sementara sisa kapal patrol yang dimiliki merupakan kapal tipe A3, tipe B dan tipe C dengan daya jelajah dan infrastruktur yang terbatas. Keterbatasan ini jelas merupakan sebuah permasalahan mengingat subyek yang harus diamankan oleh kapal-kapal tersebut sangatlah luas mencakup seluruh wilayah Indonesia dari Sabang sampai Merauke. Memang terdapat persebaran kekuatan pada Polda-Polda dimana terdapat Direktorat Kepolisian Perairan Polda, namun bilamana merujuk pada kapal yang dimiliki maka mungkin akan sangat belum ideal mengingat Polda sendiri tidak memiliki kapal kelas A2 seperti KP 520 atau KP 521. Alhasil, kedua kapal tersebut merupakan tulang punggung Kepolisian Perairan secara umum.

Pada kondisi demikian vitalnya peranan kapal kelas A2, peneliti melihat perlunya ada suatu kajian terkait dengan kesiapan kapal kelas A2 ini dalam rangka penanganan kejahatan penyelundupan manusia. Kompleksitas jenis kejahatan ini sendiri bilamana dibandingkan dengan infrastruktur kapal kelas A2 merupakan imbalanced yang sangat

adil. Kapal kelas A2 dengan segala infrastuktur yang ada di dalamnya merupakan sebuah potensi dalam penanganan kejahatan penyelundupan manusia. Peneliti melihat hal ini sebagai sebuah obyek penelitian yang menarik karena belum pernah dilakukan sebelumnya suatu proses evaluasi untuk melihat optimalisasi kapal kelas A2 ini. Terutama merujuk pada program kerjasama antar negara dalam rangka penanganan kejahatan penyelundupan manusia. Indonesia saat ini sudah terlibat dalam sebuah kesepakatan antar negara untuk melakukan pemberantasan penyelundupan manusia. Berbagai kesepakatan sudah ditandatangani dalam rangka tujuan ini. Tidak hanya itu, draft perundang-undangan juga sudah disiapkan untuk kemudian disahkan sebagai dasar hukum dalam rangka penanganan penyelundupan manusia.

Dengan tingkatan urgensi yang sudah tinggi merupakan sebuah permasalahan bilamana ternyata dalam pelaksanaan lapangan belum terdapat optimalisasi dari seluruh sumber daya yang ada baik itu sumber daya infrastruktur maupun sumber daya manusia. Kepolisian Perairan sebagai garda terdepan jelas merupakan sorotan utama dalam hal ini. Kemampuan teknis dan kesiapan sumber daya manusia Kepolisian Perairan harus dievaluasi untuk dilakukan optimasi dalam rangka menunjang tujuan pemberantasan penyelundupan manusia. Sebagai langkah sample evaluasi, Kepolisian Perairan perlu untuk menetapkan sebuah model contoh dimana dalam model contoh tersebut akan dievaluasi dan dioptimalisasi untuk melihat standar yang ada sekaligus kemungkinan implementasi seluruh sistem dengan standar yang sama. Pilihan model contoh ini ada pada kapal kelas A2 yaitu KP 520 Bisma yang merupakan ujung tombak dalam penanganan penyelundupan manusia. Dengan infrastruktur yang memenuhi standar internasional, KP 520 Bisma seharusnya dapat menjadi sangat optimal dalam menunjang operasi pemberantasan penyelundupan manusia. Namun kenyataannya KP 520 Bisma sampai dengan saat ini belum pernah melakukan penangkapan atau pencegahan pada proses kejahatan penyelundupan manusia meskipun dari sisi infrastuktur sangat memungkinkan untuk dilakukan. Berangkat dari permasalahan ini peneliti akan melakukan pendalaman terhadap kapal patroli Kepolisian Perairan Baharkam Polri secara umum dan mengambil sample KP 520 Bisma untuk melihat faktor-faktor yang mungkin menjadi kendala optimalisasi peran dari kapal patroli Kepolisian Perairan Baharkam Polri dalam operasi penanganan kejahatan penyelundupan manusia. Sehingga pada akhir dapat tercipta optimalisasi peran Kapal

Polisi Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri dalam penanganan kejahatan penyelundupan manusia di wilayah perairan Indonesia

1.3. Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana keterkaitan peran Kapal Polisi Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri dalam penanganan kejahatan penyelundupan manusia di wilayah perairan Indonesia?
2. Bagaimana melakukan optimalisasi terhadap peranan Kapal Polisi Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri dalam penanganan kejahatan penyelundupan manusia di wilayah perairan Indonesia?

1.4. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui peran Kapal Polisi Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri dalam penanganan kejahatan penyelundupan manusia di wilayah perairan Indonesia.
2. Untuk melakukan optimalisasi peranan peran Kapal Polisi Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri dalam penanganan kejahatan penyelundupan manusia di wilayah perairan Indonesia.

1.5. Signifikansi Penelitian

a. Signifikansi Akademis

1. Penelitian ini diharapkan menjadi kajian keilmuan terkait dengan model pemolisian pada Kepolisian Perairan secara umum dengan mengambil ilustrasi pada penanganan kasus spesifik penyelundupan manusia.
2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi kajian teknis keilmuan perkapalan khususnya bagi Kajian Ilmu Kepolisian yang belum banyak membahas teknis perkapalan dan Kepolisian Perairan.

b. Signifikansi Praktis

1. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sebuah tambahan pengetahuan praktis bagi para petugas Kepolisian Perairan dalam penanganan kejahatan penyelundupan manusia.

2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi evaluasi bagi Polri khususnya terkait dengan peranan Kepolisian Perairan Baharkam Polri.

1.6. Metode Penelitian

Penelitian ini akan menggunakan metode kualitatif deskriptif yaitu melakukan pendalaman terhadap sebuah fakta secara komprehensif. Penggunaan metode ini diarahkan dalam rangka menjawab pertanyaan penelitian. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data-data sekunder yang diambil dari dokumentasi dan basis data milik Kepolisian Perairan dan instansi lain terkait seperti Imigrasi, UNHCR, Bea dan Cukai, dan seterusnya. Penggunaan data sekunder ini dipilih peneliti karena keterbatasan waktu penelitian dan sekaligus beberapa kendala yang dialami peneliti dalam penelitian ini. Penggunaan data sekunder sendiri memiliki kelebihan dimana peneliti dapat meneliti secara obyektif berdasarkan analisa interpretative peneliti terhadap data tanpa terpengaruh oleh asumsi yang mungkin peneliti dapatkan bilamana peneliti melakukan penarikan data secara primer terhadap subyek. Selain itu melihat pada subyek merupakan kapal yang memiliki kesatuan social terstruktur, maka penggunaan data sekunder menjadi cukup relevan mengingat dalam kesatuan tersebut setiap unsur dan kejadian merupakan subyek yang didokumentasikan baik sebagai arsip maupun catatan perjalanan.

Subyek penelitian Kapal Polisi 520 Bisma akan menjadi parameter peneliti untuk melihat kesiapan Kepolisian Perairan dalam rangka penanganan kejahatan penyelundupan manusia. Sebagai kapal kelas A2, Kapal 520 merupakan model sample yang baik untuk dilihat sebagai contoh atau proyek pilot bagi Kepolisian Perairan dalam melaksanakan operasi pemberantasan penyelundupan manusia. Dengan standar internasional yang sudah dicakup oleh kapal 520, peneliti akan melihat bagaimana standarisasi tersebut dijalankan di lapangan dari sisi teknis. Peneliti akan mencoba untuk memahami dan menjelaskan kembali secara deskriptif dalam penelitian ini mengenai hal-hal teknis terkait dengan kesiapan teknis kapal 520 untuk menjadi tulang punggung operasi pemberantasan kejahatan penyelundupan manusia. Fokus yang akan dilihat peneliti terkait dengan spesifikasi 520 dari sisi kemaritiman dan juga dari sisi kelengkapan infrastruktur persenjataan. Seperti diketahui bersama bahwa kejahatan

penyelundupan manusia dewasa ini sudah melibatkan pelaku bersenjata dan tidak jarang terjadi kontak senjata antara penegak hukum dengan pelaku kejahatan.

Selain itu peneliti melalui metode kualitatif deskriptif akan mencoba untuk memberikan pemahaman pada sisi manajerial kapal. Manajerial kapal dipandang oleh peneliti sebagai subyek yang sangat penting dalam operasional kapal. Tanpa adanya manajerial kapal yang baik maka kelengkapan infrastruktur akan menjadi percuma dan tidak optimal. Selain itu persoalan manajerial juga menjadi sebuah parameter pengembangan dan solusi sementara bagi kapal-kapal lain yang mungkin belum memiliki standar seperti kapal 520. Standarisasi ini merupakan poin yang penting dan bias membantu sebagai sinyalemen positif dalam meningkatkan tingkat keberhasilan operasi pemberantasan kejahatan penyelundupan manusia oleh Kepolisian Perairan. Dalam penelitian ini, dari sisi manajerial peneliti akan memfokuskan pada alur birokrasi dan tingkat sertifikasi dari para anggota Kepolisian Perairan yang kemudian secara khusus akan dihubungkan peneliti dalam konteks pemberantasan penyelundupan manusia.

Dalam melakukan penelitian ini terdapat beberapa hambatan yang dialami peneliti, diantaranya:

1. Kesulitan data manajerial kapal, hambatan ini disebabkan sistem dokumentasi Kepolisian Perairan yang masih bersifat manual sehingga memerlukan waktu untuk melakukan pengumpulan data terkait.
2. Keterbatasan waktu kunjungan lapang, hambatan ini disebabkan kondisi kapal 520 yang merupakan kapal aktif dan memiliki jam patrol yang tinggi sehingga kesempatan bersandar dan melakukan pengamatan langsung menjadi terbatas.

Dari beberapa kendala tersebut peneliti dapat mengatasinya dengan beberapa data dari counter part Kepolisian Perairan seperti data dari *Australia Federal Police* dan beberapa data yang sudah peneliti kumpulkan sebelumnya karena peneliti bertugas di Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri.

1.7. Sistematika Penulisan

Penelitian ini akan disampaikan dalam Bab dengan pembagian bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini akan dibahas mengenai latar belakang masalah, permasalahan dan pertanyaan penelitian. Selanjutnya peneliti juga akan mengemukakan tujuan dan signifikansi dari penelitian ini untuk menunjukkan penelitian ini merupakan penelitian akademis sekaligus terapan. Pada bagian akhir bab ini peneliti akan mengemukakan metode penelitian yang digunakan dan sekaligus sistematika yang digunakan dalam penelitian ini.

BAB II KERANGKA TEORI

Peneliti juga akan menjelaskan model kerangka berpikir yang digunakan terutama mengenai Penyelundupan Manusia yang dalam pandangan peneliti merupakan hal yang cukup baru dan berbeda dibandingkan Perdagangan Manusia.

BAB III PERAN KEPOLISIAN PERAIRAN

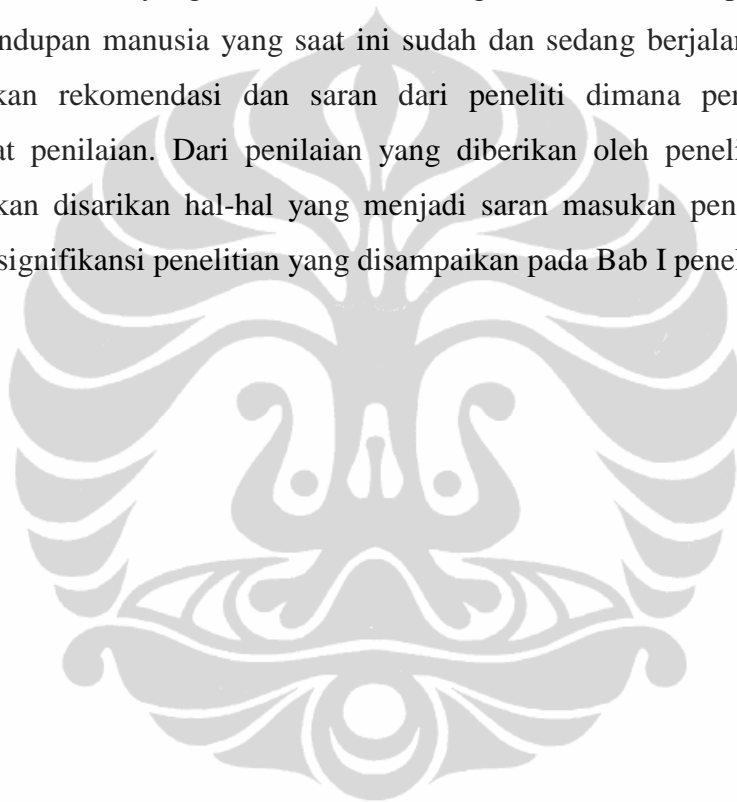
Dalam bab ini peneliti akan menceritakan mengenai profil dari Kepolisian Perairan. Profil umum dari Kepolisian Perairan akan disajikan peneliti dalam rangka menunjukkan kekuatan dan potensi yang dimiliki oleh Kepolisian Perairan Baharkam Polri dalam rangka operasi pemberantasan penyelundupan manusia. Dalam bab ini peneliti akan membahas mengenai penyelundupan manusia. Bab ini diharapkan menjadi pengantar pemahaman bagi pembaca karena perihal terkait dengan penyelundupan manusia merupakan sesuatu yang relatif baru dibandingkan dengan isu perdagangan manusia yang sudah cukup familiar. Melalui pengantar ini peneliti mengharapkan dapat timbul pemahaman yang jelas untuk membedakan penyelundupan manusia dengan perdagangan manusia. Pada bab ini peneliti juga akan memberikan gambaran relasi antara penyelundupan manusia dengan peranan Kepolisian Perairan namun dalam fokus pada kerangka pikir hukum yang dapat digunakan oleh Kepolisian Perairan dalam penanganan kejahatan penyelundupan manusia dan segala kegiatan yang sudah dijalankan oleh Kepolisian Perairan Baharkam Polri

BAB IV ANALISA

Pada bab ini peneliti akan melakukan analisa spesifik dengan menggunakan kerangka pemikiran yang telah dicantumkan dalam bab I. Analisa akan diarahkan untuk menjawab pertanyaan penelitian.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan kesimpulan dari penelitian ini. Peneliti akan membuat kesimpulan akhir yang akan memberikan gambaran kondisi penanganan penyelundupan manusia yang saat ini sudah dan sedang berjalan. Bab ini merupakan rekomendasi dan saran dari peneliti dimana peneliti akan membuat penilaian. Dari penilaian yang diberikan oleh peneliti tersebut maka akan disarikan hal-hal yang menjadi saran masukan peneliti sesuai dengan signifikansi penelitian yang disampaikan pada Bab I penelitian.



BAB II

KERANGKA TEORI

2.1. Pemikiran Penyelundupan Manusia

Fungsi Polisi dalam sebuah negara tentunya adalah menjaga keamanan dan ketertiban dalam negeri dari segala bentuk kejahatan yang mungkin terjadi (Meliala.2002). Polisi bukan hanya sebagai pemadam kebakaran yang melakukan penanganan kejahatan setelah kejahatan tersebut terjadi. Tetapi Polisi sejatinya dapat melakukan penegakan aturan hukum sebagai upaya pencegahan atas kejahatan yang mungkin terjadi. Antisipasi yang dilakukan Polisi sebagai wujud dari pencegahan terhadap sebuah kejahatan tidak akan efektif bila Polisi tidak mempunyai perangkat hukum dan aturan yang jelas (Bachtiar, 2005). *Transnasional movement* akan membuat Polisi sulit menangani kejahatan transnasional karena situasi tersebut tidak diiringi dengan penguatan kontrol pemerintah terhadap migran yang masuk ke Indonesia. Penguatan kontrol yang dimaksud tidak serta merta meningkatkan teknologi pengawasan seperti yang dilakukan oleh negara-negara seperti Amerika, Jepang, Australia dan negara-negara maju lainnya karena kita tahu bahwa kita tidak mampu melakukan itu karena biaya yang terlalu mahal (Gillin, 2005). Dapat kita bayangkan bagaimana efek yang akan timbul ketika Indonesia harus membiayai trilyunan perlengkapan teknologi identifikasi sidik jari, retina mata, dan alat deteksi lainnya di setiap kepulauan Indonesia yang mempunyai kemungkinan menjadi tempat masuknya orang yang diselundupkan oleh para penyelundup manusia sementara untuk biaya penanggulangan kemiskinan, pendidikan, kesehatan dan gaji pegawai negeri masih menjadi perdebatan panjang di negeri ini. Di sisi lain kita juga harus dapat membayangkan apabila Indonesia harus mengeluarkan biaya yang sangat besar untuk menanggulangi kejahatan yang timbul akibat dari tidak terantisipasinya kejahatan transnasional yang ditimbulkan oleh imigran gelap yang masuk karena diselundupkan oleh suatu kejahatan terorganisir (Suparlan, 1999).

Indonesia memang terlalu luas dan terlalu rumit untuk menerapkan teknologi pengawasan migran seperti apa yang dilakukan oleh negara-negara maju itu. Khususnya

dengan kondisi wilayah Indonesia yang begitu luas dan sulit untuk diawasi secara berkesinambungan. Lebih khusus lagi kondisi bahwa wilayah luas Indonesia tersebut mayoritas merupakan wilayah perarian. Dengan demikian Indonesia pun tidak seharusnya mengeluarkan dana untuk menanggulangi kejahatan yang seharusnya dapat diantisipasi sejak dini dalam bentuk infrastruktur yang menunjang. Bentuk lain dari pengawasan yang diperketat itu tidak selalu berwujud teknologi canggih tetapi dapat berupa pemberian informasi yang gencar terhadap masyarakat (sosialisasi dengan sarana polmas) tentang bahaya yang terjadi akibat penyelundupan manusia dan keberadaan orang yang diselundupkan (migran gelap) setelah mereka berada di Indonesia. Di sisi lain Negara juga bisa memperkuat pengawasan ini dengan cara melakukan penerapan kebijakan dalam wujud pembentukan undang-undang baru yang membahas mengenai penyelundupan manusia, serta memperkuat jaringan kepolisian dalam memberikan petunjuk teknis dan petunjuk pelaksanaan yang jelas saat menangani kejahatan tersebut (Kunarto, 1997).

Berkaitan dengan penanganan imigran gelap yang ada di Indonesia, maka Kepolisian Perairan dapat bekerjasama *United Nations High Commissioner for Refugee* yang selanjutnya disebut UNHCR yang merupakan sebuah badan Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) khusus menangani imigran yang berstatus sebagai pengungsi beserta beberapa organisasi seperti *International Organization for Migration (IOM)*, *Terre Des Hommes Netherlands* dan *National Government Organization (NGO)* yang peduli akan masalah migran, perempuan dan anak-anak dan masalah seputar migran. Mereka bertugas mengurus imigran gelap baik perempuan, anak-anak maupun laki-laki yang berada di sebuah negara untuk dikembalikan ke negara asalnya (bila memungkinkan) atau ditempatkan ke “negara ketiga” yang mau menerima para imigran gelap tersebut sebagai warga negaranya. Di Indonesia UNHCR dan beberapa NGO ini banyak menangani masalah-masalah seperti yang saya sebutkan tadi Khusus UNHCR, badan PBB ini memberikan perlindungan kepada para imigran yang mereka nyatakan sebagai pengungsi untuk tidak dikenakan peraturan perundangan yang berkaitan dengan masalah keimigrasian. Ini artinya, bahwa Indonesia tidak dapat mempidanakan seorang warga negara asing (WNA) yang masuk ke Indonesia secara ilegal yang sudah ditetapkan sebagai pengungsi dengan Undang-undang Nomor 9 tahun 1992 tentang Keimigrasian.

Dengan keadaan yang demikian dapat dikatakan bahwa penegakkan hukum untuk masalah keimigrasian tersebut tidak berjalan dengan baik. Undang-undang Nomor 9 Tahun 1992 tentang Keimigrasian yang diharapkan dapat memberikan perlindungan bagi Indonesia dalam hal masuknya imigran gelap ke Indonesia, sampai saat ini masih dinilai belum mampu untuk mencegah terjadinya kebocoran masuknya imigran gelap ke Indonesia, baik yang diselundupkan maupun yang secara tidak sengaja menjadi imigran gelap di wilayah Indonesia. Ini terbukti dengan satu kasus keimigrasian yang ditangani oleh Bareskrim Polri pada tahun 2007 silam, ketika 107 warga negara Srilanka ditemukan telah berada di sebuah penginapan di Puncak Bogor Jawa Barat tanpa satu pun dokumen legal yang dimiliki oleh mereka. Yang membuat penyelundupan manusia ini semakin menarik adalah bahwa Indonesia sampai saat ini bukanlah negara tujuan utama dari penyelundupan manusia itu sendiri. Indonesia dijadikan negara transit oleh para penyelundup untuk menyelundupkan manusia dalam rangka mencapai tempat tujuannya seperti Australia, Eropa dan Kanada. Keadaan ini menyebabkan buruknya pandangan dunia pada Indonesia terutama dari segi keamanan dalam negeri yang tidak mampu melakukan pencegahan terhadap hadirnya imigran gelap yang diselundupkan melalui Indonesia untuk tujuan negara lain. Di sisi lain, Indonesia dapat menjadi negara tujuan cadangan apabila mereka (para imigran gelap) tidak dapat mencapai negara tujuan utamanya.

Banyak orang yang beranggapan bahwa penyelundupan manusia ke sebuah negara tujuan atau negara transit erat kaitannya dengan perdagangan manusia. Hal itu tentu tidak sepenuhnya benar, karena perdagangan manusia dapat dilakukan tanpa harus melintas batas negara sedangkan penyelundupan manusia harus melintas batas negara. Bahkan beberapa pendapat masyarakat pun menyatakan bahwa penyelundupan manusia adalah perdagangan manusia. Hal ini merupakan anggapan yang keliru. Mengapa saya menjelaskan hal ini? Ketika saya menyatakan bahwa penyelundupan manusia belum mempunyai peraturan perundangan yang mengaturnya, sehingga akan sulit untuk melakukan penyidikan terhadap kasus penyelundupan manusia, maka beberapa pejabat kepolisian justru meminta kasus penyelundupan manusia disidik dengan Undang-undang nomor 21 Tahun 2007 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang. Hal ini tentu bertentangan dengan kaidah hukum yang ada dalam perdagangan manusia itu sendiri, karena perdagangan manusia mempunyai tujuan untuk

mengeksploitasi seseorang sedangkan penyelundupan tidak mempunyai tujuan mengeksploitasi seseorang. Penyelundupan manusia dapat menjadi perdagangan manusia ketika manusia yang diselundupkan berakhir menjadi obyek eksploitasi dari si penyelundup atau tereksploitasi dengan keadaan yang disebabkan oleh si penyelundup manusia tersebut. Namun sepanjang tidak menyebabkan eksploitasi atau tereksploitasinya seseorang maka penyelundupan tidak dapat dikatakan sebagai perdagangan manusia

Persoalan terkait dengan perdagangan orang merupakan persoalan yang sangat pelik. Perpindahan manusia pada dasarnya merupakan sesuatu hal yang bersifat lazim dan merupakan bagian dari Hak Asasi Manusia (HAM). Namun dalam perkembangan selanjutnya formalitas perpindahan manusia merupakan sesuatu hal yang memiliki dimensi hukum seiring dengan munculnya konsep negara dan pemerintahan dalam masyarakat modern. Perpindahan orang lantas menjadi satu kerentanan tersendiri mengingat masyarakat yang kemudian terbentuk dalam sebuah struktur pelapisan sosial yang jelas. Pelapisan membawa dampak konsekuensi HAM yang kemudian menjadi relatif karena pada kenyataan secara *de facto* hak sosial dari masyarakat tertentu (kelas tertentu) menjadi berbeda dengan kelas sosial lain. Pada kondisi inilah muncul eksploitasi dengan latar belakang ketimpangan kelas sosial tersebut. Ketimpangan bertransformasi menjadi ketidakberdayaan dan ketidakberdayaan merupakan awal dari penindasan (Dua, 2007). Maka tidak mengherankan dalam sebuah model berpikir linier maka terjadi pemilikan orang atas orang. Ditambah pada masyarakat kuno yang memiliki basis berpikir cenderung irasional dengan berbagai atribut tradisional yang mistik.

Perkembangan bentuk eksploitasi manusia berkembang seiring dengan perkembangan jaman. Perdagangan manusia (perdagangan orang) merupakan bentuk yang paling tradisional. Sejak jaman sejarah masa lalu, praktek eksploitasi orang telah berkembang dalam sebuah bentuk kepemilikan orang atas orang (Kirchheimer, 1961). Kondisi ini secara ilustratif dapat kita lihat dalam sejarah Mesir kuno yang menggunakan perbudakan dalam rangka pembuatan berbagai macam bangunan megahnya (termasuk Piramid dan Sphinx yang ironisnya merupakan 7 keajaiban dunia). Pembangunan ini secara sejarah telah dibuktikan melibatkan budak belian yang merupakan praktek perdagangan orang kuno. Tidak hanya di Mesir, di seberang

samudera Atlantik, di benua Amerika, berbagai suku bangsa besar dan berkuasa pada masa lalu (Aztec, Maya, Inca) juga telah mengenal eksploitasi dan jual beli orang. Tidak sekadar dalam rangka kepentingan pembangunan namun juga untuk pengorbanan terhadap dewa berhala. Kondisi ini merupakan kondisi yang sangat lazim terjadi. Bahkan berabad-abad kemudian praktek yang sama masih dikenal di negara yang sering disebut sebagai pioneer demokrasi Amerika Serikat. Persoalan perdagangan orang bahkan menjadi salah satu picu perang saudara di Amerika Serikat antara pihak Utara dan pihak Selatan. (Sharansky, 2007).

