

## **Implementasi UNCLOS 1982 terhadap Upaya Perlindungan Sumber Daya Budaya Bersejarah Bawah Air di Wilayah Perairan dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia: Permasalahan, Tantangan, dan Solusi**

**Hutomo Putra<sup>1\*</sup>, Pratondo Ario Seno Sudiro<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN)

<sup>2</sup>Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI)

e-mail: [hutomohardjoko@gmail.com](mailto:hutomohardjoko@gmail.com)

### **Abstract**

*Protecting underwater cultural heritage is becoming increasingly important amidst the threat of illegal exploitation, artifact theft, and uncontrolled and difficult-to-identify commercial activities. Even though it has ratified the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) through Law No. 17 of 1985, implementing these regulations in Indonesia still faces several problems. It is far from the ideal conditions expected. This article is motivated by the main question that arises, namely, to what extent is the implementation of UNCLOS 1982 in efforts to protect underwater cultural resources in Indonesia faced with the challenges and problems that occur, and what strategies can be implemented to increase the protection of underwater cultural resources in Indonesia? This article aims to identify the main problems and challenges in implementing UNCLOS 1982 for underwater cultural resources in waters and territories recognized by Indonesia. This research emphasizes a multi-disciplinary approach to obtain research results, which are expected to provide concrete recommendations to strengthen the framework for protecting underwater cultural heritage so that it can maintain the historical values and identity of the Indonesian nation for future generations. This is an important component in efforts to manage sustainable maritime resources, strengthen the position of the world maritime axis, and realize the vision of a Golden Indonesia 2045.*

**Keywords:** UNCLOS 1982, Protection of Underwater Cultural Resources.

### **Abstrak**

*Perlindungan warisan budaya bawah air menjadi semakin penting di tengah meningkatnya ancaman eksploitasi ilegal, pencurian artefak, dan aktivitas komersial yang tidak terkontrol dan sulit untuk diidentifikasi. Meskipun telah meratifikasi Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 1985, implementasi aturan tersebut di Indonesia masih menghadapi sejumlah permasalahan dan jauh dari kondisi ideal yang diharapkan. Artikel ini dilatarbelakangi oleh pertanyaan utama yang muncul, yaitu sejauh mana implementasi UNCLOS 1982 dalam upaya melindungi sumber daya budaya bawah air di Indonesia dihadapkan dengan tantangan dan permasalahan yang terjadi, serta bagaimana strategi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan perlindungan sumber daya budaya bawah air di Indonesia? Tulisan ini bertujuan untuk mengidentifikasi permasalahan dan tantangan utama yang terjadi dalam pengimplementasian UNCLOS 1982 terhadap sumber daya budaya bawah air di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Penelitian ini menekankan pendekatan multi disiplin untuk mendapatkan hasil penelitian yang diharapkan memberikan rekomendasi konkret untuk memperkuat kerangka perlindungan warisan budaya bawah air, sehingga dapat menjaga nilai sejarah dan identitas bangsa Indonesia bagi generasi mendatang. Hal tersebut menjadi komponen penting dalam upaya pengelolaan sumber daya maritim yang berkelanjutan, memperkuat posisi sebagai poros maritim dunia, dan mewujudkan visi Indonesia Emas 2045.*

**Kata Kunci:** UNCLOS 1982, Perlindungan, Sumber Daya Budaya Bawah Air.

## **PENDAHULUAN**

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas perairan mencapai lebih dari 6 juta km<sup>2</sup> dan garis pantai sepanjang 99.093 km, memiliki kekayaan maritim yang luar biasa, termasuk sumber daya budaya bersejarah bawah air. Kekayaan ini mencakup ribuan kapal karam bersejarah yang menyimpan nilai arkeologis, historis, dan ekonomi yang penting dan bermanfaat untuk Bangsa Indonesia. Selain itu, potensi budaya tersebut menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara dengan tanggung jawab besar untuk melindungi dan melestarikan warisan budaya bawah air sesuai dengan ketentuan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 (Latifah & Larasati, 2017; Budiman, 2016). Sejatinnya, warisan budaya bawah air merupakan substansi yang dibahas secara mendetail dan tertuang pada Kerangka Regulasi Internasional yang ditetapkan oleh UNESCO. Secara definisi, “Warisan Budaya Bawah Air” merupakan semua jejak keberadaan manusia yang memiliki karakter budaya, sejarah, atau arkeologis yang sebagian atau seluruhnya berada di bawah air, secara berkala atau terus-menerus, selama setidaknya 100 tahun seperti: (i) situs, struktur, bangunan, artefak dan sisa-sisa manusia, bersama dengan konteks arkeologis dan alaminya, (ii) kapal, pesawat terbang, kendaraan lain atau bagiannya, muatannya atau konten lainnya, bersama dengan konteks arkeologi dan alaminya; dan (iii) objek karakter prasejarah (UNESCO, 2001). Disisi lain, dalam konteks perlindungan, terdapat regulasi internasional lainnya yang mengatur mengenai perlindungan warisan budaya bawah air pada suatu Negara Pantai, yaitu *United Nations Convention on the Law of the Sea* Tahun 1982 tentang hukum laut Internasional. Bab XI UNCLOS yang mengatur tentang Kawasan, di Bagian 2 Tentang Asas-Asas yang Mengatur Kawasan, Pasal 149 tentang Benda-Benda Purbakala dan Bersejarah, menjelaskan bahwa “Semua benda-benda purbakala dan yang mempunyai nilai sejarah yang ditemukan di Kawasan harus dipelihara atau digunakan untuk kemanfaatan umat manusia sebagai suatu keseluruhan, dengan memperhatikan secara khusus hak-hak yang didahulukan dari negara asal, atau negara asal kebudayaan, atau negara asal jarahan, dan asal kepurbakalaan.” (UNCLOS 1982, Pasal 149). Peraturan tersebut kemudian diperjelas lebih rinci pada Pasal 303 UNCLOS tentang Benda-Benda Purbakala dan Benda-Benda Bersejarah yang ditemukan di Laut. Sekurangnya, terdapat empat poin penjelasan pada Pasal 303 yang mempertegas kewajiban negara pantai untuk melindungi segala bentuk objek historis baik yang ditemukan di permukaan maupun di dasar laut teritorialnya. Salah satu objek historis menurut UNCLOS adalah kapal yang telah karam selama 75 tahun (UNCLOS, 1982). Sementara, Indonesia memberlakukan usia minimal kategori Benda Cagar Budaya (BCB) adalah 50 Tahun sebagaimana yang tertuang pada Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya. Sebagai negara yang meratifikasi UNCLOS 1982, Indonesia memiliki kewajiban untuk melindungi objek historis, baik dalam skala nasional maupun internasional, baik di darat maupun di dalam laut. Namun, faktanya pencurian bangkai kapal bersejarah di wilayah perairan Indonesia masih terjadi, salah satunya di perairan laut Jawa yang diketahui sebagai Lokasi berlangsungnya Perang Dunia II antara sekutu dengan Jepang (Sumandoyo, 2018; Ratnasari, 2018). Penjarahan tersebut pada akhirnya mengakibatkan protes keras dari negara-negara pemilik kapal, seperti Inggris, Australia, dan Belanda. Protes tersebut dilayangkan kepada Indonesia yang merupakan negara pantai yang berwenang namun dianggap tidak mampu menjaga objek historis yang ada di dalam teritorialnya sendiri. Hal tersebut tentunya sekaligus mencoreng reputasi Indonesia di Dunia Internasional dalam upayanya mewujudkan Poros Maritim Dunia, dimana aspek kebudayaan maritim menjadi salah satu pilar di dalamnya (Diposaptono, 2017). Pertanyaan utama yang kemudian muncul yaitu sejauh mana implementasi UNCLOS 1982 dalam upaya melindungi sumber daya budaya bawah air di Indonesia yang dihadapkan dengan tantangan dan permasalahan yang terjadi di lapangan. Lalu, bagaimana strategi ideal pengimplementasian UNCLOS 1982 yang dapat diterapkan untuk meningkatkan perlindungan sumber daya budaya

