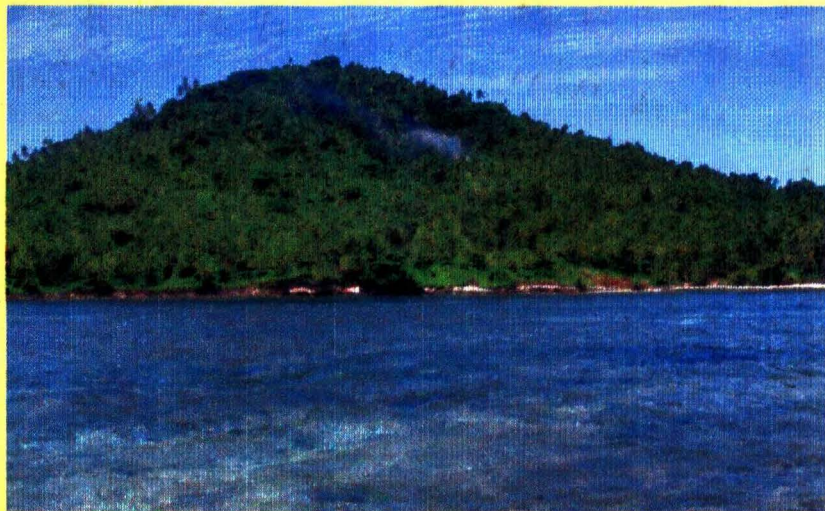


Kampung **MARORE:**

Pulau di Wilayah Perbatasan Indonesia-Philipina



Sri Suharjo
Nasrun Sandiah
Ditiwanto

Direktorat
Budayaan

BALAI KAJIAN SEJARAH DAN NILAI TRADISIONAL
MANADO

304.6

SR1

10

Kampung MARORE:

Pulau di Wilayah Perbatasan Indonesia-Philipina

Kampung **MARORE:**

Pulau di Wilayah Perbatasan Indonesia-Philipina

Penulis: **Sri Suharjo**
 Nasrun Sandiah
 Pristiwanto

Konsultan: **Drs. Alex J. Ulaen, DEA**

**BALAI KAJIAN SEJARAH DAN NILAI TRADISIONAL
MANADO
2006**

Perpustakaan Nasional RI: *Katalog Dalam Terbitan (KIDT)*

Sri Suharjo

Kampung Marore: Pulau di Wilayah Perbatasan
Indonesia-Philipina / Sri Suharjo, Nasrun Sandiah,
Pristiwanto; Konsultan, Alex J. Ulaen. – Manado : Balai
Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional, 2006.

xii + 100 hlm. ; 20 x 14.5 cm.

ISBN 978-979-25-3897-7

1. Marore. I. Judul

959.861 5

Desember 2006

Diterbitkan oleh: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional
Jl Katamso Kelurahan Bumi Beringin Lingkungan V

Telp. (0431) 864926 Fax. (0431) 864926

Manado

SAMBUTAN KEPALA BALAI KAJIAN SEJARAH DAN NILAI TRADISIONAL MANADO

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat bimbinganNya Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Manado dalam tahun anggaran 2006 ini dapat menerbitkan buku dengan judul "*Kampung Marore: Pulau di Wilayah Perbatasan Indonesia-Philipina*".

Marore adalah sebuah kampung di pulau terluar di bagian utara Kabupaten Kepulauan Sangihe Provinsi Sulawesi Utara. Kampung ini juga merupakan daerah perbatasan antara Indonesia-Philipina. Sebagai daerah perbatasan keberadaan Kampung Marore merupakan wilayah terdepan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Wilayah ini juga merupakan daerah lintas batas. Untuk itu deskripsi tentang Kampung Marore sangat diperlukan dalam rangka pemertahanan terhadap Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Manado sebagai penyedia informasi sejarah dan budaya memiliki tugas mendokumentasikan sejarah dan budaya dalam bentuk buku agar informasi tentang daerah perbatasan tersebut dapat diketahui oleh masyarakat luas.

Saya menyambut gembira dengan diterbitkannya kembali tulisan ini. Dengan beberapa perubahan maupun penambahan di beberapa bagian yang ada semoga terbitan ini dapat bermanfaat.

Manado, Desember 2006

Kepala,




Drs. RUSLI MANOREK

NIP 131966919

PENGANTAR

Dinamika kehidupan dalam rangka memperkuat ikatan Negara Kesatuan Republik Indonesia semakin semarak. Sebagai negara kepulauan Indonesia memerlukan perhatian secara khusus terutama pulau-pulau di wilayah perbatasan dengan negara tetangga.

Kedudukan geografis Kampung Marore yang berada di wilayah perbatasan Indonesia-Philipina menjadi sebuah kajian yang menarik terutama dalam rangka kegiatan lintas batas. Untuk itu, pengenalan situasi dan keberadaan Kampung Marore, baik dari aspek lingkungan alam maupun kondisi sosial budaya masyarakatnya menjadi awal dari kajian-kajian berikutnya.

Tulisan ini merupakan terbitan yang kedua. Dengan berbagai pertimbangan maka judul tulisan sedikit mengalami perubahan menjadi "*Kampung Marore: Pulau di Wilayah Perbatasan Indonesia-Philipina*". Namun demikian, materi dan isi tulisan ini tidaklah mengalami perubahan. Materi tulisan yakni tentang pelaksanaan kegiatan lintas batas dalam *Border Crossing Agreement* unit Marore.

Walaupun tulisan ini telah disusun secara optimal, namun penulis menyadari bahwa tulisan ini belum merupakan tulisan yang mendalam dan masih banyak kekurangan yang memerlukan kesempurnaan. Untuk itu,

harapan kami saran dan kritik terhadap tulisan ini sangatlah kami perlukan.

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada Kepala Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Manado yang telah mempercayakan kepada penulis untuk menerbitkan kembali tulisan ini.

Manado, Desember 2006
Penulis

DAFTAR ISI

	halaman
Sambutan Kepala Balai Kajian Jarahnitra Manado.....	v
Pengantar.....	vii
Daftar Isi	ix
Daftar Tabel.....	xi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
BAB 2 SELAYANG PANDANG KAMPUNG	
MARORE.....	7
Lokasi dan Lingkungan Alam.....	7
Sejarah Kampung.....	9
Keadaan Fisik	11
Kependudukan.....	15
Kepemimpinan Dalam Masyarakat.....	18
Keadaan Sosial dan Ekonomi.....	22
Aspek Budaya	38
BAB 3 BORDER CROSSING AGREEMENT	
(BCA) UNIT MARORE	41
Latar Belakang.....	41
Wilayah Lintas Batas (Border Area).....	47
Organisasi Pelaksana Lintas Batas	51

BAB 4 PELAKSANAAN DAN	
PERMASALAHAN BORDER	
CROSSING AGREEMENT (BCA)	
UNIT MARORE.....	61
Kegiatan Lintas Batas	61
Hambatan dan Permasalahan	73
Upaya-upaya Pemecahan Masalah.....	77
BAB 5 PENUTUP.....	81
Daftar Pustaka.....	85
Daftar Informan	87

DAFTAR TABEL

	halaman
Tabel 2.1 Perubahan Keadaan Penduduk Kampung Marore Tahun 2001	15
Tabel 2.2 Komposisi Penduduk Kampung Marore Menurut Umur dan Jenis Kelamin Tahun 2001	17
Tabel 2.3 Gambaran Perkembangan Siswa SLTP Negeri 3 Tabukan Utara Tahun Pelajaran 1997/1998-1999/2000	24
Tabel 2.4 Komposisi Penduduk Kampung Marore Menurut Agama Tahun 2001	28
Tabel 2.5 Komposisi Penduduk Kampung Marore Menurut Mata Pencaharian Pokok Tahun 2001	33
Tabel 3.1 Perbandingan Jarak Beberapa Pulau dalam Wilayah Border Crossing Area di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud dengan Ibukota Kecamatan, Kabupaten dan Propinsi Serta Negara Tetangga	50

Tabel 3.2	Luas Beberapa Pulau dalam Wilayah Border Area di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud	51
Tabel 3.3	Jumlah Personil Pelaksana di Pos Lintas Batas Unit Marore hingga Maret 2002.....	59
Tabel 4.1	Pelintas Keluar Masuk Marore-Philipina (Batuganding) Chek Point Pulau Marore tahun 2001	68

BAB 1

PENDAHULUAN

Secara geografis kepulauan Indonesia terletak pada garis katulistiwa (23,5⁰ LU dan 23,5⁰ LS) dan memiliki wilayah perairan yang dikelilingi oleh samudera-samudera yang amat luas, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Kepulauan Indonesia juga diapit oleh dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia.

Ditinjau dari aspek fisik, Indonesia terdiri atas beribu-ribu pulau besar dan kecil. Hasil penelitian dari Dinas Hydro-Oceanografi TNI-AL menyebutkan bahwa hingga tahun 1986 kepulauan Indonesia terdiri atas enam buah pulau-pulau utama dan 17.508 pulau kecil. Dari jumlah tersebut sebanyak 5.707 pulau telah memiliki bernama dan 11.801 pulau belum bernama¹. Indonesia dengan seluruh perairannya tersebut dipandang oleh bangsa kita yang menghuninya sebagai suatu kesatuan yang utuh dan tidak terpisah-pisah yang dihayati sebagai tanah air².

Indonesia sebagai bagian dunia internasional bertetangga dengan beberapa negara. Di sebelah selatan

¹ Atje Misbach Muhjiddin, 1993, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan bak Lintas Kapal Asing*, Bandung: Penerbit Alumni, hlm. 18.

² N. Daldjoeni, 1991 *Dasar-dasar Geografi Politik*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, hlm. 200

Indonesia bertetangga dengan Australia, di sebelah timur bertetangga dengan Papua Nugini, dan di sebelah utara dengan Singapura, Malaysia, Thailand, Philipina dan Indocina. Hampir seluruh negara tersebut di atas merupakan negara pantai dalam arti memiliki wilayah perairannya sendiri.

Tentang batas-batas wilayah laut, pada tahun 1957 Deklarasi Juanda menentukan 12 mil. Kemudian pada tahun 1980 Indonesia mengumumkan Zone Ekonomi Eksklusif selebar 200 mil diukur dari garis pangkal wilayah laut Indonesia³. Pada zone tersebut segala sumberdaya hayati maupun alami lain yang berada di bawah permukaan laut, di dasar laut dan di bawah laut menjadi hal eksklusif negara Republik Indonesia.

Letak kepulauan kita yang strategis karena terletak pada posisi persilangan dan dikaitkan dengan sumber daya alamnya, akan berpengaruh atas kehidupan bangsa kita dari masa ke masa, baik yang menguntungkan maupun merugikan. Hal itu mudah mendatangkan ancaman dari luar.

Kepulauan Sangihe dan Talaud⁴ yang juga sering disebut *Nusa Utara* merupakan wilayah yang terletak di bagian utara dari Provinsi Sulawesi Utara. Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud terdiri atas 124 pulau, sebanyak 44 pulau atau sekitar 35,48 persen berpenduduk dan 88 pulau atau sekitar

³ Ibid hlm. 207

⁴ Dalam beberapa sumber disebut *der Sangihe an Talaud einlanden* atau *Noor der einlanden* yang artinya pulau dari utara Sulawesi Utara

64,52 persen tidak berpenduduk⁵. Luas lautan mencapai 44.000 Km² atau sekitar 95 persen dan luas daratan mencapai 2.263,95 Km². Dengan kondisi wilayah lautan yang begitu luas, menyebabkan masyarakatnya dikenal sangat akrab dengan laut.

Pulau yang paling utara dari kepulauan Sangihe dan Talaud berbatasan dengan Philipina, sehingga Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud disebut "Daerah Perbatasan". Terdapat dua pulau yang menjadi wilayah khusus dari 2 Pos Lintas Batas Indonesia dan Philipina yakni Border Crossing Agreement (BCA) unit Marore dan Miangas.

Border Crossing Agreement (BCA) antara Indonesia dan Philipina terbentuk pada tahun 1965. Namun upaya kerjasama ini telah dilakukan sejak tahun 1956 dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor 7 Tahun 1956. Latar belakang dibentuknya Border Crossing Agreement adalah Warga Indonesia khususnya Sangihe Talaud yang masuk ke wilayah Philipina cukup banyak. Menurut catatan, pada tahun 1980-an warga yang berada di wilayah BCA tersebut berjumlah ± 41.000 jiwa dan lebih dari 95 persen berasal dari Sangihe dan Talaud. Dengan jumlah yang demikian besar ini mereka sudah terjadi proses amalgamasi⁶.

⁵ Biro Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud, 1998, *Sangihe dan Talaud Dalam Angka 1997*, hlm 3

⁶ Proses kawin campur yang terjadi antara penduduk Sangihe Talaud yang berada di Pulau Balut atau Saranggani (Philipina bagian selatan) dengan penduduk setempat.

Latar belakang mereka melakukan perpindahan adalah untuk memenuhi kebutuhan hidup. Di Philipina mereka menekuni profesi sebagai petani, nelayan dan ada yang menjadi pembantu rumah tangga. Hal ini disebabkan karena di pulau-pulau tersebut sangat sulit untuk bercocok tanam atau bertani disebabkan tanah yang ada di pulau-pulau tersebut hanya cocok ditanami umbi-umbian dan kelapa.