Kasus penyelundupan manusia sebenarnya telah terjadi seiring dengan perpindahan para migran dalam rangka mencari tempat yang lebih baik untuk melanjutkan hidupnya. Dalam pergerakan migran dari suatu negara ke negara lain, kita sebagai suatu bangsa tentu tidak akan dapat mengetahui apa maksud dari perpindahan ini secara jelas. Beberapa kejahatan seperti kasus narkoba, terorisme, pencucian uang, perdagangan manusia dan kejahatan konvensional lainnya memungkinkan untuk menjadi major crime di Indonesia apabila kita tidak mengantisipasinya sejak dini. Di era globalisasi, hubungan antar negara semakin terbuka dan batas-batas semakin "samar". Teknologi dan informasi yang masuk ke sebuah negara tidak terbandung dengan adanya berbagai fasilitas seperti satelit dan internet. Keadaan ini sebenarnya adalah sebuah peringatan bagi bangsa Indonesia untuk lebih mewaspadaikan kejahatan-kejahatan yang mungkin timbul seiring dengan berjalannya globalisasi dunia.

Definisi sosiologi cenderung melihat globalisasi sebagai sebuah transisi ke arah pasca-modernisasi dimana waktu dan ruang menjadi semakin menyatu (Henslin, 1985). Akibatnya, identitas individu maupun kolektif dibentuk kembali oleh tali-temali beragam dengan aktor-aktor lain. Bisa dikatakan bahwa aspek kunci dari globalisasi adalah pembentukan ruang transnasional baru dan tidak terbatas untuk berinteraksi, sesuatu yang tidak bisa dikontrol oleh negara. Jika globalisasi diartikan sebagai ekspansi dan pendalaman dari hubungan pasar (*market relations*) yang melemahkan negara, maka gerakan-gerakan sosial transnasional (*TMS-transnational social movement*) justru akan menikmati manfaat dari melemahnya kontrol negara. Artinya, ketika negara tidak lagi mampu memaksakan "hak properti" mereka secara efektif seperti sebelumnya, maka TSM ini kemudian akan menciptakan sebuah ruang sosial baru untuk menghindari kontrol negara (Giddens, 1985).

2.2. Analisa SWOT dalam Organisasi Penegakan Hukum

Menurut Herbert Pecker (Pecker, 1968) dalam bukunya *The Limits of Criminal Sanction*, polisi dimanapun tempatnya memiliki kecenderungan untuk menjadi *Crime Fighter* (Penegak Hukum). Corak *Law Enforcer* merupakan sebuah corak yang sangat dominan dalam karakteristik kepolisian baik secara individu polisi itu sendiri maupun kepolisian sebagai suatu organisasi. Munculnya karakter ini adalah sebuah hal yang sangat wajar mengingat sebagai garda paling depan dari Sistem Peradilan Pidana, kepolisian sangat akrab dengan kondisi memerangi kejahatan. Secara literal memerangi kejahatan yang dilakukan oleh kepolisian merupakan sebuah bentuk tindakan nyata untuk melumpuhkan penjahat dan kejahatan itu sendiri. Tindakan nyata melumpuhkan penjahat dan kejahatan itu sendiri banyak didominasi pada aksi langsung di lapangan yang mencerminkan lumpuhnya penjahat atau kejahatan itu sendiri sebagai hasil dari sebuah tindakan kepolisian untuk melumpuhkannya. Pameo ini bahkan diamini oleh masyarakat dimana masyarakat sangat mengapresiasi polisi bilamana polisi melakukan penangkapan terhadap penjahat, menggagalkan aksi kejahatan, melakukan baku tembak dengan penjahat dan sejenisnya. Intinya adalah karakter polisi yang diapresiasi masyarakat lebih ke arah tindakan polisi yang bersifat empiris yang dapat dilihat dan bahkan dirasakan oleh masyarakat. Meringkus kawanan copet akan lebih diapresiasi oleh masyarakat dibandingkan dengan mencegah copet tersebut beraksi. Ada sebuah kecenderungan dalam masyarakat untuk memberikan apresiasi pada kepolisian untuk tindakan yang bersifat fisik empiris dibandingkan preventif dan preemtive. Kecenderungan ini memberikan pengaruh bagi organisasi kepolisian sendiri, dimana pada akhirnya kepolisian memiliki kecenderungan untuk berkarakter keras dan *combatan*.

Analisis SWOT adalah sebuah metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi *Strengths*, *Weaknesses*, *Opportunities* dan *Threats* terlibat dalam suatu proyek atau dalam bisnisventura. Menurut Lawrence G Fine (Fine, 2010):

A scan of the internal and external environment is an important part of the strategic planning process. Environmental factors internal to the firm usually can be classified as strengths (S) or weaknesses (W), and those external to the firm can be classified as opportunities (O) or threats (T). Such an analysis of the strategic environment is referred to as a SWOT analysis.

(Terjemahan bebas : Sebuah pemindaian terhadap lingkungan eksternal dan internal merupakan sebuah bagian yang penting dari proses perencanaan strategis. Faktor lingkungan internal bagi organisasi biasanya dapat digolongkan sebagai kekuatan (S) atau kelemahan (W) dan sementara yang lingkungan eksternal dapat digolongkan sebagai peluang (O) dan kendala (T). Inilah yang dinamakan sebagai analisis lingkungan strategis yang merujuk kepada analisa SWOT .

Model analisa SWOT menggunakan prinsip-prinsip keuntungan kompetitif dalam perumusan strategi. Sehingga model analisa ini memiliki kecenderungan untuk mencari selisih keuntungan yang didapatkan melalui penerapan sebuah perencanaan strategis. Hal ini seperti yang dikemukakan oleh Per Jenster dan David Hussey (Jenster dan Hussey, 2001):

A firm's strengths are its resources and capabilities that can be used as a basis for developing a competitive advantage.

(Terjemahan bebas : Sebuah kekuatan organisasi adalah pada sumber daya dan kemampuan yang dapat digunakan sebagai dasar untuk pengembangan keuntungan kompetitif).

Model analisa SWOT relevan digunakan untuk melakukan analisa organisasi. Dalam penulisan NKP ini, penulis menggunakan analisis SWOT untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi faktor-faktor yang mempengaruhi rumusan permasalahan, baik secara internal, maupun eksternal.dalam organisasi Polri secara khusus pada Kepolisian Perairan.

Dalam ensiklopedia bebas Wikipedia berbahasa Indonesia, disebutkan bahwa kata **Manajemen** berasal dari bahasa Perancis kuno *ménagement*, yang memiliki arti seni melaksanakan dan mengatur. Manajemen belum memiliki definisi yang mapan dan diterima secara universal. Menurut Stephen P Robbins dan Mary Coulter (Robbins dan Coulter, 2007) manajemen merupakan kelompok orang yang bertindak sebagai pengambil keputusan dalam suatu organisasi.

The group of individuals who make decisions about how a business is run

(Terjemahan bebas : Kelompok yang terdiri dari perorangan yang membuat keputusan mengenai bagaimana bisnis dijalankan).

Pendapat dari Robbins dan Culter tersebut merupakan definisi manajemen dalam bentuk ringkas. Bentuk lebih komprehensif dari manajemen seperti dikemukakan oleh Peter F Drucker (Drucker, 1993):

Management is the organizational process that includes strategic planning, setting; objectives, managing resources, deploying the human and financial assets needed to achieve objectives, and measuring results. Management also includes recording and storing facts and information for later use or for others within the organization. Management functions are not limited to managers and supervisors. Every member of the organization has some management and reporting functions as part of their job.

(Terjemahan bebas : manajemen merupakan proses organisasi yang termasuk perencanaan strategis, pengaturan, tujuan, pengelolaan sumber daya, peningkatan aset sumber daya manusia dan finansial untuk mencapai tujuan dan menghitung hasil akhir. Manajemen juga termasuk merekam dan menyimpan informasi untuk penggunaan lebih lanjut bagi semua pihak dalam organisasi. Fungsi manajemen tidak terbatas pada manager dan pengawas. Setiap bagian dari organisasi memiliki beberapa fungsi manajemen dan pelaporan sebagai bagian dari pekerjaan mereka)

Dalam konteks organisasi kepolisian, peranan manajemen mungkin lebih merujuk pada konsep dari Drucker mengingat dalam organisasi kepolisian masing-masing anggota kepolisian menjalankan fungsi manajemen dan pelaporan. Lebih khusus lagi dalam konteks optimalisasi peran teknis intelegen fungsi manajemen diidentifikasi oleh personel intelegen dengan interpretasi dan analisis dimana dalam konteks ini maka sumber daya Polri yang ada kemudian dapat digerakan secara efisien dan efektif untuk menunjang pemeliharaan ketertiban masyarakat..

Organisasi merupakan satu jaringan social. Satu kesatuan jaringan-jaringan sosial (suatu sistem sosial) yang hidup adalah jaringan-jaringan komunikasi yang membentuk dirinya sendiri. Artinya suatu organisasi manusia hanya akan menjadi suatu sistem hidup bila organisasi tersebut tersusun dalam jaringan atau mengandung jaringan-jaringan yang lebih kecil dalam ruang lingkungnya. Unsur-unsurnya adalah komunikasi yang berulang diproduksi dan direproduksi oleh jaringan komunikasi dan tidak dapat berada diluar jaringan tersebut. Jaringan-jaringan komunikasi membentuk dirinya sendiri secara mandiri dan tiap komunikasi menciptakan pemikiran dan makna yaitu suatu gagasan pikiran yang memerlukan/memperkenankan penafsiran (*meaning*), yang menghasilkan komunikasi lebih lanjut, sehingga keseluruhan jaringan menghasilkan dirinya sendiri. Komunikasi yang berulang-ulang melalui umpan-balik akan menghasilkan sistem kepercayaan, kejelasan, dan nilai bersama misalnya sesuatu konteks makna yang terus menerus dipelihara oleh komunitas secara berkelanjutan.

Komunitas manusia sebagai jaringan-jaringan komunikasi melibatkan koordinasi perilaku secara berkesinambungan, dengan melibatkan pemikiran konseptual dan bahasa simbolis, menghasilkan citra mental, pemikiran, dan makna serta terus menerus mengkoordinasikan perilaku masyarakatnya. Jaringan-jaringan komunikasi mempunyai efek ganda yaitu menghasilkan gagasan dan konteks makna dan menghasilkan sistem nilai, kepercayaan, aturan-aturan perilaku yang terintegrasi menjadi struktur sosial. Etienne Wenger seorang pakar teori organisasi menyebut komunitas praktis (*communities of practice*) bagi jaringan sosial yang membentuk dirinya. Seluruh jaringan sosial membentuk dirinya sendiri, menghasilkan konteks makna bersama, pengetahuan bersama, aturan perilaku, batasan, dan identitas kolektif anggotanya bagi jaringan sosial yang membentuk dirinya sendiri.

Komunitas praktis merupakan bagian integral dari kehidupan manusia, yang selalu timbul dan berkembang sebagai jaringan informal, jalur komunikasi informal, serta jaringan hubungan lainnya yang terus menerus tumbuh, berubah dan beradaptasi dalam struktur formal organisasi. Pada umumnya setiap organisasi memiliki komunitas praktis yang saling berhubungan (misalnya, kegiatan keagamaan, olah raga dll.). Semakin banyak yang terlibat dalam jaringan informal, semakin berkembang dan canggih jaringannya, sehingga organisasi semakin mampu belajar, menanggapi hal baru secara kreatif, berubah dan berevolusi. Hidupnya organisasi ditentukan oleh komunitas praktis didalamnya. Revolusi teknologi informasi akhir di abad kedua puluh telah melahirkan suatu fenomena sosial baru, yang tersusun di sekeliling aliran informasi, jaringan telah menjadi suatu bentuk organisasi manusia dan mencitakan istilah “masyarakat jaringan” (*network society*) untuk mendeskripsikan dan menganalisa struktur sosial.

2.3. Manajemen Organisasi.

Organisasi yang mampu berkelanjutan adalah organisasi yang mampu belajar dan kreatif, hal ini hanya mungkin terlaksana apabila manajemen dan pimpinan organisasi memahami adanya interaksi dan saling mempengaruhi antara jaringan formal yang memiliki rancangan dengan jaringan informal yang membentuk dirinya sendiri dalam organisasi. Struktur formal dalam organisasi dirancang dengan seperangkat aturan formal yang mendefinisikan hubungan antar anggotanya, dan menetapkan distribusi

kekuasaan. Struktur formal biasanya ditetapkan berdasarkan dokumen resmi organisasi dalam bentuk diagram organisasi, anggaran dasar dan anggaran rumah tangga, kebijakan, strategi, sistim prosedur kerja, dan sebagainya. Sedangkan struktur informal adalah jaringan komunikasi yang berubah-ubah dan berfluktuasi. Pada struktur formal, fungsi dan hubungan kekuasaan lebih dipentingkan daripada orang, dan fungsi tetap bertahan walaupun terjadi pergantian orang, sedang pada struktur informal jaring-jaring terwujud pada orang-orang yang melakukan kegiatan bersama. Bila orang baru bergabung, seluruh jaringan akan mengatur ulang dirinya, dan apabila ada orang yang meninggalkannya jaringan akan berubah bahkan dapat terhenti atau bubar. Pada setiap organisasi terjadi proses interaksi dan saling mempengaruhi yang terus menerus antara struktur formal dan struktur informal.

Kebijakan dan prosedur formal disaring oleh jaringan-jaringan informal, sehingga memungkinkan anggotanya kreatif menghadapi perubahan dan hal-hal yang baru. Idealnya, organisasi formal mengakui dan mendukung jaringan-jaringan informal dan mengakomodasikan inovasi anggotanya ke dalam struktur formal. Seperti juga pada organisme, hidupnya suatu organisasi (yaitu, fleksibilitas, potensi kreatif dan kemampuan belajar), terletak pada komunitas-komunitas praktek informalnya. Hidupnya struktur formal organisasi tergantung kedekatannya dengan jaringan-jaringan informal. Pimpinan organisasi yang telah berpengalaman mengetahui bagaimana bekerja dengan organisasi formal. Biasanya struktur formal di arahkan pada kegiatan rutin sedangkan struktur informal diandalkan untuk tugas-tugas non rutin. Pemanfaatan struktur formal dan struktur informal menunjukkan bahwa cara yang efektif untuk meningkatkan potensi kreativitas dan pembelajaran suatu organisasi, memeliharanya agar tetap bersemangat dan hidup, adalah dengan mendukung dan memperkuat komunitas praktisnya. Agar komunikasi informal dapat berkembang perlu disediakan ruang sosial, sehingga dapat mencetuskan kreativitas, melepaskan beban pikiran dan penggerakan proses perubahan. Pemahaman pimpinan organisasi tentang perincian proses yang terlibat dalam jaringan sosial yang membentuk dirinya sendiri akan meningkatkan efektifitas peran komunitas praktis yang terdiri dari individu-individu dalam organisasi. Berbeda dengan mesin yang dapat dikendalikan, suatu sistem hidup hanya bisa dipengaruhi dengan memberi impuls (rangsangan) dan tidak dapat dikendalikan melalui intervensi atau instruksi.

Mengubah persepsi dan cara berpikir manajemen konvensional bukanlah suatu hal yang mudah tetapi akan memberi manfaat yang signifikan. Bekerja melalui proses yang inheren dengan sistem hidup tidak memerlukan banyak energi untuk menggerakkan organisasi. Yang dibutuhkan untuk suatu perubahan bukan energi tetapi gangguan yang bermakna melalui impuls-impuls. Jarang orang-orang yang berpendidikan dan kritis melaksanakan instruksi secara harfiah, tetapi memodifikasi, menafsir ulang, mengabaikan beberapa hal dan menambahkan rekayasa. Terkadang mereka memberi tanggapan dengan menciptakan versi baru dari instruksi aslinya. Oleh pimpinan yang berorientasi mekanistik hal ini sering ditafsirkan sebagai suatu perlawanan bahkan sabotase. Sistem hidup selalu memilih apa yang harus diperhatikan dan bagaimana menanggapinya.

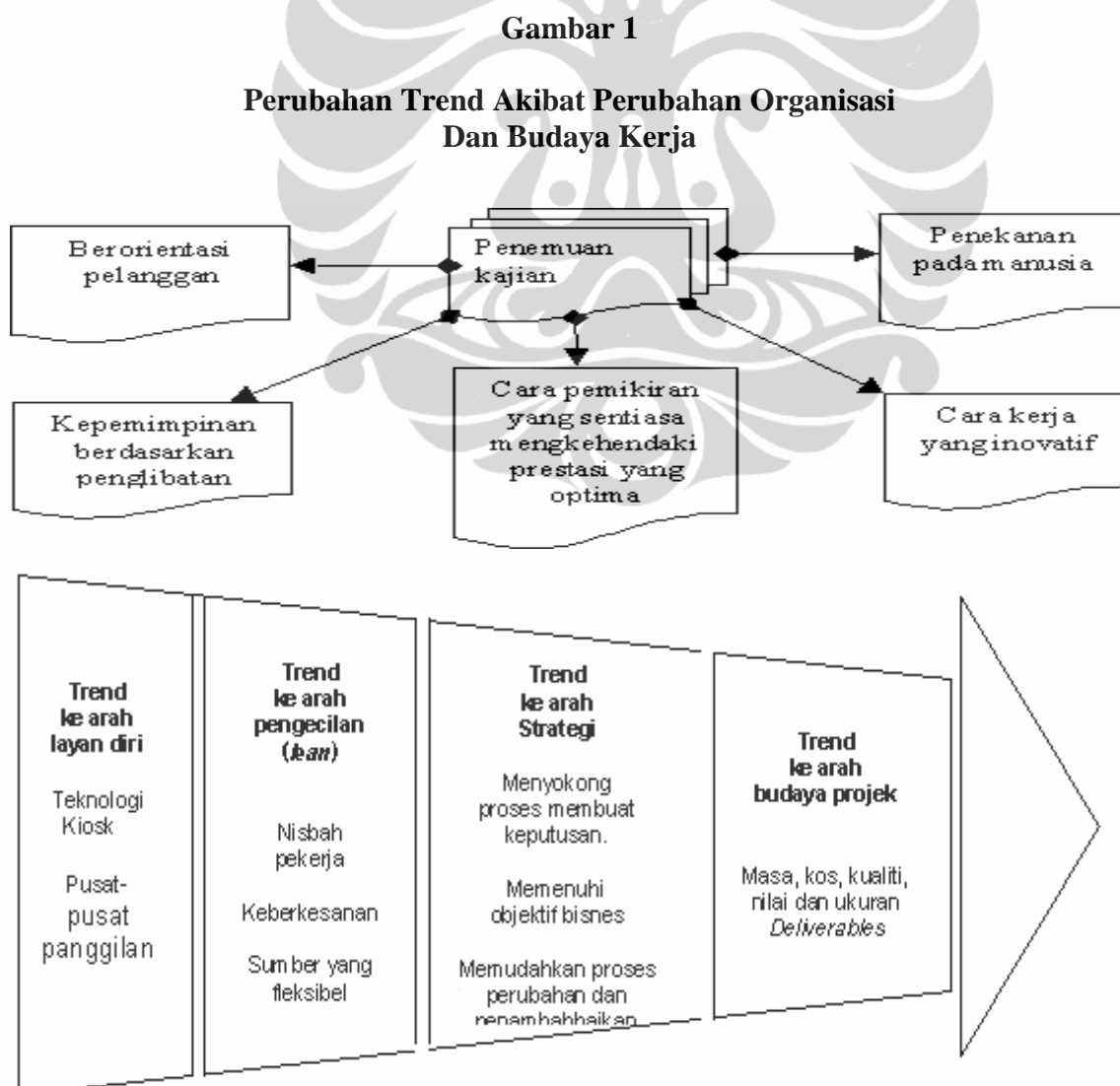
Memodifikasi suatu instruksi adalah menanggapi gangguan secara kreatif, sebagai inti dari kehidupan. Dengan tanggapan kreatif, jaringan kehidupan dalam organisasi menghasilkan dan mengkomunikasikan makna, menegaskan kebebasan untuk terus menciptakan ulang jati dirinya. Bertindak pasif pun merupakan cara untuk menunjukkan kreativitas. Ketundukan mutlak hanya dapat dicapai dengan merampas kehidupan seseorang dan mengubahnya menjadi robot tanpa kebahagiaan dan gairah. Hal ini menjadi penting bagi organisasi yang berdasarkan pengetahuan, dimana aset-aset yang paling berharga adalah kebersamaan, kecerdasan dan kreativitas. Berbeda dengan organisasi tradisional yang mengutamakan kekuasaan, organisasi yang hidup mengedepankan berbagai kreativitas manusia dan menjadikannya sebagai sesuatu kekuatan yang positif. Bila orang dilibatkan dalam proses perubahan sejak awal, mereka akan memilih “untuk diganggu”, karena proses itu sendiri bermakna bagi mereka. Hal penting yang harus dilakukan adalah membuat proses perubahan bermakna sejak awal, merangsang partisipasi, dan menciptakan suasana yang kondusif untuk menumbuhkan kreativitas.

Memberi impuls dan pedoman tetapi bukan memberi perintah yang tegas merupakan perubahan dalam konteks kekuasaan, dari dominasi dan kendali menjadi partisipasi dan kemitraan. Ini adalah implikasi mendasar dari pemahaman baru mengenai kehidupan, dimana kemitraan dengan memelihara hubungan yang simbiosis, menjalin hubungan, fleksibilitas, dan evolusi berkesinambungan adalah bagian dari kehidupan. Membawa kehidupan ke dalam organisasi dengan memperkuat komunitas

praktisnya tidak hanya menumbuhkan fleksibilitas, kreativitas dan potensi pembelajaran tetapi juga meningkatkan martabat individu dalam organisasi. Fokus organisasi pada kehidupan dan kemandirian adalah penguatan organisasi. Lingkungan kerja yang sehat secara mental dan emosional membuat individu di dalam organisasi mempunyai keyakinan bahwa usaha untuk meraih cita-cita pribadi tidak harus mengorbankan integritasnya mencapai cita-cita organisasi.

2.4. Model Pengembangan Sumber Daya Manusia

Pengembangan Sumber Daya Manusia sedang melalui satu perubahan *trend* akibat perubahan organisasi dan budaya kerja, perubahan kehendak pelanggan dan organisasi, dan juga kecanggihan teknologi terkini. Perubahan *trend* ini dapat disimpulkan seperti gambar di bawah ini:



Pemikiran Sistem (Systems Thinking)

'Systems thinking' dapat membantu individu memahami kompleksitas organisasi yang timbulnya sebagai akibat proses, kelompok kerja, peralatan, pelanggan, lingkungan kerja dan sebagainya. Ia memberi gambaran menyeluruh (*the big picture*) mengenai organisasi sebagai satu entitas kompleks yang mengandung berbagai bagian dan bagaimana bagian-bagian ini bergabung menjadi satu dan seterusnya bagaimana pula gabungan ini menjadi satu bagian dari system yang lebih besar dan seterusnya. Pemikiran sistem sendiri berhubungan dengan hal-hal sebagai berikut :

Kemahiran Interpersonal

1. Organisasi adalah sebuah sistem sosial dan kompleksitasnya jelas terlihat melalui jenis, peringkat, bentuk dan jumlah interaksi yang berlaku. Proses komunikasi yang begitu dinamis menimbulkan berbagai masalah yang menghambat pencapaian sebuah organisasi yaitu dengan memunculkan konflik. Organisasi akan kehilangan produktifitasnya apabila kondisi ini timbul.
2. Individu dalam organisasi harus memahami bahwa interaksi antara individu adalah satu proses yang tidak dapat dielakkan. Kalaupun tiada pertukaran interaksi yang diberikan secara langsung, maka pertukaran interaksi merupakan subyek untuk diinterpretasikan.
3. Komunikasi antara individu tidak boleh dimaknai ulang bilamana sudah dilakukan. Seandainya terdapat perbaikan maka dilakukan sebagai suatu catatan dibandingkan sebuah analisa mundur.
4. Komunikasi interpersonal bukan perkara mudah. Ada enam pihak yang terlibat dalam komunikasi interpersonal:
 - a) Komunikator
 - b) Tanggapan komunikator mengenai komunikan
 - c) Tanggapan komunikan terhadap komunikator
 - d) Interpretasi komunikator atas diri pribadinya
 - e) Tanggapan komunikan mengenai latar belakang komunikator
 - f) Tanggapan komunikan mengenai interpretasi komunikator terhadap komunikan.

Sinergi

Sinergi berasal dari bahasa Yunani Greek 'synergia' atau 'synergos' yang bermaksud bekerja sama. Menurut Peter Corning (Coming, 2006):

Kondisi yang tidak dapat dicapai secara individual. Untuk mendapatkan kondisi diperlukan adanya kerjasama atau peranan orang lain

Corning juga berpendapat mengenai sinergi positif dan negatif. Ini bermakna sinergi juga mampu melipatgandakan kesan-kesan buruk dalam keadaan tertentu. Fenomena 'threshold' adalah sinergi atau kesan yang berlaku apabila gabungan bagian-bagian mencapai satu tahap dan membentuk hasil yang baru. Kerjasama juga adalah satu bentuk kerjasama sinergistik yang dapat dilihat dalam dunia haiwan dan juga masyarakat manusia. Dalam dunia hewan fenomena ini tergambar dalam kegiatan berburu secara bersama-sama serta berpindah secara bersama. Kecenderungan ini dapat dilihat juga dalam masyarakat manusia melalui gabungan seperti koperasi dan pertubuhan.