bawah air di Indonesia. Kedua pertanyaan tersebut merupakan hal krusial yang bertujuan untuk menganalisis permasalahan yang menghambat implementasi UNCLOS 1982 dalam melindungi sumber daya budaya bawah air di Indonesia. Adapun strategi ideal yang akan diajukan juga harus bersifat adaptif dan responsif dengan segala macam dinamika dan kondisi di laut yang bersifat dinamis dan tidak dapat diprediksi. Artikel ini diharapkan dapat menghasilkan rekomendasi konkret yang mendukung penguatan kebijakan dan penegakan hukum demi melestarikan warisan budaya bawah air Indonesia. Sebagai bagian dari upaya mewujudkan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, artikel ini juga menekankan pentingnya pelestarian sumber daya budaya bawah air sebagai elemen yang tidak hanya merefleksikan identitas sejarah bangsa, tetapi juga memiliki potensi untuk mendukung pengelolaan sumber daya maritim berkelanjutan di masa kini maupun di masa mendatang.

Penelitian tentang perlindungan warisan budaya bawah air (*Underwater Cultural Heritage/UCH*) memerlukan kerangka teoritis yang mencakup aspek hukum, etika, manajemen sumber daya budaya, serta pendekatan metodologis yang relevan. Menurut Konvensi UNESCO 2001, situs warisan budaya bawah air mencakup semua jejak keberadaan manusia yang memiliki karakter budaya, sejarah, atau arkeologi yang ditemukan di bawah air, seperti kapal karam, kota yang tenggelam, atau artefak lainnya yang telah berada di bawah air selama lebih dari 100 tahun. Konsep ini menekankan pentingnya melindungi dan melestarikan UCH untuk generasi mendatang melalui konservasi *in situ*, kecuali dalam kondisi tertentu (UNESCO, 2001). Landasan ini mendasari pendekatan perlindungan situs bawah air di banyak negara, termasuk Indonesia. Hukum yang melindungi warisan budaya bawah air pada dasarnya dikembangkan untuk mencegah kegiatan pengangkatan komersial (*salvage*) dan perburuan harta karun yang dapat merusak situs-situs bersejarah. Peraturan ini juga berfungsi sebagai payung perlindungan terhadap warisan budaya bawah air dari aktivitas ilegal yang berpotensi merusak atau menghancurkan bangkai kapal beserta lingkungannya. Hal ini sangat penting bagi negara-negara yang menghadapi masalah tersebut, seperti Amerika Serikat (Runyan, 2011) dan Inggris (Firth, 1993), serta negara-negara dengan potensi kekayaan budaya bawah air, seperti Australia (Jeffery, 2006). Negara-negara tersebut merespons dengan cepat melalui pembagian tugas yang tepat dan sistem manajemen yang sesuai.

Sistem manajemen dan hukum warisan budaya bawah air telah berkembang dalam cakupan yang lebih luas, seperti Konvensi UNESCO 2001, ICOMOS 1996, dan UNCLOS 1982. Sejumlah negara telah meratifikasi ketiga konvensi ini sebagai langkah serius untuk melindungi aset warisan budaya bawah air mereka. Dua konvensi pertama berfokus pada perlindungan dan pelestarian warisan budaya bawah air dari aktivitas ilegal seperti penyelamatan komersial, pengangkatan kargo kapal karam, serta penjualan atau perdagangan artefak secara ilegal. Sementara itu, UNCLOS 1982 memberikan perhatian khusus pada pembagian wilayah perairan sekaligus pengelolaan area warisan budaya bawah air. Kerangka kerja ini, pada dasarnya, menjadi langkah strategis untuk melawan praktik-praktik penipuan oleh penyelamat komersial dan pemburu harta karun. Oleh karena itu, semua model sistem manajemen warisan budaya bawah air dan regulasi, baik dalam skala regional maupun internasional, sangat penting bagi setiap negara untuk melindungi dan melestarikan aset budaya mereka untuk generasi mendatang. Selain itu, kerangka ini juga memberikan panduan yang lebih komprehensif untuk melindungi aset budaya bawah air dari ancaman global.