Pulau-pulau yang termasuk ke dalam Border Crossing Area di wilayah Sangihe dan Talaud terbagi menjadi dua, pertama BCA Unit Marore meliputi pulau-pulau Marore, Kawio, Kawaluso, Tinakareng dan Bukide, kedua BCA Unit Miangas meliputi pulau-pulau Miangas, Karatung dan Marampit. Sedangkan untuk negara Philipina meliputi Pulau Balut, Saranggani dan Mati (Daratan Agustin/Kota Mati).

Pulau yang paling dekat dengan wilayah Philipina (Pulau Balut) yakni Pulau Marore yang berjarak ± 40 mil laut dengan waktu tempuh 3-4 jam. Alat transportasi yang mereka pergunakan adalah kapal motor.

Dapat menjadi suatu kajian tersendiri apabila kita menyimak kehidupan masyarakat di kepulauan tersebut yang berkaitan aktivitas di wilayah perbatasan khususnya dalam wilayah Border Crossing Agreement Unit Marore.

Berdasarkan fenomena-fenomena tersebut maka tujuan dari penulisan ini adalah:

1. Mendeskripsikan wilayah yang menjadi tempat Pos Lintas Batas antara Indonesia dan Philipina yakni Pos Lintas Batas Marore

2. Untuk mengetahui pelaksanaan kegiatan lintas batas dan aktivitas masyarakat di wilayah Border Crossing Agreement Unit Marore
3. Untuk mengetahui permasalahan yang dihadapi sehubungan dengan kegiatan lintas batas tersebut.

Selain tujuan di atas, penulis juga menggambarkan aktivitas kehidupan masyarakat di Kampung Marore yang merupakan wilayah kepulauan di daerah perbatasan antara Indonesia-Philipina dalam mendukung kegiatan lintas batas.

Adapun manfaat yang dapat diambil adalah tersedianya bahan informasi mengenai aktivitas lintas batas khususnya di wilayah Crossing Border Agreement Unit Marore. Diharapkan pula bahwa tulisan ini dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi peningkatan kehidupan masyarakat di wilayah Border Crossing Agreement dan masyarakat di wilayah perbatasan antara Indonesia dan Philipina.

Ruang lingkup operasional kajian yakni di wilayah Border Area khususnya di Pulau Marore. Pulau Marore merupakan salah satu pulau di wilayah Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud. Pulau Marore merupakan pulau yang berbatasan antara Indonesia dan Philipina. Selain itu, Marore juga merupakan tempat cek out/in bagi pelintas batas di wilayah kepulauan Kawio dan kepulauan Bukide.

Ruang lingkup materi yang disajikan dalam tulisan ini meliputi:

1. Kehidupan masyarakat yang meliputi kondisi sosial, ekonomi maupun budaya masyarakat Kampung Marore.

2. Pelaksanaan kegiatan Border Crossing Agreement di Kepulauan Sangihe dan Talaud dengan negara tetangga Philipina.

Tulisan ini merupakan deskripsi hasil pendataan yang dilakukan oleh Tim pada bulan Maret 2002 di Pulau Marore. Latar belakang dipilihnya Pulau Marore sebagai wilayah sampel adalah:

1. Merupakan salah satu pulau yang terletak di ujung utara di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud yang merupakan wilayah perbatasan dengan negara tetangga Philipina
2. Sebagai salah satu pulau di wilayah unit Border Crossing Area dan sekaligus merupakan Check Point Border Crossing Agreement.

Teknik pengambilan data dilakukan melalui wawancara terhadap anggota masyarakat, tokoh-tokoh masyarakat dan petugas pemerintah setempat serta petugas Border Crossing Agreement. Sedangkan data-data pendukung yang menyangkut gambaran tentang kondisi alam maupun fisik Kampung Marore diperoleh dari instansi seperti kantor desa, kantor kecamatan, kantor bupati maupun instansi lain yang terkait.

BAB 2

SELAYANG PANDANG KAMPUNG MARORE

Letak dan Lingkungan Alam

Kampung⁸ Marore terletak dalam gugusan pulau-pulau di sebelah utara Sangihe besar, kira-kira 206 mil dari Manado ibukota Propinsi Sulawesi Utara dan 75 mil dari Tahuna ibukota Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud. Kampung Marore adalah salah satu dari 18 kampung yang ada di Kecamatan Tabukan Utara. Kampung-kampung tersebut adalah: 1) Kalasuge, 2) Bahu, 3) Mala, 4) Kalekube, 5) Naha, 6) Beha, 7) Utaurano, 8) Kalurae, 9) Lenganeng, 10) Tarolang, 11) Tola, 12) Bengketang, 13) Petta, 14) Bawongkulu, 15) Nanedakele, 16) Nusa, 17) Bukide, 18) Marore.

Marore merupakan pulau yang paling utara dari beberapa pulau di Kecamatan Tabukan Utara, tidak jauh dari perbatasan negara tetangga Philipina. Terdapat tiga pulau yang menjadi wilayah Kampung Marore yaitu Pulau Marore, Pulau Memanu dan Pulau Matutuang. Luas Pulau Marore $\pm$ 168,5 ha, Pulau Memanu $\pm$ 9,6 ha, Pulau Matutuang $\pm$ 31 ha. Apabila cuaca cerah, maka di arah utara pulau Marore terlihat Pulau Balut dan Saranggani yakni pulau yang termasuk ke

⁸ Sebutan nama unit wilayah tingkat desa di wilayah Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud

dalam wilayah negara Philipina. Jarak Pulau Marore dengan pulau sekitarnya sebagai berikut⁹:

Pulau Mamanuk	22 km / 12 mil
Pulau Matutuang	40 km / 22 mil
Pulau Kawio	8 km / 5 mil
Pulau Kawaluso	58 km / 31 mil
Pulau Miangas	150 km / 83 mil
Pulau Karatung	175 km / 95 mil
Tahuna	120 km / 66 mil
Bitung	360 km / 200 mil
Batuganding	75 km / 40 mil

Pulau Marore hampir semuanya berbukit, tanahnya bercampur batu-batuan dengan ketinggian ± 150 m dari permukaan air laut, sedangkan kemiringan lereng berkisar 30° - 50° . Hanya sebagian kecil dari dataran di Pulau Marore digunakan sebagai lahan permukiman dan berbagai fasilitas kantor dan rumah dinas dari insatansi yang terkait dengan Border Crossing Agreement serta berbagai fasilitas umum lainnya. Namun demikian terdapat pula penduduk yang telah menempati areal perbukitan sebagai tempat tinggal mereka. Di Pulau Marore tidak terdapat sungai ataupun mata air dan sumur. Penduduk menggunakan air sebagai kebutuhan hidup dengan memanfaatkan beberapa sumber mata air yang ada. Sedangkan keadaan pantai Pulau Marore, di sebelah selatan berpasir dan terdapat karang-karang dan di sebelah barat terdapat dermaga dan tanggul air laut.

⁹ Sumber informasi dari Pos TNI-Angkatan Laut Marore

Sebagaimana wilayah lain di Sulawesi Utara khususnya dan di Indonesia pada umumnya, iklim di Kampung Marore banyak dipengaruhi oleh angin muson sehingga tergolong beriklim tropis dengan suhu berkisar antara 22,5^o-30^oC. Pada bulan September-Oktober arah angin dari selatan dengan kecepatan sampai dengan 8 knot, dan dari barat laut dengan kecepatan antara 6-30 knot. Pada bulan Nopember-Desember arah angin datang dari utara dengan kecepatan sampai dengan 8 knot, dari arah barat sekitar 5-20 knot dan dari arah selatan dengan kecepatan sampai dengan 7 knot. Arah angin pada bulan-bulan tersebut perlu diwaspadai sebab selain kecepatannya tinggi juga arahnya yang tidak menentu sehingga sering mengakibatkan situasi yang kurang bersahabat¹⁰. Keadaan ini menyebabkan nelayan jarang ke laut.

Angka curah hujan pada bulan Nopember sampai April berkisar antara 3000-4000 mm. Pada bulan Mei sampai dengan bulan Oktober terjadi perubahan arah angin yakni dari barat menjadi selatan dan tenggara yang kering. Akibat angin ini curah hujan turun menjadi 1000-2000 mm.

Sejarah Kampung¹¹

Kata *Marore* berasal dari kata *tamarale* yang berarti “tidak mengenal lelah”. Tidak mengenal lelah dalam arti untuk

¹⁰ Sumber informasi dari Pos TNI-Angkatan Laut Marore

¹¹ Wawancara dan penuturan dari C. Sumolang, sebagai tokoh masyarakat dan mantan kepala kampung serta wawancara dengan G. Barahama sebagai tokoh masyarakat.

mencari penghidupan dengan berjuang sebagai nelayan yang pada waktu dahulu banyak mendapat tantangan terutama dari para bajak laut.

Pulau Marore pada mulanya adalah pulau yang tidak dihuni oleh penduduk, dan penduduk yang menghuni Pulau Marore adalah penduduk yang berasal dari Pulau Matutuang. Sedangkan penduduk Matutuang sendiri berasal dari wilayah Tabukan. Seorang *Dotu* (seseorang yang memiliki kelebihan dalam hal kekuatan dan keberanian) yang bernama Barahama dikenal sebagai seorang Dotu yang berani melawan bajak laut yang sering mengganggu para nelayan. Para bajak laut tersebut berasal dari Pulau Mangindano. Dalam perjalanannya dari wilayah Tabukan Dotu Barahama berhasil sampai di Pulau Matutuang.

Setelah beberapa lama berada di Pulau Matutuang maka berkembanglah menjadi beberapa keluarga. Oleh karena melihat Pulau Marore yang masih kosong atau belum banyak tanaman kelapa, maka mereka pindah ke Pulau Marore. Mereka mengadakan perpindahan secara bersama-sama untuk menghindari adanya gangguan dari bajak laut. Banyaknya keluarga yang pindah $\pm$ 2 keluarga besar yakni keluarga Barahama dengan 5 anaknya yang terdiri atas 4 laki-laki dan 1 perempuan, serta keluarga Laujang dengan 6 anaknya yang kesemuanya sudah berkeluarga.

Sejak tahun 1900 Pulau Marore secara resmi oleh pemerintah kolonial pada waktu itu dijadikan sebuah kampung. Pemerintahan pada waktu itu telah dilengkapi dengan sarana pendidikan keagamaan dengan seorang guru

yang disebut *Pinulong*. Pinulong adalah seorang guru yang tamat dari Kwick School selama 4 tahun dan ditambah dengan pendidikan agama selama 1 tahun. Adapun nama-nama kepala kampung yang pernah memimpin Kampung Marore sejak tahun 1900 sebagai berikut¹²:

1. Sue Panda yang memimpin dari tahun 1900-1905
2. Daniel Mendome yang memimpin dari tahun 1905-1922
3. Lukas Mendome yang memimpin dari tahun 1922-1936
4. Jublius Mendome yang memimpin dari tahun 1936-1939
5. Muisa Suenaung yang memimpin dari tahun 1939-1944
6. Ernest Mendome yang memimpin dari tahun 1944-1946
7. Paulus Temponisa yang memimpin dari tahun 1946-1949
8. Elisa Malo yang memimpin dari tahun 1949-1955
9. Jesasa Dalmoh yang memimpin dari tahun 1955-1961
10. Erasmuis Baharama yang memimpin dari tahun 1961-1965
11. Lukas Diaumtiung yang memimpin dari tahun 1965-1971
12. Costan Sumolang yang memimpin dari tahun 1971-1995
13. M.M. Nanangkong yang memimpin dari tahun 1995-sekarang

Keadaan Fisik

Letak kampung di Marore yang berada di pesisir barat dengan pola pemukiman yang sudah menetap dalam arti bahwa kampung ini cenderung untuk tidak berkurang

¹² Sumber data diambil dari Kantor Kapitalaung Marore.

penduduknya. Di Kampung Marore hanya terdapat satu jalan yang merupakan urat nadi kampung, panjangnya ± 700 meter serta memanjang dari utara ke selatan dengan kondisi jalan yang terdiri atas beton dan tanah. Lebar jalan 3-4 meter. Selain jalan tersebut terdapat beberapa lorong yang menghubungkan kampung dengan jalan menuju ke kebun yang berada di belakang pemukiman dengan lebar 1-2 meter dan telah pula dibeton. Terdapat dua perkampungan penduduk sebagai tempat tinggal, untuk menghubungkan perkampungan yang satu dengan yang lain melalui jalan setapak menyusuri pantai sepanjang 1 km. Jalan setapak ini sebagian telah dibeton tetapi saat ini kondisinya telah banyak yang rusak akibat abrasi.

Jumlah bangunan rumah di Kampung Marore sebanyak 102 buah dengan bentuk dan dapat diklasifikasikan dalam 4 tipe yaitu: rumah batu permanen, rumah semi permanen, rumah kayu/papan, dan rumah bambu/pitate. Rumah-rumah tersebut masih ada yang berlantai tanah dan belum menggunakan listrik sebagai alat penerang. Pada umumnya rumah dibangun menghadap jalan, antara rumah yang satu dengan yang lain tidak menggunakan pagar. Sedangkan pagar hanya dibuat untuk membatasi rumah dengan jalan.