Bentuk-bentuk sinergi yang terdapat dalam alam ciptaan dapat kita manfaatkan sebagai individu dan himpunan individu bagi menghasilkan kesan yang berganda berbanding dengan tidak adanya kerjasama. Dalam organisasi sinergi dapat berlaku antara individu dengan individu dan antara individu dengan komputer dan sebagainya. Dalam konteks individu, sinergi boleh tercantum dalam berbagai hal yang dapat melahirkan ide, pendekatan, mekanisme, produk, proses dan infrastruktur baru. Kembali pada System Thinking, sinergi jelas diharapkan memberikan keuntungan atau dampak positif bagi organisasi.

Pembelajaran Kolaboratif

Pembelajaran kolaboratif adalah satu proses yang bertujuan untuk meningkatkan kemampuan berpikir kritis. Modal utamanya terletak pada pembinaan dasar pengetahuan dan ide melalui diskusi antar personal, kerjasama dan pembentukan konsepsi. Ciri utama dari pembelajaran kolaboratif ini adalah peningkatan kemampuan secara berkesinambungan dan tidak sekadar berhenti pada satu tingkatan pengetahuan. Dalam bahasa popular sekarang prinsip pembelajaran kolaboratif dapat dianalogikan sebagai

proses aktualisasi. Adapun tahapan-tahapan dalam pembelajaran kolaboratif sebagai berikut:

- Membangun pengertian bersama.
- Bertumpu pada minat dan pertanyaan serta isu-isu lain yang relevan.
- Mengetahui target dan standar kondisi yang lebih baik
- Mengetahui strategi dan langkah-langkah perbaikan dan pelaksanaan target dan sumbangan idea individu dalam kumpulan.



BAB III

PERAN KEPOLISIAN PERAIRAN

3.1. Kepolisian Perairan

Kepolisian Perairan merupakan Direktorat yang berada dibawah Badan Pemeliharaan Keamanan Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia (Baharkam Polri). Sebagai sebuah Direktorat, Kepolisian Perairan dipimpin oleh seorang Direktur dengan pangkat Brigadir Jendral Polisi yang saat ini dijabat oleh Brigjen Pol Budi Hariono Untung .Fungsi kepolisian perairan secara umum dalam sistem kepolisian yang dikenal di dunia merupakan fungsi yang tidak wajib.Artinya belum tentu setiap satuan dalam sistem kepolisian yang ada di dunia ini pasti memiliki polisi perairan. Beberapa latar belakang negara yang tidak memiliki satuan kepolisian perairan biasanya memang berhubungan dengan kondisi geografis mereka yang tidak memiliki wilayah perairan, misalnya negara Swiss, Makedonia atau Laos yang secara geografis tidak memiliki wilayah perairan. Pada negara-negara tersebut bukan berarti tidak ada wilayahnya yang merupakan wilayah perairan, melainkan urgensi wilayah perairannya masih dapat ditangani oleh polisi umum meskipun dengan kapal atau alat infrastruktur air.Sebagai gambara misalnya di Swiss dimana beberapa sungai yang melintas di negara tersebut diamankan melalui fungsi tugas polisi umum dengan kapal tetapi bukan merupakan polisi perairan.Urgensi merupakan kata kunci dalam pembentukan satuan kepolisian perairan karena dalam praktek tugas di lapangan, kepolisian perairan memiliki wilayah tugas yang berhimpit dengan Angkatan Laut atau Penjaga Pantai atau Bea Cukai dan Patroli Perbatasan. Bentuk paling jelas dalam perhimpitan tersebut dapat dilihat pada New York Police Department dimana satuan Water Police NYPD berhimpitan dengan US Coast Guard, US Navy dan US Costum and Border Patrol dimana semua dari institusi penegak hukum tersebut memiliki wilayah operasional di wilayah perairan.

Himpitan wilayah tugas seperti yang terjadi pada NYPD sekaligus juga dapat menjadi contoh yang baik bagi pokok tugas Water Police (Kepolisian Perairan).Patroli Water Police NYPD memiliki pokok tugas pada wilayah perairan dalam yaitu

berhubungan dengan sungai-sungai dan wilayah muara sungai pinggir pantai secara terbatas. Fungsi dari Water Police ini adalah fungsi patrol dan antisipasi tindak pidana yang terjadi pada wilayah perairan sesuai dengan pembatasan tersebut diatas. Dalam definisi ini Water Police diarahkan pada kawasan sungai, seperti Hudson, sampai dengan muara sungai atau pesisir pantai namun tidak lebih dari 5 Nautic Mile. Kewenangan dan tugas Water Police akan bersinggungan dengan *US Coast Guard* maupun *US Costum and Border Patrol* yang bertugas sebagai patrol rutin pada wilayah pantai mulai dari pinggir pantai sampai dengan batas laut luar pada Zona Ekonomi Eksklusif. Perbedaannya disini ada pada fokus dari fungsi patorli dan jangkauan antisipasi dari Kepolisian Perairan yang lebih terbatas.

Dalam konteks Kepolisian Perairan di Indonesia, kedudukan dan tugas Kepolisian Perairan berada dalam skala luas. Segala gangguan keamanan dan tindak pidana yang terjadi pada lingkungan perairan merupakan tugas dan kewenangan dari Kepolisian Perairan. Tugas dari Kepolisian Perairan memang terbatas pada wilayah tugas lain yang bukan merupakan tugas kepolisian umum, misalnya kewenangan kepabeanan yang merupakan wewenang bea cukai sehingga Kepolisian Perairan tidak bertugas melakukan penyidikan perkara kepabeanan. Namun Kepolisian Perairan tetap bertugas dan berkewajiban untuk melakukan antisipasi dan penindakan pertama bilamana menemukan terjadinya tindakan yang di luar hukum dan peraturan di wilayah perairan. Pada kedudukan ini nampak bahwa Kepolisian Perairan merupakan pelaksana tugas polis umum namun dalam wilayah operasi pada wilayah perairan dan bukan daratan seperti layaknya polisi umum. Konteks inilah yang kemudian menjadi sedikit diskursif ketika melihat pada penanganan penyelundupan manusia.

Komponen utama dari penyelundupan manusia adalah pelanggaran keimigrasian. Dengan demikian kondisi umum dari penyelundupan manusia adalah persoalan pelintas batas negara secara tidak umum atau dalam bahasa UNHCR disebut sebagai irregular migran. Sebelum adanya UN TNOC dan perangkat hukum atau konvensi lain terkait dengan pemposisian penyelundupan manusia sebagai kejahatan antar negara dan mendapatkan perhatian yang serius, perihal penanganan penyelundupan manusia merupakan ranah imigrasi dan mungkin bukan obyek yang dibebankan kepada Kepolisian Perairan. Tapi pada perkembangan selanjutnya, Imigrasi memiliki keterbatasan dan sekaligus kualifikasi yang berbeda karena dalam

kenyataannya kejahatan penyelundupan manusia lebih banyak terjadi di wilayah perairan. Disinilah muncul peranan Kepolisian Perairan yang memiliki kualifikasi sebagai penegak hukum dengan kemampuan spesifik untuk dapat beroperasi di wilayah perairan. Oleh sebab itu Kepolisian Perairan memainkan peranan sangat vital dalam penanganan penyelundupan manusia. Secara teknis Imigrasi tidak memiliki personel dan kapal dengan kualifikasi dan kapasitas yang cukup untuk melakukan penanganan terhadap penyelundupan manusia. Sementara kepolisian perairan jelas memiliki kemampuan untuk melakukan penindakan hukum dan penanganan terhadap jenis kejahatan penyelundupan manusia karena hal tersebut tentu bukan merupakan hal yang asing bagi Kepolisian Perairan.

3.1.1 Struktur Organisasi Direktorat Kepolisian Perairan

Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri (Ditpolair) sebagai institusi yang ditugaskan untuk memegang tugas kepolisian perairan memiliki struktur organisasi sendiri. Struktur ini berada dibawah Baharkam Polri terdiri dari:

1. Subbagrenmin meliputi:
 - a) Urren
 - b) Ursumda
 - c) Ursarpras
 - d) Urbinfung
2. Subbagopsnal meliputi:
 - a) Uropsnalla
 - b) Uranev
 - c) Urkeu
 - d) Urtu
3. Sub Direktorat Operasional (Subditopsnal), meliputi:
 - a) Seksi Perencanaan dan Pengendalian Operasi (Sirendalops)
 - b) Seksi SAR (Si SAR)
 - c) Seksi Teknologi Informasi (Si TI)
 - d) Urmin.
4. Sub Direktorat Penegakan Hukum (Subditgakkum), meliputi:
 - a) Seksi Penyelidikan (Silidik)

- b) Seksi Penindakan (Sitindak)
 - c) Urmin.
5. Sub Direktorat Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan (Subditfasharkan), meliputi:
- a) Seksi Dok dan Perkapalan (Sidokpal)
 - b) Seksi Pemeliharaan Mesin dan Listrik (Siharsinlis)
 - c) Seksi Pengkajian dan Teknologi (Sijiantek)
 - d) Urmin.
6. Sub Direktorat Kerja Sama (Subditkerma), meliputi:
- a) Seksi Kerja Sama Dalam Negeri (Sikermadagri)
 - b) Seksi Kerja Sama Luar Negeri (Sikermalugri)
 - c) Urmin.

3.1.2 Satuan Patroli Nusantara

Satuan Patroli Nusantara merupakan satuan Kepolisian Perairan yang bertugas untuk melakukan pengawasan dan patrol pengemaman pada seluruh wilayah nusantara. Satuan Patroli Nusantara memiliki wilayah tugas yang sangat besar dan merupakan satuan Kepolisian Perairan yang langsung berhadapan dengan kapal-kapal yang digunakan dalam penyelundupan manusia. Organisasi Satuan Patroli Nusantara memiliki seksi Seksi Patroli dan Pengawasan Perairan (Sipatwalair) dan Seksi Pembinaan Masyarakat Perairan (Sibinmasair). Secara singkat kedudukan Satuan Patroli Nusantara dapat disampaikan sebagai berikut:

1. Satrolnus adalah unsur pelaksana Ditpolair yang berada di bawah Dirpolair;
2. Satrolnus bertugas mengatur pelaksanaan patroli perairan nusantara dan pemberian dukungan (back-up) operasional pada satuan fungsi Polair kewilayahan, dan pelayanan transportasi Kepolisian melalui laut/perairan, sesuai rencana, program kegiatan/operasi atau perintah Dirpolair
3. Dalam melaksanakan tugas, Satrolnus menyelenggarakan fungsi :
 - a) perencanaan dan pengendalian patroli dan pengawalan kapal polisi
 - b) perencanaan dan pengendalian pembinaan masyarakat perairan yang dilaksanakan oleh kapal polisi

4. Pembinaan masyarakat, patroli dan pengawalan dalam rangka memberikan perlindungan, pelayanan, pengayoman, pemeliharaan, keamanan dan ketertiban masyarakat serta TPTKP guna penegakan hukum diwilayah perairan.

Pada tugas keseharian Satrolnus dibantu oleh seksi lain pada Kepolisian Perairan yaitu:

1. Sipatwalair, yang bertugas merencanakan dan mengendalikan pelaksanaan patroli dan pengawalan yang dilaksanakan oleh kapal polisi;
2. Sibinmasair, yang bertugas merencanakan dan mengendalikan pelaksanaan oleh kapal polisi;
3. Kapal, yang bertugas, melaksanakan pembinaan masyarakat, patroli pengawalan dalam rangka memberikan perlindungan, pelayanan, pengayoman, pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat serta TPTKP guna menegakkan hukum diwilayah perairan.
4. Urmin yang bertugas menyelenggarakan/mengatur administrasi dan surat menyurat Satrolnus.

3.2. Kekuatan Teknis

3.2.1 Kapal dan Infrastruktur

Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri memiliki 547 buah kapal patrol dengan perincian berdasarkan tipe sebagai berikut:

1. Kapal Baharkam Polri : 71 KAPAL
 - Kapal Kelas A2 + A3 : 11 KAPAL
 - Kapal Kelas B2 + B3 : 36 KAPAL
 - Kapal Kelas C1 : 24 KAPAL
2. Kapal Polairda : 476 KAPAL

Secara teknis, kapal Kelas A2 adalah kapal yang memiliki spesifikasi teknis sebagai berikut:

- Dalam : 5 – 7 M
- Sarat : 3 – 5 M
- kapasitas BBM : 80 – 110 Ton
- Kapasitas Air Tawar : 15 – 20 Ton
- Pesawat Pembuat air tawar : 2.5 Ton / Hari

Sampai dengan saat ini, Kepolisian Perairan Baharkam Polri memiliki 2 buah kapal dengan spesifikasi tersebut. Kapal tersebut adalah KP Bisma dengan nomor lambung 520 dan KP Baladewa dengan nomor lambung 521. Adapun secara lebih lengkap spesifikasi teknis dari kedua kapal tersebut dapat dirangkum sebagai berikut:

1. No Lambung : KP. Bisma – 520 dan KP. Baladewa – 521
2. JENIS MESIN : MTU 12 V 595 TE. 90
3. BERAT : 520 TON
4. Kapasitas angkut : 42 orang
5. Dimensi :
 - a. Panjang keseluruhan : 61 M
 - b. Lebar : 9,9 M
 - c. Draft : 3,5 M
6. Bahan-bahan Kapal:
 - a. Badan Kapal utama : Baja
 - b. Badan Kapal Baja di atas dek utama : Baja/Aluminium
 - c. Penahan ombak : Baja
7. Kecepatan : 22,8 Knot
8. JENIS SENJATA : 20 MM (THREE BAREL) & 12,7 MM
9. KAPASITAS BBM : 100 TON
 - a. Motor induk : 1.696,4 LITER / JAM
 - b. MOTOR BANTU : 113,86 LITER/JAM
10. Kapasitas air tawar:
 - a. Tangki air tawar : 15 – 20 ton
 - b. Pesawat pembuat air tawar : 2,5 ton / hari
11. Peralatan Navigasi :
 - a. Kemudi : Hidraulik dan elektrik
 - b. Gyro Compass
 - c. Magnetic compass
 - d. Radar ARPA
 - e. GPS merk Garmin
 - f. Echo Sounder
12. Perlengkapan Khusus:

- a. Pemadam kebakaran
- b. Peralatan SAR
- c. Peralatan Gandeng kapal
- d. Peralatan Selam

13. Landasan helly

14. Lifecraft : 2 unit

Selain kapal kelas A2, Kepolisian Perairan memiliki kekuatan kapal kelas B3 yang memiliki kemampuan teknis dibawah kapal A2. Jenis kapal ini lebih banyak dibandingkan Kapal A2 bahkan kapal-kapal inilah yang menjadi tulang punggung Kepolisian Perairan Daerah dalam rangka melakukan penanganan terhadap penyelundupan manusia. Kapal kelas A2 tidak dimiliki oleh Kepolisian Daerah. Saat ini kapal kelas A2 hanya dimiliki oleh Baharkam Mabes Polri pada Direktorat Kepolisian Perairan yang berlabuh di Tanjung Priok Jakarta. Mengenai kapal kelas A3 dapat kami sampaikan sebagai berikut:

1. No Lambung :

NO	NAMA KAPAL	MESIN	DOCKING TERAKHIR	TAHUN PEMBUATAN
1	KP WALET -617	MAN D2842 LE	APRIL 2006	1984
2	KP MALEO - 618	MAN D2842 LE	DES 2005	1984
3	KP ELANG - 619	MAN D2542	DES 2005	1997
4	KP CAMAR - 620	DEUTZ SBAM 816	MEI 2005	1997
5	KP SRI GUNTING - 621	MAN D2842 LE418	DES 2005	1997
6	KP ALAP-ALAP - 622	MTU 12V331 TC93	JULI 2004	1997
7	KP RAJAWALI - 623	MTU 12V331 TC93	FEB 2007	1997
8	KP JATAYU - 625	MTU 12V331 TC93	OKT 2005	1997
9	KP CENDRAWASIH 626	MTU 12V331 TC93	DES 2005	1999
10	KP MERPATI - 627	MTU 12V331 TC93	SEPT 2006	1999
11	PKP KASUARI - 628	MTU 12V331 TC93	SEPT 2007	2000
12	KP MERAK - 629	MTU 12V331 TC93	APRIL 2007	2000

2. BERAT : 66 TON
3. Tempat pembuatan : PT PAL Surabaya
4. Kapasitas angkut : 17 orang

5. Dimensi :
 - a. Panjang keseluruhan : 28 M
 - b. Lebar : 5,4 M
 - c. Draft : 2,5 M
6. Kecepatan : 28 Knot
7. JENIS SENJATA : 12,7 MM
8. KAPASITAS BBM : 10 TON
 - a. Motor induk : 544 LITER/JAM
 - b. MOTOR BANTU : 24,20 LITER/JAM
9. Kapasitas air tawar : 10 ton
10. Peralatan Navigasi :
 - a. Kemudi : Hidraulik
 - b. Gyro Compass
 - c. Magnetic compass
 - d. Radar Furuno
 - e. GPS merk Garmin
11. Perlengkapan Khusus :
 - a. Pemadam kebakaran
 - b. Peralatan SAR
 - c. Peralatan Selam
 - d. Lifecraft : 2 unit

3.2.2 Sumber Daya Manusia

a. Personel

Personel Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri : 7.133

Polair Baharkam Mabes Polri : 1.423 Personel

Polair Daerah : 5.710 Personel

Kekuatan personel dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 1
Kekuatan Personel
Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri

NO	PANGKAT	KUAT PERS														
		PATI		PAMEN		PAMA		BINTARA		TMT		JML			POL &pn s	
		DSPP	RILL	DSPP	RILL	DSPP	RILL	DSPP	RILL	DSPP	RILL	RILL	DSPP	PNS		
1	BRIGJEN	1	1									1	1		1	
2	KBP			6	5							5	6		5	
3	AKBP			16	12							12	16		12	
4	KOMPOL			43	39							39	43		39	
5	AKP					62	100					100	62		100	
6	IPTU					} 160	45					45	} 160		45	
7	IPDA						75					75				
8	AIPTU								25			25				25
9	AIPDA								6			6				6
10	BRIPKA								99			99				99
11	BRIGADIR								98			98				98
12	BRIPTU							} 905	621			621	} 925		621	
13	BRIPDA								467			467				
14	ABRIP															
15	ABRIPTU															
16	ABRIPDA															
17	BHARAKA															
18	BHARATU										1	1				1
19	BHARADA															
20	PNS IV												7			
21	PNS III												12	43	43	
22	PNS II												156	63	63	
23	PNS I															0
24	CPNS													19	19	
	JUMLAH	1	1	65	56	222	220	905	1316		1	1594	1388	125	1719	

Pendidikan dan Kualifikasi

Tabel 2
Pendidikan Personel
Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri

KEPOLISIAN							
SE TA	SE BA	SE PA	AK PL	PT IK	SL PA	SS PM	SE PA TI
			1	1		1	1
		2	3	3	2	4	2
2	4	11	1	1	7	3	
1	14	26	13	13	11		
4	21	98	1	1	5		
5	18	31	11				
51	67	29	18				
13	25						
6	6						
50	99						
1	91						
287	335						
3	464						
1							
424	1144	197	48	19	25	8	3

Tabel 3
Kualifikasi Personel
Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri

KEJURUAN																					
FUNG POL AIR										LAIN-LAIN											
D P A P A P A P A P A P A P A P A P A P A P A P A	S A N K	P A T K	P A I D K	D S B P A	B A N K	B A T K	D S T P A	P H B	S S P R L T	I N T L	S R S E	B I M S	P R V S	S N D I	L N T S	L G T K	K U	P R S N	P R M N	S A R	M E K U D
1										1											
		1								1	3	1			2	1					
	3	4	1		1	2		1	1	1	2		1		2				1		
2	1		1		4	4		1		4	3	1			1	1	2	4			
6	2	4	6		5	9	3		2	1	0	2			1						
1	5	3								1	4				2	4					
9	3	1			4	1	2	7	1	1	1				1	1	3				
				3	8	8			1				1		1						
				3	9	4					1	1							1		
					1	1											1	2			
				11	7	4	24	5		3	2										
					2	2															
			2	33	1	2	7	2		3	2									4	3
			1		1	2	23														
			5		0	0	3	4		1	1				1		1			4	
			9	5	4	8	14	6								1				8	3
									1												
1	1	1	1			1															
0	3	0	1		8	0	28	2		2	2				1		1		1		
8	2	2	6	68	2	6	6	3	2	6	1	3	2	0	6	1	5	0	2	6	6

Keterangan

DSPA = DAS PA POL AIR	SSPRLT = SUS PARIKSA LAUT HANKAM
PA NK = PA NAUTIKA	PRSN = PERSONEL
PA TK = PA TEKNIKA	PRMN = PERMINYAKAN
PA IDK = PA IDIK POL AIR	
DSBPA = DAS BA POL AIR	
BA NK = LAN BA NAUTIKA	
BA TK = LAN BA TEKNIKA	

3.3. Penyelundupan Manusia dalam Kerangka TNOC dan TPPO

3.3.1 Motivasi dan Latar Belakang

Asia adalah benua besar. Ada lebih dari 30 negara yang ada di seluruh bagian benua Asia. Masing-masing negara memiliki standar yang beranekaragam mengenai perlindungan dan penghidupan dalam relasi negara dengan insan negaranya. Untuk negara-negara tertentu perihal mengenai perlindungan dan penghidupan ini merupakan suatu hal yang tidak menjadi masalah. Insan negara sudah puas dengan kinerja negara dalam menyediakan perlindungan dan penghidupan. Relasi antara hak dan kewajiban insan negara dengan negara berjalan secara seimbang. Tingkat kepuasan insan negara ini sendiri merupakan suatu hal yang sangat relatif, namun tingkat kepuasan ini terutama berhubungan dengan tingkat kesejahteraan ekonomi dan pemenuhan standar-standar dalam paradigma pembangunan. Dalam kondisi demikian, insan negara memiliki kecenderungan untuk tidak melakukan perpindahan antar negara karena mereka tidak merasa perlu untuk mencari perlindungan dan penghidupan lebih baik. Kondisi ini dapat kita lihat di Jepang, Korea Selatan atau Singapura. Negara-negara ini memiliki suatu latar belakang penjaminan perlindungan dan penghidupan yang baik terhadap insan negaranya.

Tidak semua negara di Asia memiliki kondisi seperti yang terjadi di Jepang, Korea Selatan atau Singapura negara di Asia. Bahkan sebaliknya kebanyakan memiliki berbagai keterbatasan yang memiliki kemampuan menyediakan perlindungan dan penghidupan layak. Faktor yang melatarbelakangi keterbatasan kemampuan negara ini ada berbagai macam seperti faktor konflik kebudayaan, konflik sosial politik dan konflik ekonomi. Latar belakang konflik menjadikan negara menjadi memiliki keterbatasan dalam memberikan perlindungan dan penghidupan sebagai dampak langsungnya insan negara memiliki kecenderungan secara mayoritas gagal dalam

memenuhi kebutuhan dasar hidupnya terutama berhubungan dengan keamanan diri dan kesejahteraan. Disinilah dimulainya arus perpindahan manusia untuk mencari penghidupan yang lebih baik di wilayah negara lain. Negara-negara yang menjadi tujuan adalah negara-negara yang memiliki dikenal memiliki kemampuan untuk menjamin perlindungan dan penghidupan.

Australia adalah salah satu negara tujuan perpindahan manusia. Sebagai negara yang termasuk dalam kelompok negara maju, Australia memiliki kemampuan penjaminan perlindungan dan penghidupan kepada insan negaranya. Kondisi demikian merupakan suatu kondisi yang sangat sesuai dengan harapan dari para imigran untuk masuk ke Australia. Secara letak geografis, Australia memiliki kedekatan geografis dengan Asia. Selain dekat dengan Asia bentuk dari perbatasan untuk masuk ke dalam Australia juga terbentang luas dan ada banyak alternatif untuk masuk ke Australia. Permasalahan terjadi ketika orang-orang yang melakukan perpindahan ini melakukan perpindahan dengan tidak mengindahkan aturan-aturan hukum yang berlaku di negara yang dimasukinya. Seperti telah dibahas sebelumnya konsekuensi dari terbentuknya konsep negara dalam kehidupan modern adalah segala proses yang menyangkut hak dan kewajiban manusia menjadi tidak sederhana sebelum ada negara. Orang tidak bisa berpindah begitu saja tanpa mengikuti prosedur yang sudah diatur sebelumnya oleh masing-masing negara. Pelanggaran ini kemudian dikenal sebagai pelanggaran imigrasi.

Penyelundupan manusia adalah serangkaian kegiatan untuk memasukan seseorang atau kelompok dari luar negeri ke dalam negeri secara tidak sah dan bertentangan dengan hukum. Indonesia adalah salah satu negara yang sering digunakan oleh para pelaku penyelundupan manusia untuk masuk ke Australia. Letak geografis yang berdekatan dengan Australia dan undang-undang imigrasi yang relatif masih lemah menjadikan Indonesia sebagai negara yang cukup sering dijadikan transit para pelaku penyelundupan manusia. Para imigran masuk ke Indonesia dengan menggunakan dokumen resmi. Dokumen resmi ini termasuk paspor dan visa yang legal dan teregistrasi secara resmi. Imigran ini menggunakan Indonesia sebagai tempat transit. Dalam perspektif imigrasi keberadaan para imigran ini merupakan suatu tindakan yang tidak melanggar hukum. Tindakan para imigran ini menjadi melanggar hukum ketika mereka bergerak masuk ke wilayah Australia. Pergerakan ini dilakukan dengan

memasuki wilayah Pulau Christmas Australia dengan tidak menggunakan dokumen resmi. Pada saat akan memasuki wilayah Australia tanpa dokumen resmi inilah para imigran kemudian disebut sebagai tindakan penyelundupan manusia (People Smuggling).