Dari berbagai argumentasi di atas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi permasalahan dan tantangan utama yang terjadi dalam pengimplementasian UNCLOS 1982 terhadap sumber daya budaya bawah air di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif yang relevan dengan beberapa pendekatan utama. Pertama, tinjauan pustaka telah dilakukan untuk mengidentifikasi aspek-aspek penting dari penelitian ini. Secara umum, metode ini tepat untuk menjelaskan dan mendukung praktik profesional dengan mengidentifikasi serta mengembangkan perspektif baru dalam menginterpretasikan literatur yang ada (Fink, 2005). Tinjauan pustaka juga penting untuk membantu menentukan topik penelitian, pertanyaan, atau hipotesis yang akan menjadi kontribusi utama dalam penelitian (Rowley dan Slack, 2004, hlm. 32).

Kedua, studi komparatif akan diterapkan untuk mencari solusi yang lebih baik terhadap permasalahan penelitian. Menurut Nazir (2005: 58), penelitian komparatif merupakan penelitian deskriptif yang bertujuan untuk menemukan jawaban mendasar tentang sebab akibat dengan menganalisis faktor penyebab terjadinya suatu fenomena tertentu. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk memberikan jawaban yang mendasar dengan menganalisis faktor-faktor penyebab suatu fenomena yang berkaitan dengan etika dalam arkeologi maritim (Flatman, 2007; Muckelroy, 1978) dan konsep pengelolaan warisan budaya bawah air (Underwater Cultural Heritage Management) sebagaimana diatur dalam teori dan pedoman yang relevan (UNESCO, 2001; ICOMOS, 1996).

## **PEMBAHASAN**

### **Kerangka Regulasi Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air di Indonesia**

Di Indonesia, saat ini, terdapat dua regulasi yang mengatur perlindungan, pengelolaan, dan pelestarian situs kapal karam bersejarah dan warisan budaya bawah yang memiliki nilai sejarah dan budaya yang signifikan. Dua regulasi tersebut adalah Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Undang-Undang No. 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya, menjadi salah satu dasar hukum utama dalam pelestarian cagar budaya di Indonesia, mencakup aset budaya bawah air seperti bangkai kapal bersejarah. UU ini menetapkan panduan rinci mengenai definisi, perlindungan, dan pengelolaan cagar budaya. Cagar budaya didefinisikan sebagai benda, struktur, situs, atau kawasan yang memiliki nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama, dan budaya, termasuk situs bawah air seperti kapal karam yang berkontribusi pada pemahaman sejarah maritim dan evolusi budaya. Dengan pengklasifikasian ini, situs-situs bawah air diakui sebagai elemen penting dari sejarah dan identitas nasional.

Dalam konteks perlindungan, Pasal 26 UU No. 11 Tahun 2010 menekankan bahwa semua kegiatan yang melibatkan penggunaan atau eksplorasi cagar budaya, termasuk bangkai kapal bawah air, harus berfokus pada konservasi. Kegiatan penelitian, pengangkatan, atau pemanfaatan harus dilakukan dengan memastikan integritas dan keaslian aset budaya tetap terjaga. UU ini juga mewajibkan penilaian menyeluruh serta perizinan sebelum pelaksanaan eksplorasi atau operasi pengangkatan.

UU ini mengatur peran pemerintah dan pihak non-pemerintah, seperti masyarakat lokal, lembaga budaya, dan institusi pendidikan, dalam melindungi dan mempromosikan situs budaya. Tanggung jawab kolektif ini menekankan pentingnya kolaborasi berbagai pemangku kepentingan. Untuk memperkuat perlindungan, UU No. 11 Tahun 2010 menetapkan sanksi tegas berupa denda atau penjara bagi individu atau organisasi yang merusak atau mengambil cagar budaya secara ilegal, terutama aset bawah air yang rentan terhadap eksploitasi tanpa izin.

Namun, meskipun UU ini memberikan kerangka hukum yang kuat, implementasinya sering terkendala oleh keterbatasan sumber daya, kurangnya pelatihan khusus, dan koordinasi antar-lembaga yang kurang optimal. Aktifitas penyelundupan dan penjarahan benda budaya

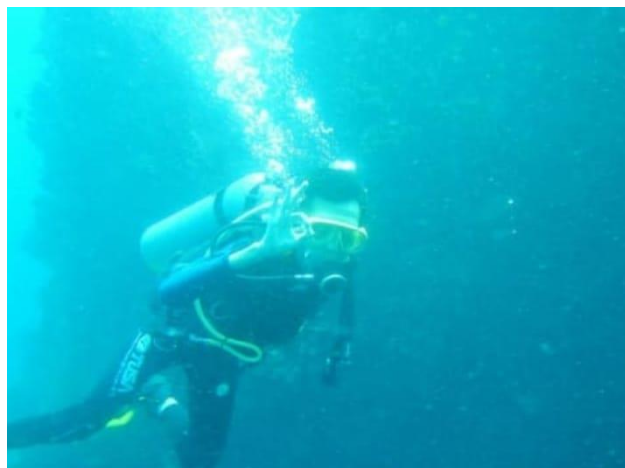
bawah air tetap menjadi ancaman signifikan, yang memerlukan sistem pengawasan lebih ketat serta peningkatan kapasitas penegakan hukum.

Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, menjadi peraturan penting lain yang mendukung perlindungan warisan budaya bawah air, termasuk bangkai kapal bersejarah dalam yurisdiksi maritim Indonesia. UU ini menekankan pengelolaan sumber daya maritim yang menyeluruh dan menegaskan pentingnya melindungi kekayaan maritim Indonesia, termasuk aset budaya bawah air. UU ini memperkuat kedaulatan Indonesia atas wilayah perairannya, termasuk Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), yang mencakup banyak situs kapal karam bersejarah.