Bangunan makam terletak di samping kanan atau kiri bangunan rumah. Bangunan makam ditandai dengan nisan yang terbuat dari batu berukir dan tidak ada pembatas dengan bangunan lain misalnya.

Untuk bangunan yang berhubungan dengan kelancaran arus transportasi seperti dermaga dibuat dari beton, tetapi

kondisinya saat ini sudah memprihatinkan. Menurut informasi tinggal setengah dari panjang dermaga yang ada¹³, sedang yang setengahnya sudah roboh akibat diterpa gelombang air laut dari arah barat.

Bangunan yang berfungsi sebagai tempat berkumpulnya masyarakat bila ada pertemuan menggunakan sarana kantor camat BCA. Bangunan yang berfungsi sebagai tempat peribadatan dan tempat pendidikan terdapat pula di Kampung Marore ini. Demikian pula sebagai pusat administrasi kampung terdapat Kantor Kapitalaung Marore.

Bangunan tempat peribadatan bagi agama Kristen berupa gereja GMIST (Gereja Masehi Injili di Sangihe Talaud) yang bangunannya terbuat dari beton dan saat ini juga sedang dalam tahap perbaikan. Sedangkan tempat peribadatan untuk agama selain Kristen belum ada.

Untuk gedung dan bangunan bagi kepentingan kesehatan, terdapat Puskesmas Pembantu. Namun demikian hanya terdapat seorang bidan desa sebagai tenaga medis di Puskesmas Pembantu tersebut. Kondisi ini menyebabkan terbatasnya penanganan masalah kesehatan masyarakat di Kampung Marore.

Bangunan pasar sampai kini belum ada sehingga untuk kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat Kampung Marore berbelanja di warung-warung. Warung yang ada di Kampung Marore hanya berjumlah 5 buah, namun demikian terdapat pasar kecil-kecilan yang bertempat di jalan kampung yang

¹³ Dahulu panjang dermaga adalah 100 meter dan kini tinggal 50 m.

terbuka setiap hari Rabu dan Sabtu pagi-pagi. Jumlah penjual dan pembelinya pun sangat sedikit oleh karena bahan-bahan yang dijual sangat terbatas. Barang yang mereka jual pada umumnya hanya hasil tanaman pekarangan mereka berupa umbi-umbian. Bagi mereka yang ingin mendapatkan bahan-bahan yang lebih dari itu mereka terpaksa berbelanja ke pasar Petta atau ke Tahuna.

Komunikasi di dalam kampung dilakukan dengan berjalan kaki karena di Kampung Marore belum terdapat kendaraan bermotor maupun kendaraan lain. Komunikasi antara Kampung Marore dengan desa yang lain maupun antar pulau yang lain menggunakan perahu dayung dan bila perahu motor (pamboat). Sarana transportasi laut untuk menjangkau wilayah Kampung Marore adalah kapal perintis (KM Surya dan KM Daya Sakti) setiap dua minggu. Pamboat yang dimiliki oleh masyarakat berjumlah 41 buah dan Pamo berjumlah 1 buah. Dengan sarana transportasi yang sangat terbatas ini menyebabkan kendala bagi masyarakat yang ingin bepergian keluar Kampung Marore. Untuk menuju ke Tahuna atau ke Manado masyarakat harus menunggu selama 1-2 minggu yang mana 2 kapal perintis tersebut secara bergantian singgah di Pulau Marore.

Sarana komunikasi berupa telepon belum ada. Saat ini untuk mengadakan komunikasi dengan daerah lain kantor-kantor pemerintah di Pulau Marore hanya menggunakan sarana SSB. Namun demikian menurut informasi bahwa tidak lama lagi akan dipasang sambungan telepon seluler di Pulau Marore.

Kependudukan

Dinamika penduduk dapat dilihat dari beberapa aspek di antaranya jumlah, kepadatan, persebaran, serta pertumbuhannya. Namun dengan data yang ada maka pembahasan masalah penduduk di Kampung Marore ini tidak dapat tercakup secara keseluruhan.

Jumlah penduduk Kampung Marore pada tahun 2001 sebesar 638 jiwa yang terdiri atas laki-laki 327 jiwa dan perempuan 311 jiwa dengan jumlah kepala keluarga sebanyak 160 KK yang meliputi 133 KK laki-laki dan 27 KK perempuan. Perkembangan jumlah penduduk di Kampung Marore selama tahun 2001 ditunjukkan dengan tabel berikut.

Tabel 2.1
Perubahan Keadaan Penduduk Kampung Marore
Tahun 2001

No.	Keadaan Penduduk	WNI		WNA		Jumlah		Total
		Lk	Pr	Lk	Pr	Lk	Pr	
1	Penduduk awal tahun	324	307	-	-	327	293	631
2	Kelahiran	1	-	-	-	1	-	-
3	Kematian	-	-	-	-	-	-	-
4	Pendatang	4	9	-	-	4	9	13
5	Pindahan	-	-	-	-	-	-	-
6	Penduduk akhir tahun	329	316	-	-	333	302	645

Sumber: Kantor Kapitalaung Marore, 2002

Tabel 2.1 di atas menunjukkan bahwa keadaan penduduk pada pertengahan tahun berjumlah 638 jiwa.

Apabila dilihat lebih lanjut, maka perubahan penduduk dipengaruhi oleh adanya pendatang yang berjumlah 13 jiwa. Sedangkan kelahiran serta kematian jumlahnya relatif tidak berubah.

Melihat angka kelahiran dan kematian yang relatif kecil dalam tabel 2.1 di atas maka dapat diasumsikan bahwa di Kampung Marore dapat dikatakan tidak terdapat masalah yang berarti di bidang kesehatan walaupun sarana dan prasarana kesehatan yang ada sangat terbatas. Angka kelahiran yang sangat kecil menunjukkan adanya sumbangan keberhasilan program pengendalian penduduk. Begitu pula dengan tidak adanya angka kematian selama setahun, hal ini berkaitan dengan struktur umur penduduk golongan usia tua sangat kecil atau persentase penduduk usia muda yang cukup besar.

Komposisi penduduk menurut umur dan jenis kelamin sangat diperlukan guna perencanaan pembangunan khususnya pembangunan di bidang kependudukan dan sumber daya manusia secara umum. Adapun komposisi penduduk menurut umur dan jenis kelamin di Kampung Marore dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 2.2
Komposisi Penduduk Kampung Marore Menurut
Umur dan Jenis Kelamin Tahun 2001

No.	Kelompok Umur	Jenis Kelamin		Jumlah	Persentase
		Lk	Pr		
1	0-4	33	22	55	8,72
2	5-9	36	35	71	11,09
3	10-13	28	17	45	6,97
4	14-16	24	23	47	7,29
5	17-24	56	56	112	17,59
6	25-30	30	22	52	8,24
7	31-36	28	32	60	9,51
8	37-43	31	26	57	9,03
9	44-47	12	18	30	4,60
10	48-53	15	17	32	4,91
11	54-59	12	12	24	3,65
12	60 ke atas	22	31	53	8,40
	Total	327	311	638	100,00

Sumber: Kantor Kapitaung Marore, 2002

Dalam tabel 2.2 di atas terlihat bahwa persentase penduduk yang besar berada pada kelompok umur 17-24 yang jumlahnya mencapai 17,59 jiwa. Hal ini menunjukkan bahwa potensi penduduk pada usia muda di Kampung Marore sangat besar, kelompok tersebut merupakan kelompok usia produktif. Apabila digambarkan melalui piramida penduduk maka dapat dilihat bahwa penduduk Kampung Marore termasuk penduduk struktur usia muda.

Apabila dikaitkan dengan aspek pendidikan, maka kelompok tersebut merupakan kelompok usia setelah tamat dari sekolah lanjutan tingkat atas. Kelompok penduduk ini merupakan kelompok yang sangat potensial bagi pembangunan daerah dan bangsa karena merupakan tenaga muda yang sangat produktif.

Perbandingan besarnya penduduk laki-laki dan penduduk perempuan (*sex ratio*) menunjukkan angka sebesar 105 yang berarti setiap 100 penduduk perempuan terdapat 105 penduduk laki-laki. Ada tiga komponen yang mempengaruhi besarnya sex ratio tersebut antara lain: 'Sex Ratio at Birth', pola mortalitas antara penduduk laki-laki dan perempuan serta pola migrasi antara penduduk laki-laki dan perempuan¹⁴. Atas dasar data tersebut di atas, maka besarnya sex ratio penduduk di Kampung Marore tersebut lebih dipengaruhi oleh pola migrasi.

Kepemimpinan Dalam Masyarakat

1. *Pemimpin Formal*

Kepemimpinan dalam kampung dipegang oleh kepala kampung. Sebagian besar penduduk Sangihe dan Talaud menyebut kepala kampungnya dengan sebutan *Opolao* atau kepala desa. Sesuai dengan Surat Menteri Dalam Negeri Nomor 5/1/69 tanggal 29 April 1969, dimana semua persekutuan masyarakat hukum yang ada pada mulanya

¹⁴ Harto Nurdin, 1981, "Struktur dan Persebaran Penduduk", dalam *Dasar-dasar Demografi*, Jakarta Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, hal. 25-26.

disebut Wanua, Negeri, Lipu dan sebagainya diinstruksikan agar menggunakan nama desa yang kepalanya disebut Kepala Desa, dan bukan lagi disebut Hukum. Tua, Ayahanda, Opolao, Sangadi. Hal ini dimaksudkan adanya keseragaman nama desa di seluruh Indonesia.

Dengan adanya arus reformasi dan otonomi daerah, saat ini tersebut di atas disesuaikan dengan masing-masing wilayah. Penetapan tersebut atas dasar pasal 95 Undang-undang No. 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah¹⁵. Wilayah yang dahulunya disebut dengan desa diganti dengan kampung, sedangkan kepala kampung adalah *Kapitalaung*. Terdapat seorang sekretaris yang bertugas membantu kapitalaung dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dan mengelola administrasi kampung serta membawahi beberapa bagian.

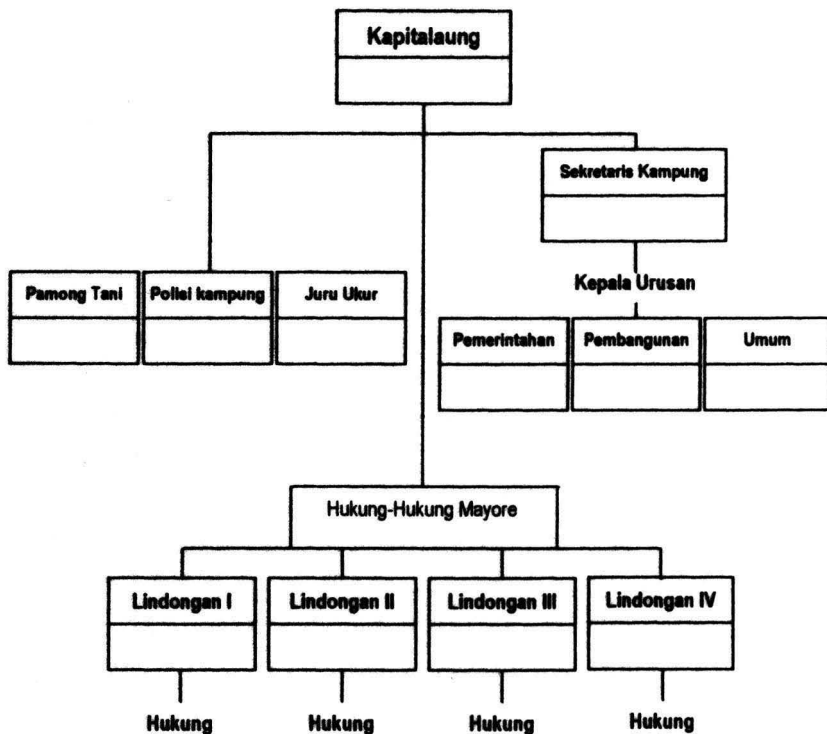
Selain sekretaris kampung, kapitalaung dibantu oleh kepala-kepala urusan, pamong tani, polisi kampung, juru ukur serta oleh *Hukung-ukung Mayore* yang mengepalai unit wilayah terkecil yakni *lindungan* atau lingkungan.

Selain itu, di Kampung Marore juga terdapat Pos Babinsa dan Pos Polisi. Tugas Babinsa ini adalah membantu masyarakat dalam rangka menjaga stabilitas, pertahanan dan keamanan, sedangkan Pos Polisi bertugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban di dalam masyarakat Kampung Marore.

¹⁵ Rozali Abdullah, 2000, *Pelaksanaan Otonomi Luas dan Isu Federasi Sebagai Suatu Alternatif*, Jakarta: Rajawali Pers, hal: lampiran.

Susunan organisasi pemerintahan Kampung Marore selengkapnya ditunjukkan dengan bagan berikut.