Persoalan penyelundupan manusia ini merupakan sesuatu yang serius bagi Indonesia. Kenyataannya Indonesia memang memiliki suatu hambatan dalam rangka perang melawan penyelundupan manusia ini. Kehadiran para imigran yang terlibat dalam penyelundupan manusia di Indonesia adalah legal. Namun ternyata di balik legalitas tersebut para imigran tersebut memiliki motivasi untuk melakukan penyelundupan manusia. Perihal mengenai motivasi ini, sampai saat ini belum dirumuskan oleh Indonesia bagaimana melakukan takaran dan pencegahan. Ketidadaan rumusan ini membuat para pelaku penyelundupan manusia akhirnya hanya dijerat dengan hukum imigrasi dan pidana berhubungan dengan keimigrasian Indonesia yang memiliki sanksi yang relatif tidak terlalu berat. Kelemahan ini merupakan suatu hal yang membuat Indonesia akan sangat mungkin menjadi tempat transit favorit para pelaku penyelundupan manusia di masa mendatang. Kalau ini dibiarkan terjadi, maka akan sangat mungkin Indonesia akan mendapat predikat buruk sebagai negara transit para imigran gelap. Predikat buruk akan merugikan Indonesia secara langsung.

Dampak dari penyelundupan manusia membawa kerugian bagi Indonesia terutama dalam konteks diplomatik dan perang terhadap kejahatan trans nasional. Pada konteks diplomatik jika penyelundupan manusia ini dibiarkan terjadi maka akan berdampak secara langsung pada hubungan bilateral antara Indonesia dan Australia. Sebagai negara bertetangga yang memiliki hubungan baik, permasalahan penyelundupan manusia ini merupakan suatu bentuk gangguan pada hubungan kedua negara bila salah satu pihak menganggap pihak lain tidak memiliki suatu kecenderungan sikap aktif dalam menangani permasalahan ini. Permasalahan tidak hanya pada pembiaran yang dilakukan, manakala penanganan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum pada level awal telah secara maksimal dilakukan namun berujung pada ketidakberhasilan Criminal Justice System dalam penanganan kasus ini yang disebabkan oleh ketidakadaan aturan perundangan yang baku dalam bentuk Undang-undang Anti Penyelundupan Manusia. Preseden ini dapat mempengaruhi berbagai kesepakatan dan pemahaman bersama dalam berbagai hal yang sudah ada dan akan diadakan (Reksodiputro, 2005). Suatu hal yang sangat merugikan bagi kedua belah

pihak bertetangga dan telah memiliki hubungan baik sudah lama. Dalam konteks ini diperlukan suatu kesediaan dan hasrat aktif dari kedua belah pihak untuk memetakan penyelundupan manusia ini secara lebih lanjut dan merumuskannya dalam aturan hukum yang jelas dan cukup memberikan penggentarjeraan bagi para pelaku penyelundupan manusia sehingga kelak di masa depan akan tereduksi secara optimal. Dampak diplomatik lain adalah predikat buruk pada Indonesia sebagai negara transit penyelundupan manusia akan menyulitkan dalam diplomasi internasional Indonesia mengingat isu ini merupakan isu yang cukup mendapatkan perhatian secara internasional.

Pada konteks kejahatan trans nasional, penyelundupan manusia merupakan salah satu bentuk kejahatan trans nasional yang potensial menimbulkan berbagai macam implikasi pada kejahatan lain. Penyelundupan manusia dapat menjadi takaran lemahnya sistem hukum suatu negara dalam menangani motivasi terselubung dari para imigran untuk menjadikan negara tersebut sebagai negara perantara untuk kejahatan. Bentuk kejahatan lain dapat saja muncul sering dengan pembiaran praktek penyelundupan manusia. Misalnya pencucian uang dan kejahatan perbankan.

3.3.2 Kasus Penyelundupan Manusia di Indonesia

Penyelundupan manusia adalah suatu kegiatan memasukkan manusia ke dalam suatu negara dengan cara yang ilegal (tanpa suatu bentuk dokumen keimigrasian yang sah) yang diorganisir oleh seseorang atau suatu bentuk korporasi tertentu, dengan tujuan mendapatkan keuntungan baik bagi orang yang diselundupkan (mendapatkan penghidupan yang lebih baik) maupun bagi penyelundup (mendapatkan keuntungan pembayaran dari orang yang diselundupkan dalam bentuk pembayaran biaya penyelundupan) yang berakibat merugikan negara yang menjadi tempat transit dan negara tujuan penyelundupan manusia baik dari segi ekonomi, sosial, budaya dan keamanan.

Pada pertengahan tahun 2007 silam, dengan dibantu oleh Australian Federal Police (AFP), Bareskrim Polri bekerja sama dengan Baintelkam Polri telah menemukan orang-orang Srilanka yang diselundupkan ke Indonesia untuk diberangkatkan ke Australia. Hal ini kemudian dikuatkan dengan penemuan bukti-bukti berupa tiket keberangkatan warga negara Srilanka tersebut dari Colombo ke Singapura dan hanya

beberapa tiket saja yang menuju ke Jakarta. Proses penyidikan yang dilakukan akhirnya menyeret beberapa nama untuk ditetapkan sebagai tersangka. Bareskrim yang pada saat itu didesak oleh pemerintah Australia untuk menangani hal tersebut memikirkan cara untuk melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap kasus tersebut. Satuan Tugas (SATGAS) yang dibebani menjalankan tugas tersebut adalah Satgas Trafficking In Person. Secara jujur disampaikan bahwa penanganan kasus penyelundupan manusia ini sangat minim. Hal ini disebabkan karena jaranganya laporan mengenai kasus penyelundupan dan tidak ada perangkat hukum yang memadai untuk menangani kasus penyelundupan manusia.

Pada akhirnya dengan berbekal Undang-undang Nomor 9 Tahun 1992 tentang Keimigrasian, maka Bareskrim berusaha untuk menangani kasus tersebut. Pasal yang digunakan adalah mengenai keluar masuknya seseorang ke wilayah Indonesia tanpa melalui tempat pemeriksaan imigrasi (TPI), berada di wilayah negara Indonesia melebihi waktu yang telah ditetapkan dan memberikan perlindungan bagi warga negara asing yang keberaannya di Indonesia sudah habis ijin tinggalnya. Di sisi lain tersangka yang diduga menyelundupkan manusia itu pun menggunakan beberapa kejahatan lain untuk melakukan aksi penyelundupan manusianya itu dengan menggunakan passport palsu dan menggunakan kartu kredit palsu untuk membiayai perjalanan dan mendapatkan keuntungan dalam melakukan kejahatan penyelundupan manusia.

Pasal berlapis yang digunakan untuk meenjerat tersangka ke suatu bentuk hukuman yang memberikan efek jera pada pelaku, ternyata tidak “diamini” jaksa dan hakim sebagai suatu kesatuan Criminal Justice System di Indonesia (Sparinga.2008). Proses yang diajukan mengalami banyak kendala dengan susahnyanya Jaksa menerbitkan pernyataan lengkapnya penyidikan polisi (P21) terhadap kasus “penyelundupan manusia” ini. Tersangka yang telah ditahan selama kurun waktu 60 hari ditambah dengan perpanjangan pengadilan ternyata masih belum cukup waktu untuk dikirimkan ke kejaksaan, yang pada akhirnya berbuntut, Bareksrim harus mengeluarkan tersangka demi hukum dari tahanan sambil melengkapi permintaan kelengkapan penyidikan yang harus dipenuhi oleh penyidik Polri dari kejaksaan. Ketidakyakinan kejaksaan terhadap kasus yang diajukan oleh Polri saat itu merupakan bukti bahwa sesama Criminal Justice System tidak mempunyai suatu kata sepakat mengenai pemahaman sebuah undang-undang dan bagaimana cara menerapkannya. Kesulitan dirasakan juga pada saat harus

melakukan penyidikan kasus “penyelundupan manusia”, ternyata polisi tidak mempunyai aturan yang baku mengenai penanganan migran gelap yang masuk ke Indonesia, karena selama ini penyidikan untuk kasus keimigrasian diserahkan pada petugas imigrasi selaku Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dari Direktorat Jendral Imigrasi.

Beberapa saat setelah tersangka dibebaskan demi hukum, kasus yang semula dinyatakan belum lengkap pada akhirnya dinyatakan lengkap oleh pihak Kejaksaan dengan menerbitkan Pernyataan lengkapnya hasil penyidikan yang dilakukan oleh Polri (P21). Namun demikian kesulitannya saat itu adalah menemukan kembali tersangka yang telah dibebaskan. Dengan segala kekuatan dan kemampuan yang ada akhirnya Polri dapat menemukan tersangka untuk dibawa ke kejaksaan guna disidangkan. Dengan tuntutan berlapis yang didakwakan kepada terdakwa yaitu keluar masuk Indonesia tanpa melalui tempat pemeriksaan imigrasi (ancaman hukuman maksimal 3 tahun penjara), menampung dan melindungi orang asing yang tidak mempunyai izin tinggal di Indonesia (ancaman hukuman maksimal 4 tahun penjara), berada di wilayah Indonesia tanpa izin tinggal yang sah (ancaman hukuman maksimal 5 tahun penjara), dan pemalsuan passport (ancaman hukuman maksimal 6 tahun penjara), ternyata hasil yang didapat sangat mengecewakan yaitu vonis 7 bulan penjara untuk terdakwa dipotong masa tahanan yang telah dijalani pada saat terdakwa menjadi tersangka di Bareksrim Polri.

Hal ini tentunya menjadi preseden buruk bagi Indonesia, khususnya Criminal Justice System di Indonesia dalam menangani kejahatan Transnasional. Sebagai negara yang banyak membantu Indonesia dalam penanganan kasus tersebut Australia tentu saja kecewa terhadap vonis pengadilan tersebut karena dengan hukuman yang demikian ringan, pastinya tidak akan memebrikan efek jera terhadap pelaku kejahatan tersebut. Di sisi lain Australia sangat berharap Indonesia dapat mencegah masuknya imigran gelap yang berasal dari titik transit Indonesia ke negaranya. Polri dengan berbagai upaya mencoba untuk menyelesaikan permasalahan ini dengan menerapkan sistem yang berbeda pada saat mengajukan tersangka kedua dan ketiga untuk dimajukan ke sidang pengadilan (ada 3 tersangka dalam kasus ini). Polri berusaha dengan Kejaksaan Agung untuk menempatkan proses peradilan kasus ini di Pengadilan Jakarta Pusat dan hasil

yang didapat adalah dua tersangka yang membantu tersangka utama dalam melakukan aksinya “menyelundupkan manusia” mendapatkan vonis 2 tahun penjara.

Sebenarnya sebelum kejadian tersebut, Indonesia sering menghadapi masalah serupa dan banyak yang ditangani hanya dengan mendeportasi imigran gelap tersebut tanpa mencari tahu siapa sebenarnya pelaku penyelundupan manusia tersebut dan apa maksud dan tujuannya masuk ke Indonesia secara ilegal. Bahkan setelah penanganan kasus oleh Bareskrim di tahun 2007 itu, banyak diketahui imigran gelap yang masuk dengan cara diselundupkan oleh organisasi kejahatan internasional. Mereka yang datang kebanyakan dari Timur Tengah dan negara-negara Asia yang sedang mengalami masa sulit karena peperangan dan ekonomi. Namun demikian penanganan kasus-kasus tersebut belum secara merata diketahui penyidik Polri di seluruh Indonesia.

Beberapa hal yang juga perlu diketahui sebagai penyeimbang adalah, mereka (imigran gelap yang minta dirinya diselundupkan) melakukan hal ini (diselundupkan) karena mereka ingin keluar dari negaranya yang tidak memberikan kepastian atas hidup mereka. Dari imigran gelap yang ditemukan, mereka pasti berasal dari negara-negara yang sedang mempunyai konflik baik berupa perang saudara, konflik antara masyarakat dengan pemerintah, perang antar negara atau keadaan ekonomi yang membuat mereka harus keluar dari negara tersebut untuk mendapatkan penghidupan yang lebih baik ketimbang tetap berada di negaranya (Giddens.1985). Pada awalnya tentu tidak seorang pun ingin pergi dari kehidupan yang sesungguhnya, namun karena suatu keadaan yang sangat memaksa, maka dorongan yang kuat dari situasi yang ada membuat mereka (imigran) melakukan apapun untuk dapat keluar dari kemelut yang menghimpit mereka. Penyelundupan manusia bukan hanya menjerat penyelundup sebagai pelaku kejahatan tetapi juga orang yang diselundupkan. Mengapa demikian? Penjelasan adalah, orang yang diselundupkan, mempunyai keinginan kuat untuk diselundupkan, sehingga mereka akan mencari orang yang dapat menyelundupkan mereka dengan bayaran tertentu sehingga mereka dapat tiba di negara tujuan yang mereka maksud. Para pelaku penyelundupan pun secara otomatis menjadi pelaku kejahatan karena mereka mencari keuntungan dari orang yang ingin pergi diselundupkan keluar dari negaranya menuju negara tujuan yang dimaksud oleh orang yang ingin diselundupkan.

Orang-orang yang diselundupkan melakukan hal tersebut karena mereka merasa dirinya terpaksa melakukan hal tersebut dan apa yang mereka lakukan adalah karena

mereka ada dibawah tekanan pihak-pihak tertentu. Tekanan yang dimaksud disini tentunya bukan tekanan untuk melakukan tindak pidana, namun lebih kearah bagaimana orang-orang tersebut ditekan sehingga mereka tidak merasa nyaman berada di negaranya sendiri (Vold.1979). Dengan keadaan yang demikian rasa kesatuan dari orang yang tertekan akan menimbulkan sesuatu tujuan yang sama yaitu melarikan diri dari tempat itu agar intimidasi terhadap mereka atau keluarga mereka tidak lagi mereka alami. Contoh konkret yang dapat digambarkan adalah, warga negara Srilanka yang mengalami konflik antara pemerintah dengan warga negara dari suku tamil yang mengakibatkan suku Tamil tidak dapat menjalankan kehidupannya dengan normal karena adanya konflik yang berkepanjangan. Dengan demikian suku Tamil mempunyai tekanan dan tujuan yang sama dalam kehidupan mereka. Memang hal itu tidak dapat menunjukkan kesamaan secara keseluruhan, tetapi dari apa yang mereka lakukan, dapat diketahui bahwa mereka punya tujuan yang sama untuk membuat hidup mereka menjadi lebih baik dari sebelumnya/ saat ini dengan cara yang berbeda-beda. Salah satunya adalah dengan melanggar hukum pergi dari negaranya dan masuk ke negara lain tanpa dokumen yang legal.

3.4. Kepolisian Perairan dan Penyelundupan Manusia

Berdasarkan data Kepolisian Perairan Baharkam Mabes Polri hal-hal yang berkaitan dengan tindak pidana penyelundupan manusia (*People Smuggling*) adalah sebagai berikut :

Perairan wilayah RI rawan dijadikan alur lintas kapal pengangkutan penyelundupan manusia :

- Perairan Selat Malaka;
- Pantai Barat P. Sumatera;
- Pantai Selatan P. Sumatera;
- Laut Selatan P. Nusa Tenggara Timur, Nusa Tenggara Barat dan P. Bali;
- Laut Kepulauan Sangihe Talaud dan Maluku Utara.

Kawasan strategis untuk persinggahan kapal pengangkut *People Smuggling* :

- Pulau Batam;
- Pantai Timur P. Sumatera;
- Pantai Barat P. Sumatera;

- Pulau Jawa bagian barat sekitar Selat Sunda;
- Kepulauan Sangehe Talaud.

Kawasan transit pemberangkatan kapal pengangkut *People Smuggling*:

- Pantai Selatan Jawa Barat (wilayah Sukabumi) sampai dengan Jawa Tengah (Selatan Cilacap) , Pantai Parang Tritis (DIY);
- Pantai Selatan Jawa Timur (Trenggalek dan Pacitan);
- Pantai Selatan NTT;
- Pantai Selatan NTB;

Modus operandi :

1. Kapal pengangkut *People Smuggling* bertolak langsung dari negara asal dan perairan Indonesia sebagai alur lintas maupun tempat singgah.
2. Pelaku memanfaatkan kawasan Indonesia tertentu untuk pusat transit keberangkatan dan memanfaatkan kapal nelayan Indonesia dijadikan alat pengangkut menuju negara tujuan.

Tabel 4
Data Penyelundupan Manusia di Indonesia
Selama 3 tahun Terakhir

DPA	TAHUN		
	2008	2009	KET 2010
1	2	3	4
Nad			
Sumut	1		
Riau			
Kepri		2	1
Jambi			
Sumbar			
Sumsel			
Babel			
Bengkulu			
Lampung			
Banten	1		
Metro Jaya			
Jabar			
Jateng			
DIY			
Jatim			
Bali			
NTB			
NTT			3
Kalbar		1	1

Kaltim			
Kalteng			
Kalsel			
Sulut	5	1	
Gorontalo			
Sulteng			
Sulsel			
Sultra			1
Malut			
Maluku			
Papua	2		
Jumlah	9	7	3

Perkara pelanggaran tindak pidana imigrasi dan penyelundupan manusia (People Smuggling) Kepolisian Perairan Baharkam Polri memiliki beberapa strategi dan implemementasi yang sudah berjalan :

Pengerahan kekuatan

Sasaran penggelaran kekuatan Dit Polair Babinkam Polri untuk bertugas diperairan Polda yang secara selektif dipandang berpotensi dijadikan media untuk kegiatan pelaku tindak pidana People Smuggling adapun konsetrasi lebih diarahkan pada:

1. Alur pelayaran yang berada pada laut teroterial sampai dengan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesai (ZEEI);
2. Kawasan pantai dengan karakteristik landai yang memungkinkan dapat dijadikan akses laut dengan wilayah daratan;
3. Pelabuhan umum milik negara dan pelabuhan tradisional untuk aktifitas nelayan dan masyarakat.
4. Pulau – pulau yang tidak berpenghuni terletak di kawasan perairan terluar dan termasuk bagian intergral Indonesia.

Pengerahan Kapal Polri untuk penanggulangan People Smuggling diarahkan dalam konsentrasi tugas yaitu:

1. Tugas prioritas dengan target operasi penanggulangan People Smuggling seperti terlihat dalam tabel berikut:

Tabel 5

**Tugas Prioritas dengan Target Operasi
Penanggulangan People Smuggling**

No	Daerah operasi	Sasaran	Pelibatan		Ket
			Kapal	Abk	
1	2	3	4		5
1.	Perairan P. Sumbar	- Kapal pengangkut People Smuggling - Jaringan pelaku People Smuggling	Kapal klas A	22	Kp. Parikesit – 513 (Tmt. 1-8-2010)
2.	Perairan P. Lampung	- Kapal pengangkut People Smuggling - Jaringan pelaku People Smuggling	Kapal klas B2	20	Kp. Enggang – 631 (Tmt. 1-8-2010)
3.	Perairan P. NTB	- Kapal pengangkut People Smuggling - Jaringan pelaku People Smuggling	Kapal klas B2	20	Kp. Pelikan – 641 (Tmt. 1-8-2010)
4.	Perairan P. NTT	- Kapal pengangkut People Smuggling - Jaringan pelaku People Smuggling	Kapal klas B2	20	Kp. Kakatua – 645 (Tmt. 1-8-2010)

2. Kegiatan imbalan dilaksanakan oleh setiap kapal yang sedang melaksanakan tugas Kepolisian rutin BKO Polda maupun tugas Kepolisian lainnya, dalam

rangka penanggulangan gangguan keamanan dan ketertiban serta penegakan hukum dilaut, adapun komposisi dislokasi penugasan berikut kapal yang bertugas saat ini :

3. Kegiatan yang dilaksanakan mengedepankan pencegahan, untuk kegiatan penindakan dilakukan apabila dinilai sudah tidak dapat dikendalikan dengan pendekatan:
 - a. Kegiatan pencegahan
 - Melakukan pengawasan dan patroli pada kawasan yang dinilai rawan dijadikan aktifitas pelaku;
 - pengawasan dan penjagaan obyek – obyek strategis yang setiap saat dapat dijadikan tempat persinggahan dan transit kapal pengangkut People Smuggling;
 - Melakukan pengawalan dan pengamanan kepada kapal pelaku sampai dengan perairan Internasional.
 - b. Penindakan
 - Memberikan sanksi secara tegas apabila dilapangan menemukan pelaku terbukti melakukan pelanggaran aturan maupun kriminalitas.
 - c. Kegiatan lain
 - Apabila dipandang perlu dapat melakukan bantuan yang bersifat kemanusiaan.

Cara bertindak

1. Kegiatan patroli :
 - Melakukan pergeseran kapal Polri secara selektif dan efisien diarahkan untuk melaksanakan deteksi pada alur pelayaran, pantai, sekitar pulau maupun obyek lain yang dipandang perlu guna mengantisipasi adanya People Smuggling;
2. Berkoordinasi dengan aparat kemanan laut lain di lingkup tugasnya diantaranya Polres, Polsek, Unit dan Pos serta satuan samping seperti TNI – AL, KPLP, Bea Cukai dan DKP;
3. Berkoordinasi dengan pengendali operasi yang berwenang pada tingkat kewilayahan maupun tingkat pusat.

4. Kegiatan pengawasan, pengamanan dan pengawalan :

- menempatkan kapal Polri pada sekitar pusat kegiatan masyarakat nelayan, embarkasi dan debarkasi serta kegiatan bongkar muat barang dengan mencermati aktifitas setiap kapal dan jenis angkutan lainnya;
- melaksanakan kegiatan untuk memberikan jaminan kepada setiap kapal dan segala kepentingan yang sedang melakukan dan alur pelayaran Kepulauan Indonesia;
- menjamin keamanan dan ketertiban kepada setiap pengangkut manusia secara illegal yang mengalami musibah dan berlindung dikawasan yang menjadi bagian negara RI;
- pengamanan oleh Kapal Polri sedapat mungkin menjangkau obyek tertentu yang memiliki peran strategis untuk mendukung kelancaran kegiatan jaringan kejahatan tindak pidana penyelundupan manusia (People Smuggling).

Dalam melakukan penindakan (penegakan hukum) Kepolisian Perairan menggunakan kapal patrol untuk :

1. bertindak dengan cepat menuju TKP untuk menindak lanjuti pengaduan masyarakat laporan korban;
2. melakukan penangkapan dan penahanan guna pemeriksaan kepada pelaku tindak pidana tertangkap tangan dan secepat mungkin menyerahkan tersangka dan barang bukti kepada penyidik kewilayahan.

Selain melakukan penindakan lain, Kepolisian Perairan juga melakukan tindakan preemptive dan prefentive berupa :

1. melaksanakan penyuluhan kepada masyarakat untuk meningkatkan peran aktif guna antisipasi lingkungannya dijadikan kegiatan lintas dan transit pengangkutan penyelundupan manusia (People Smuggling);
2. melaksanakan pertolongan dan penyelamatan adanya korban akibat kecelakaan dan bencana alam dilaut.

Penanganan penyelundupan manusia oleh Kepolisian Perairan selalu dikordinasikan dengan instansi sebagai berikut:

1. Satuan-satuan Kepolisian terkait, seperti :
 - KPPP;

- Polres dan Polsek yang memiliki wilayah perairan.
2. Aparatur teknis terkait dalam pelaksanaan tugas dilapangan , antara lain :
- Departemen perhubungan;
 - Syahbandar;
 - KPLP;
 - TNI – AL;
 - BASARNAS;

Kerjasama AFP

Operasi penanganan Penyelundupan Manusia ini dioperasikan dengan dukungan pihak eksternal yaitu Australian Federal Police (AFP). Kerjasama ini merupakan hasil dari kesepakatan bersama dan menyangkut kepentingan dari kedua belah pihak terkait dengan dampak dari penyelundupan manusia. Australia sebagai negara tujuan penyelundupan manusia menaruh perhatian yang sangat besar untuk membantu Polri khususnya Kepolisian Perairan untuk melakukan tindakan pemberantasan terhadap penyelundupan manusia. AFP sejak tahun 2007 tercatat telah memberikan bantuan pendanaan dan pengadaan peralatan untuk meningkatkan jaringan komunikasi (dari kapal ke daratan) bagi Polri yang berada di wilayah – wilayah terpencil. Ditpolair Baharkam Polri menyelenggarakan pergelaran kapal sebanyak 4 unit di sepanjang perairan yang menjadi jalur pelayaran kapal-kapal people smuggling dengan menggunakan dana yang dihibahkan oleh AFP. Ditpolair Baharkam Polri sendiri telah mendistribusikan 10 telepon satelit ke Ditpolairda yang wilayahnya merupakan jalur pelayaran kapal-kapal people smuggling. Distribusinya dapat dilihat sebagai berikut

Daftar Nomer Telepon Satelit Bantuan AFP

1) Dir Polair Baharkam Polri	No.	0881631573518
2) Kasi Rendal Ops	No.	0881631682370
3) KP. Cinderawasih – 626 (tugas Polda Lampung)	No.	0881631682361
4) KP. Beo – 646 (tugas Polda NTT)	No.	0881631666873
5) KP. Punai – 642 (tugas Polda NTB)	No.	0881631641902
6) KP. Antareja – 510 (tugas Polda Sumbar)	No.	088163168236
1) Dit Polairda Lampung	No.	0881631666876
2) Dit Polairda NTT	No.	0881631666845

- | | |
|------------------------|-------------------|
| 3) Dit Polairda NTB | No. 0881631641840 |
| 4) Dit Polairda Sumbar | No. 0881631641898 |

AFP juga mencarikan potensi-potensi yang dapat dimanfaatkan untuk membantu Polri memperoleh sebuah kapal type A dan empat buah kapal type B yang dapat digunakan oleh Polair untuk dikonsentrasikan pada wilayah-wilayah prioritas. Sejauh ini AFP memberikan 10 mesin tempel untuk 5 kapal yang di hibahkan oleh AFP sebelumnya pada tahun 2003. Selanjutnya AFP memberikan 3 kapal tipe C. Pembangunan ketiga kapal hibah AFP tersebut akan dilengkapi dengan kemampuan pengawasan deteksi kegiatan tindak pidana dilaut. Telah didistribusikan ke Ditpolairda NTT, NTB, Bali dan Metro Jaya. Proses hibah kapal masih pada tahap pembangunan yang dilaksanakan di Singapura, direncanakan Sesuai dengan nota kesepakatan penyelenggaraan pendanaan, Ditpolair Baharkam Polri mengharapkan untuk menerima hibah kapal tipe A atau tipe B. Bahwa AFP telah merencanakan untuk memberikan bantuan tipe A dan tipe B seperti tercantum pada nota kesepakatan penyelenggaraan pendanaan

Selain dari sisi teknis kapal dan infrastruktur AFP juga akan memberikan bantuan pengembangan sumber daya manusia. Bantuan ini diarahkan untuk meningkatkan kapasitas personel Kepolisian Perairan yang bertugas pada kapal patrol supaya dapat menguasai permasalahan penyelundupan manusia secara lebih menyeluruh. Fokus pertama yang akan dilakukan oleh AFP adalah melakukan pelatihan bahasa untuk personel Kepolisian Perairan. Salah satu kendala dalam melaksanakan investigasi terhadap kegiatan people smuggling yaitu bahasa komunikasi, karena para imigran gelap umumnya berasal dari Negara kawasan Asia Timur seperti Srilanka, Iran, Pakistan dan Afganistan. Kendala ini akan dipercahkan dengan memberikan pengetahuan bahasa terkait sehingga setidaknya dalam 1 kapal patrol terdapat personel yang mampu berperan sebagai penerjemah, setidaknya dalam penerjemahan maksud-maksud dasar sehingga dapat membantu dalam proses evakuasi ketika para penyelundup dan orang-orang yang diselundupkan akan ditarik ke dermaga sebelum dilakukan pemeriksaan.