Dalam konteks perlindungan warisan budaya bawah air, UU ini menyoroti pentingnya warisan budaya bawah air sebagai bagian dari aset maritim Indonesia. Eksplorasi atau eksploitasi sumber daya laut, termasuk situs kapal karam, harus mengutamakan prinsip konservasi dan keberlanjutan lingkungan. Kerja sama antar badan pemerintah, seperti Kementerian Kelautan dan Perikanan serta Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi, juga ditekankan untuk memperkuat langkah-langkah perlindungan. UU ini melarang pengangkatan atau kegiatan lainnya tanpa izin yang dapat merusak warisan budaya bawah air. Pelanggaran terhadap aturan ini dapat dikenakan sanksi hukum, termasuk denda dan hukuman penjara, sesuai dengan ketentuan dalam UU No. 11 Tahun 2010.

### **Kondisi Aktual dan Dinamika Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air di Wilayah Perairan dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia**

Meskipun kedua Undang-Undang tersebut memberikan kerangka hukum yang kuat, tantangan dalam pelaksanaannya tetap terjadi yang berdampak masih berlangsungnya aktivitas ilegal penjarahan dan pengangkatan benda tanpa izin pada situs kapal karam bersejarah. Faktanya, aktifitas pengangkatan dan penjarahan artefak bawah air telah menjadi masalah utama yang dihadapi Indonesia sejak lama, dan permasalahan ini masih berlangsung hingga sekarang. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kapal karam bersejarah masih hanya dilihat dari aspek ekonominya dibandingkan dengan nilai dan makna yang jauh lebih penting.



Gambar 1. Bangkai Kapal USS Liberty yang Menjadi Objek Wisata Bawah Air di Karangasem, Bali

Salah satu kasus terkenal pertama di Indonesia adalah bangkai kapal Geldermalsen yang ditemukan oleh Michael Hatcher. Situs kapal ini berada di Karang Heluputan dan merupakan sisa-sisa kapal dagang milik Dutch East India Company (VOC) yang tenggelam pada tahun 1752 (Edwards, 2000; Johnston, 1997: 287–288). Artefak arkeologi yang diselamatkan dari

bangkai kapal abad ke-18 ini, termasuk kargo berupa keramik, dilelang melalui Christie's Auction House dan menghasilkan sekitar \$20 juta (Christie, 1986). Penjualan tersebut memicu tren "demam porselen" di pasar seni internasional (Sheaf & Kilburn, 1988; Jörg, 1986).

Keberhasilan penjualan ini memotivasi munculnya para pemburu harta karun yang mengejar keuntungan ekonomi secara cepat. Peristiwa tersebut meningkatkan perhatian terhadap warisan budaya bawah air di Asia Tenggara dan memicu dua dekade eksplorasi intensif untuk mencari harta karun di kawasan ini, termasuk beberapa kegiatan yang didukung oleh inisiatif negara, seperti yang terjadi di Indonesia (Pearson, 2022; Flecker, 2002). Pada masa itu, peraturan nasional yang ditetapkan mengenai warisan budaya bawah air seringkali mendorong penyelamatan atau pengangkatan komersial sebagai cara untuk mengelola eksplorasi harta karun. Dengan pendekatan ini, negara dapat mengklaim sebagian keuntungan dari hasil penjualan kargo kapal karam.



Gambar 2. Bangkai Kapal Boga di Perairan Bali Timur yang Rawan Penjarahan

Selain dari sisi regulasi, terdapat juga kebijakan Pemerintah di bidang kelautan yang tanpa disadari berpotensi dapat menghancurkan tinggalan warisan budaya bawah air di perairan Indonesia. Ironinya, kebijakan tersebut merupakan turunan dari visi Pembangunan poros maritim dunia, yaitu kebijakan Pembangunan tol laut. Sebagaimana diungkapkan oleh Putra (2019), dalam artikelnya, membahas mengenai kebijakan pembangunan tol laut dan potensi dampaknya pada tinggalan kapal asing bersejarah yang karam di wilayah perairan Indonesia. Berdasarkan hasil analisis persebaran data-data kapal karam bersejarah yang disandingkan dengan peta Pembangunan tol laut, terlihat bahwa situs-situs budaya bawah air tersebut berada di jalur Pembangunan tol laut sehingga berpotensi rusak apabila dilakukan pendalaman dan pembersihan jalur tol laut.

Tulisan serupa lainnya juga dilakukan oleh Sumandoyo (2018) yang secara spesifik mengulas tentang tindak lanjut dari pencurian bangkai kapal perang bersejarah di wilayah perairan laut Jawa. Singkatnya, kejadian tersebut pada akhirnya membuat Pemerintah melalui salah satu Kementerian yang berwenang mengeluarkan moratorium seluruh kegiatan pengangkatan dari pembersihan dan pendalaman jalur tol laut. Patroli dan pengawasan secara intensif pun juga dilakukan pada titik-titik situs kapal karam bersejarah yang ditemukan oleh para penegak hukum di laut yang memiliki unsur kapal patroli dan sistem pemantauan dan pengawasan keamanan laut.

Dengan kata lain, Negara secara tidak langsung berkontribusi dan bertanggungjawab penuh terhadap masih banyaknya aktifitas illegal pencarian dan pengangkatan artefak bawah air oleh kelompok maupun individu di hampir seluruh wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi

Indonesia. Terlebih, kendala-kendala keterbatasan sarana prasarana utama dan pendukung pengawasan laut, keterbatasan kapabilitas dan kapasitas SDM yang berkompeten, dan masih belum sinergisnya koordinasi antar-lembaga pemangku kepentingan di laut menjadi hambatan utama yang dihadapkan dengan luasnya wilayah perairan dan wilayah Yurisdiksi Indonesia. Hambatan dan tantangan tersebut akan memberikan dampak negatif terkait merosotnya kepercayaan dunia Internasional terhadap Indonesia yang secara ironi sangat aktif menggaungkan visi poros maritim dunia dan Pembangunan Indonesia Emas 2045.