Bagan Organisasi Pemerintahan Kampung Marore



Sumber: Kantor Kapitalaung Marore, 2002

Sebagai pelaksana pemerintahan desa kapitalaung dikontrol oleh lembaga bentukan dari masyarakat yang disebut MTK (Majelis Tua-tua Kampung). Lembaga ini

bertugas mengontrol, mengawasi dan mengarahkan tugas dari kapitalaung sehingga tugas yang dijalankannya tidak lepas dari ketentuan-ketentuan yang telah digariskan.

Kapitalaung sebagai pelaksana dan penanggung jawab di kampung dibantu pula oleh suatu wadah yaitu Lembaga Ketahanan Masyarakat Desa (LKMD). LKMD sebagai wadah partisipasi, komunikasi serta merupakan sarana untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Dengan aktivitas yang dapat dilakukan oleh LKMD, maka tugas-tugas pemerintah kampung akan menjadi ringan, baik dipandang dari segi pembiayaan, tenaga, peralatan maupun waktu.

2. Pimpinan Informal

Pemimpin informal berfungsi sebagai penasehat dan pembimbing dalam setiap permasalahan yang muncul di kampung. Selain itu, sebagai pemberi ide dalam pembangunan kampung. Pemimpin informal sebagai motor penggerak dalam pembangunan, motivator dalam masyarakat dan tingkah lakunya dijadikan pola anutan.

Pemimpin informal terdiri atas tokoh-tokoh masyarakat, anggota TNI/Polri, pensiunan TNI/Polri, guru, pemimpin agama, pegawai, mantan kepala kampung dan orang-orang lain yang mempunyai kewibawaan tertentu karena keahlian dan profesi yang dimilikinya.

Keadaan Sosial dan Ekonomi

1. Pendidikan

Dalam upaya mencerdaskan kehidupan bangsa sangat diperlukan adanya sarana pendidikan guna menunjang tercapainya tujuan tersebut. Untuk itu saat ini fasilitas-fasilitas pendidikan khususnya pendidikan dasar dan menengah telah merata di sebagian besar wilayah Indonesia dan tidak terkecuali di kampung Marore.

Sarana pendidikan yang ada di Kampung Marore adalah 1 TK, 1 SD dan 1 SLTP. Sedangkan untuk tingkat yang lebih tinggi misalnya SLTA belum ada. Pada umumnya siswa yang tamat SLTP melanjutkan pendidikannya di luar kampung, tetapi masih ada juga yang tidak melanjutkan sekolah dan langsung membantu orang tuanya sebagai nelayan maupun pekerjaan yang lain. Bagi orang tua, keadaan seperti ini sudah merasa beruntung sebab anaknya telah dapat membantu orang tua dan langsung mendapat hasilnya.

Dari data yang berhasil dihimpun, jumlah siswa Taman Kanak-kanak yang saat ini sedang bersekolah berjumlah 12 orang yang terdiri atas 7 laki-laki dan 5 perempuan. Siswa sekolah dasar sebanyak 111 orang dengan 56 siswa laki-laki dan 55 siswa perempuan. Sedangkan untuk siswa SLTP berjumlah 46 orang dan untuk perguruan tinggi sebanyak 6 orang.

Rata-rata banyaknya siswa yang tamat dari SD berkisar 25 orang setiap tahun dan tamat SLTP sekitar 20 orang. Siswa yang dapat melanjutkan ke tingkat SLTP berkisar 20

orang dan siswa yang dapat melanjutkan ke tingkat SLTA berkisar 15-18 orang.

Dunia Pendidikan di Pulau Perbatasan Marore sangat diharapkan berkembang dan menjadi harapan masyarakat dalam menanggulangi kekurangan informasi yang berkembang pesat dewasa ini. Keberadaan SLTPN 3 Tabukan Utara sesuai SK Depdikbud No. 0594/0/1985 Tgl 22 November 1985 dibangun di atas Pulau Marore berada di tengah laut lepas, di mana iklim samudera memiliki pengaruh dominan terhadap lingkungan geografis pulau ini, isolasi wilayah adalah suatu yang unik dan menjadi tantangan bagi masyarakat setempat.

Halaman sekolah termasuk dari bagian sisa tanah rawa, sejajar dengan permukaan air laut pada saat pasang surut, sehingga menjadi genangan air pada tiap kali hujan, yang menjadi wadah perkembangbiakan sumber jentik nyamuk malaria. Hal ini sering mengganggu kegiatan belajar mengajar, genangan air seringkali masuk ke dalam kelas, banyak kali kegiatan upacara bendera hari senin tidak dapat dilaksanakan. Parit yang dibuat sebagai upaya penanggulangan tidak berfungsi optimal, akibat rendahnya permukaan halaman sekolah dan sumbatan pasir yang dibawa ombak pada waktu air laut pasang.

Perpustakaan sebagai sarana taman bacaan para siswa guna meningkatkan daya gemar membaca dan sebagai pusat informasi pengetahuan, belum seoptimal mungkin dipergunakan di SLTPN 3 Tabukan Utara. Sayang sekali ruangan untuk sarana perpustakaan yang ada di sekolah ini

belum tersedia disebabkan keterbatasan ruangan yang dimiliki sekolah. Buku-buku bantuan dari Perpustakaan Daerah dan Kantor Wilayah Depdiknas Propinsi Sulawesi Utara ataupun instansi lainnya, diletakkan begitu saja di meja-ruangan sekolah yang menjadikan tidak terawatnya buku yang menjadi pegangan para siswa dalam memperoleh ilmu pengetahuan tambahan. Dorongan untuk membaca dari para guru senantiasa dilakukan dan selalu didengungkan untuk menggunakan sarana buku-buku yang ada meskipun ruang bacaan yang representatif untuk para siswa belum tersedia.

Gambaran tentang perkembangan siswa SLTP Negeri 3 Tabukan Utara disajikan dengan tabel berikut.

Tabel 2.3
Gambaran Perkembangan Siswa
SLTP Negeri 3 Tabukan Utara
Tahun Pelajaran 1997/1998 – 1999/2000

Tahun Pelajaran	Kelas	Jml Awal	Drop Out	Masuk	Naik	Tidak Naik	Jml
1997/1998	I	13	4	-	9	-	9
	II	14	3	-	11	-	11
	III	9	-	1	10	-	10
1998/1999	I	19	2	-	15	2	17
	II	9	-	3	12	-	12
	III	11	-	1	12	-	12
1999/2000	I	20	-	-	20	-	20
	II	17	2	-	15	-	15
	III	12	2	1	11	-	11

Sumber : SLTP Negeri 3 Tabukan Utara

Meskipun terdapat kendala yang begitu serius namun semangat untuk memajukan dunia pendidikan di Kampung Marore terus diupayakan. Hal tersebut dengan melihat gambaran perkembangan siswa SLTP Negeri 3 Tabukan Utara seperti telah digambarkan dalam tabel di atas.

Berdasarkan tabel 2.3 di atas, bahwa penambahan siswa SLTP Negeri 3 Tabukan Utara dari tahun ketahun mengalami kenaikan, kesadaran masyarakat akan pentingnya pendidikan menjadi hal yang utama. Meskipun mereka sadar bahwa setelah menempuh pendidikan di SLTP Negeri 3 Tabukan Utara mereka akan mengeluarkan biaya yang tidak sedikit untuk memperoleh pendidikan yang lebih tinggi di luar Kampung Marotre. Biasanya bagi siswa yang mampu untuk melanjutkan ke jenjang yang lebih tinggi mereka harus ke Tahuna atau ke Manado.

Penerimaan siswa SLTP Negeri 3 Tabukan Utara setiap tahunnya di selenggarakan dan yang menjadi cakupan siswa SLTP Negeri 3 Tabukan Utara adalah:

- SD Negeri Marore di Kampung Marore
- SD Yayasan Pendidikan Kristen GMIST Kawio di Pulau Kawio
- SD Negeri Matutuang di Pulau Matutuang dan
- Anak WNI Penduduk Philipina yang tinggal menetap di Pulau Balut dan Pulau Sarangani

Satu hal yang belum terasa di Kampung Marore yaitu belum adanya dorongan yang kuat dari orang tua untuk mengirim anaknya agar dapat melanjutkan pendidikan yang lebih tinggi setelah menamatkan pelajaran di SD dan SLTP.

Kurangnya dorongan orang tua kepada anaknya untuk melanjutkan pendidikannya sampai pada tingkat yang lebih tinggi dapat disadari karena kondisi geografis wilayah Marore. Tidaklah mengherankan jika masih terdapat siswa yang tidak melanjutkan pelajarannya ke jenjang yang lebih tinggi oleh karena faktor-faktor sebagai berikut:

- a. Hambatan adanya biaya dan komunikasi/transportasi karena jarak tempat tinggal dengan sekolah yang ada cukup jauh.
- b. Susana lingkungan kehidupan di kampung.
- c. Orang tua yang belum menyadari pentingnya faktor pendidikan bagi masa depan anak-anaknya.
- d. Sarana pendidikan yang belum memadai.

Hal-hal yang tercantum di atas merupakan salah satu hambatan bagi penduduk dan masyarakat Kampung Marore bila bermaksud menyekolahkan anaknya ke SLTA maupun perguruan tinggi oleh karena orang tua akan mengeluarkan biaya bagi anaknya ke Enemawira atau Tahuna dan bahkan ke Manado. Penduduk asal Kampung Marore yang akan melanjutkan ke Perguruan Tinggi di Manado seperti Universitas Sam Ratulangi atau Universitas Negeri Manado di Tondano hanyalah beberapa orang saja, dan untuk tahun 2002 tercatat 5 orang. Jika dilihat melalui jumlah penduduk menurut pendidikan dan komposisi penduduk menurut umur dan jenis kelamin pada umumnya taraf pendidikan masyarakat Kampung Marore dewasa ini dalam taraf yang sedang berkembang.

Sampai sekian jauh pembangunan kampung dapat berhasil dilaksanakan, karena salah satunya tergantung dari pembangunan dalam bidang pendidikan yang merata di seluruh wilayah Kecamatan Tabukan Utara, termasuk Kampung Marore. Untuk itu, pemerintah dewasa ini berusaha terus menerus untuk:

- a. Memberikan penerangan/penjelasan pada masyarakat tentang pentingnya pendidikan guna kesejahteraan masyarakat di Kampung Marore.
- b. Meningkatkan mutu pendidikan dengan jalan:
 1. Mengadakan peningkatan bagi guru, pengajar yang sekaligus sebagai pendidik.
 2. Mendorong orang tua serta siswa dalam peningkatan pendidikan sekolah sebagai suatu kebutuhan yang sangat penting bagi bekal kehidupannya.
- c. Mengadakan kegiatan-kegiatan baik dalam pendidikan formal maupun non formal pada wilayah kecamatan sampai di kampung-kampung
- d. Melengkapi alat-alat/sarana dan prasarana sekolah melalui swadaya masyarakat dan bantuan pemerintah
- e. Memelihara bangunan-bangunan sekolah dengan bentuk yang sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang ada.

2. Agama

Penduduk di Kampung Marore mayoritas memeluk agama Kristen. Penduduk menurut agama yang dianut dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 2.4
Komposisi Penduduk Kampung Marore
Menurut Agama Tahun 2001

No.	Agama	Jenis Kelamin		Jml	Persentase
		Lk	Pr		
1	Kristen Protestan	320	309	629	98,61
2	Islam	1	-	1	0,16
3	Katholik	6	2	8	1,23
4	Budha	-	-	-	-
5	Hindu	-	-	-	-
	Total	327	311	638	100,00

Sumber: Kantor Kapitalaung Marore, 2002

Sarana peribadatan yang ada di Kampung Marore adalah 1 Gereja. Walaupun di Kampung Marore mayoritas penduduk memeluk agama Kristen (98,61 persen) namun kehidupan umat beragama tidak menunjukkan dan memperlihatkan sifat dan sikap fanatisme. Kesan sepintas menunjukkan adanya solidaritas yang cukup tinggi antara umat Kristen dengan umat yang beragama lain. Kesan ini diperkuat dengan adanya kenyataan bahwa sampai saat ini belum pernah tercatat kasus-kasus akibat ketegangan yang ditimbulkan oleh perbedaan agama atau aliran.

Adanya pengaruh agama dalam kehidupan masyarakat tampak jelas, bagi umat yang beragama Kristen, orang tua, para pemuda, anak-anak pergi ke gereja untuk melakukan ibadahnya yang biasa dilakukan pada setiap hari minggu

dipimpin oleh pendeta. Begitu pula dengan kebaktian-kebaktian yang diadakan dalam lingkungan masyarakat bagi kaum bapa, kaum ibu, pemuda/remaja dan anak-anak diadakan setiap minggu dari rumah ke rumah.

Aktivitas, tingkah laku serta cara berfikir seluruh masyarakat di Kampung Marore selalu dihubungkan dengan kehidupan beragama dan didasarkan atas peraturan-peraturan agama yang dianutnya. Setiap kegiatan sosial yang ada selalu didahului dengan ibadah (membacakan doa). Hari-hari besar agama khususnya agama Kristen dirayakan dengan meriah dan penuh hikmat misalnya hari Natal, Paskah dan lain-lain. Walaupun demikian toleransi antar umat beragama dalam kehidupan sehari-hari yang diwujudkan oleh masyarakat Kampung Marore dapat tercipta dengan baik.