AFP juga akan memberikan asistensi yang berkesinambungan terhadap Kepolisian Perairan, Pertemuan rutin secara terjadwal antara Ditpolair Baharkam Polri

dan AFP. Dalam rangka mendukung optimalisasi operasi people smuggling diselenggarakan kegiatan pertemuan rutin secara terjadwal antara Ditpolair Baharkam Polri dan AFP, hal ini dilaksanakan untuk meningkatkan pembangunan kapasitas dan peningkatan kemampuan personil kedua instansi. Kesepahaman yang diharapkan dari pertemuan tersebut diarahkan untuk menjadi saling pengertian pada seluruh level dan sekaligus menjadi satu media transfer pengetahuan dari kedua belah pihak baik secara teknis penyidikan kepolisian umum, kemampuan khas kepolisian perairan maupun dari sisi manajemen organisasi kepolisian perairan yang semuanya diarahkan dalam rangka penanganan penyelundupan manusia.



BAB IV

A N A L I S A

4.1. Analisa SWOT dan Manajemen Organisasi

4.1.1 Faktor Internal (Kekuatan dan Kelemahan)

Kekuatan

Pemahaman anggota Polri terhadap Tri Brata dan Catur Prasetya, sebagai landasan hidup dan tugas pengabdian dan pelayanan masyarakat. Tri Brata merupakan cara pandang filosofis bagi seluruh anggota Polri. Dalam Tri Brata terdapat berbagai sifat-sifat dasar operasionalisasi yang menjadi jiwa dalam setiap tindakan anggota Polri. Tri Brata dan Catur Prasetya merupakan sebuah kekuatan yang secara teoritis akan membawa para anggota Polri ke dalam suatu alam pikir yang khas. Kedudukan dasar filosofis dalam sebuah organisasi merupakan dasar yang kemudian mempengaruhi cara hidup dari organisasi tersebut. Setiap organisasi meletakkan landasan filosofis sebagai sebuah dasar untuk menjalankan roda organisasinya baik dalam praktek profesional maupun dalam praktek personal dalam kehidupan antar personal dalam organisasi. Pengaruh ini dalam kerangka SWOT merupakan sebuah kekuatan yang memastikan bahwa para anggota Polri membawa sikap-sikap pelayanan masyarakat sekaligus tidak menghilangkan coraknya sebagai Crime Fighter.

Dalam konteks penyelundupan manusia, peranan anggota Kepolisian Perairan dituntut untuk bertindak dan menilai secara cepat. Dalam penilaian cepat yang dilakukan oleh para anggota tersebut maka diperlukan adanya suatu panduan umum yang menjadi ciri khas dan sifat dasar dari tindakan kepolisian yang akan diambil oleh organisasi kepolisian. Disinilah kekuatan dari Tri Brata dan Catur Prasetya sebagai panduan umum tersebut. Setiap tindakan yang diambil dengan merujuk pada Tri Brata dan Catur Prasetya merupakan tindakan yang memiliki legitimasi dari sisi tugas kepolisian. Meskipun tindakan tersebut belum diatur secara spesifik dalam undang-undang namun sepanjang senada dan tidak bertentangan dengan Tri Brata dan Catur Prasetya maka merupakan sebuah tindakan yang relevan dan memang patut diambil secara profesional kepolisian. Dalam konteks penyelundupan manusia, secara teknis

ada beberapa poin yang mungkin belum tercakup dan terakomodasi dalam undang-undang atau aturan terkait.

Penguasaan Kepolisian Perairan akan wilayah tugas perairan Republik Indonesia. Sesuai dengan tugasnya di wilayah perairan penguasaan akan lingkungan tugas wilayah perairan merupakan sebuah kekuatan yang jamak. Kepolisian Perairan mengenal perairan Indonesia dengan baik. Ketika dihadapkan dengan penyelundupan manusia, maka wilayah-wilayah perairan yang menjadi titik-titik illegal entry maupun illegal exit merupakan titik-titik yang mudah diidentifikasi dan bahkan dikenal oleh Kepolisian Perairan dengan baik. Titik-titik tersebut merupakan wilayah operasional dari Kepolisian Perairan. Dalam kondisi demikian, setiap operasi penyelundupan manusia yang melibatkan titik tersebut akan sangat potensial untuk dapat ditindak oleh Kepolisian Perairan. Potensi kapal-kapal patroli Kepolisian Perairan dapat diarahkan sedemikian rupa untuk menunjang pergerakan dan disesuaikan dengan titik yang menjadi perhatian dalam penyelundupan manusia.

Kualifikasi personel maritim yang memenuhi standar internasional. Rata-rata personel Kepolisian Perairan memiliki sertifikasi nautika lanjut. Hal ini dapat dilihat dari temuan data mengenai personel Kepolisian Perairan pada Bab sebelumnya, Sertifikasi ini merupakan hal yang penting karena menunjang kemampuan personel tersebut dalam menjalankan infrastruktur kapal patroli polisi dan sebagainya. Dalam bahasa sederhana, sertifikasi yang ada ini menunjukkan adanya kekuatan dari sisi sumber daya manusia untuk menunjang operasionalisasi kapal terutama untuk melakukan penindakan terhadap kejahatan penyelundupan manusia. Secara khusus dalam konteks penyelundupan manusia, kualifikasi maritime internasional ini juga menjadikan operasionalisasi kapal polisi memiliki kecenderungan untuk dijalankan secara benar sesuai dengan berbagai protocol kelautan dunia. Selain itu kemampuan internasional yang dimiliki personel kepolisian perairan membuat kepolisian perairan secara teknis sanggup untuk beroperasi pada wilayah laut lepas dan samudera termasuk kemampuan untuk mencakup garis-garis terluar dari wilayah perbatasan Indonesia yang biasa digunakan sebagai titik pijak awal penyelundupan manusia.

Kapal kelas A2 yang memiliki daya jelajah lebih dari 90 Mil dari garis pantai. Kapal jenis ini merupakan kekuatan utama kepolisian perairan. Dengan daya jelajah lebih dari 90 Mil dari garis pantai, kapal kelas A2 merupakan infrastruktur yang

mendukung memerangi penyelundupan manusia. Kemampuan kapal kelas A2 untuk melakukan pengejaran sangat sesuai untuk diterapkan sesuai dengan rute penyelundupan manusia yang ada sekarang terutama untuk keperluan melakukan pengejaran dan penangkapan yang banyak terjadi di laut lepas dan samudera. Daya jelajah kapal menjadi sangat krusial karena dengan daya jelajah yang sedemikian rupa, kapal kelas A2 dapat mencakup titik-titik dimana kapal penyelundup sebetulnya sudah berada dalam kapasitas dipaksakan. Keunggulan jelajah inilah yang menjadi kekuatan kepolisian perairan dalam penanganan penyelundupan manusia.

Ketersediaan UU Tindak Pidana Penyelundupan Manusia yang merupakan hasil ratifikasi dari UNTNOC. Dengan diratifikasinya konvensi tersebut, maka Indonesia memiliki kewajiban untuk turut serta dalam melakukan pemberantasan penyelundupan manusia. Dasar hukum akan mempermudah pelaksanaan di lapangan. Para petugas kepolisian perairan yang bertugas diatas kapal polisi dapat menggunakan dasar hukum ratifikasi ini sebagai dasar bertindak dan justifikasi untuk kepentingan penindakan. Melalui dasar hukum ini, kepolisian dan kapal polisi khususnya dapat bertindak lebih khusus untuk melakukan pemeriksaan dan pencegahan kapal-kapal dengan muatan yang dicurigai sebagai *people smuggling* atau *trafficking in person*. Tindakan khusus akan menjadi sebuah titik kuat dari operasionalisasi kapal polisi. Dengan kata lain ketersediaan dasar hukum menjadi operasional kappa menjadi lebih bertaring dan efektif untuk dapat langsung melakuakn penindakan.

Familiaritas Kepolisian Perairan dengan kejahatan di wilayah perairan. Sebagai penegak hukum di wilayah perairan, tentu saja kepolisian perairan khususnya para petugas pada kapal polisi sangat familiar dengan berbagai jenis kejahatan yang terjadi di wilayah perairan. Pada kenyataan terkini, penyelundupan manusia bukan saja merupakan kejahatan tunggal. Tidak jarang dalam kejahatan penyelundupan manusia terdapat jenis kejahatan yang lain. Misalnya tindak pidana pencucian uang, penyelundupan narkotika, penyelundupan senjata api dan bahan peledak, dan kejahatan lainnya. Kondisi ini merupakan sesuatu hal yang sudah jamak terjadi. Sebagai indikasi dapat dilihat dari para pelaku *people smuggling* yang dinyatakan sebagai buronan oleh Interpol dan kepolisian negara-negara lain, hampir semuanya melibatkan proses yang tidak sekadar penyelundupan manusia, melainkan juga ditunggangi dengan berbagai kejahatan lain seperti tersebut diatas.

Kemampuan dasar kepolisian umum yang dimiliki kepolisian perairan. Dasar kepolisian umum merupakan dasar dari penindakan penyelundupan manusia. Kemampuan teknis penyelidikan dan penindakan yang dimiliki oleh kepolisian. Dilihat dari kualifikasi pendidikan dari Kepolisian Perairan, dapat dilihat bahwa latar belakang sekolah kejuruan kepolisian yang sudah ditempuh oleh para anggota Kepolisian Perairan sudah mencakup seluruh fungsi kepolisian yang ada. Dengan kata lain, komposisi yang ada saat ini sudah sangat memungkinkan bagi kepolisian perairan untuk secara aktif terjun dalam penanganan penyelundupan manusia. Latar belakang yang beragam dari para personel membuat kepolisian perairan di atas kertas dapat atau memiliki kemampuan untuk melakukan penanganan penyelundupan manusia dari hulu sampai dengan hilir permasalahan. Sebagai ilustrasi, sejak deteksi awal, kepolisian perairan memiliki personel dengan latar belakang intelejen yang memiliki kemampuan untuk melakukan deteksi dini. Bekerja sama dengan komunitas intelejen yang ada, kepolisian perairan dapat memainkan peranan yang baik untuk melakukan penetrasi informasi awal yang sangat mungkin didapatkan dalam komunitas intelejen. Berlanjut dalam fungsi penegakan hukum, personel kepolisian perairan secara awal sudah memiliki kualifikasi selaku penyidik umum. Bahkan kualifikasi penyidik umum ini sudah diperkuat dengan pengetahuan para personel kepolisian perairan mengenai aturan kemaritiman yang jelas di atas rata-rata pengetahuan dari para penyidik kriminal umum. Kolaborasi dari kedua kemampuan ini menghasilkan sebuah nilai tambah yang merupakan kekuatan yang sangat krusial dalam penanganan kepolisian perairan.

Fungsi-fungsi kepolisian umum telah dimiliki kepolisian perairan. Sebagai ilustrasi dapat dilihat dari fungsi Intelpolair yang sudah beroperasi menggalang data informasi intelejen khas kepolisian perairan. Data intelejen ini terbukti berhasil menjadi awal beberapa penangkapan atas kasus penyelundupan manusia seperti yang telah dikemukakan dalam bab sebelumnya. Kekuatan fungsi intelpolair menjadi satu fungsi kepolisian umum yang ternyata sudah berkembang secara mandiri dalam kepolisian perairan. Demikian pula dengan fungsi penyidikan. Para penyidik kepolisian perairan secara dasar sudah sangat biasa melakukan penyelidikan dan penyidikan tindak pidana perairan. Tindak pidana perairan memang sangat khas dan membutuhkan pengetahuan hukum dan aturan maritim yang kuat sekaligus praktek dan budaya perairan yang baik. Kebutuhan kualifikasi ini merupakan hal-hal yang teirtregasi dan akan saling

mendukung. Bisa dilihat dari kondisi kapal para penyelundup manusia seperti yang dicantumkan dalam bab sebelumnya, dari sisi aturan kemaritiman dan berbagai budaya pelayaran dengan cepat kepolisian perairan dapat menaruh kecurigaan dan melakukan penegakan hukum. Dengan bahasa sederhana, para penyelidik kepolisian perairan akan sangat mudah melakukan identifikasi pelaku kejahatan penyelundupan manusia karena fungsi penyelidik memang sudah berkembang secara luas dalam organisasi kepolisian perairan. Coba dibandingkan dengan penyelidik criminal umum yang cenderung hanya terbiasa untuk berkorelasi dengan kriminal konvensional dengan prinsip-prinsip kecurigaan dan pembuktian yang konvensional pula. Memang akan menjadi sebuah kendala ketika para penyelidik kepolisian umum melakukan identifikasi pelaku yang khas seperti dalam penyelundupan manusia karena para penyelidik akan sulit untuk membedakan keterangan palsu dan hal-hal tidak akurat lain yang berhubungan dengan kemaritiman. Tetapi hal ini jelas tidak terjadi pada fungsi penyelidik kepolisian yang sudah berjalan sekarang. Fungsi ini merupakan sebuah kekuatan potensi nyata dalam rangka penanganan penyelundupan manusia. Kepolisian perairan sudah mampu untuk menjalankan *one stop law enforcement* untuk kasus penyelundupan manusia yang terjadi di wilayah perairan sehingga penyelundupan manusia dapat ditangani dengan lebih cepat dan lebih efektif bahkan bisa memberikan kualitas kasus hukum yang lebih baik.

Kelemahan

Infrastruktur yang belum memadai terutama kapal patroli yang masih jauh tertinggal dari negara lain dalam rangka penanganan permasalahan yang sama (penyelundupan manusia). Kelemahan ini merupakan kelemahan utama yang paling jelas teridentifikasi dalam persoalan penanganan penyelundupan manusia. Seperti telah dikemukakan dalam Bab sebelumnya, jumlah kapal yang ada dalam armada kekuatan Kepolisian Perairan masih sangat memiliki keterbatasan dari sisi kualitas dan kuantitas. Dari sisi kuantitas, jumlah kapal yang dimiliki oleh kepolisian perairan masih sangat jauh dari jumlah ideal bilamana dibandingkan dengan jumlah wilayah perairan yang menjadi subyek pengamanan dari Kepolisian Perairan secara umum dan khususnya Kapal patroli yang ada dalam armada kepolisian perairan sangat jauh dari luas wilayah dan terutama titik-titik rawan penyelundupan manusia yang sering

digunakan oleh para pelaku kejahatan pada saat ini. Kondisi ini makin diperparah dengan kondisi dermaga kepolisian perairan yang masih banyak bersifat sederhana bila dibandingkan dengan dermaga-dermaga kepolisian perairan lain yang ada di negara lain. Sulit untuk dapat membayangkan dengan armada yang terbatas sekaligus infrastruktur yang terbatas maka sulit untuk mengharapkan optimasi dari sisi infrastruktur dapat menunjang penanganan penyelundupan manusia.

Keterbatasan pengetahuan hukum dari para personel Kepolisian Perairan khususnya hukum yang berkaitan dengan penyelundupan manusia. Meskipun para personel kepolisian perairan sudah cukup familiar dengan kejahatan maritim, namun secara khusus persoalan penyelundupan manusia ini tetap merupakan hal yang baru bagi kepolisian perairan. Tren kejahatan ini pada masa lampau memang belum mendapatkan perhatian yang luas karena memang belum menjadi tren yang cukup signifikan seperti saat ini. Seiring dengan tren global, persoalan mengenai penyelundupan manusia kemudian berubah menjadi tren yang sangat hangat. Berbagai negara di dunia terutama negara maju menjadikan tren masuknya imigran gelap sebagai masalah yang serius karena menimbulkan masalah sosial dan kejahatan. Inilah yang kemudian mendorong terbentuknya UN TNOC yang mencakup penyelundupan manusia. Akhirnya para penegak hukum di dunia diajak untuk cepat memahami isu ini sebagai salah satu isu penegakan hukum yang utama. Pada kondisi di negara maju dengan sistem personel kepolisian yang maju baik dari sisi kurikulum, komunikasi maupun dari dukungan finansial, perubahan isu ini dapat diadaptasi dengan cepat dan relative tidak menimbulkan persoalan. Namun dalam negara yang serba terbatas seperti di Indonesia, update isu penyelundupan manusia ini bukan persoalan yang mudah. Berbagai keterbatasan yang tidak dimiliki oleh kepolisian perairan membuat update pengetahuan dan kerangka hukum penyelundupan manusia belum dapat tersosialisasi dengan baik pada para personel kepolisian perairan. Mungkin sebagian personel terutama para perwira sudah mendapatkan kesempatan pelatihan dan sekolah khusus untuk isu ini namun dengan berbagai keterbatasan nampak transformasi pengetahuan dan tukar kesempatan belajar masih belum dapat dioptimalisasikan dengan baik.

Masih tumpang tindihnya kewenangan penindakan hukum dalam penyelundupan manusia sehingga potensial memicu persinggungan penindakan hukum antara Kepolisian Perairan dengan instansi lain yang terkait. Sebagai kenyataan di lapangan,

beberapa institusi penegakan hukum masih nampak jalan sendiri-sendiri dalam penanganan penyelundupan manusia. Misalnya angkatan laut yang sering melakukan penangkapan pada kapal-kapal penyelundup manusia. Apabila dirujuk pada UU TNI, maka hal yang dilakukan oleh angkatan laut ini merupakan sebuah tindakan yang sudah sesuai dengan UU. Namun ketika ditarik pada isu tindak pidana dan juga keimigrasian, maka disitu muncul peran-peran yang seharusnya tidak dijalankan oleh angkatan laut namun seharusnya ada pada kepolisian perairan dan imigrasi. Demikian juga sebaliknya bilamana tindakan dilakukan oleh kepolisian perairan atau imigrasi dimana masih tersisa ruang interpretasi atas aturan yang ada dimana masing-masing institusi penegakan hukum dapat memiliki kewenangan untuk masuk dan terlibat. Sampai dengan sejauh ini, koordinasi yang seharusnya dapat menjadi sinkronisasi dalam penanganan penyelundupan manusia masih belum dapat dilakukan dengan optimal. Dalam beberapa penangkapan, instansi terkait isu penyelundupan manusia ini telah bekerja sama dengan cukup baik, namun dalam banyak penangkapan lain masih terdapat kemauan untuk jalan sendiri-sendiri. Sebagai ilustrasi penangkapan kapal penyelundup manusia dari Pelabuhan Ratu menuju Christmas Island oleh TNI Angkatan Laut. Pada penangkapan tersebut, angkatan laut menolak untuk menyerahkan tangkapannya kepada kepolisian perairan dan imigrasi karena berpendapat bahwa ini merupakan lingkup kewenangan mereka untuk memproses kejadian tersebut. Kepolisian perairan sendiri dalam kasus ini sempat melakukan pendekatan kepada TNI untuk melepaskan para tersangka supaya dapat diproses dalam kerangka pidana umum. Namun usaha ini pada akhirnya tidak berhasil. Demikian pula dilakukan oleh imigrasi. Jadi pada kenyataannya lebih banyak persoalan ternyata terkait dengan aturan yang masih ambigu sehingga menimbulkan operasionalisasi ambigu bagi para pelaksana lapangan.

Kurangnya pelatihan sumber daya manusia Kepolisian Perairan dalam mengikuti perkembangan dunia maritime internasional yang memungkinkan ketertinggalan dengan pelaku penyelundupan manusia yang mungkin saja memiliki kemampuan yang lebih baik. Pada kenyataan di Indonesia, dalam banyak penangkapan, para pelaut yang terlibat dalam penyelundupan manusia memiliki peralatan maritim yang sangat canggih. Bahkan dalam beberapa kasus lebih canggih dari kapal patroli kepolisian perairan. Misalnya ketersediaan GPS Maritim yang canggih. Keberadaan peralatan ini membuktikan bahwa para pelaut yang terlibat merupakan pelaut dengan kualifikasi yang tidak sembarangan

dan mengikuti tren teknologi maritim internasional. Dalam perkembangan di masa mendatang, kemungkinan besar para pelaku kejahatan akan sangat mungkin meninggalkan kepolisian perairan dalam penguasaan kemampuan pelayaran dan teknologi penunjang pelayaran. Kalau hal ini terjadi, maka akan semakin sulit untuk melakukan penanganan penyelundupan manusia secara optimal. Kepolisian perairan dapat secara dasar tertinggal dalam perang melawan penyelundupan manusia. Pada praktek di lapangan akan sangat sulit untuk menerjemahkan strategi pelayaran dari para penyelundup bila tidak disertai dengan pelatihan dan update pengetahuan maritim bagi para personel kepolisian perairan. Pelatihan berkesinambungan sampai dengan saat ini belum dapat dilakukan karena keterbatasan dana yang ada. Akhirnya pelatihan sumber daya manusia hanya mengandalkan program latihan rutin dan donasi pelatihan dari pihak asing jika tersedia.

4.1.2 Faktor Eksternal (Peluang dan Kendala)

Peluang

Dari segi peluang, ada satu peluang utama yang dimiliki kepolisian perairan dalam melakukan penanganan penyelundupan manusia. Ada institusi/lembaga pemerintah asing (AFP) yang bersedia untuk menjalin kerjasama dengan Polri dalam hal peningkatan kualitas sumber daya manusia kepolisian khususnya fungsi intelejen baik melalui pendidikan formal, pelatihan maupun asistensi untuk mengoptimalkan potensi yang sudah ada di dalam tubuh Polri yang selama ini mungkin belum tergarap secara internal Polri karena adanya berbagai keterbatasan pada sisi internal Polri. AFP sampai dengan saat ini, memiliki komitmen yang sangat kuat dalam penanganan penyelundupan manusia. Komitmen ini mungkin erat kaitannya dengan kedudukan mereka sebagai negara tujuan penyelundupan manusia. Pada posisi demikian AFP sangat ingin bekerjasama dengan kepolisian perairan untuk secara aktif melakukan penegakan hukum terutama pada wilayah-wilayah rawan yang merupakan titik keluar dari Indonesia menuju Australia. Namun AFP tidak terbatas pada hal itu, pada titik masuk menuju Indonesia pun AFP sangat peduli dan memberikan dukungan yang penuh untuk keperluan penegakan hukum oleh kepolisian perairan. AFP percaya bahwa semua tindakan penegakan hukum harus dilakukan secara berkesinambungan mulai dari masuk sampau dengan keluar. Oleh sebab itu AFP menyiapkan segala prasarana fisik dan non

fisik dalam rangka mendukung kepolisian perairan melakukan penanganan penyelundupan manusia. Dalam bab sebelumnya sudah dikemukakan berbagai dukungan yang diberikan AFP kepada kepolisian perairan. Pada kenyataannya dukungan dari AFP ini memang sangat membantu untuk melakukan penangkapan. Terbukti sejak dukungan AFP ini, kepolisian perairan dapat meningkatkan frekuensi penangkapan penyelundup manusia. Secara dasar, kemampuan personel kepolisian perairan sudah sangat memenuhi kualifikasi dalam penanganan penyelundupan manusia dan hal ini nampak sangat jelas ketika terdapat infrastruktur bantuan AFP yang kemudian menghasilkan peningkatan kinerja dari kepolisian perairan. Kerjasama ini merupakan peluang yang harus dipelihara dan dimaksimalkan terutama dengan AFP yang merupakan negara tetangga yang memiliki kepentingan yang sama dengan Indonesia. Terlebih jalinan kerjasama ini merupakan bentuk persahabatan antar bangsa yang sangat positif dan menunjang seluruh konsep penegakan hukum yang lebih baik. Sebagai bukti nyata di luar konteks kepolisian perairan, kontribusi AFP untuk Trans National Crime Centre di Baharkam Mabes Polri dan Trans National Crime Unit pada Polda-Polda sudah berhasil berjalan dengan baik dan saling mutualis.