**Studi Komparatif Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air di Beberapa Negara: Amerika, Inggris dan Australia**

Perlindungan warisan budaya bawah air merupakan isu penting yang telah menjadi fokus perhatian internasional, mengingat nilai sejarah dan budaya yang terkandung dalam situs-situs bawah air. Beberapa negara dengan kekayaan situs bawah air yang melimpah, seperti Amerika Serikat, Inggris, dan Australia, telah mengembangkan sistem perlindungan yang berbeda sesuai dengan kondisi dan kebutuhan mereka. Di Amerika Serikat, perlindungan warisan budaya bawah air diatur melalui Undang-Undang Pemeliharaan Warisan Sejarah Nasional (*National Historic Preservation Act, 1966*) dan Undang-Undang Bangkai Kapal Terabaikan (*Abandoned Shipwreck Act, 1987*). Undang-undang tersebut memberikan hak kepada negara bagian untuk melindungi bangkai kapal yang dianggap penting secara sejarah di perairan mereka. Meskipun Amerika Serikat belum meratifikasi Konvensi UNESCO 2001 tentang Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air, negara ini tetap mengadopsi kebijakan perlindungan yang komprehensif dengan fokus pada konservasi situs-situs bawah air secara *in situ*, yaitu menjaga situs di lokasi aslinya tanpa memindahkan artefak. Tantangan utama yang dihadapi adalah penegakan hukum di perairan internasional dan kawasan yang belum terjamah regulasi yang lebih ketat.

Inggris mengatur perlindungan warisan budaya bawah air melalui beberapa regulasi, termasuk *Protection of Wrecks Act 1973* dan *Ancient Monuments and Archaeological Areas Act 1979*. Sistem lisensi yang diterapkan oleh Inggris memungkinkan pemerintah untuk mengontrol aktivitas penggalian dan eksplorasi di situs-situs yang dilindungi. Meski telah meratifikasi UNCLOS 1982, Inggris belum meratifikasi Konvensi UNESCO 2001. Pendekatan yang diterapkan lebih mengutamakan pelestarian melalui pembatasan aktivitas di situs-situs yang telah ditetapkan, serta melibatkan masyarakat lokal dalam pengawasan dan pemeliharaan situs. Kendala utama yang dihadapi Inggris adalah keterbatasan pendanaan dan adanya potensi konflik antara kepentingan konservasi dan eksploitasi komersial.

Australia telah mengembangkan kerangka perlindungan yang sangat mendalam melalui Undang-Undang Kapal Bangkai Sejarah (*Historic Shipwrecks Act, 1976*), yang kemudian digantikan dengan Undang-Undang Warisan Budaya Bawah Air (*Underwater Cultural Heritage Act, 2018*). Australia memfokuskan perlindungan terhadap bangkai kapal yang lebih dari 75 tahun usianya, serta menekankan pentingnya kerjasama internasional melalui program seperti ANCODS (*Australian Netherlands Committee on Old Dutch Shipwrecks*). Dengan meratifikasi baik UNCLOS 1982 dan Konvensi UNESCO 2001, Australia memiliki landasan yang kuat dalam perlindungan warisan budaya bawah air, dan negara ini mengutamakan pengelolaan, penelitian, dan promosi situs-situs tersebut. Namun, Australia juga menghadapi tantangan besar dalam pengawasan wilayah-wilayah terpencil yang memiliki banyak situs bawah air. Tabel perbandingan regulasi dan perlindungan situs budaya bawah air ketiga negara tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 1. Perbandingan Regulasi dan Perlindungan Situs Budaya Bawah Air di Amerika, Inggris, dan Australia

Aspek	Amerika Serikat	Inggris	Australia
-------	-----------------	---------	-----------

<b>Regulasi Utama</b>	National Historic Preservation Act (1966), ASA (1987)	Protection of Wrecks Act (1973), AMAAA (1979)	Historic Shipwrecks Act (1976), UCH Act (2018)
<b>Kerangka Internasional</b>	Belum ratifikasi UNESCO 2001, mendukung UNCLOS 1982	Ratifikasi UNCLOS 1982, belum ratifikasi UNESCO 2001	Ratifikasi UNCLOS 1982, UNESCO 2001
<b>Fokus Pendekatan</b>	Konservasi in situ, edukasi masyarakat	Lisensi aktivitas, kerja sama lokal	Integrasi konservasi, penelitian, promosi
<b>Tantangan</b>	Penegakan hukum di perairan internasional	Keterbatasan pendanaan, konflik konservasi-komersial	Pengawasan wilayah terpencil
<b>Contoh Kasus</b>	Kapal SS Central America	Mary Rose (1545)	Kapal Batavia (1629), Kapal Zeewijk (1727)

Sumber: Diolah oleh Peneliti

### **Solusi Upaya Perbaikan dan Peningkatan yang Dapat Dilakukan oleh Indonesia**

Upaya perbaikan dan peningkatan perlindungan warisan budaya bawah air di Indonesia harus dilakukan melalui pendekatan yang terintegrasi dan menyeluruh. Sekurangnya terdapat empat aspek yang harus ditingkatkan dalam pengimplementasian UNCLOS 1982 terkait upaya perlindungan warisan budaya bawah air di Indonesia. Penguatan kerangka hukum menjadi prioritas utama yang harus ditingkatkan. Meskipun dua kerangka hukum nasional terkait sudah cukup kuat, namun implementasi regulasi masih menghadapi berbagai kendala, diantaranya kurangnya koordinasi antarlembaga yang menyebabkan terjadinya *overlapping* antara kewenangan kementerian dan lembaga.