Kerukunan hidup beragama yang tercipta di Kampung Marore berkat kesadaran masyarakat, tetapi tidak terlepas pula dari usaha pembinaan kehidupan beragama yang dilakukan oleh pemerintah agar:

- a. Dalam masyarakat lebih tertanam kesadaran beragama serta toleransi beragama antar umat beragama dan antar sesama agama.
- b. Membentuk serta mengaktifkan organisasi dan kegiatan operasional BKSAUA yaitu Badan Kerja Sama Antar Umat Beragama tingkat kecamatan sampai ke kampung-kampung.
- c. Memelihara dan memperbaiki bangunan tempat ibadah.

3. Sistem Ekonomi

Sesuai dengan cita-cita bangsa yakni mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur, maka dalam bidang ekonomi pemerintah senantiasa berusaha untuk meningkatkan di segala sektor usaha. Peningkatan di sektor perikanan laut dilakukan dengan memperbaiki prasarana perhubungan produksi dan konsumsi.

Berkaitan dengan aktivitas mata pencahariannya di laut, konsepsi penduduk setempat mengenai batas daerah penangkapan ikan di laut telah dipahami. Sejauh 3 mil dari daratan diperuntukkan bagi nelayan yang hanya menggunakan perahu dayung. Selebihnya dari batas tersebut diperuntukkan bagi perahu yang menggunakan mesin karena daya jangkauanya lebih jauh. Adapun hasil produksi ikan dari nelayan di Kampung Marore cukup untuk memenuhi kebutuhan ikan masyarakat setempat.

Cara pemasaran hasil penangkapan ikan tersebut saat ini ada sedikit kesulitan oleh karena apabila hasil ikan melimpah belum ada yang mampu untuk membeli dalam jumlah yang banyak. Apabila hasil tangkapan ikan itu berupa sirip ikan Hiu, maka penduduk menjualnya ke Tahuna. Ada beberapa penduduk yang berusaha mengawetkan hasil penangkapan ikannya. Akan tetapi yang melakukannya hanya sebagian kecil penduduk. Ikan tersebut diawetkan dengan cara pengeringan ikan melalui panas matahari, cara pengasinan ikan dan cara pengeringan melalui panas api.

Sarana penting yang digunakan oleh nelayan adalah perahu. Adapun tujuan penggunaan sarana transportasi

dalam kaitannya dengan aktivitas nelayan di Kampung Marore adalah untuk:

1. Kegiatan produksi yaitu untuk mengangkut hasil-hasil penangkapan ikan yang dijual ke Tahuna.
2. Pengangkutan barang kebutuhan hidup sehari-hari dari Tahuna ke Kampung Marore.
3. Pengangkutan orang-orang yang bepergian dari Kampung Marore ke Tahuna atau pulau sekitarnya.
4. Kegiatan produksi serta pengangkutan pemasaran ikan dan penangkapan ikan di laut sekitar Pulau Marore.

Secara garis besar sistem ekonomi di Pulau Marore yang ada adalah dalam bidang perikanan laut. Masyarakat di Kampung Marore hidup, tumbuh dan berkembang dari hasil-hasil perikanan. Hasil dalam bidang pertanian sangat minim. Hal ini disebabkan karena kondisi lahan di Pulau Marore yang tidak memungkinkan masyarakatnya untuk hidup bertani. Topografi lahan yang tidak rata dengan kemiringan lereng cukup besar. Keadaan tanah dan ketersediaan air yang kurang, tidak cocok untuk jenis tanaman pertanian dan hanya cocok untuk tanaman keras seperti kelapa atau cengkih.

Secara ekonomis bidang pertanian bagi penduduk Pulau Marore kurang menguntungkan sebab hasilnya sedikit, tenaga yang akan dimanfaatkan besar tidak seimbang lagi dengan hasil yang akan diperoleh sehingga usaha dalam bidang pertanian kurang menarik bagi masyarakat Kampung Marore. Namun demikian pemerintah kampung maupun kecamatan senantiasa berupaya untuk meningkatkan produksi pertanian dengan memberikan penerangan pada masyarakat

kampung/petani tentang arti dan sasaran dari Panca Usaha Pertanian. Demikian pula dalam bidang peternakan, koperasi, pemasaran, perhubungan, produksi, perikanan laut.

Dalam bidang produksi, diusahakan untuk memelihara sarana-sarana produksi yang ada dan mengusahakan pengadaan sarana produksi yang modern agar hasil yang diperoleh penduduk dapat meningkat dengan tidak melupakan cara-cara tradisional yang masih mendukung dalam sistem produksi.

Berkaitan dengan aktivitas ekonomi dalam memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, di Kampung Marore terdapat beberapa koperasi yang menyediakan kebutuhan bahan pokok sehari-hari. Koperasi-koperasi tersebut diantaranya adalah KUD “Murni” yang pengelolaannya dilakukan oleh guru-guru. Koperasi tersebut bergerak dalam bidang penjualan bahan kebutuhan sehari-hari dengan membuka toko/warung. Selain itu, terdapat pula 5 warung, koperasi perikanan dan 3 kios koperasi milik kelompok masyarakat penerima bantuan dana IDT.

Sebagai wilayah yang termasuk dalam kategori desa tertinggal Kampung Marore mendapat bantuan IDT. Dalam pelaksanaan penggunaan bantuan tersebut telah dibentuk 3 kelompok yaitu kelompok “Tamarale”, kelompok “Sehati” dan kelompok “Sukamaju”. Ketiga kelompok tersebut selain ketiganya bergerak melalui bidang koperasi juga dalam bidang penangkapan ikan.

4. Mata Pencaharian

Sebagian besar dari penduduk di wilayah Kepulauan Sangihe dan Talaud bekerja sebagai nelayan. Hal ini didasarkan atas kondisi geografis wilayahnya yang merupakan daerah kepulauan. Namun demikian terdapat juga masyarakat yang memiliki mata pencaharian sebagai petani. Tabel berikut menggambarkan keadaan penduduk Kampung Marore menurut mata pencaharian pokoknya.

Tabel 2.5
Komposisi Penduduk Kampung Marore
Menurut Mata Pencaharian Pokok
Tahun 2001

No.	Jenis Pekerjaan	Jumlah	Persentase
1	Tani/nelayan	133	83,13
2	Dagang	1	0,63
3	Buruh	-	-
4	Pegawai Negeri	21	13,12
5	TNI/Polri	2	1,25
6	Swasta	-	-
7	Lain-lain	3	1,87
	Total	160	100,00

Sumber: Kantor Kapitalaung Marore, 2002

Dari data di atas dapat dijelaskan bahwa mayoritas penduduk di Kampung Marore memiliki mata pencaharian sebagai petani/nelayan. Selain sebagai nelayan penduduk

yang memiliki mata pencaharian sebagai pegawai jumlahnya juga cukup besar.

Nelayan merupakan pekerjaan yang utama bagi penduduk di Kampung Marore dalam membiayai kebutuhan keluarga dan kebutuhan pendidikan bagi anak-anaknya. Laut di sekitar Pulau Marore terdapat berjenis-jenis ikan dan terutama jenis ikan Hiu yang siripnya memiliki harga jual yang cukup tinggi yakni mencapai Rp 800.000 – Rp 1.000.000,- setiap kilogram.

Penangkapan ikan oleh para nelayan dilakukan oleh suatu rumah tangga sendiri dengan alat-alat yang dipersiapkan sendiri walaupun ada pula aktivitas-aktivitas penangkapan ikan yang dilakukan oleh kelompok-kelompok. Alat penangkap ikan dengan menggunakan perahu dayung atau perahu motor (*pamboat*).

Mata pencaharian sampingan penduduk Kampung Marore adalah berkebun, akan tetapi berkebun yang dilakukan dengan sistem berladang ini nampaknya belum diusahakan secara maksimal. Lahan yang ada hanya ditanami dengan tanaman umbi-umbian. Disamping itu, ada pula usaha lain di bidang peternakan yaitu beternak ayam, kambing, babi dan sebagainya, tetapi hanya sebagai hewan piaraan saja.

Walaupun penduduk memiliki mata pencaharian yang bervariasi seperti nelayan, petani, pegawai negeri, buruh dan lain-lain. Namun demikian masyarakat Kampung Marore memiliki suatu kekhususan yakni masyarakatnya digolongkan masyarakat nelayan.

Aktivitas penduduk setiap hari tidak lepas kaitannya dengan pengaruh dan keadaan lingkungannya yakni perairan laut sebagai sumber nafkah penduduk. Kesibukan yang menonjol yang dapat disaksikan antaranya membuat atau memperbaiki alat-alat penangkap ikan, mempersiapkan lampu gas, menjemur ikan dan lain sebagainya yang dilaksanakan di rumah dan sekitarnya serta kesibukan menangkap ikan di perairan sekelilingnya.

Sudah menjadi ciri yang umum bahwa dalam masyarakat nelayan tugas menangkap ikan adalah tugas pokok kaum lelaki, oleh sebab itu setiap lelaki dalam suatu keluarga didambakan menjadi seorang nelayan yang cakap dan terampil sehingga dapat menjadi pemimpin kelompok nelayan. Hal ini terkandung dalam kebiasaan penduduk Sangehe dan Talaud di masa lalu yakni, seorang ibu yang melahirkan seorang bayi laki-laki, maka pada hari yang ketiga bilamana tiba saatnya ibu tersebut akan menyusui bayinya keduanya bersama-sama dinaikkan ke atas perahu. Maksudnya agar anak itu sebentar diharapkan menjadi nelayan dan pelaut yang unggul. Namun saat ini kebiasaan tersebut sudah tidak dilakukan lagi.

Dalam menjalankan tugasnya sebagai nelayan memerlukan pengetahuan dan ketrampilan yang diperoleh dari pengalaman dan ketahanan serta kekuatan fisik dari yang bersangkutan. Jadi, tidak mengherankan bila kita menyaksikan seorang ayah ditemani oleh anaknya dalam satu perahu untuk menangkap ikan. Pada kesempatan yang demikian sang ayah mengajar dan melatih anak dalam rangka

mempersiapkan anaknya menjadi seorang nelayan yang sesungguhnya. Mereka yang tergolong nelayan yang sesungguhnya pada umumnya berada pada usia antara 17-50 tahun.

Anak-anak dengan kesibukannya tersendiri baik secara sungguh-sungguh membantu orang tuanya ataupun secara iseng, ada yang berkelompok atau perorangan memancing, mencari atau mengumpulkan kerang dan sebagainya. Ibu-ibu rumah tangga mengerjakan tugasnya dalam keluarga sebagaimana ibu rumah tangga pada umumnya seperti menyiapkan makanan, mengasuh anak dengan kebutuhan-kebutuhannya, membantu suami dalam mempersiapkan perlengkapan untuk menangkap ikan sedangkan anak-anak wanita membantu ibu dalam menjalankan tugasnya.

5. Organisasi Sosial

Soerjono Soekanto¹⁶ mengartikan lembaga kemasyarakatan sebagai suatu himpunan norma-norma segala tingkatan yang berkisar pada kebutuhan pokok di dalam kehidupan masyarakat. Sedangkan wujud konkritnya adalah asosiasi (*association*). Bentuk lembaga yang melakukan suatu aktivitas masyarakat yang khusus dapat berupa lembaga dalam bidang ekonomi, kemasyarakatan, sistem religi dan lain-lain.

¹⁶ Soerjono Soekanto, 1999, *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, hal. 218.

Lembaga dalam kemasyarakatan selain dibentuk oleh aparat pemerintah juga dibentuk oleh masyarakat sendiri. Bentuk-bentuk lembaga tersebut bertujuan untuk memberikan wadah bagi masyarakat untuk aktif berpartisipasi dalam pembangunan kampung. Lembaga-lembaga tersebut misalnya MTK (Majelis Tua-tua Kampung) yang berfungsi sebagai pengontrol kegiatan ekonomi, sosial, dan politik serta keamanan kampung. Selain itu, ada pula PKK (Pembinaan Kesejahteraan Keluarga) yang kegiatannya dikhususkan bagi ibu-ibu dan remaja putri. Kegiatan PKK bertujuan untuk menambah wawasan serta memberikan peran aktif bagi kaum wanita dalam pembangunan kampung. Bertujuan pula meningkatkan kedudukan wanita melalui peningkatan pengetahuan dan ketrampilan.

Di samping itu, di Kampung Marore terdapat berbagai bentuk organisasi kemasyarakatan yang didirikan berdasarkan hubungan kekerabatan seperti perkumpulan keluarga dengan kegiatan arisan, kebaktian, dan usaha tolong-menolong dalam kesukaan maupun kedukaan. Sifat gotong royong yang dimiliki masyarakat terutama dalam membangun kampungnya membuat kampung tersebut menjadi kampung yang kuat dalam bidang sosial, ekonomi, politik dan pertahanan keamanan.

Sarana dan prasarana yang sangat terbatas yang berkaitan dengan kepentingan ekonomi, merupakan faktor pendorong bagi masyarakat untuk menjadikan sarana organisasi sebagai lembaga yang mampu meningkatkan taraf hidup mereka. Kegiatan melalui organisasi sosial ini

diwujudkan misalnya dalam bentuk arisan, atau kegiatan yang bersifat ekonomi produktif.