Selain dukungan dari AFP, dukungan internasional dan kerjasama antar kepolisian ASEAN dalam penanganan permasalahan penyelundupan manusia juga menjadi peluang. Kerjasama kepolisian dalam ASEANAPOL sudah secara spesifik menjadikan penyelundupan manusia menjadi isu utama (selain isu perdagangan manusia). Pada kondisi ini secara otomatis dapat menjadi peluang untuk mengoptimasi seluruh infrastruktur ASEAN yang ada dalam rangka penanganan penyelundupan manusia. Secara teknis peluang ini sangat baik karena dari segala sudut dan kekuatan penegakan hukum yang ada di ASEAN, dapat diarahkan untuk penanganan penyelundupan manusia. Hal ini tentu akan mempermudah dan memotivasi kepolisian perairan untuk dapat bekerja dengan baik. ASEANAPOL sendiri sudah sangat melibatkan peran kepolisian perairan. Indikasi keterlibatan kepolisian perairan ini dapat dilihat dari delegasi Indonesia yang cukup banyak melibatkan kepolisian perairan sebagai anggota delegasi. Sebagai delegasi, para anggota kepolisian perairan dapat melakukan update pengetahuan sekaligus bertukar strategi dan pemikiran untuk mengoptimasi ASEANAPOL sebagai sebuah wadah regional untuk melakukan perang bersama terhadap penyelundupan manusia. Sejauh ini hasilnya sudah cukup positif

karena penulis sendiri merupakan salah satu anggota delegasi Indonesia untuk ASEANAPOL dan penulis merasa sangat positif kerjasama yang ada dalam semangat ASEANAPOL khususnya untuk melakukan pemberantasan penyelundupan manusia.

Kendala

Dari peluang yang ada, tidak dapat dipungkiri memicu beberapa kendala. Kendala yang ada terutama menyangkut kehadiran dan fungsi organisasi asing dalam wilayah yurisdiksi Indonesia seperti AFP. Masih terdapat perbedaan kepentingan yang belum cukup jelas terkait dengan kehadiran AFP. Secara kasat mata sebagai participant observer, penulis sering berinteraksi dengan AFP dan mengidentifikasi ada kepentingan yang secara khusus memang dibawa AFP dalam penanganan penyelundupan manusia. Ada kesan bahwa AFP cenderung menggunakan Indonesia sebagai perisai untuk menangkal para migran gelap. Kegigihan AFP dalam melakukan kerjasama dengan kepolisian perairan kadangkala menimbulkan interpretasi yang ambigu karena wilayah yang menjadi pelibatan AFP bukan merupakan yurisdiksi Australia. Bagi beberapa pihak, isu ini bisa menjadi serius dan dipandang menjadi isu kedaulatan. Meskipun pandangan ini menurut peneliti merupakan pandangan yang salah dan terlalu negatif. Dalam kenyataannya AFP sangat menghormati kedaulatan Indonesia dan bergerak lebih sebagai penasihat dan konsultan bagi kepolisian perairan. Sejauh ini tidak pernah terjadi penetrasi dan pergesekan langsung dalam pelibatan AFP dalam penanganan penyelundupan manusia. Secara berkesinambungan AFP menjaga jarak dalam batas-batas yang wajar dalam kerjasama kepolisian antar negara seperti halnya kerjasama antar negara yang dilakukan oleh kepolisian negara lain di benua lain sekalipun.

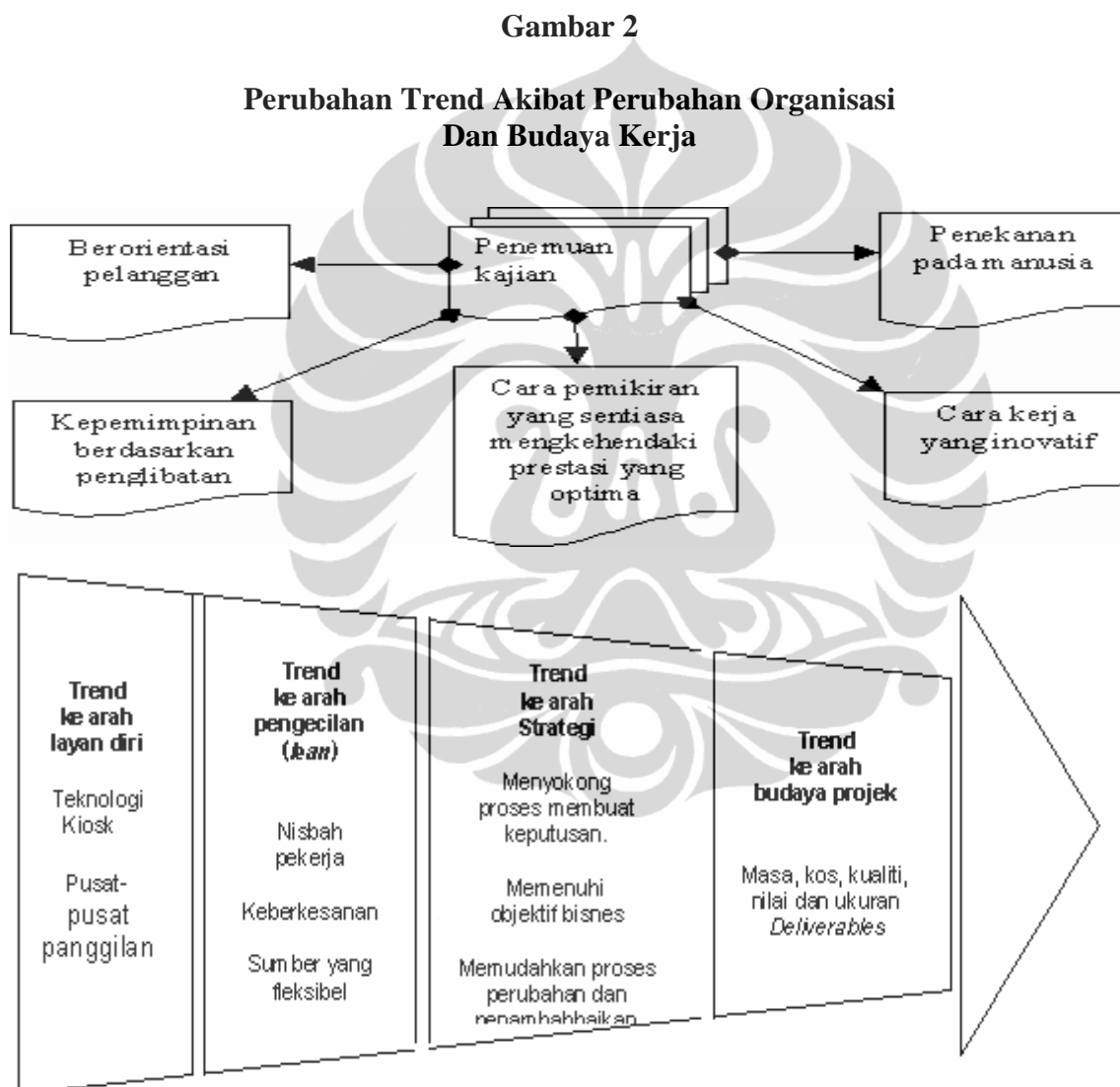
Bagi sebagian pihak, kehadiran AFP rentan memicu isu diplomatic dan hubungan internasional lain. Beberapa komentar negatif menguatirkan masuknya AFP dalam penanganan penyelundupan manusia seperti masuknya Drug Enforcement Agency (DEA) dalam perang narkoba di Kolombia. Bilamana peranan yang terjadi serupa maka memang akan menjadi isu serius bagi kedaulatan negara Indonesia. Seperti kita ketahui bersama dalam perang narkoba yang terjadi di Kolombia, DEA bertindak dalam kekuasaan kepolisian penuh dimana batas hukum negara berlaku standarisasi ganda dimana hukum Kolombia seolah-olah menjadi tidak berlaku bagi DEA sehingga

DEA dapat melakukan penegakan hukum penuh meskipun dalam wilayah kedaulatan Kolombia. Hal ini sangat berbeda dengan AFP di Indonesia dalam penyelundupan manusia. Peranan AFP sangat terbatas, bahkan para agen AFP yang ada di Indonesia tidak terlibat dalam tindakan lapangan terhadap para penyelundup manusia. Dalam beberapa penangkapan, memang ada agen AFP yang turut serta di lapangan, namun keterlibatan mereka masih sangat terbatas pada pengamat dan tidak melakukan tindakan penegakan hukum apapun meskipun ada perlawanan dari para penyelundup manusia yang ditangkap. Peranan AFP benar-benar sangat terbatas pada konsultasi dan supervisi tanpa ada penegakan hukum langsung. Para agen AFP berperan dalam melakukan asistensi dan sumbang saran sebetas untuk menunjang strategi operasi maupun penanganan pasca operasi penanganan penyelundupan manusia. Bilamana ada agen AFP yang diturunkan di lapangan dalam penanganan penyelundupan manusia maka agen ini merupakan agen pengamat tanpa kewenangan penegakan hukum apapun selama masih berada dalam wilayah yurisdiksi Indonesia.

Kerjasama AFP dengan Kepolisian Perairan rentan menimbulkan komentar dari instansi lain yang terkait dan memiliki payung kewenangan hukum dalam penanganan masalah penyelundupan manusia. Kendala ini sudah teratasi sebagian dengan melakukan intergasi dan kerjasama dengan imigrasi. Sehingga dalam beberapa pelatihan dan kegiatan terkait dengan penyelundupan manusia, pihak imigrasi dilibatkan secara langsung. Keterlibatan ini sendiri sampai sejauh ini masih terbatas karena menjadi sebuah kendala tersendiri bagi AFP untuk bekerjasama dengan Imigrasi karena sudah bukan lagi merupakan kerjasama police to police yang memang lazim mereka lakukan. Bilamana AFP hendak mengembangkan kerjasama dengan Imigrasi Indonesia maka diperlukan payung MoU tersendiri dan mungkin akan mengalami kendala lain dari sisi kelaziman diplomasi internasional. Lebih memungkinkan apabila Imigrasi mengadakan kerjasama terpisah dengan Australian Immigration dan Custom yang bisa menjadi kerjasama head to head seperti AFP dan kepolisian perairan. Pada kenyataannya sampai dengan saat ini, dalam rangka penanganan penyelundupan manusia sendiri, pemerintah Australia hanya memberikan tugas kepada AFP untuk menjalin kerjasama dengan pihak Indonesia. Persoalan ini perlu dipecahkan dalam tingkatan diplomasi pemerintah ke pemerintah yaitu pemerintah Indonesia dengan pemerintah Australia.

4.2. Analisa Sumber Daya Manusia

Pengembangan Sumber Daya Manusia sedang melalui satu perubahan *trend* akibat perubahan organisasi dan budaya kerja, perubahan kehendak pelanggan dan organisasi, dan juga kecanggihan teknologi terkini. Perubahan *trend* ini dapat disimpulkan seperti gambar di bawah.



Pemikiran Sistem (Systems Thinking)

'Systems thinking' dapat membantu individu memahami kompleksitas organisasi yang timbulnya sebagai akibat proses, kelompok kerja, peralatan, pelanggan, lingkungan kerja dan sebagainya. Ia memberi gambaran menyeluruh (the big picture) mengenai

organisasi sebagai satu entitas kompleks yang mengandung berbagai bagian dan bagaimana bagian-bagian ini bergabung menjadi satu dan seterusnya bagaimana pula gabungan ini menjadi satu bagian dari system yang lebih besar dan seterusnya. Pemikiran sistem sendiri berhubungan dengan hal-hal sebagai berikut:

Kemahiran Interpersonal

1. Organisasi adalah sebuah sistem sosial dan kompleksitasnya jelas terlihat melalui jenis, peringkat, bentuk dan jumlah interaksi yang berlaku. Proses komunikasi yang begitu dinamis menimbulkan berbagai masalah yang menghambat pencapaian sebuah organisasi yaitu dengan memunculkan konflik. Organisasi akan kehilangan produktifitasnya apabila kondisi ini timbul.
2. Individu dalam organisasi harus memahami bahwa interaksi antara individu adalah satu proses yang tidak dapat dielakkan. Kalaupun tiada pertukaran interaksi yang diberikan secara langsung, maka pertukaran interaksi merupakan subyek untuk diinterpretasikan.
3. Komunikasi antara individu tidak boleh dimaknai ulang bilamana sudah dilakukan. Seandainya terdapat perbaikan maka dilakukan sebagai suatu catatan dibandingkan sebuah analisa mundur.
4. Komunikasi interpersonal bukan perkara mudah. Ada enam pihak yang terlibat dalam komunikasi interpersonal :
 - a) Komunikator
 - b) Tanggapan komunikator mengenai komunikan
 - c) Tanggapan komunikan terhadap komunikator
 - d) Interpretasi komunikator atas diri pribadinya
 - e) Tanggapan komunikan mengenai latar belakang komunikator
 - f) Tanggapan komunikan mengenai interpretasi komunikator terhadap komunikan.

Pada kepolisian perairan, khususnya dalam rangka penanganan penyelundupan manusia, model pembinaan sumber daya manusia sudah dijalankan dalam model yang sesuai. Kualifikasi dan berbagai pendidikan kejuruan kepolisian yang ada sudah selaras dengan konsep yang ada secara teoritis. Organisasi kepolisian perairan merupakan sebuah subyke komunikasi yang baik, hal ini dapat dilihat dari keberhasilan dalam menjalin kerjasama dengan AFP maupun dalam ASEANAPOL. Ide-ide besar dalam

kepolisian perairan terkait dengan penanganan penyelundupan manusia. Sudah dapat tersalurkan dengan baik dalam sebuah model organisasi positif. Meskipun dalam ke depan, pengembangan sumber daya manusia merupakan prioritas utama selain pengembangan armada kapal patroli yang proporsional.

Melihat pada analisa SWOT yang sudah dikemukakan sebelumnya, potensi sumber daya manusia yang ada dalam kepolisian perairan saat ini dikelola dalam konsep sinergi. Sinergi berasal dari bahasa Yunani Greek 'synergia' atau 'synergos' yang bermaksud bekerja sama. Menurut Peter Corning (Corning, 2006)

Kondisi yang tidak dapat dicapai secara individual. Untuk mendapatkan kondisi diperlukan adanya kerjasama atau peranan orang lain

Corning juga berpendapat mengenai sinergi positif dan negatif. Ini bermakna sinergi juga mampu melipatgandakan kesan-kesan buruk dalam keadaan tertentu. Fenomena 'threshold' adalah sinergi atau kesan yang berlaku apabila gabungan bagian-bagian mencapai satu tahap dan membentuk hasil yang baru. Berbagai kesan SWOT yang ada dalam tubuh kepolisian perairan, sudah diarahkan sebagai sebuah sinergi untuk membentuk suatu kekuatan kepolisian perairan yang baik. Pada kenyataannya kondisi infrastruktur yang ada memang sangat terbatas. Armada kapal patroli yang ada secara teknis akan sulit untuk menutup seluruh wilayah tugas yang ada. Namun dalam keterbatasan tersebut, kepolisian perairan melakukan sebuah sinergi dengan unsur lain (AFP) yang kemudian menghasilkan dukungan yang cukup positif. Ternyata dalam keterbatasan yang ada, kepolisian perairan tergolong cukup berhasil melakukan penjagaan titik rawan dengan kapal patroli yang ada, namun didukung dengan berbagai perlengkapan tambahan yang ada dari bantuan eksternal (AFP) sehingga menghasilkan hasil yang optimal. Intinya secara teoritis sumber daya manusia kepolisian perairan sudah sangat mendukung dalam mengoptimalkan kapal patroli yang ada dalam jumlah terbatas sehingga menghasilkan hasil yang maksimal.

4.3. Analisa Hukum Pidana Penyelundupan Manusia

4.3.1 Beberapa Fakta dan Definisi

Sebelum beranjak lebih jauh, perlu ditekankan bahwa masih terdapat banyak kerancuan pemahaman mengenai kejahatan penyelundupan manusia, sebagai kejahatan yang relatif baru ditemui dan merupakan kejahatan awal bagi lahirnya kejahatan

berikutnya (predicate crimes), seperti pencucian uang, eksploitasi manusia, ataupun penelantaran manusia. Kejahatan ini sering dikaburkan dengan kejahatan perdagangan orang (human trafficking). Sebagaimana dinyatakan dalam UU No. 21 Tahun 2007 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang, Pasal 1 Angka 1 dan 7, yang dimaksud “perdagangan orang” adalah:

(1) “...tindakan perekrutan, pengangkutan, penampungan, pengiriman, pemindahan, atau penerimaan seseorang dengan ancaman kekerasan, penggunaan kekerasan, penculikan, penyekapan, pemalsuan, penipuan, penyalahgunaan kekuasaan atau posisi rentan, penjeratan utang atau memberi bayaran atau manfaat, sehingga memperoleh persetujuan dari orang yang memegang kendali atas orang lain tersebut, baik yang dilakukan di dalam negara maupun antar negara, untuk tujuan eksploitasi atau mengakibatkan orang tereksplorasi.”

(7) “Eksploitasi adalah tindakan dengan atau tanpa persetujuan korban yang meliputi tetapi tidak terbatas pada pelacuran, kerja atau pelayanan paksa, perbudakan atau praktik serupa perbudakan, penindasan, pemerasan, pemanfaatan fisik, seksual, organ reproduksi, atau secara melawan hukum memindahkan atau mentransplantasi organ dan/atau jaringan tubuh atau memanfaatkan tenaga atau kemampuan seseorang oleh pihak lain untuk mendapatkan keuntungan baik materiil maupun immateriil”

Beberapa fakta berikut adalah gambaran terkini persoalan migrasi ilegal di Indonesia.

1. Pada periode Agustus 2008 sampai Juli 2009, terdapat 58 kasus terkait migrasi ilegal. Lebih dari 40 kasus diantaranya terindikasi sebagai kasus illegal entry yang melibatkan sekitar 1.500 orang, terutama dari Afghanistan.
2. Pemerintah RI hingga saat ini belum memiliki dasar hukum atau pasal pidana yang khusus untuk menangani kegiatan penyelundupan manusia (people smuggling). Namun Indonesia sudah meratifikasi Konvensi Palermo tentang Tindak Pidana Transnasional yang Tergorganisir dengan UU No. 5 Tahun 2009 berikut Protokolnya dengan UU No. 15 Tahun 2009.
3. Indonesia belum meratifikasi Konvensi Wina tahun 1951 dan Protokol Tambahan tahun 1967 tentang Pengungsi.
4. Walau kasus migrasi ilegal kembali marak di Indonesia sejak tahun 2004 hingga sekarang, namun hanya sekitar 10 kasus terkait dengan kegiatan penyelundupan manusia yang diajukan ke proses persidangan (pro justisia) di Indonesia. Dalam melakukan proses hukum terhadap para tersangka, selama ini Departemen

- Hukum dan Hak Asasi Manusia (Dephukham) RI cq. Direktorat Jenderal Imigrasi bekerjasama dengan Badan Reserse Kriminal (Bareskrim) Kepolisian Nasional
5. Republik Indonesia (Polri) dan jajarannya.
 6. Putusan pengadilan terhadap pelaku penyelundupan manusia (people smuggler) pada umumnya di bawah satu tahun dari hukuman lima tahun penjara yang diajukan dalam tuntutan Jaksa Penuntut Umum.
 7. Pelaku penyelundupan manusia (sebagaimana dimaksud pada angka empat dan lima) dijerat dengan pasal-pasal pidana dalam UU No. 9 tahun 1992 tentang Keimigrasian (UU Keimigrasian) dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yang belum menyentuh seluruh unsur kegiatan penyelundupan manusia.
 8. Dilakukan ekstradisi terhadap Hadi Ahmadi, warga negara Iran, ke Australia pada tanggal 26 Mei 2009.

4.3.2 Perbandingan Hukum Pidana

Tindak Pidana Perdagangan Orang secara legal formal merupakan regulasi baru di Indonesia. Seperti telah dijelaskan pada analisa sebelumnya penyelundupan manusia merupakan sebuah dilemma legal formal karena dalam kenyataannya belum terdapat suatu undang-undang yang secara spesifik terhadap jenis kejahatan ini. Sampai pada tahun 2009 muncul UU No.5 Tahun 2009 tentang TNOG (*Trans National Organized Crime*) dan UU No.15 Tahun 2009 tentang TPPO (Tindak Pidana Perdagangan Orang) baru ada satu pendekatan legal formal atas jenis kejahatan penyelundupan manusia. Meskipun bukan secara khusus memuat mengenai penyelundupan manusia namun dalam UU tersebut mencantumkan penyelundupan manusia sebagai salah satu pasal. Persoalannya UU ini sendiri sesungguhnya merupakan sebuah basis UU yang tidak dibuat asli dalam rangka kebutuhan hukum Indonesia melainkan merupakan hasil ratifikasi dari Konvensi Palermo (*Palermo Convention on Human Trafficking*) tahun 2003 tentang Human Trafficking. Dengan latar belakang seperti ini maka dalam konteks perbandingan hukum, politik hukum dari UU ini sendiri merupakan politik hukum yang bersifat konjungsi kesepakatan internasional yang dalam kenyataan pelaksanaannya masih mengandung berbagai persoalan (Meliala.2006).

Terlepas dari pelaksanaan hukum dari UU TPPO ini sesungguhnya dalam rangka pembentukan UU TPPO ini dapat dilacak akar pidana dari UU ini. Akar pidana

merupakan suatu usaha untuk melacak dasar yang terkandung dalam KUHP atau UU yang telah ada sebelumnya yang sesungguhnya memiliki keterkaitan dengan jenis kejahatan penyelundupan manusia. Dalam rangka membuat UU baru tanpa melakukan ratifikasi sesungguhnya dapat dilakukan dengan membuat suatu Kajian perbandingan hukum. Menurut Prof DPM Sitompul SH (Guru Besar Ilmu Kepolisian PTIK) adalah sebagai berikut (Sitompul.2009)

Kemungkinan untuk diminta membuat undang-undang baru. Dalam situasi tersebut maka yang dilakukan adalah mengumpulkan undang-undang yang sama dengan yang akan dibuat untuk dibandingkan undang-undang yang satu dengan yang lain yaitu pada :

- Pasal undang-undang
- Sistematika undang-undang
- Bab undang-undang
- Isi pidana
- Sanksi pidana
- Proses pidana

Selanjutnya menurut Prof Sitompul:

Perbandingan diperlukan untuk menghindari kejutan (shock) pada organisasi pelaksana undang-undang. Undang-undang baru dibuat untuk melengkapi (dan menyesuaikan) undang-undang yang sudah ada dan kemudian ditambahkan tugas baru.

Teknik melakukan perbandingan hukum merupakan suatu alternatif yang efektif dalam rangka membuat UU baru terkait dengan jenis kejahatan baru seperti penyelundupan manusia ini. Dalam rangka perbandingan dapat saja dibentuk UU dengan berbasis non ratifikasi konvensi (Voight.1994). Hal ini dapat dilakukan dengan mengumpulkan UU terkait dengan kejahatan ini. Mengidentifikasi UU terkait merupakan proses pertama dalam perbandingan hukum pidana (Reksodiputro.2007). Dalam konteks kejahatan Penyelundupan Manusia ini perbandingan hukum dapat dilakukan dengan berdasarkan pada UU yang telah ada sebelumnya baik itu yang termuat dalam KUHP maupun UU lain yang mengandung sanksi pidana. Identifikasi ini dapat dirangkum sebagai berikut

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 1992 tentang Keimigrasian
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2003 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2002 tentang Tindak Pidana Pencucian Uang

3. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2007 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang
4. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak
5. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban
6. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
7. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2009 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Menentang Tindak Pidana Transnasional yang Terorganisasi.
8. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2009 tentang Pengesahan Protokol Menentang Penyelundupan Migran melalui Darat, Laut, dan Udara, Melengkapi Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Menentang Tindak Pidana Transnasional yang Terorganisasi.

Sementara itu untuk KUHP pasal yang terkait dengan kejahatan ini dapat diidentifikasi

- Pasal 53 (Percobaan)
- Pasal 55 (Penyertaan, turut melakukan, menyuruh, menganjurkan)
- Pasal 56 dan 57 (Penyertaan dan membantu melakukan)
- Pasal 63 (Gabungan berupa satu perbuatan)
- Pasal 64 (Perbuatan berlanjut)
- Pasal 65 (Gabungan beberapa perbuatan)
- Pasal 66 (Gabungan beberapa perbuatan)
- Pasal 67 (Pemidanaan gabungan tindak pidana)
- Pasal 169 (Turut serta dalam perkumpulan yang bertujuan jahat)
- Pasal 198 (Merusak kapal)
- Pasal 263 (Memalsukan surat-surat)
- Pasal 264 (Pemalsuan akta otentik)
- Pasal 270, (Pemalsuan surat ijin masuk dan tinggal di Indonesia)
- Pasal 338 (Pembunuhan)
- Pasal 351 (Penganiayaan)
- Pasal 352 (Penganiayaan ringan)

- Pasal 359 (Kealpaan yang mengakibatkan orang mati)
- Pasal 362 (Pencurian)
- Pasal 365 (Pencurian dengan pemberatan)
- Pasal 378 (Penipuan)

Pasal-pasal ini merupakan identifikasi berdasarkan pengalaman lapangan dalam penyidikan dan penuntutan kejahatan penyelundupan manusia. Konteks keterlibatan dari masing-masing pasal tersebut bersifat terpisah-pisah maupun dapat berdiri dalam suatu rangkaian. Hal yang harus diperhatikan selanjutnya seperti pendapat Prof Sitompul (Sitompul.2009) bahwa

Perubahan-perubahan tidak serta merta terjadi dalam pelaksanaannya, namun perubahan selalu menyangkut tentang filsafat hukum, politik hukum, azas-azas, perkembangan pidana dan proses acara pidana. Dalam rangka membentuk UU Penyelundupan Manusia maka hal-hal demikian harus diperhatikan. Masing-masing UU dan Pasal KUHP yang merupakan akar dari UU. 5/2009 dan 15/2009 memiliki filsafat, politik, azas, perkembangan dan proses acara yang secara umum sama, kecuali pada UU Imigrasi yang diatur secara khusus konteks beracara dan pemisahan pelanggaran administrasi keimigrasian dan tindak pidana keimigrasian (Pasal 48 UU No.9/1992).