Selain itu, keterbatasan sumber daya kapasitas untuk memantau dan menegakkan hukum di wilayah perairan Indonesia yang luas masih terbatas, baik dari segi teknologi maupun sumber daya manusia (Pearson, 2022; Flecker, 2002). Lemahnya penegakkan hukum berupa sanksi dan hukuman juga menjadi faktor lainnya yang menyebabkan masih maraknya penjarahan dan eksploitasi komersial. Oleh karena itu, penguatan kerangka hukum yang mengintegrasikan standar Nasional dan Internasional menjadi kunci yang sangat penting untuk melindungi kekayaan budaya bawah air Indonesia.

Harmonisasi regulasi dan penyelarasan undang-undang terkait kelautan dan cagar budaya harus disegerakan untuk menciptakan sistem perlindungan yang lebih terintegrasi. Selain itu, Indonesia juga harus mempertimbangkan untuk meratifikasi Konvensi UNESCO 2001 tentang perlindungan cagar budaya bawah air sebagai landasan internasional untuk melindungi warisan budaya bawah air dengan lebih efektif. Terakhir, peningkatan kapasitas penegakan hukum melalui pelatihan, pengadaan teknologi modern, dan penguatan kerja sama antarlembaga juga harus dilakukan secara profesional guna mewujudkan sinergitas dan kolaborasi yang ideal.

Peningkatan Kapasitas dan Teknologi merupakan aspek kedua yang harus diperhatikan dalam upaya Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air. Saat ini, tantangan utama perlindungan warisan budaya bawah air adalah keterbatasan jumlah tenaga ahli/profesional, minimnya teknologi canggih, serta luasnya wilayah perairan Indonesia yang perlu diawasi. Oleh karena itu, pendekatan berbasis pelatihan dan teknologi menjadi solusi strategis untuk meningkatkan kemampuan eksplorasi, konservasi, dan pengelolaan warisan budaya baawah air secara berkelanjutan. Arkeologi maritim merupakan bidang yang membutuhkan keahlian khusus dalam memahami konteks sejarah, konservasi, dan teknik eksplorasi bawah air (Phelan 1998: 3; Vadi 2009: 856–57; Wijkander 2007: 66).

Saat ini, jumlah arkeolog maritim di Indonesia masih sangat terbatas, sehingga pelatihan menjadi prioritas penting. Pelatihan Teknis yang fokus pada keterampilan teknis seperti survei bawah air, dokumentasi situs, penggalian arkeologi, dan konservasi artefak merupakan komponen utama yang harus dimiliki oleh profesi ini. Program ini dapat dilakukan melalui kerja sama dengan institusi pendidikan nasional dan internasional seperti UNESCO atau universitas Negara lain dengan keahlian dalam arkeologi maritim (Flecker, 2002; Pearson, 2022).

Pengadaan Teknologi Modern berupa Teknologi Pemetaan Bawah Air merupakan metode efektif untuk melakukan pemetaan dasar laut secara rinci dan membantu mengidentifikasi lokasi situs berpotensi tanpa mengganggu lingkungan bawah air (Jensen, 2000). Teknologi Robotika Bawah Air berupa *Remotely Operated Vehicles* (ROV) dan *Autonomous Underwater Vehicles* (AUV) dapat digunakan untuk survei dan dokumentasi situs warisan budaya bawah air di kedalaman yang sulit dijangkau penyelam manusia. Dengan dilengkapi kamera dan alat pengambil sampel, kedua teknologi tersebut mampu memberikan data visual berkualitas tinggi untuk analisis lebih lanjut (Flecker, 2002). Pengembangan Sistem Database Digital dan penggunaan sistem informasi geografis (GIS) merupakan teknologi penting lainnya yang dapat digunakan untuk mencatat dan memantau situs-situs warisan budaya bawah air dan sekaligus meningkatkan efisiensi pengelolaan data. Database ini dapat mencakup informasi lokasi, deskripsi artefak, serta status konservasi, sehingga memudahkan pengambilan keputusan oleh pemangku kepentingan.

Dengan tenaga ahli yang terlatih dan teknologi modern, eksplorasi situs bawah air dapat dilakukan secara lebih cepat, akurat, dan minim risiko terhadap kerusakan lingkungan atau situs. Peningkatan penegakan hukum melalui teknologi pemantauan, seperti *remote sensing*, akan membantu mendeteksi aktivitas ilegal di sekitar situs, seperti penjarahan atau penyelamatan komersial tanpa izin (UNESCO, 2001). Selain itu, dokumentasi situs bawah air dengan teknologi canggih dapat digunakan untuk menerapkan promosi pariwisata berbasis konservasi, seperti wisata virtual atau kunjungan langsung ke situs yang dilindungi.

Pelibatan komunitas pesisir lokal merupakan aspek strategis ketiga lainnya yang juga berperan penting dalam Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air di Indonesia. Mereka memiliki pengetahuan lokal yang mendalam tentang perairan sekitarnya dan menjadi aset penting dalam upaya konservasi berkelanjutan. Pelibatan aktif komunitas lokal juga dapat menjadi solusi yang efektif untuk meningkatkan pengawasan situs, mendorong konservasi, dan mengurangi aktivitas ilegal seperti penjarahan dan perdagangan artefak. Metode pengawasan dan pemantauan berbasis komunitas dapat diterapkan dengan melibatkan komunitas dalam patroli di sekitar situs untuk membantu mendeteksi aktivitas mencurigakan lebih dini. Dengan pelatihan yang tepat, masyarakat pesisir dapat menjadi bagian dari sistem peringatan dini terhadap ancaman seperti penjarahan atau eksploitasi ilegal (Edwards, 2000).

Pengembangan Ekowisata berbasis konservasi juga dapat diimplementasikan dengan pemberdayaan komunitas lokal. Metode ini memiliki potensi untuk mengembangkan ekowisata berbasis warisan budaya bawah air, seperti tur kapal ke situs bawah air atau penyelaman wisata di lokasi bangkai kapal yang telah dilindungi. Aktivitas ini tidak hanya memberikan pengalaman edukatif bagi wisatawan tetapi juga menciptakan sumber pendapatan alternatif bagi masyarakat lokal. Dengan memberikan insentif ekonomi melalui pariwisata berbasis konservasi, masyarakat lokal akan memiliki motivasi lebih besar untuk menjaga situs tersebut. Keberhasilan program ini telah terbukti di beberapa negara, seperti Thailand dan Filipina, di mana wisata bawah laut menjadi bagian penting dari ekonomi lokal (Sheaf & Kilburn, 1988). Hal ini juga sekaligus dapat mengurangi minat terhadap eksploitasi ilegal dengan menciptakan alternatif ekonomi yang lebih baik.