Bentuk gotong-royong yang ada dalam masyarakat Kampung Marore yakni sistem gotong royong antarindividu, antarkelompok atau antarkeluarga misalnya gotong-royong sebagai nelayan, gotong-royong sekitar rumah tangga seperti memperbaiki atap rumah, memindahkan rumah, membongkar rumah dan sebagainya.

Dalam perayaan atau upacara perkawinan, keluarga yang berhajat minta bantuan tetangga atau sahabat dan kenalan dengan sopan santun sesuai yang telah digariskan oleh adat dan ia wajib membalas bantuan yang telah diberikan padanya. Akhirnya ada satu sistem gotong-royong yang lebih bersifat kepentingan agama seperti membangun atau memperbaiki rumah ibadah seperti gereja. Dalam membangun rumah ibadah dikerjakan secara gotong royong dengan dana swadaya masyarakat kampung maupun bantuan dari pemerintah.

Aspek Budaya

1. Pengendalian Sosial

Pengendalian sosial dilakukan oleh pemerintah bersama masyarakat. Di kalangan pemerintah, pengendalian sosial ditangani agar pelaksanaan undang-undang, peraturan dan tertib hukum yang berlaku lebih efektif. Pemerintah mengeluarkan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku sebagai norma yang menjadi ukuran untuk mengatur kehidupan sosial agar berjalan dengan baik.

Selain pemerintah, terdapat pula pihak lain yang turut menentukan pengendalian sosial yaitu pemimpin agama, pemimpin organisasi sosial, guru, serta tua-tua desa. Di Kampung Marore peran dari tokoh agama sangat dirasakan sekali manfaatnya, dimana pembinaan kepada pengikut agama Kristen khususnya dilakukan secara rutin, baik gereja maupun di rumah jemaat.

Peran pemimpin organisasi sosial di Kampung Marore seperti LKMD, PKK turut menunjang terciptanya sistem sosial yang terkendali. Peranan guru juga sangat penting, selain secara formal berada di sekolah tetapi di luar sekolah guru-guru yang ada di Kampung Marore dapat memberi contoh tentang hidup bermasyarakat yang baik.

Peran yang sangat potensial yang harus diakui pula adalah peran tua-tua kampung. Umumnya tua-tua kampung merupakan tokoh pengarah dan pewaris nilai-nilai tradisional yang sudah mengikat di kampung. Dari tokoh inilah norma tradisional di kampung dilaksanakan karena masyarakat kampung beranggapan bahwa apabila ada warga kampung melanggar norma tradisional ini akan dikucilkan dari kehidupan bermasyarakat.

2. Kesenian

Kesenian yang ada di Kampung Marore tidak terlepas dari kesenian yang ada di wilayah Sangihe dan Talaud pada umumnya yaitu berupa tari-tarian antara lain *ampa wayer*, *masumper* maupun *cakalele*. Tari-tarian tersebut dimainkan

manakala ada pesta baik peringatan hari-hari besar nasional maupun hari-hari besar keagamaan.

Walaupun lebih dekat ke negara tetangga daripada ke ibukota kabupaten, namun pengaruh budaya negara tetangga sangat kecil atau bahkan dapat dikatakan tidak ada¹⁷. Walaupun ada pengaruhnya hanya dari segi bahasa yang mana sebagian penduduk di Pulau Marore menguasai bahasa Tagalog. Namun demikian komunikasi sehari-hari tetap menggunakan bahasa daerah ataupun bahasa Indonesia.

Sarana untuk mendapatkan informasi di Kampung Marore diperoleh menggunakan pesawat radio dan televisi. Walaupun saat ini telah bermunculan stasiun televisi swasta, namun siaran televisi yang dapat ditangkap oleh masyarakat adalah siaran dari TVRI, sedangkan untuk siaran radio yakni RRI Stasiun Manado dan radio dari negara tetangga Philipina. Sedangkan informasi berupa surat kabar atau majalah hampir tidak ada.

¹⁷ Wawancara dengan informan.

BAB 3

BORDER CROSSING AGREEMENT (BCA)

UNIT MARORE

Latar Belakang

Jauh sebelum perjanjian lintas batas antara pemerintah Indonesia dengan Philipina dan kemerdekaan yang dicapai oleh kedua negara, penduduk di kepulauan Sangihe dan Talaud menjalin hubungan dengan penduduk di kepulauan Philipina bagian selatan khususnya di Pulau Balut, Pulau Saranggani dan Pulau Mindanau. Hubungan ini dapat terjadi karena faktor geografis yakni jarak yang berdekatan antara beberapa pulau di perbatasan Sangihe dan Talaud dengan Philipina bagian selatan seperti antara Pulau Marore dengan Pulau Balut dan Saranggani, antara Pulau Miangas dengan St. Agustin hanya kurang lebih 40 mil yang dapat ditempuh dengan perahu motor selama 3-4 jam. Sedangkan jarak Pulau Marore dan Miangas dengan ibukota Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud kurang lebih 3-4 kali lebih jauh.

Selain faktor geografis yang telah disebutkan di atas, hubungan lintas batas antara kedua penduduk di daerah perbatasan Indonesia dan Philipina disebabkan pula oleh faktor-faktor sebagai berikut:

1. Mata pencaharian penduduk di wilayah perbatasan Indonesia sebagai petani dan nelayan yang masih

tradisional dengan menggunakan teknologi yang masih sederhana sehingga hasilnya belum dapat mencukupi kebutuhan hidup. Hasil pertanian khususnya kopra dijual ke Philipina bagian selatan melalui sistem barter dengan barang-barang keperluan rumah tangga lain yang jaraknya lebih dekat jika dibandingkan ke daratan Sangihe dan Talaud.

2. Sebagian kondisi tanah pulau-pulau di perbatasan Indonesia terdiri atas tanah karang dan berbatu sehingga gersang dan kurang subur. Dengan kondisi demikian hanya dimungkinkan untuk ditanami kelapa, jenis umbi-umbian seperti singkong dan talas serta tanaman pisang. Kondisi tanaman umbi-umbian seringkali diserang hama penyakit sehingga hasilnya tidak terlalu memuaskan, sehingga untuk menambah bahan makanan harus didatangkan dari pulau Sangir Besar dan pulau Karakelang bahkan ada juga dari Philipina Selatan seperti dari pulau Saranggani dan pulau Balut.
3. Pada musim angin utara dan barat yang dibarengi dengan ombak besar dan arus yang deras, pada musim angin selatan yang diikuti dengan musim kemarau mengakibatkan penduduk di perbatasan terutama di pulau Miangas, Marore dan Kawio mengalami kekurangan bahan makanan. Untuk mengatasi hal itu, masyarakat mengusahakan bahan makanan dari luar pulau baik dari Sangir Besar dan Talaud maupun dari Philipina bagian selatan (Balut dan Saranggani).

4. Terjadinya perkawinan antara penduduk warga negara Indonesia dengan penduduk warga negara Philipina yang berada di pulau-pulau perbatasan sehingga terjalin hubungan berdasarkan ikatan kekeluargaan.
5. Saling berkunjung di tempat-tempat bersejarah seperti makam pahlawan dan nenek moyang serta leluhur mereka di kedua wilayah¹⁷.

Dari beberapa faktor yang melatarbelakangi saling berkunjungnya penduduk di wilayah Sangihe dan Talaud dan Philipina bagian selatan, mengakibatkan ada penduduk yang berasal dari Sangihe dan Talaud yang telah menetap baik secara tetap maupun musiman terutama di Pulau Balut dan Saranggani. Dalam kenyataan sudah ada yang membuka ladang pertanian terutama umbi-umbian. Selain itu, penduduk di Pulau Miangas dan penduduk di daerah St. Augustine telah menjalin hubungan melalui penjualan hasil kerajinan tikar dan pekerja musiman, sebaliknya penduduk di wilayah Philipina bagian selatan telah lama memperoleh kopra dari pulau-pulau di perbatasan Sangihe dan Talaud melalui sistem barter. Hubungan yang telah dijalin tersebut merupakan suatu kenyataan dalam kehidupan masyarakat di perbatasan Sangihe dan Talaud serta Philipina bagian selatan.

Hubungan tersebut di atas belum menjadi permasalahan sebelum Indonesia dan Philipina mencapai kemerdekaan karena lalu lintas orang dan barang masih berlangsung secara tradisional oleh kedua kelompok penduduk di wilayah

¹⁷ Pemda Sangihe Talaud, 1994, 1997

tersebut. Namun setelah kemerdekaan yang dicapai kedua negara aktivitas lintas batas masih tetap berlangsung karena telah terjadi ikatan historis dan kekerabatan sehingga tidak dapat dihentikan. Di satu sisi para pelintas batas belum menyadari bahwa mereka telah melakukan aktivitas yang melampaui batas negara sehingga terjadi pelanggaran batas wilayah dan penyelundupan.

Selain kenyataan di atas, setelah kemerdekaan kedua negara timbul pula masalah-masalah sebagai berikut:

1. Adanya sejumlah orang Indonesia yang berasal dari Sangihe dan Talaud berdiam tanpa izin di wilayah perbatasan Philipina.
2. Adanya sejumlah orang Philipina di wilayah perbatasan Indonesia.
3. Adanya orang-orang Indonesia yang berasal dari Sangihe dan Talaud di wilayah perbatasan yang keluar masuk wilayah Philipina tanpa izin. Sebaliknya orang-orang Philipina di wilayah perbatasan yang keluar masuk wilayah Indonesia tanpa izin.
4. Selain keluar masuknya orang secara ilegal, terdapat pula penyelundupan barang-barang dari Indonesia dan Philipina serta penangkapan ikan di wilayah perbatasan Indonesia oleh nelayan Philipina¹⁸.

¹⁸ DPRD II Sangihe dan Talaud, 2000, *Pokok-pokok Pikiran Peninjauan Kembali Border Crossing Agreement Indonesia-Philipina Dalam Rangka Pelaksanaan Border Trade Agreement di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud*. Tahuna.

Kenyataan ini dapat merugikan dan mengganggu keamanan dan stabilitas di wilayah perbatasan baik di Indonesia maupun di Philipina. Untuk itu, pemerintah Indonesia dan Pemerintah Philipina menyadari pentingnya penanganan masalah perbatasan melalui persetujuan lintas batas dan penanganan keamanan di wilayah perbatasan. Oleh karena itu, diadakan suatu kesepakatan yang dituangkan dalam persetujuan mengenai warga negara yang berada secara tidak sah di daerah Republik Indonesia dan Republik Philipina yang ditandatangani di Jakarta pada tanggal 4 Juli 1956 oleh Schordjo Wirjo Pranoto mewakili Pemerintah Indonesia dan Jose Ferentebela mewakili pemerintah Philipina. Persetujuan ini kemudian oleh pemerintah Indonesia dituangkan dalam Undang-Undang Nomor. 7 tahun 1956¹⁹. Persetujuan ini disebut juga persetujuan imigrasi yang memuat ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang dua hal yakni kegiatan legislasi (pengesahan) dan repatriasi (pengembalian) dari warga negara Indonesia yang secara tidak sah bermukim di wilayah Philipina dan sebaliknya. Hal ini belum dapat terealisasi walaupun menemui berbagai kendala dan menjadi permasalahan sampai dewasa ini.

Dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 7 tahun 1956, maka persetujuan lintas batas (*Border Crossing Agreement*) telah tersirat didalamnya. Akan tetapi, pedoman

¹⁹ Imanuel Philip Makahanap, 2000, *Sekilas Pemberdayaan Perdagangan Lintas Batas Melalui Kajian Hukum*, Manado.

pelaksanaan persetujuan imigrasi dan pelaksanaan persetujuan lintas batas antara Negara Republik Indonesia dan Republik Philipina baru dilakukan pada tanggal 14 September 1965. Dalam persetujuan ini diatur pula mengenai barang bawaan dan perdagangan dicantumkan sebagai salah satu alasan untuk mengadakan kunjungan lintas batas.

Dalam upaya merealisasikan pelaksanaan lintas batas, maka pemerintah Indonesia membentuk susunan organisasi dan tata kerja sistem lintas batas dengan strukturnya secara hirarhi dari tingkat pusat sampai tingkat kabupaten dan unit pelaksana (Pos Lintas Batas), di mana untuk Kabupaten Sangihe dan Talaud terdapat dua Pos Lintas Batas yakni di Pulau Marore dan Pulau Miangas serta Sub Distrik Kecamatan Tarakan di Kabupaten Berau Propinsi Kalimantan Timur. Masing-masing Pos Lintas Batas dengan wilayahnya (border area) tersendiri. Sejak itulah lalu lintas orang dan barang dari kedua negara dalam wilayah border area harus melalui Pos Lintas Batas tersebut di atas, hal ini dilakukan agar tujuan dari persetujuan lintas batas dapat dicapai. Adapun tujuan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Memelihara hubungan baik antara Indonesia dan Philipina dalam rangka menjalin persahabatan berdasarkan wawasan bertetangga yang baik.
2. Melindungi kepentingan warga negara yang berada di wilayah perbatasan kedua negara, baik kepentingan ekonomi, keluarga, agama dan lain sebagainya yang telah dilakukan sejak dahulu.