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Kapal kelas A2 sangat berperan dalam penanganan penyelundupan manusia. Jenis kapal ini memiliki daya jelajah lebih dari 90 Mil dari garis pantai. Kapal jenis ini merupakan kekuatan utama kepolisian perairan. Dengan daya jelajah lebih dari 90 Mil dari garis pantai, kapal kelas A2 merupakan infrastruktur yang mendukung memerangi penyelundupan manusia. Kemampuan kapal kelas A2 untuk melakukan pengejaran sangat sesuai untuk diterapkan sesuai dengan rute penyelundupan manusia yang ada sekarang terutama untuk keperluan melakukan pengejaran dan penangkapan yang banyak terjadi di laut lepas dan samudera. Daya jelajah kapal menjadi sangat krusial karena dengan daya jelajah yang sedemikian rupa, kapal kelas A2 dapat mencakup titik-titik dimana kapal penyelundup sebetulnya sudah berada dalam kapasitas dipaksakan. Keunggulan jelajah inilah yang menjadi kekuatan kepolisian perairan dalam penanganan penyelundupan manusia.

Para petugas kepolisian perairan yang bertugas diatas kapal polisi dapat menggunakan dasar hukum ratifikasi TNOc dalam UU No. 5 Tahun 2009 sebagai dasar bertindak dan justifikasi untuk kepentingan penindakan. Melalui dasar hukum ini, kepolisian dan kapal polisi khususnya dapat bertindak lebih khusus untuk melakukan pemeriksaan dan pencegahan kapal-kapal dengan muatan yang dicurigai sebagai people smuggling atau trafficking in person. Tindakan khusus akan menjadi sebuah titik kuat dari operasionalisasi kapal polisi. Dengan kata lain ketersediaan dasar hukum menjadi operasional kappa menjadi lebih bertaring dan efektif untuk dapat langsung melakukan penindakan.

Sebagai penegak hukum di wilayah perairan, tentu saja kepolisian perairan khususnya para petugas pada kapal polisi sangat familiar dengan berbagai jenis kejahatan yang terjadi di wilayah perairan. Pada kenyataan terkini, penyelundupan manusia bukan saja merupakan kejahatan tunggal. Tidak jarang dalam kejahatan penyelundupan manusia terdapat jenis kejahatan yang lain. Misalnya tindak pidana

pencucian uang, penyelundupan narkoba, penyelundupan senjata api dan bahan peledak, dan kejahatan lainnya. Kondisi ini merupakan sesuatu hal yang sudah jamak terjadi. Sebagai indikasi dapat dilihat dari para pelaku *people smuggling* yang dinyatakan sebagai buronan oleh Interpol dan kepolisian negara-negara lain, hampir semuanya melibatkan proses yang tidak sekadar penyelundupan manusia, melainkan juga ditunggangi dengan berbagai kejahatan lain seperti tersebut diatas.

Dilihat dari kualifikasi pendidikan dari Kepolisian Perairan, dapat dilihat bahwa latar belakang sekolah kejuruan kepolisian yang sudah ditempuh oleh para anggota Kepolisian Perairan sudah mencakup seluruh fungsi kepolisian yang ada. Dengan kata lain, komposisi yang ada saat ini sudah sangat memungkinkan bagi kepolisian perairan untuk secara aktif terjun dalam penanganan penyelundupan manusia. Latar belakang yang beragam dari para personel membuat kepolisian perairan di atas kertas dapat atau memiliki kemampuan untuk melakukan penanganan penyelundupan manusia dari hulu sampai dengan hilir permasalahan. Sebagai ilustrasi, sejak deteksi awal, kepolisian perairan memiliki personel dengan latar belakang intelejen yang memiliki kemampuan untuk melakukan deteksi dini. Bekerja sama dengan komunitas intelejen yang ada, kepolisian perairan dapat memainkan peranan yang baik untuk melakukan penetrasi informasi awal yang sangat mungkin didapatkan dalam komunitas intelejen. Berlanjut dalam fungsi penegakan hukum, personel kepolisian perairan secara awal sudah memiliki kualifikasi selaku penyidik umum. Bahkan kualifikasi penyidik umum ini sudah diperkuat dengan pengetahuan para personel kepolisian perairan mengenai aturan kemaritiman yang jelas diatas rata-rata pengetahuan dari para penyidik kriminal umum. Kolaborasi dari kedua kemampuan ini menghasilkan sebuah nilai tambah yang merupakan kekuatan yang sangat krusial dalam penanganan kepolisian perairan.

Pada kepolisian perairan, khususnya dalam rangka penanganan penyelundupan manusia, model pembinaan sumber daya manusia sudah dijalankan dalam model yang sesuai. Kualifikasi dan berbagai pendidikan kejuruan kepolisian yang ada sudah selaras dengan konsep yang ada secara teoritis. Organisasi kepolisian perairan merupakan sebuah subyke komunikasi yang baik, hal ini dapat dilihat dari keberhasilan dalam menjalin kerjasama dengan AFP maupun dalam ASEANAPOL. Ide-ide besar dalam kepolisian perairan terkait dengan penanganan

penyelundupan manusia. Sudah dapat tersalurkan dengan baik dalam sebuah model organisasi positif. Meskipun dalam ke depan, pengembangan sumber daya manusia merupakan prioritas utama selain pengembangan armada kapal patroli yang proporsional.

Melihat pada analisa SWOT yang sudah dikemukakan sebelumnya, potensi sumber daya manusia yang ada dalam kepolisian perairan saat ini dikelola dalam konsep sinergi. Sinergi berasal dari bahasa Yunani Greek 'synergia' atau 'synergos' yang bermaksud bekerja sama. Menurut Peter Corning (Corning, 2006)

Kondisi yang tidak dapat dicapai secara individual. Untuk mendapatkan kondisi diperlukan adanya kerjasama atau peranan orang lain

Corning juga berpendapat mengenai sinergi positif dan negatif. Ini bermakna sinergi juga mampu melipatgandakan kesan-kesan buruk dalam keadaan tertentu. Fenomena 'threshold' adalah sinergi atau kesan yang berlaku apabila gabungan bagian-bagian mencapai satu tahap dan membentuk hasil yang baru. Berbagai kesan SWOT yang ada dalam tubuh kepolisian perairan, sudah diarahkan sebagai sebuah sinergi untuk membentuk suatu kekuatan kepolisian perairan yang baik. Pada kenyataannya kondisi infrastruktur yang ada memang sangat terbatas. Armada kapal patroli yang ada secara teknis akan sulit untuk menutup seluruh wilayah tugas yang ada. Namun dalam keterbatasan tersebut, kepolisian perairan melakukan sebuah sinergi dengan unsur lain (AFP) yang kemudian menghasilkan dukungan yang cukup positif. Ternyata dalam keterbatasan yang ada, kepolisian perairan tergolong cukup berhasil melakukan penjagaan titik rawan dengan kapal patroli yang ada, namun didukung dengan berbagai perlengkapan tambahan yang ada dari bantuan eksternal (AFP) sehingga menghasilkan hasil yang optimal. Intinya secara teoritis sumber daya manusia kepolisian perairan sudah sangat mendukung dalam mengoptimalkan kapal patroli yang ada dalam jumlah terbatas sehingga menghasilkan hasil yang maksimal.

5.2. Saran

Penambahan armada kapal patroli harus menjadi perhatian utama. Terlepas dari secara praktek optimalisasi dari sisi sumber daya manusia dapat menunjang kinerja kepolisian perairan, namun tetap saja infrastruktur harus dibenahi layaknya standar kepolisian perairan dunia. Penambahan kapal patroli kelas A2 sesegera mungkin perlu

direncanakan sebagai bagian dari anggaran kepolisian umum Polri. Isu penyelundupan manusia sudah menjadi satu isu global yang perlu mendapat dukungan sepenuhnya. Penambahan infrastruktur kapal patroli menjadi sebuah investasi keamanan perairan yang baik dan sangat mendukung bagi rencana jangka panjang terintegrasi bagi keamanan dalam negeri. Tren kejahatan perairan dan antar negara akan sangat membutuhkan kapal patroli sebagai tulang punggung dan hal ini tidak boleh dikesampingkan.

Fungsi-fungsi kepolisian umum telah dimiliki kepolisian perairan dalam menunjang kapal patroli kepolisian perairan melakukan penanganan penyelundupan manusia. Sebagai ilustrasi dapat dilihat dari fungsi Intelpolair yang sudah beroperasi menggalang data informasi intelejen khas kepolisian perairan. Data intelejen ini terbukti berhasil menjadi awal beberapa penangkapan atas kasus penyelundupan manusia seperti yang telah dikemukakan dalam bab sebelumnya. Kekuatan fungsi intelpolair menjadi satu fungsi kepolisian umum yang ternyata sudah berkembang secara mandiri dalam kepolisian perairan. Demikian pula dengan fungsi penyidikan. Para penyidik kepolisian perairan secara dasar sudah sangat biasa melakukan penyelidikan dan penyidikan tindak pidana perairan. Tindak pidana perairan memang sangat khas dan membutuhkan pengetahuan hukum dan aturan maritim yang kuat sekaligus praktek dan budaya perairan yang baik. Kebutuhan kualifikasi ini merupakan hal-hal yang terintegrasi dan akan saling mendukung. Bisa dilihat dari kondisi kapal para penyelundup manusia seperti yang dicantumkan dalam bab sebelumnya, dari sisi aturan kemaritiman dan berbagai budaya pelayaran dengan cepat kepolisian perairan dapat menaruh kecurigaan dan melakukan penegakan hukum. Fungsi-fungsi ini harus dioptimalisasi sehingga kinerja kapal patroli dapat dituntaskan dalam sebuah penegakan hukum terintegrasi dalam penanganan penyelundupan manusia.



DAFTAR PUSTAKA



- Dua, Mikhael, 2007. *Filsafat Ilmu Pengetahuan; Telaah Analitis, Dinamis, dan Dialektis*. Penerbit Ladalero, Maumere
- Durkheim, Emile dalam Lydia Voight et all. 1994. *Criminology and Justice*. McGraw Hill. New York
- Drucker, Peter F. 1993. *Management Task Responsibilities Practices*. Harper&Row. New York
- Bachtiar, Harsya W. 2005. “*Sejarah Kepolisian*” dalam Mardjono Reksodiputro, “*Ilmu Kepolisian dan Perkembangannya di Indonesia*”, Jurnal Polisi Indonesia 7, Juli 2005.
- Fine, Lawrence G. 2010. *The SWOT Analysis Using Strengths to Overcome Weaknesses Using Opportunities to Overcome Threats*. Kick It LLC. New York
- Giddens, Anthony. 1985. *The Nation State Violence*. Polity Press. Oxford
- Gillin, John Lewis. 2005. *Criminology and Penology*. Chicago. Kessinger Publishing.
- Henslin ,James. 1985. *Down to Earth Sociology*. New Jersey. The Free Press.
- Jenster, Per dan David Hussey. 2001. *Company Analysis Determing Strategic Capability*. John Wiley&Sons. Essex
- Kirchheimer, Otto. 1961. *Political Justice:The Use of Legal Procedure for Political Ends*”,.Greenwood Press, Conecticut
- Komorotomo, Wahyudi, 1992. *Etika Administrasi Negara*, Rajagrafindo Persada, Jakarta,
- Kunarto,1997.*Etika Kepolisian* . Cipta Manunggal, Jakarta
- Meliala, Adrianus. 2002. *Problema Reformasi Polisi*, Trio Repro : Jakarta
- Meliala, Adrianus. 2006. “*Kejahatan Negara:Beberapa Pelajaran dari Indonesia*”, pidato pengukuhan Guru Besar Tetap FISIP Universitas Indonesia, Depok, 15 November 2006

- Meliala, Adrianus. 2007. *Mengkritisi Polisi*, Penerbit Kanisius : Yogyakarta
- Packer , Herbert. 1968. *The Limits of the Criminal Sanction*. Stanford University Press. Stanford
- Reksodiputro, Mardjono. 2005 ,*“Ilmu Kepolisian dan Perkembangannya di Indonesia”*, Jurnal Polisi Indonesia 7, Juli 2005
- Reksodiputro, Mardjono. 2007. *Pembaharuan Hukum Pidana*. Lembaga Kriminologi UI. Jakarta
- Robbins, Stephen P dan Mary Cuolter. 2007. *Management 10th Edition*. McGraw Hill. London
- Sharansky, Natan. 2006. *The Case for Democracy*. Perseus Book Publisher. New York
- Sitompul, DPM. 2005. *Tugas dan Wewenang Polri*. Jakarta. YPKIK
- Sparinga, Daniel, *“Sebuah Peta Jalan Menuju Kepemimpinan Transformasional: Polri dan Gelombang Perubahan”*, pidato pada Dies Natalis dan Wisuda angkatan 48 dan 49 Perguruan Tinggi Ilmu Kepolisian, Jakarta, 17 Juni 2008
- Suparlan, Parsudi. 1999. *“Polisi Dalam Menuju Masyarakat Multikultural”*, dalam Parsudi Separlan, Ed, *“Bunga Rampai Kepolisian Indonesia”*, Yayasan Penerbit Kajian Ilmu Kepolisian, Jakarta, 1999
- Voight. Lydia. 1994. *Criminology and Justice*. McGraw Hill. New York
- Vold, ,George B. 1979. *“Theoretical Criminology”*, Oxford University Press. New York
- Winardi. J, 2004. *Manajemen Perilaku Organisasi Edisi Revisi*, Prenada Media, Jakarta.




LAMPIRAN 1 DATA TANGKAPAN

September 2010

SIEV number	Date of arrival	Passengers and crew	Departure point	Arrival point	Photograph
SIEV 183	01/09/10	86 passengers 3 Indonesian crew	SendangBera ng, West Java	Flying Fish Cove Christmas Island	
SIEV 184	03/09/10	59 passengers 2 Indonesian crew	Jakarta	Christmas Island	
SIEV 185	06/09/10	17 passengers 4 Indonesian crew	Surabaya, East Java	Ashmore Island	
SIEV 186	13/09/10	89 passengers 2 Indonesian crew	Meranki, Semarang	Flying Fish Cove, Christmas Island	
SIEV 187	20/09/10	49 passengers 2 Indonesian crew	Surabaya, East Java	Flying Fish Cove, Christmas Island	

SIEV 188	29/09/10	18 passengers 2 Indonesian crew	Surabaya, East Java	Ashmore Islands	
SIEV 189	30/09/10	23 passengers 4 Indonesian crew	Madura, East Java	West Islet, Ashmore Islands	



October 2010

SIEV number	Date of arrival	Passengers and crew	Departure point	Arrival point	Photograph
SIEV 190	01/10/10	37 passengers 4 Indonesian crew	Surabaya, East Java	North of Ashmore Reef	
SIEV 191	04/10/10	71 passengers 2 Indonesian crew	Banyuwangi	North West of Flying Cove, Christmas Island	
SIEV 192	08/10/10	56 passengers 2 Indonesian crew	Palu, Sulawesi	North West of Scott Reef	(no image)
SIEV 193	08/10/10	75 passengers 3 Indonesian crew	Bali (passengers boarded at sea two days into the journey from Bali to Jakarta)	North of Rocky Point, Christmas Island	






SIEV 194	09/10/10	66 passengers 3 Indonesian crew	Cilacap	Christmas Island	
SIEV 195	11/10/10	10 passengers 2 Indonesian crew	Cilacap	Christmas Island	
SIEV 196	13/10/10	57 passengers 2 Indonesian crew	Crew stated Lombok. Passengers stated Jakarta.	Christmas Island	
SIEV 197	21/10/10	99 passengers 2 Indonesian crew	Tegal, Central Java	North of Christmas Island	
SIEV 198	28/10/10	36 passengers 3 Indonesian crew	Madura, East Java	Ashmore Reef	
SIEV 199	28/10/10	26 passengers 1 Indonesian crew	Buton Island, Sulawesi	E of Ashmore Reef	


SIEV 200	24/10/10	62 passengers 2 Indonesian crew	Labuan, West Java	NW Christmas Island	
SIEV 201	26/10/10	44 passengers 3 Indonesian crew	Cilacap	NW Smith Point Christmas Island	
SIEV 202	27/10/10	25 passengers 4 Indonesian crew	Crew stated Bali. Passengers stated Surabaya.	NNW Ashmore Reef	

November 2010

SIEV number	Date of arrival	Passengers and crew	Departure point	Arrival point	Photograph
SIEV 203	2/11/10	80 passengers 2 Indonesian crew	Madura, East Java	Christmas Island	
SIEV 204	2/11/10	63 passengers	Negombo, Sri Lanka	Christmas Island	






SIEV 205	3/11/10	11 passengers 1 Indonesian crew	Pandegelang, West Java	Christmas Island	
SIEV 206	3/11/10	71 passengers 1 Indonesian crew	Pandegelang, West Java or possibly MuaraAngke	Christmas Island	
SIEV 207	4/11/10	23 passengers 2 Indonesian crew	Lombok, NTB	Browse Island	
SIEV 208	7/11/10	81 passengers	Sri Lanka - Padang	Christmas Island	
SIEV 209	8/11/10	2 passengers 1 Indonesian crew	Oebe beach, Kupang	NW Middle of Osborne Island	
SIEV 210	11/11/10	39 passengers 3 Indonesian crew	Bangkalan, Madura, East Java	N Ashmore Reef	

SIEV 211	16/11/10	116 person (detail not available at time of reporting) Iranian and Iraqi 2 Indonesian adult male crew	GunungKidul, Central Java	Christmas Island	
SIEV 212	23/11/10	53 passengers 4 Indonesian crew	Lombok, NTB	NW Ashmore Reef	
SIEV 213	25/11/10	29 passengers 4 Indonesian crew	Lombok, NTB – Kupang where passengers boarded	S Ashmore Reef	
SIEV 214	26/11/10	39 passengers 2 Indonesian crew	Lombok, NTB	NW Ashmore Reef	
SIEV 215	26/11/10	37 passengers 3 Indonesian crew	Kendari	N Ashmore Reef	



SIEV 216	30/11/10	50 passengers 2 Indonesian crew	Java (possibly near to Jakarta)	N Flying Fish Cove Christmas Island	
----------	----------	------------------------------------	---------------------------------	--	---

December 2010




SIEV number	Date of arrival	Passengers and crew	Departure point	Arrival point	Photograph
SIEV 217	1/12/10	97 passengers 3 Indonesian crew	Java (9-12 hours drive from Bogor)	NE Flying Fish Cove Christmas Island	
SIEV 218	9/12/10	40 passengers 4 Indonesian crew	Unknown	NW Ashmore Reef	
SIEV 219	10/12/10	62 passengers 3 Indonesian crew	Tanjung Perak	NNW Ashmore Reef	
SIEV 220	14/12/10	8 passengers 3 Indonesian crew	Indramayu	N Rocky Point, Christmas Island	


SIEV 221	15/12/10	Total number of passengers is unknown. 42 survivors 30 deceased 3 Indonesian crew	Tanjung Kait, West Java	Christmas Island	
SIEV 222	15/12/10	53 passengers 2 Indonesian crew	Lombok, NTB	NNW Ashmore Reef	
SIEV 223	19/12/10	56 passengers 2 Indonesian crew	Surabaya, East Java	SE Ashmore Reef	
SIEV 224	21/12/10	68 passengers 2 Indonesian crew	Near to PulauSeribu	NE Flying Fish Cove, Christmas Island	
SIEV 225	25/12/10	57 passengers 3 Indonesian crew	Kendari, Sulawesi	NE Ashmore Reef	

January 2011





SIEV number	Date of arrival	Passengers and crew	Departure point	Arrival point	Photograph
SIEV 226	4/01/11	90 passengers 2 Indonesian crew	Lombok, NTB	Ashmore Reef	
SIEV 227	7/01/11	76 passengers 2 Indonesian crew	Madura, East Java	Ashmore Reef	




February 2011

SIEV number	Date of arrival	Passengers and crew	Departure point	Arrival point	Photograph
SIEV 228	6/02/11	48 passengers 4 Indonesian crew	Surabaya, East Java	Ashmore Reef	
SIEV 229	8/02/11	55 passengers 2 Indonesian crew	Cilacap	Christmas Island	
SIEV 230	18/02/11	48 passengers 2 Indonesian crew	Cilacap	Christmas Island	



SIEV 231	26/02/11	102 passengers 3 Indonesian crew	Surabaya, East Java	Ashmore Reef	
----------	----------	-------------------------------------	---------------------	--------------	---

March 2011

SIEV number	Date of arrival	Passengers and crew	Departure point	Arrival point	Photograph
SIEV 232	4/03/11	18 passengers No crew	Pondicherry, India	Christmas Island	
SIEV 233	4/03/11	23 passengers 2 Indonesian crew	Sumbawa, NTB	Ashmore Reef	
SIEV 234	12/03/11	34 passengers 2 crew	Vung Tau, Vietnam	Scott Reef	
SIEV 235	16/03/11	48 passengers 2 Indonesian crew	Possibly Banjarmasin, South Kalimantan	Ashmore Reef	

SIEV 236	17/03/11	136 passengers 4 Indonesian crew	Possibly Surabaya, East Java	Ashmore Reef	
SIEV 237	21/03/11	57 passengers 4 Indonesian crew	Kendari	Ashmore Reef	
SIEV 238	30/03/11	37 passengers 2 Indonesian crew	Banjarmasin, South Kalimantan	Ashmore Reef	

April 2011

SIEV number	Date of arrival	Passengers and crew	Departure point	Arrival point	Photograph
SIEV 239	8/04/11	52 passengers 2 Indonesian crew	Near Jakarta	Christmas Island	
SIEV 240	11/04/11	44 passengers 2 Indonesian crew	Karang Teraja, Baya, West Java	Christmas Island	

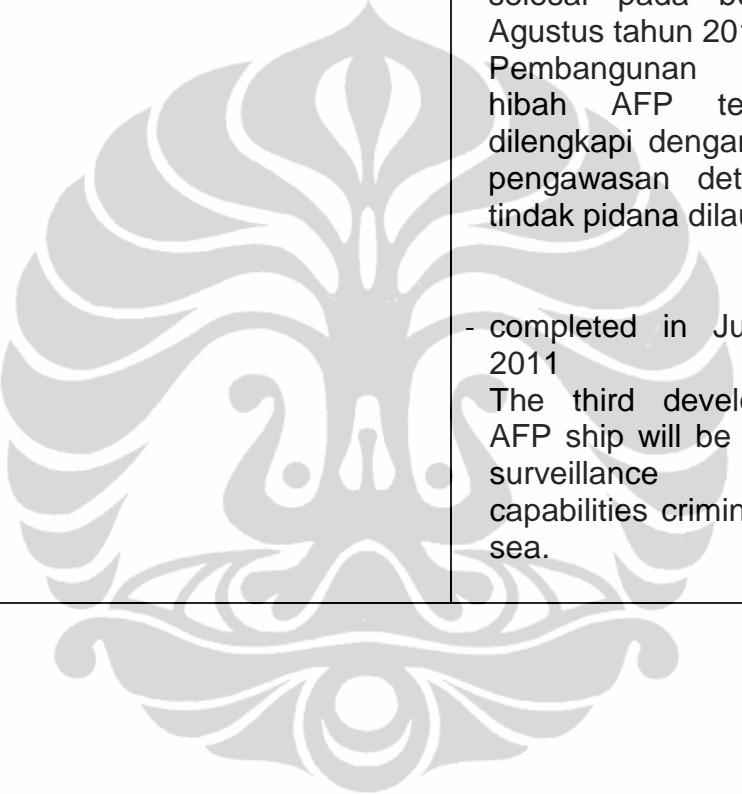
**BADAN PEMELIHARA KEAMANAN POLRI
DIREKTORAT KEPOLISIAN PERAIRAN**

**BAHAN MATERI
PELAKSANAAN 4th SENIOR OFFICER MEETING (SOM) POLRI-AFP TANGGAL 10 S.D 13 MEI 2011
MATERIAL MATERIAL
4th SENIOR IMPLEMENTATION OFFICER MEETING (SOM) POLICE-AFP DATED 10 to 13 MAY 2011**

NO	NOTA KESPAKATAN PENGATURAN PENDANAAN MEMORANDUM OF FINANCING DEAL ARRANGEMENTS	PELAKSANAAN IMPLEMENTATION	PERKEMBANGAN DEVELOPMENT	KETERANGAN FACTS
1	2	3	4	5
1.	<p>AFP akan membantu pendanaan dan pengadaan peralatan untuk meningkatkan jaringan komunikasi (dari kapal ke daratan) bagi polri yang berada di wilayah – wilayah terpencil;</p> <p>AFP will assist funding and procurement of equipment to improve the communication network (from ship to shore) for the national police in the region - a remote region;</p>	<p>- Ditpolair Baharkam Polri telah menerima dana sebesar 1.200.000,- dollar Australia dari AFP pada tanggal 10 Agustus 2010.</p> <p>- Indonesian Marine Police had received funds amounting to 1.200.000, - Australian dollars from the AFP on 10 August 2010.</p>	<p>- Ditpolair Baharkam Polri menyelenggarakan pergelaran kapal sebanyak 4 unit di sepanjang perairan yang menjadi jalur pelayaran kapal-kapal people smuggling dengan menggunakan dana yang dihibahkan oleh AFP.</p> <p>- Indonesian Marine Police held a performance boat 4 units along the waters of the cruise lines ships people smuggling premises using funds donated by the AFP.</p>	<p>- Dana yang telah diserap sebesar Rp. 6.407.421.279,-</p> <p>- Sisa dana s. d April 2011 sebesar Rp. 884.014.131,-</p> <p>- Funds that have been absorbed by Rp. 6407421279,</p> <p>- Remaining funds to April 2011 amounting to Rp. 884 014 131,</p>

Ditpolair.....