Kolaborasi Internasional dalam perlindungan Warisan Budaya Bawah Air menjadi aspek keempat yang harus dilakukan oleh Indonesia sebagai negara maritim yang strategis dengan kekayaan warisan budaya bawah air, baik di Kawasan regional maupun global. Kerja sama dengan negara-negara ASEAN dan lembaga internasional, seperti UNESCO, dapat menghadirkan solusi untuk tantangan seperti keterbatasan teknologi, sumber daya manusia, dan pendanaan. Kolaborasi dengan Negara-negara ASEAN yang juga menghadapi tantangan serupa dalam melindungi situs bawah air memungkinkan untuk berbagi pengalaman serta pengembangan kapasitas tenaga ahli. Workshop dan pelatihan lintas negara, misalnya melalui *ASEAN Cultural Heritage Programme*, dapat meningkatkan kompetensi tenaga arkeologi maritim Indonesia.

Ratifikasi Konvensi UNESCO 2001 dapat memberikan keuntungan bagi Indonesia yang akan memperoleh akses luas ke standar global dalam perlindungan warisan budaya bawah air, termasuk panduan teknis, regulasi konservasi, dan jaringan ahli internasional. Keberhasilan negara-negara yang telah meratifikasi, seperti Spanyol dan Yunani, menunjukkan bagaimana konvensi ini menjadi alat efektif untuk melindungi situs-situs bawah air dari ancaman eksploitasi ilegal (UNESCO, 2001). Selain itu, UNESCO juga menawarkan program pendanaan untuk pelestarian UCH di negara berkembang dan memberikan akses teknologi konservasi terbaru melalui kemitraan UNESCO, seperti penggunaan *laser scanning* dan *digital mapping* untuk dokumentasi situs. Penguatan Pendidikan dan Penelitian melalui program pendidikan seperti UNESCO UNITWIN (*University Twinning and Networking Programme*) memungkinkan universitas di Indonesia bekerja sama dengan institusi pendidikan global untuk mengembangkan kurikulum arkeologi maritim. Hal ini berpotensi mendukung pengembangan tenaga ahli lokal yang berstandar internasional.

Peluang kerja sama internasional dengan Negara pemilik kapal juga menjadi potensi lain yang harus dilakukan oleh Indonesia, sebagaimana yang dilakukan oleh Australia dan Belanda di masa lalu. Pada tahun 1972, Australia dan Belanda sepakat untuk membentuk Komite Australia dan Belanda tentang Kapal Karam Belanda (*Australian and Netherlands Committee on Dutch Shipwrecks/ANCODS*). Inisiatif kolaboratif ini bertujuan menggali artefak-artefak bersejarah untuk dipamerkan dan diteliti secara akademis, sekaligus mendukung pertukaran artefak antara museum di Australia dan Belanda (Bolton, 1977). Salah satu pencapaian besar Australia adalah pelaksanaan penggalian utama terhadap bangkai kapal kolonial James Matthew melalui kerja sama dengan Museum Australia Barat pada tahun 1970-an (Henderson, 1986). Selanjutnya, kedua negara ini memperluas kerja sama mereka dengan menyelidiki empat bangkai kapal Belanda, yaitu *Zeewijk* (1727), *Vergulde Draeck* (1656), *Zuytdorp* (1712), dan *Batavia* (Green, 2002). Program ini tidak hanya mengungkapkan informasi historis yang signifikan tetapi juga menunjukkan manfaat kolaborasi internasional dalam pelestarian warisan budaya bawah air.

## **SIMPULAN**

Indonesia memiliki kekayaan warisan budaya bawah air yang luar biasa, mencerminkan peran strategisnya sebagai poros maritim dunia. Namun, ancaman seperti penjarahan, eksploitasi ilegal, dan keterbatasan kapasitas nasional dalam pelestarian warisan budaya bawah air menjadi tantangan yang mendesak untuk diatasi. Meskipun kerangka hukum nasional, seperti Undang-Undang No. 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya dan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, telah menjadi dasar perlindungan, implementasi yang lebih efektif diperlukan melalui harmonisasi regulasi dan ratifikasi Konvensi UNESCO 2001.

Pendekatan inovatif, seperti investasi dalam teknologi modern dan peningkatan kapasitas sumber daya manusia, terbukti penting untuk memperkuat kemampuan eksplorasi dan konservasi. Selain itu, pelibatan komunitas lokal dalam program ekowisata berbasis konservasi

dapat mendorong kesadaran dan partisipasi masyarakat dalam menjaga situs-situs bawah air. Kolaborasi internasional, termasuk kerja sama dengan negara-negara ASEAN dan UNESCO, membuka peluang berbagi pengetahuan, teknologi, dan pendanaan, yang menjadi kunci keberhasilan perlindungan warisan budaya bawah air.