3. Mengatur pemindahan penduduk, barang, dan jasa sesuai kepentingan warga negara di wilayah perbatasan kedua negara.
4. Mencegah dan menangani penyelundupan, penangkapan ikan secara ilegal dan keluar masuknya orang tanpa izin.

Pada prinsipnya tujuan tersebut di atas diupayakan untuk mengatur perpindahan dan kunjungan keluarga dari penduduk di daerah *border area* guna mencegah penyelewengan dan pelanggaran dari Undang-Undang dan persetujuan bersama yang telah disepakati oleh Indonesia dan Philipina.

Wilayah Lintas Batas (*Border Area*)

Wilayah lintas batas atau yang dikenal dengan istilah *border area* yang terletak di daerah perbatasan antara Indonesia dan Philipina berdasarkan persetujuan yang ditandatangani pada tahun 1956. Akan tetapi pelaksanaan baru terealisasi pada tahun 1965, dimana luas *border area* Indonesia yang meliputi seluruh wilayah Kepulauan Talaud dan Kepulauan Sangihe Besar serta Daerah sub Distrik Kecamatan Tarakan yang meliputi Pulau Derawan di Kabupaten Berau dengan Pos Lintas Batas di Tarakan. Untuk wilayah Kepulauan Sangihe Besar dan Talaud masing-masing dengan Pos Lintas Batas di Pulau Marore dan Pulau Miangas dengan luas wilayah 1987,97 Km². Sedangkan wilayah *border area* Philipina meliputi Pulau Balut, Pulau Saranggani, Pulau Simumu, dan Pulau Manuk Nangka dengan luas wilayahnya kurang lebih 1506 Km².

Dalam Perkembangannya terdapat ketentuan baru melalui Surat Keputusan Direktorat Jendral Imigrasi Nomor: 339/ I – DIR /1975 tanggal 11 September 1975 tentang ketentuan pelaksanaan teknis keimigrasian dan persetujuan lintas batas, dimana terjadi perubahan wilayah *border area* sebagai berikut:

1. Border Area Indonesia yang terdiri atas:

- a. Kepulauan Nanusa dengan Pos Lintas Batas di Pulau Marore, meliputi Pulau Miangas, Pulau Karatung, Pulau Karampit, Pulau Mangupung, Pulau Garat, Pulau Kakorotang dan Pulau Mako.
- b. Kepulauan Kawio dengan Pos Lintas Batas di Pulau Marore, meliputi, Pulau Marore, Pulau Kawio, Pulau Kemboleng, Pulau Kawaluso, Pulau Lipang, Pulau Mamanuk, Pulau Matutuang, Pulau Dumarehe dan Pulau Ahise (pasir).
- c. Kepulauan Bukide, Meliputi Pulau Bukide, Pulau Enggano, Pulau Liang, Pulau Salehe, Pulau Makurang, Pulau Balontohe dan Pulau Malieng.
- d. Sub Distrik Kecamatan Tarakan, meliputi Pulau Derawan di Kabupaten Berau dengan Pos Lintas Batas di Tarakan Kabupaten Berau Propinsi Kalimantan Timur.

2. Border Area Philipina terdiri atas:

Balut Island, Olanivan Island, Sarangani Island, Cape San Agustin Island dan Tawi-tawi Island Group. Sedangkan Station (*Border Crossing Card Issuing Stations and*

Border Crossing Entry and Exit Stations) masing-masing berkedudukan di Mabila (Batuganding) untuk Balut Island, Cape San Agustin untuk wilayah Tibanagan, dan Bongao untuk Tawi-Tawi Island Group.

Di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud wilayah Lintas Batas (*border area*) berada di tiga Kecamatan. Di gugusan kepulauan Talaud yakni Kecamatan Nanusa untuk wilayah Kepulauan Nanusa, sedangkan di gugusan kepulauan Sangihe meliputi wilayah Kepulauan Kawio dan Bukide yang termasuk ke dalam wilayah Kecamatan Kendahe dan Kecamatan Tabukan Utara.

Beberapa pulau di wilayah lintas batas (*Border Area*) Kawio, tidak dihuni penduduk, seperti pulau Memanuk, pulau Dumarihe, dan Pulau Ehise (pasir). Pulau-pulau yang berada dalam *border area* di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud letaknya sangat terpencil baik dari ibukota kecamatan maupun ibukota kabupaten serta ibukota Propinsi.

Tabel 3.1 di bawah, menunjukkan bahwa pulau-pulau terutama yang dijadikan Pos Lintas Batas di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud letaknya jauh dari ibukota kabupaten, tetapi lebih dekat dengan pulau-pulau di Philipina bagian selatan sehingga lebih mudah dijangkau oleh penduduk di perbatasan.

Tabel 3. 1

Perbandingan Jarak Beberapa Pulau dalam Wilayah Border Area di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud dengan Ibukota Kecamatan, Kabupaten dan Propinsi Serta Negara Tetangga

No.	Kota/Pos BCA	Pulau	Jarak (mil)
1	Tahuna	Miangas	146
2	Tahuna	Karatung Nanusa	130
3	Tahuna	Marore	96
4	Tahuna	Manado	136
5	Manado	Miangas	274
6	Manado	Marore	224
7	Marore	Balut Island	40
8	Miangas	Cape San Agustin	38

Sumber : Pos TNI AL Marore, 2002

Dengan jauhnya jarak antara pulau-pulau di perbatasan Indonesia dengan pusat pemerintahan dan kegiatan ekonomi, sarana angkutan antar pulau mempunyai peran yang sangat penting dalam upaya meningkatkan taraf hidup masyarakat. Sarana angkutan yang digunakan umumnya berukuran kecil untuk hubungan antarpulau di wilayah lintas batas maupun ke ibukota kecamatan dan kabupaten. Perahu motor yang berukuran kecil ini juga digunakan oleh nelayan untuk mencari ikan. Untuk mengatasi kesulitan perhubungan laut antarpulau terutama di daerah perbatasan, telah diupayakan pengoperasian dua kapal perintis dengan fasilitas yang sangat

terbatas untuk angkutan penumpang dan barang dengan rute empat kali sebulan.

Sedangkan luas beberapa pulau di wilayah *border area* baik di Unit Marore maupun di Unit Miangas dapat dilihat pada tabel 3.2 di bawah ini.

Tabel 3.2

**Luas Beberapa Pulau dalam Wilayah Border Area
di Kabupaten Sangihe dan Talaud**

No.	Pulau	Luas (km ²)
1	Marore	1,68
2	Kawio	0,3
3	Mamanu	0,9
4	Mamatutuang	0,31
5	Kawaluso	2,50
6	Lipang	1,50
7	Miangas	1,20
8	Karatung	3,50
9	Marampit	4,12
10	Kokorotan	0,90

Sumber : Pos TNI AL Marore 2002 dan Pemda Satal 1997

Organisasi Pelaksana Lintas Batas

Tugas dan Fungsi

Tugas pokok yang dijalankan pada setiap Unit Pos Lintas Batas dalam pelaksanaannya berpedoman pada persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Philipina yang berkaitan dengan *Bording*

Crossing Agreement (BCA) dari *Joint Patrol Agreement*, dengan sasaran sebagai berikut:

1. Memelihara hubungan baik antara pemerintah Republik Indonesia dengan pemerintah Republik Philipina dalam rangka menjalin persahabatan antara kedua negara berdasarkan prinsip-prinsip bertetangga yang baik dalam semangat ASEAN.
2. Mengurus dan melindungi kepentingan warga negara Indonesia maupun warga negara Philipina yang berada di daerah perbatasan ke dua negara.
3. Melayani kepentingan keagamaan, sosial dan kekeluargaan yang telah menjadi tradisi sejak dahulu, dari masyarakat yang berada di kedua negara.

Jika dikaji lebih jauh, tugas pokok tersebut di atas tidak lain adalah untuk melindungi dan mengatur arus pelintas batas dan barang bawaan dalam hubungannya dengan kunjungan keluarga (*family visit*) di pulau-pulau perbatasan khususnya dalam *border area*.

Dalam rangka pelaksanaan tugas tersebut di atas, maka pemerintah Indonesia telah membentuk organisasi pelaksana yang strukturnya disusun secara hirarkis dari pusat sampai unit pelaksana (Pos Lintas Batas) dengan susunan sebagai berikut:

1. Panitia Tingkat Pusat

Panitia tingkat pusat berdasarkan Surat Keputusan wakil Perdana Menteri Nomor: 928/PL/X/64 tanggal 29 Desember 1964. Panitia ini berkedudukan di Jakarta dan

diketahui oleh Menteri Luar Negeri dengan anggota-anggota yang terdiri atas wakil-wakil:

- a. Departemen Luar Negeri
- b. Departemen Dalam Negeri
- c. Imigrasi
- d. Angkatan Kepolisian
- e. Bea Cukai
- f. Departemen Perdagangan
- g. Angkatan Laut
- h. Kejaksaan dan Kehakiman

Tugas dan fungsi dari Panitia Inter Departemen tersebut di atas yakni:

- Merencanakan segala sesuatu guna pelaksanaan persetujuan lintas batas
- Merencanakan dan mempersiapkan kebijaksanaan mengenai persoalan-persoalan yang menyangkut lintas batas
- Anggota panitia berkewajiban menyusun laporan secara kolektif tentang kegiatan-kegiatan sistem lintas batas dan memajukan saran-saran kepada Menteri Dalam Negeri.

2. Panitia Tingkat Propinsi

Berdasarkan Surat Keputusan Wakil Perdana Menteri RI Nomor: SP/647/PL/XI/65 tanggal 10 September 1965 maka dibentuk panitia di tingkat propinsi dimana Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sulawesi Utara ditunjuk sebagai Ketua Panitia Pengawas Lintas Batas dengan anggota-anggota yang terdiri atas:

- a. Wakil Komdak Sam Ratulangi
- b. Kodamar X
- c. Jawatan Perhubungan Laut
- d. Direktorat Bea Cukai
- e. Jawatan Perhubungan Laut
- f. Inspektorat Perdagangan
- g. Kejaksaan Tinggi Sulawesi Utara
- h. Wakil dari Kantor Gubernur Sulawesi Utara

Sekretariat Panitia Propinsi berada langsung dalam organisasi pemerintahan Kantor Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sulawesi Utara. Panitia di Tingkat Propinsi mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut:

- Mengawasi pelaksanaan lintas batas Indonesia-Philipina sesuai ketentuan/pedoman pelaksanaan dari panitia pusat dan pedoman teknis instansi yang bersangkutan
- Mengkoordinir, membantu, dan melancarkan pelaksanaan lintas batas
- Menampung segala akibat dari pelaksanaan lintas batas
- Melaporkan kepada panitia pusat semua kegiatan dan permasalahan yang dihadapi dalam rangka pelaksanaan lintas batas.

3. Panitia Tingkat Kabupaten

Berdasarkan Surat Keputusan Wakil Perdana Menteri Republik Indonesia tertanggal 10 September 1965 tersebut diatas, untuk tingkat Kabupaten dimana Bupati Kepala Daerah Tingkat II Kepulauan Sangihe dan Talaud ditunjuk

sebagai Pengawas lintas Batas. Fungsi bupati yakni mengawasi secara langsung dan mengkoordinir serta membantu kesatuan yang bertugas di Pos Lintas Batas.

4. Panitia Unit Pelaksana

Pada Tingkat Unit Pelaksana di Pulau Marore berdasarkan Surat Keputusan Wakil Perdana Menteri tertanggal 10 September 1965 Nomor: SP/647/PL/XI/65, dimana panitia unit pelaksana terdiri atas:

- a. Camat Lintas Batas
- b. Wakil dari Polri
- c. Petugas Imigrasi
- d. Petugas Bea dan Cukai
- e. Wakil dari Angkatan Laut

Petugas yang ditempatkan pada unit pelaksana (Border Crossing Officer), yakni mengatur dan melaksanakan ketentuan-ketentuan persetujuan lintas batas sebagai berikut :

- Mengeluarkan kartu lintas batas
- Mengawasi lalu lintas orang di daerah perbatasan, yaitu dari daerah perbatasan Indonesia ke daerah perbatasan Philipina dan sebaliknya
- Memeriksa orang-orang yang melintas perbatasan Indonesia untuk memasuki daerah perbatasan philipina dan sebaliknya.

Dalam ketentuan teknis keimigrasian dari persetujuan lintas batas antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Pemerintah Republik Philipina diatur dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Imigrasi Departemen

Kehakiman RI Nomor: 399/I. Dir/1975 Perihal petunjuk pelaksanaan teknis *Border Crossing Agreement* Indonesia dan Philipina mengatur tentang:

- Penyelesaian administratif pemberian kartu lintas batas
- Pemeriksaan keberangkatan orang-orang Indonesia ke dan kedatangan kembali dari daerah perbatasan Philipina.
- Pemeriksaan kedatangan dan keberangkatan warga negara Philipina ke dan dari daerah perbatasan Indonesia.
- Biaya kartu lintas batas.
- Laporan.