1	2	3	4	5
		<ul style="list-style-type: none"> - Ditpolair Baharkam Polri telah mendistribusikan 10 telepon satelit ke Ditpolairda yang wilayahnya merupakan jalur pelayaran kapal-kapal people smuggling - Indonesian Marine Police have a satellite phone to distribute 10 Regional marine police whose territory is the cruise lines ships smuggling people 	<ul style="list-style-type: none"> - Ditpolair Baharkam Polri menerima 6 unit; - Marine Police received 6 units - Ditpolair Daerah menerima 4 unit. - Regional Of Indonesian Marine Police received 4 units 	<ul style="list-style-type: none"> - Telah dimanfaatkan untuk kegiatan operasi people smuggling; - It has been used for people smuggling operations;
2.	<p>AFP akan mencari potensi-potensi yang dapat dimanfaatkan untuk membantu Polri memperoleh sebuah kapal type A dan empat buah kapal type B yang dapat digunakan oleh Polair untuk dikonsentrasikan pada wilayah-wilayah prioritas, yang mampu</p> <p>AFP will find the potential that can be used to help police get a ship type A and type B four ships that can be used by Marine police to concentrate on priority areas, which could</p>	<ul style="list-style-type: none"> - AFP memberikan 10 mesin tempel untuk 5 kapal yang di hibahkan oleh AFP sebelumnya pada tahun 2003; - AFP give 10 outboard engines for 5 ships in donated by AFP earlier in the year 2003; - AFP memberikan 3 kapal tipe C. - AFP gives 3 vessel type C. 	<ul style="list-style-type: none"> - Telah didistribusikan ke Ditpolairda NTT, NTB, Bali dan Metro Jaya; - It has been distributed to Regional Of Indonesian Marine Police NTT, NTB, Bali and the Metro Jaya; - Proses hibah kapal masih pada tahap pembangunan yang dilaksanakan di Singapura, direncanakan - The process grants the ship is still at the developmental stage which was plan held in Singapore, 	<ul style="list-style-type: none"> - Telah dimanfaatkan untuk kegiatan operasi people smuggling - It has been used for people smuggling operations - Masih dalam proses pembangunan. - Still under construction.

1	2	3	4	5
	<p>beroperasi secara aman untuk mengangkut para imigran gelap yang ditahan;</p> <p>AFP will investigate the potential to assist the INP with the acquisition of one type A dan four type B marine vessels for use by Indonesian marine police to concentrate on priorities areas with the secure movement of detained illegal immigrants.</p>		<p>- selesai pada bulan Juli s.d Agustus tahun 2011 Pembangunan ketiga kapal hibah AFP tersebut akan dilengkapi dengan kemampuan pengawasan deteksi kegiatan tindak pidana dilaut.</p> <p>- completed in July to August 2011 The third development grant AFP ship will be equipped with surveillance detection capabilities criminal activities at sea.</p>	<p>Masih dalam proses pembangunan</p> <p>Still under construction</p>

**BADAN PEMELIHARA KEAMANAN POLRI
DIREKTORAT KEPOLISIAN PERAIRAN**

**REKOMENDASI DIT POLAIR BAHARKAM POLRI PADA SOM INP – AFP 2011
MARINE POLICE RECOMMENDATION ON SOM BAHARKAM POLRI VI - AFP 2011**

NO	SARAN <i>SUGESTION</i>	ARGUMENTASI <i>ARGUMENT</i>	RESPON		
			Setuju / Agree	Tidak setuju/ Diss agree	Perlu dianalisa/ Need to be analyzed
1	2	3	4	5	6
1.	<p>Sesuai dengan nota kesepakatan penyelenggaraan pendanaan, Ditpolair Baharkam Polri mengharapkan untuk menerima hibah kapal tipe A atau tipe B</p> <p>In accordance with the memorandum of management agreement funding, Indonesian marine police expect to receive grants vessel type A or type B</p>	<p>Bahwa AFP telah merencanakan untuk memberikan bantuan tipe A dan tipe B seperti tercantum pada nota kesepakatan penyelenggaraan pendanaan.</p> <p>- That the AFP has planned to provide assistance type A and type B as contained in the memorandum of agreement implementation funding.</p> <p>- Jalur pelayaran kapal people smuggling umumnya berada di atas 90 mil dari garis pantai sehingga dibutuhkan jenis kapal tipe A dan tipe B untuk bisa menyentuh sampai 90 mil dari garis pantai.</p> <p>- Line cruise ship smuggling people generally located in the upper 90 miles of coastline so that the required type of vessel type A and type B to be touched up to 90 miles from the coastline.</p>			

1	2	3	4	5	6
2.	<p>Pengadaan dermaga sebagai tempat sandar di pelabuhan terdekat guna proses lebih lanjut terhadap kapal people smuggling.</p> <p>Procurement of the pier as a place to dock at the nearest port for further proceedings against people smuggling vessels.</p>	<p>Kondisi dermaga di jajaran Polair Daerah masih belum memadai untuk proses sandar kapal-kapal di atas 70 GT, umumnya kapal-kapal people smuggling gross tonnya (GT) di atas 70.</p> <p>The condition of the pier in the ranks of the Regional marine police still not adequate to process dock ships above 70 GT, most people smuggling ships gross tonne (GT) in the top 70.</p>			
3.	<p>Pelatihan investigasi people smuggling dalam bidang bahasa komunikasi.</p> <p>Training people smuggling investigation in the field of language communication.</p>	<p>Salah satu kendala dalam melaksanakan investigasi terhadap kegiatan people smuggling yaitu bahasa komunikasi, karena para imigran gelap umumnya berasal dari Negara kawasan Asia Timur seperti Srilanka, Iran, Pakistan dan Afganistan</p> <p>One of the obstacles in conducting investigations against people smuggling activity that is the language of communication, because illegal immigrants usually come from East Asia countries like Sri Lanka, Iran, Pakistan and Afghanistan</p>			

4. Pertemuan.....

1	2	3	4	5	6
4.	<p>Pertemuan rutin secara terjadwal antara Ditpolair Baharkam Polri dan AFP.</p> <p>Regular meetings are scheduled between marine police and the AFP.</p>	<p>dalam rangka mendukung optimalisasi operasi people smuggling perlu diselenggarakan kegiatan pertemuan rutin secara terjadwal antara Ditpolair Baharkam Polri dan AFP, hal ini dilaksanakan untuk meningkatkan pembangunan kapasitas dan peningkatan kemampuan personil kedua instansi.</p> <p>in order to support the optimization of people smuggling operations have held regular meetings are scheduled activity between Directorate Indonesian marine Police and the AFP, this is done to enhance capacity building and improvement of both agency personnel.</p>			

**BADAN PEMELIHARA KEAMANAN POLRI
DIREKTORAT KEPOLISIAN PERAIRAN**

DAFTAR NOMOR TELEPON HP SATELIT BANTUAN AFP / SATELLIT MOBILE PHONE LIST FOR HELP AFP

A. Directorate of Marine Police

- | | |
|---|-------------------|
| 1. Dir Polair Baharkam Polri | No. 0881631573518 |
| 2. Kasi Rendal Ops | No. 0881631682370 |
| 3. KP. Cinderawasih – 626 (tugas Polda Lampung) | No. 0881631682361 |
| 4. KP. Beo – 646 (tugas Polda NTT) | No. 0881631666873 |
| 5. KP. Punai – 642 (tugas Polda NTB) | No. 0881631641902 |
| 6. KP. Antareja – 510 (tugas Polda Sumbar) | No. 088163168236 |

B. Directorate Of Regional Marine Police

- | | |
|-------------------------|-------------------|
| 1. Dit Polairda Lampung | No. 0881631666876 |
| 2. Dit Polairda NTT | No. 0881631666845 |
| 3. Dit Polairda NTB | No. 0881631641840 |
| 4. Dit Polairda Sumbar | No. 0881631641898 |

**BADAN PEMELIHARA KEAMANAN POLRI
DIREKTORAT KEPOLISIAN PERAIRAN**

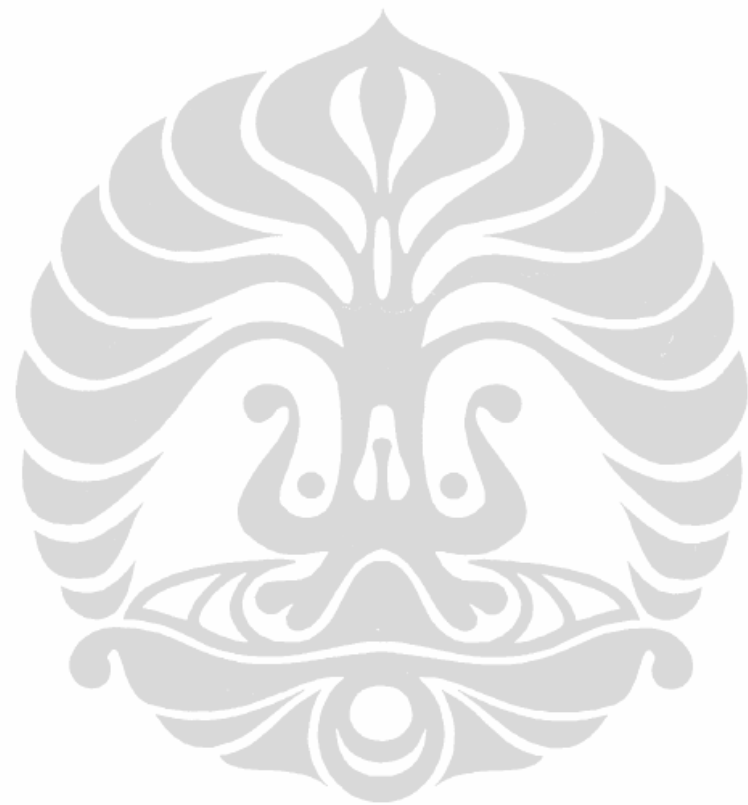
PENGGUNAAN ANGGARAN BANTUAN DARI AFP / THE USE OF BUDGETARY ASSISTENCE FROM AFP

NO	PENERIMAAN DARI AFP / ACCEPTANCE OF AFP	GELAR KAPAL POLISI / NUMBER OF PATROL BOAT	BULAN / MOUNT	PENYERAPAN / ABSORPTION	KEGIATAN / ACTIVITY
1.	Rp. 7.291.435.410,-	4 police ship 4 patrol boat	August'10	Rp. 702.090.548,-	Riksa 14 kali, Temu kpl kandas 1 kali, Gakkum 1 kali / checked 14 times,meet the ship ran aground 1 times,law enforcement 1 times.
2.			September'10	Rp. 634.336.000,-	Riksa 13 kali, Gakkum 1 kali / checked 13 times, law enforcement 1 times
3.			October'10	Rp. 737.617.948,-	Riksa 6 kali, Evakuasi 77 org / checked 6 times, evacuation 77 people
4.			November '10	Rp. 638.926.000,-	Riksa 10 kali, Gakkum 3 kali / checked 10 times, law enforcement 3 times
5.			December '10	Rp. 667.627.573,-	Riksa 11 kali / checked 11 times
6.			January'11	Rp. 714.644.573,-	Riksa 12 kali, Gakkum 1 kali / checked 12 times, law enforcement 1 times
7.			February'11	Rp. 724.735.574,-	Riksa 14 kali / Riksa 14 kali

8. Maret.....

8.			March'11	Rp. 837.552.323,-	Riksa 14 kali, Gakkum 2 kali / checked 14 times, law enforcement 2 times
9.			April'11	Rp. 813.130.740,-	
TOTAL PENGELUARAN KESELURUHAN / TOTAL OVERALL SPENDING				Rp. 6.407.421.279,-	
SALDO / BALANCE				Rp. 884.014.131-	Akan digunakan untuk mendukung kegiatan bulan Mei, Juni dan Juli 2011 / will be used to support activities in May, June and July 2011















KURANG MENINGGAL DUNIA = 2 ORANG

- 1. Kopol Maju Hasibuan
 - 2. Briptu Kiki Sugih
- SDH UP DATE

UKP 01 JANUARI 2010 = 203

- 1. AKBP KE KOMPOL = 1 ORANG
 - 2. KOMPOL KE AKBP = 3 ORANG
 - 3. AKP KE KOMPOL = 7 ORANG
 - 4. IPTU KE AKP = 26 ORANG
 - 5. IPDA KE IPTU = 13 ORANG
 - 6. AIPDA KE AIPTU = 7 ORANG
 - 7. BRIGADIR KE BRIPKA = 10 ORANG
 - 8. BRIPTU KE BRIGADIR = 2 ORANG
 - 9. BRIPDA KE BRIPTU = 132
- SDH UP DATE

SAG TA KE BA = 2 ORANG

- 1. ABRIP SUYATNO
- 2. BHARAKA AGUS ISBIANTORO

CAPA = 2 ORANG

- 1. BRIPKA AEF JAENUDIN
 - 2. BRIPKA HASANNUDIN
- SDH UP DATE

TAMBAH

DIK STIP=1 ORANG

1. BRIPDA.....

BLM UP DATE NAMANYA



PINDAH KESATUAN = 14 ORANG

BRIPKA = 3

BRIGADIR = 1

BRIP TU = 10



SDH UP DATE

TAMBAH IPDA = 7 ORANG

0

PPSS=2



SUDAH UP DATE



KURANG PERSONIL

- 1. AKBP SUPRIYONO (PENSIUN)
- 2. PENGDA.III.B AMIR HUTAGAOL (PENSIUN)
- 3. BRIPDA YUNUS (PINDAH)

} SDH UP DATE



KURANG

1. KOMBES POL Drs. POL ADE SUBARDAN.K (PENSIUN)
2. AKBP LUKAS GUNAWAN,S.Ik (PINDAH DIR SUMBAR)
3. BRIPTU HERI ADI PUTRA (PINDAH BAHARKAM POLRI)

}SDH UP DATE

TAMBAH

- 1, KOMBES POL M.CHAIRULA SDH UP DATE

PEROBAHAN DIKUM SMA KE S1 = 1 ORANG

- 1, BRIGADIR JONO SDH UP DATE



KURANG BULAN MEI 2001

1. BRIGADIR NASRUL AFRIANTO (MENINGGAL DUNIA)

SDH UP DATE

TAMBAH

1.PENGDA.IIA RIYANTI

SDH UP DATE



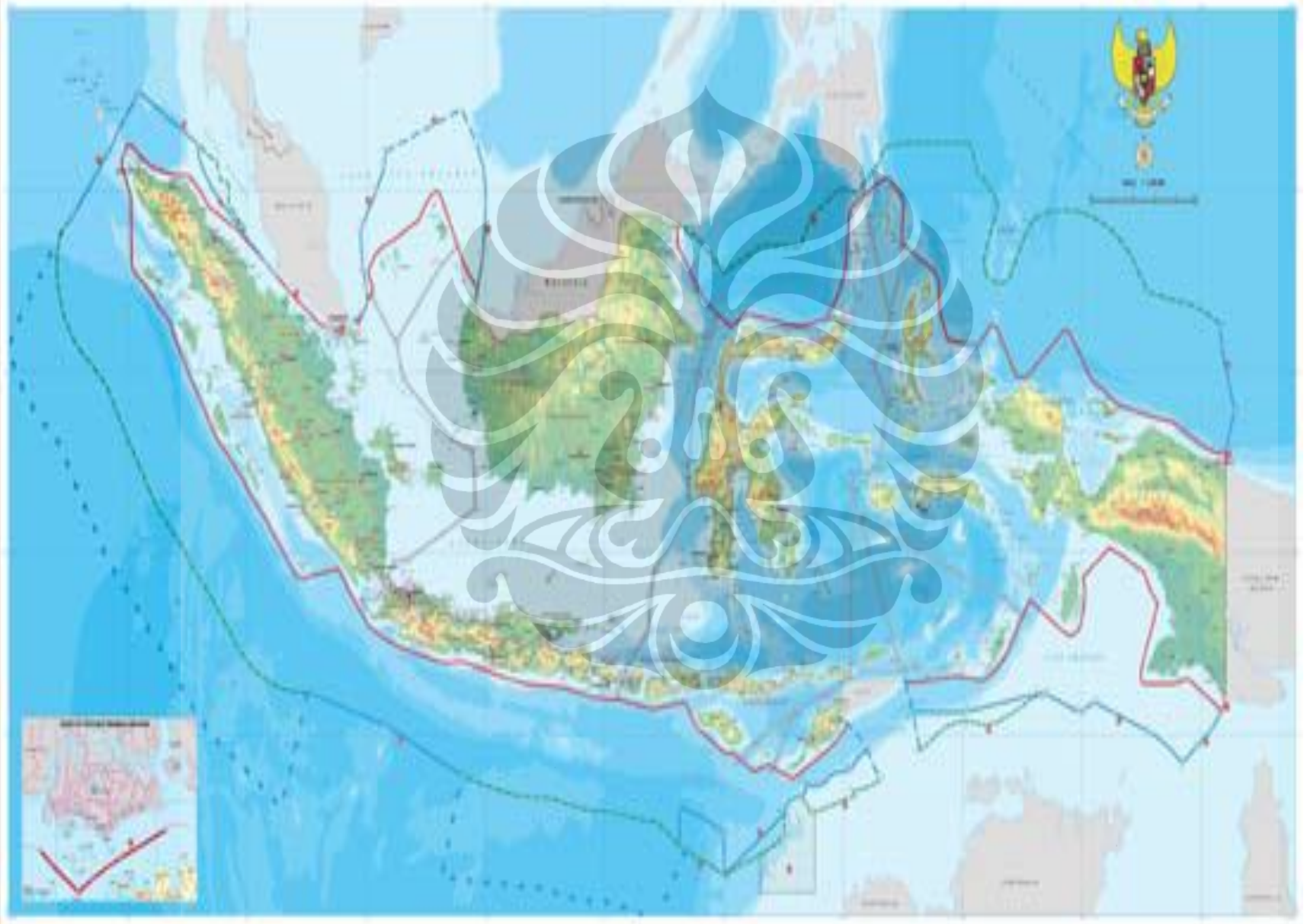
DIK ANT = 13 ORANG

1. IPDA HARYADI
2. IPDA ZULFADLI, SST
3. IPDA MICHA TODING POTTY, SH
4. IPDA DEDY ADRIANSYAH.P, SH
5. IPDA RUDY SANJAYA, SH
6. IPDA ANTONIUS TRIAS.K
7. IPDA NICO ERICSONREINHOLD
8. BRIPKA DARMADI
9. BRIPKA KIRWANTO
10. BRIGADIR BUDI PRIYANTO
11. BRIGADIR WONNY HERMAWAN
12. BRIPTU ANDRA KUSMANA
13. BRIPTU MUHAMAD KOHAR



CAPA (SIP) PERSIAPAN PERUBAHAN DATA BULAN JANUARI 2012

persipan bulan April 2011 ganti sma ke s1 pangkat briptu 1 orang



Optimalisasi peran..., Kobul Syahrin Ritonga, Pascasarjana UI, 2011.



SPESIFIKASI TEKNIS KAPAL KLAS A 2 (BARU)

1. JENIS MATERIIL	= KAPAL POLISI	10. JENIS SENJATA	= 20 MM (THREE BAREL) & 12,7 MM
2. NEGARA PEMBUAT	= SPANYOL	11. JENIS MESIN	= MTU 12 V 595 TE. 90
3. DIBUAT DARI	= BAJA	12. DIMENSI	= P : 61 M, L 9,9 M, DRAFT : 3,5 M.
4. TAHUN PEMBUATAN	= 2003	13. BERAT	= 520 TON
5. TONASE	= 620 TON	14. KAP. TANGKI	= 100 TON
6. PANJANG	= 61 METER	15. PEMAKAIAN BBM	= 1.696,4 LITER / JAM
7. LEBAR	= 9,9 METER	16. KECEPATAN	= 22,8 KNOT
8. MESIN POKOK	= 2 SET	17. KAP. ANGKUT	= 42 ORANG / ABK
9. JUMLAH KAPAL	= 2 UNIT	18. HARGA	= RP. 150.000.000.000,- (15 M)



SPESIFIKASI TEKNIS KAPAL KLAS A-3 (LAMA)

• JENIS MATERIIL	= KAPAL POLISI	9. JENIS SENJATA	= 20 MM (THREE BAAREL) & 12,7 MM
• JENIS / TYPE	= B – 3	10. JENIS MESIN	= 2 SET X 640 PK MAN KAWASAKI
• JUMLAH KAPAL	= 9 UNIT	11. DIMENSI	= P : 48,6 M, L 7,5 M, DRAFT : 3,45 M.
• TAHUN	= 1962	12. BERAT	= 410 TON
• DIBUAT DARI	= BAJA ST 60	13. KAP. TANGKI	= 41,40 TON
• SUPLIER / AGENT	= UGATA - JEPANG	14. PEMAKAIAN BBM	= 315 LITER / JAM
• T. PEMBUATAN	= JEPANG	15. KECEPATAN	= 12 KNOT
		16. KAP. ANGKUT	= 30 ORANG / ABK



SPESIFIKASI TEKNIS KAPAL POLRI KLAS B-2

1. JENIS MATERIIL	= KAPAL POLISI	8. JENIS MESIN	= MTU 12 V 4000 M. 90
2. JENIS / TYPE	= B – 2	9. DIMENSI	= P : 34,5 M, L 7 M, DRAFT : 3,5 M.
3. JUMLAH KAPAL	= 17 UNIT	10. BERAT	= 154 TON
4. PROGRAM	= K.E. TAHUN 2001	11. KAP. TANGKI	= 36 TON
5. SUPLIER / AGENT	= DML INGGRIS	12. PEMAKAIAN BBM	= 1.068,57 LITER / JAM
6. TMPT PEMBUATAN	= POLANDIA & SINGAPURA	13. KECEPATAN	= 28 KNOT
7. JENIS SENJATA	= 12,7 MM	14. KAP. ANGKUT	= 24 ORANG / ABK
		15. HARGA	= RP. 50.000.000.000,- (50 M)



SPESIFIKASI TEKNIS KAPAL POLRI KLAS B-3

1. JENIS MATERIIL	= KAPAL POLISI	8. JENIS SENJATA	= 12,7 MM
2. JENIS / TYPE	= B – 3	9. JENIS MESIN	= MT 12 V 331 TC 92
3. JUMLAH KAPAL	= 19 UNIT	10. DIMENSI	= P : 28 M, L 5,40 M, DRAFT : 2,5 M.
4. TAHUN	= 2000	11. BERAT	= 66 TON
5. DIBUAT DARI	= KAYU LAMINASI	12. KAP. TANGKI	= 10 TON
6. SUPLIER / AGENT	= PT. PAL SBY	13. PEMAKAIAN BBM	= 275 LITER / JAM
7. T. PEMBUATAN	= SURABAYA	14. KECEPATAN	= 28 KNOT
		15. KAP. ANGKUT	= 17 ORANG / ABK



SPESIFIKASI KAPAL POLRI KLAS C-1 :

1. JENIS TYPE	= DML INGGRIS & JPG	8. JENIS SENJATA	= 12,7 MM
2. JUMLAH KAPAL	= 9 UNIT	9. JENIS MESIN	= MAN D. 2840 LE
3. TH. PEMBUATAN	= 2003 & 2007	10. DIMENSI	= P : 17,2 M, L 5 M, DRAFT : 1,9 M.
4. TONASE	= 36 Ton	11. BERAT	= 36 TON
5. PANJANG	= 17 METER & 27 METER	12. KAP. TANGKI	= 5 TON
6. LEBAR	= 5 METER & 10 METER	13. KECEPATAN	= 35 KNOT
7. MESIN POKOK	= 2 SET, 650 KW	14. KAP. ANGKUT	= 8 ORANG / ABK



SPESIFIKASI TEKNIS KAPAL POLRI KLAS C-2

1. JENIS MATERIIL	= KAPAL POLISI	7. JENIS SENJATA	= 12,7 MM
2. JENIS / TYPE	= C – 2	8. JENIS MESIN	= CARTEPILLAR 3208 TAS
3. JUMLAH KAPAL	= 15 UNIT	9. DIMENSI	= P : 15 M, L 3,80 M, DRAFT : 1,9 M.
4. TAHUN	= 2000 & 2007	10. BERAT	= 27 TON
5. SUPLIER / AGENT	= ASD PRANCIS & ICITAP USA	11. KAP. TANGKI	= 2 TON
6. T.PEMBUATAN	= PERANCIS & USA	12. KECEPATAN	= 35 KNOT
		13. KAP. ANGKUT	= 5 ORANG / ABK