Sebagai penutup, pelestarian warisan budaya bawah air Indonesia bukan hanya tentang menjaga artefak masa lalu, tetapi juga membangun identitas nasional, meningkatkan ekonomi berbasis budaya, dan memperkuat posisi Indonesia dalam diplomasi maritim global. Upaya bersama antara pemerintah, masyarakat, dan komunitas internasional adalah langkah yang tidak dapat ditawar untuk memastikan bahwa kekayaan ini tetap terjaga dan dapat diwariskan kepada generasi mendatang. Melalui komitmen kolektif dan sinergi lintas sektor, Indonesia dapat menjadikan situs warisan budaya bawah air sebagai aset budaya sekaligus simbol kebanggaan nasional, sebagaimana yang juga diamanatkan dalam UNCLOS 1982.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bolton, G. (1977). *Legislation- What is ANCODS? (Australian Netherlands Committee on Old Dutch Shipwrecks)*, in JN GREEN (ed.), Papers First Southern Hemisphere Conference on Maritime Archaeology, Oceans Society of Australia, Perth, Melbourne, pp. 28–29.
- Budiman, A. (2016). *Urgensi Pengaturan Masalah Keamanan Laut di Indonesia*, Majalah Info Singkat Pemerintahan Dalam Negeri DPR RI, pp. 17–20.
- Christie's Amsterdam B.V. 1986 *The Nanking Cargo, Chinese Export Porcelain and Gold, European Glass and Stoneware, recovered by Captain Michael Hatcher from a European Merchant Ship Wrecked in the South China Seas*. Auction Catalogue for an auction held on 28 April–2 May 1986. Amsterdam.
- Diposaptono, Subandono. 2017. *Membangun Poros Maritim Dunia Dalam Perspektif Tata Ruang Laut*. Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- Edwards, H. (2000). *Treasures of the Deep. The Extraordinary Life and Times of Captain Mike Hatcher*. Pymble (New South Wales): HarperCollins.
- Fink, A. (2005) *Conducting Research Literature Reviews*, London, Sage.
- Firth, A. (1993). *The Management of Archaeology Underwater. Archaeological Resource Management in the UK: An Introduction*, Alan Sutton, Dover, NH (1993): 65–76.
- Flatman, J. (2007). *The Origins and Ethics of Maritime Archaeology Part 1*. Public Archaeology, 6(2), 77–97.
- Flatman, J. (2007). *The Origins and Ethics of Maritime Archaeology Part 2*. Public Archaeology, 6(3), 141–154.
- Flecker, M. (2002). *The Archaeological Excavation of the 10th Century Intan Shipwreck*. BAR International Series 1047. Oxford: Archaeopress.
- Flecker, M. (2002). *The Ethics, Politics, and Realities of Maritime Archaeology in Southeast Asia*. The International Journal of Nautical Archaeology (31.1):12–24.
- Green, J. N. (2002). *Maritime Archaeology in Australia, the Indian Ocean, and Asia*. In International Handbook of Underwater Archaeology (pp. 535-551). Boston, MA: Springer US.
- Henderson, G. (1986). *Maritime Archaeology in Australia*. Nedland: University of Western Australia Press.
- ICOMOS. (1996). *ICOMOS Charter on the Protection and Management of Underwater Cultural Heritage*. Sofia.
- Jeffery, B. (2006). *Historic Shipwrecks Legislation*. In Staniforth, M and M. Nash (eds.) *Maritime Archaeology: Australian Approaches*, pp:123–135. Springer, New York.
- Jensen, M. (2000). *Underwater Mapping Technologies: Applications for Archaeological Research*. Journal of Maritime Archaeology.

- Johnston, P.F. (1997). "Nanking Cargo Wreck." In *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, J. P. Delgado (ed.), pp.287–88. London: British Museum Press.
- Jörg, C.J.A. (1986). *The Geldermalsen: History and Porcelain*. Groningen: Kemper.
- Latifah and Larasati, D. (2017), *Tantangan Internal dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*, Jurnal Hubungan Internasional, 10(2), pp. 204-221.
- Muckelroy, K. (1978). *Maritime Archaeology*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Piercy, R. 2005 The Tragedy of the Santo Antonio de Tanna: Mombasa, Kenya. In G. F. Bass (ed.), *Beneath the Seven Seas*, pp. 172–179. London: Thames & Hudson.
- Nazir. (2005). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Pearson, N. (2022). *Resisting internationalism? The evolution of Indonesia's shipwreck legislation*. *Bijdragen Tot Taal- Land- En Volkenkunde* 178, 4, 379–409. doi: 10.1163/22134379-bja10044.
- Phelan, M., & Edson, G. (1998). *The Law of Cultural Property and Natural Heritage: protection, transfer and access*. Kalos Kapp.
- Putra, H. (2019). *Kebijakan Pembangunan Tol Laut dan Potensi Dampaknya Pada Tinggalan Kapal Asing Bersejarah yang Karam di Wilayah Perairan Indonesia*. *Kajian Budaya*, 43-60.
- Ratnasari, Y. (2018). *Media Asing Tindaklanjuti Soal Penjarahan Kapal Perang di Laut Jawa*, tirtoid. Available at: <https://tirtoid.com/media-asing-tindaklanjuti-soal-penjarahan-kapal-perang-di-laut-jawa-cDEX> (Accessed: 28 November 2024).
- Rowley, J., & Slack, F. (2004). *Conducting a literature review*. *Management research news*, 27(6), 31-39.
- Runyan, Timothy, (2011). *Management of Maritime Cultural Resources: An American Perspective*. In *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, edited by Alexis Catsambis, Ben Ford, and Donny L. Hamilton, pp. 943-966. Oxford University Press, Oxford, New York.
- Sheaf, C. and R. Kilburn. (1988). *The Hatcher Porcelain Cargoes: The Complete Record*. Oxford: Phaidon.
- Sumandoyo, A. (2018). *Negara Kalah Cepat dari Para Penjarah Bangkai Kapal*, tirtoid. Available at: <https://tirtoid.com/negara-kalah-cepat-dari-para-penjarah-bangkai-kapal-cDpp> (Accessed: 28 November 2024).
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya.
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.
- UNCLOS (1982). *Convention on the Law of The Sea*. UNCLOS.
- UNESCO (2001). *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*. UNESCO.
- Vadi, V. S. (2009). *Investing in Culture: Underwater Cultural Heritage and International Law*. *Vand. J. Transnat'l L.*, 42, 853.
- Wijkander, K. (2007). *The role of the traditional museum*. In: Satchell, J and Palma, P. (eds.) *Managing the Marine Cultural Heritage: Defining accessing and managing the resource*. Oxford: Council for British Archaeology (Research Report 153), pp. 65–68.