Selain ketentuan-ketentuan yang dilaksanakan oleh tim yang di Pos Lintas Batas, Camat Lintas Batas sendiri mempunyai fungsi berupa:

- Mengkoordinir tugas instansi yang ada dalam penanganan pelaksanaan lintas batas.
- Sebagai unit terendah berkewajiban menangani langsung kegiatan lintas batas.
- Melaporkan semua kegiatan ke tingkat atas.

Tugas dan fungsi dari unit pelaksana pada pos lintas batas dan Camat BCA sendiri tidak lain adalah melaksanakan dan membenahi tugas yang telah ditetapkan dalam ketentuan *Bording Crossing Agreement*.

Sejak diresmikannya pelaksanaan perjanjian lintas batas, Camat BCA diangkat dari Pegawai Negeri Sipil, namun karena pertimbangan situasi setelah terjadi pemberontakan G 30 S/PKI dan pertimbangan keamanan di daerah perbatasan, maka sejak tahun 1968 pengangkatan Camat BCA dari

Anggota TNI Angkatan Laut. Kemudian atas usul Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sulawesi Utara c.q. Asisten I Sekretaris Wilayah Daerah pada tahun 1985 kepala Pangdaeral VI dan usul tersebut disetujui, maka Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sulawesi Utara mengeluarkan Surat Keputusan Nomor: 117 tanggal 25 Juni 1985 dimana jabatan Camat Lintas Batas (BCA) diangkat dari Pegawai Negeri Sipil.

Tugas Camat Lintas Batas selain sebagai koodinator pada unit pelaksana BCA, sesuai Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sulawesi Utara Nomor: Dp. 220/8/1 tanggal 12 Agustus 1977, ditetapkan tugas dan fungsi Camat Lintas Batas juga sebagai pembinaan wilayah dalam pengertian sebagai pembinaan pemerintahan, pembangunan, dan kemasyarakatan, serta merupakan pembantu/asisten dari Kepala Wilayah kecamatan dimana Pos Lintas Batas tersebut berada. Perluasan tugas dan fungsi dari Camat Lintas Batas ini karena alasan geografis dimana pulau yang menjadi Pos Lintas Batas terletak jauh dari ibukota kecamatan sehingga tugas dan fungsi pembinaan wilayah lebih berdaya guna dan berhasil guna bila dilimpahkan kepada Camat Lintas Batas untuk turut menanganinya.

Kepanitiaan Lintas Batas Indonesia yang telah digambarkan di atas dalam perkembangannya mengalami perubahan/peninjauan kembali melalui Surat Keputusan Menhankam Nomor: SKEP/1055/IX/1975 tanggal 25

September 1975, dimana Panitia Lintas Batas berkedudukan di Ujung Pandang dengan susunan panitia sebagai berikut:

K e t u a : Pangkowlham III

Wakil Ketua : Pangdaerah VI

A n g g o t a : Asisten I Sekwilda Tingkat I Sulawesi
Utara

Jika dilihat bahwa susunan Panitia Lintas Batas yang dikeluarkan pada tahun 1975 di atas, struktur panitianya tidak disusun secara hirarhi dari tingkat pusat sampai ke daerah dan unit pelaksana serta Bupati Kepala Daerah Tingkat II Kepulauan Sangihe dan Talaud tidak termasuk dalam Kepanitiaan Lintas Batas. Sedangkan sebelumnya Bupati Kepulauan Sangihe dan Talaud berkedudukan sebagai pengawas lintas batas dengan tugas mengawasi secara langsung dan mengkoordinir serta membantu kesatuan yang bertugas di masing-masing Pos Lintas Batas.

Dalam Surat Keputusan yang baru ini untuk panitia pada Tingkat Unit Pelaksana (Pos BCA) tidak mengalami perubahan yakni: Camat Lintas Batas, Wakil dari Polri, Wakil dari TNI Angkatan Laut, Petugas Imigrasi, dan Petugas Bea dan Cukai.

Selain petugas unit pelaksana dari Pemerintah Republik Indonesia, di setiap Pos Lintas Batas terdapat perwakilan dari Pemerintah Republik Philipina dengan tiga orang personil.

Di Pulau Marore selain terdapat instansi-instansi yang menangani Pos Lintas Batas terdapat pula beberapa instansi vertikal yang menangani Kamtibmas, kesehatan pendidikan dan Perhubungan laut yaitu: Pos Polisi, Badan Pembina Desa

(Babinsa), Loket Perhubungan Laut, Navigasi/Pos Pengawas Keamanan Pantai, Puskesmas Pembantu, Karantina Kesehatan, PLN Sub Ranting Marore, serta SD dan SLTP Negeri Marore.

Dalam melaksanakan tugas setiap unit pelaksana didukung dengan personil yang masih sangat terbatas, sebagaimana terlihat dalam tabel berikut.

Tabel 3.3

Jumlah Personil Pelaksana di Pos Lintas Batas Unit Marore hingga Maret 2002

No.	Unit Pelaksana	Jumlah Personil	Keterangan
1	Camat BCA	3	1 Tenaga Honor
2	Bea dan Cukai	1	1 org telah mewakili bebas tugas
3	Imigrasi	2	1 tenaga honor
4	Pos TNI AL	3	1 org sipil berstatus honor
5	Wakil dari Polri	1	
Total		10	

Sumber: Camat BCA Unit Marore, Maret 2002

Dari tabel 3.3 tersebut di atas terlihat bahwa jumlah personil yang bertugas di unit pelaksana Pos Lintas Batas masih sangat kurang dan didukung dengan fasilitas yang sangat terbatas.

Dalam mendukung pelaksanaan *Border Crossing Agreement* dan keamanan serta pengawasan perkembangan situasi

politik di kawasan perbatasan Indonesia–Philipina, maka dilakukan kerjasama dalam bidang keamanan antara kedua negara melalui persetujuan Partoli perbatasan yang ditandatangani di Jakarta pada tanggal 11 Maret 1975, sedangkan peraturan pelaksanaannya persetujuan patroli perbatasan dan lintas batas antara Indonesia dan Philipina ditandatangani di Manila pada tanggal 1 Juli 1975.

BAB 4

PELAKSANAAN DAN PERMASALAHAN BORDER CROSSING AGREEMENT (BCA) UNIT MARORE

Kegiatan Lintas Batas

Pada dasarnya persetujuan lintas batas (*Border Crossing Agreement*) antara Indonesia dan Philipina telah disepakati sejak tanggal 4 Juli 1956 oleh wakil dari kedua Negara di Jakarta. Namun pada saat itu hanya berkaitan dengan persetujuan mengenai warga negara yang berada secara tidak sah di daerah Republik Indonesia dan Republik Philipina. Persetujuan ini disebut juga persetujuan Imigrasi dan memuat ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang legalisasi (pengesahan) dan repatriasi (pengembalian). Legalisasi yakni pengesahan warga negara masing-masing yang berada secara tidak sah di wilayah negara lain. Untuk melegalisir menjadi kewajiban pemerintah yang wilayahnya didiami oleh warga negara lain yang tidak sah.

Sebelum pelaksanaan repatriasi, pemerintah kedua negara mengadakan pendataan secara resmi terhadap jumlah warga negara lain yang berada di negara masing-masing. Sesuai hasil pendataan dari pemerintah Indonesia bahwa warga negara Philipina yang berada di wilayah perbatasan Indonesia (Sangihe dan Talaud) berjumlah kurang lebih 200

orang. Sedangkan hasil pendataan dari pemerintah Philipina bahwa warga negara Indonesia yang berada di Philipina berjumlah kurang lebih 6.000 orang²⁰.

Dalam perkembangan selanjutnya, persetujuan yang ditandatangani pada tanggal 4 Juli 1956 dan setelah hasil pendataan dilakukan Pemerintah Philipina bersifat pasif terhadap kegiatan legalisasi dan repatriasi, hal ini disebabkan karena:

1. Kurang lebih 200 orang warga negara Philipina yang berada di Sangihe dan Talaud secara spontan (diam-diam) kembali ke negaranya, maka kegiatan legalisasi dan repatriasi oleh Pemerintah Philipina terhadap warga negaranya dianggap telah selesai.
2. Keterikatan warga negara Philipina dengan orang-orang yang berasal dari suku bangsa Sangihe dan Talaud di wilayah perbatasan Indonesia hanya karena ikatan kekerabatan, sedangkan kebutuhan ekonomi (kebutuhan sehari-hari) mereka tidak tergantung pada keadaan ekonomi di wilayah perbatasan Indonesia, sehingga tidak memungkinkan mereka kembali menetap di wilayah perbatasan Indonesia.

Setelah dilakukan legalisasi oleh kedua negara dan walaupun pihak Philipina telah menganggap selesai karena warga negaranya telah kembali secara spontan ke negaranya namun pemerintah Indonesia baru dapat melakukan repatriasi (pengembalian penduduk ke negara asalnya setelah

²⁰Pemda Sangihe Talaud; 2002, dan DPRD Sangihe dan Talaud, 2000

dilegalisir oleh negara tempat pemukinam sebelumnya) pada tahun 1963 terhadap sejumlah kurang lebih 6.000 orang. Jumlah ini tidak dapat dilegalisasi oleh pemerintah Philipina. Upaya Pemerintah Indonesia hanya dapat mengembalikan warga negaranya di Philipina bagian selatan sejumlah 3.216 orang dalam tiga tahap sebagai berikut:

- Tahap pertama tahun 1963 sejumlah 1.501 orang
- Tahap kedua tahun 1964 sejumlah 333 orang
- Tahap ketiga tahun 1965 sejumlah 1.382 orang

Dari 3.216 orang yang berhasil dikembalikan oleh pemerintah Indonesia, dalam perkembangannya sebagian besar warga negara Indonesia tersebut kemungkinan telah kembali lagi ke Philipina bagian selatan secara illegal hal ini disebabkan karena:

1. Tidak ada kepastian lapangan kerja selama beberapa waktu tinggal di wilayah perbatasan Indonesia.
2. Cukup lama menetap di Philipina selatan sehingga tidak terdapat lagi harta warisan dari nenek moyang dan kadangkala hidupnya tidak tentram bersama sanak-saudara di wilayah perbatasan Indonesia.
3. Keadaan ekonomi Indonesia pada waktu itu sangat terpuruk dan kehidupan masyarakat di wilayah perbatasan Indonesia sangat miskin.

Pemulangan warga negara Indonesia asal Sangihe dan Talaud terjadi pula pada tahun 1983–1991 yang dilakukan secara spontan dengan biaya sendiri dimana tercatat sejumlah 1.234 orang. Mereka ini ada yang menetap di Sangihe dan Talaud tetapi juga tersebar di beberapa daerah seperti di

Kabupaten Minahasa, Kabupaten Bolaang Mongondow dan Pulau Halmahera Maluku Utara.

Walaupun telah dilakukan repatriasi oleh pemerintah pemulangan secara spontan warga negara Indonesia asal Sangihe dan Talaud dari Philipina bagian selatan, namun sampai tahun 1990-an jumlahnya mencapai 10.000 orang. Hal ini sesuai dengan penjelasan dari Konsulat Jenderal Indonesia di Davao dalam kunjungannya ke Pulau Balut dan Saranggani pada bulan April 1993 bahwa $\pm$ 10.000 orang Indonesia penduduk Philipina selatan berkeinginan untuk kembali ke Indonesia. Keberadaan mereka ini mulai dipersoalkan oleh aparat pemerintah Philipina walaupun belum diungkapkan secara terbuka, karena status kewarganegaraannya adalah illegal intrans (tidak jelas kewarganegaraannya) dan menjadi potensi persoalan pada masa yang akan datang yang pada akhirnya akan mempengaruhi hubungan kedua negara.

Memang upaya pemulangan warga negara Indonesia asal Sangihe dan Talaud dari Philipina bagian selatan dengan upaya sendiri, karena stabilitas politik dan makin membaiknya keadaan ekonomi Indonesia pada masa orde baru, jika dibandingkan dengan keadaan sebelumnya sehingga mereka tertarik kembali ke Indonesia. Namun penempatan warga negara Indonesia yang telah kembali ke wilayah tanah airnya masih menimbulkan permasalahan. Salah satu contoh kasus yakni kasus penduduk di pulau Matutuang saat ini dipersoalkan oleh penduduk pulau Marore karena tanah dan tanamannya di pulau tersebut adalah milik masyarakat Kampung Marore serta pulau tersebut termasuk dalam

wilayah desanya. Ketika ada upaya dari pihak Kecamatan Tabukan Utara untuk menjadikan pulau ini sebagai satu desa tersendiri, tidak mendapat persetujuan dari sebagian masyarakat di Kampung Marore, sebagaimana diungkapkan oleh salah seorang tokoh masyarakat (Barahama, 60 th) bahwa:

“Kami tidak menyetujui Pulau Matutuang dijadikan sebagai satu desa karena tanah dan harta warisan kami di pulau tersebut lama kelamaan akan hilang dan mengurangi pendapatan Kampung Marore. Selain itu diungkapkan bahwa penempatan orang-orang di pulau tersebut yang berasal dari Philipina Selatan dan pengungsi yang berasal dari Maluku tanpa sosialisasi dengan masyarakat Kampung Marore dan hanya dilakukan oleh pihak kepala desa dan kecamatan”.

Dari contoh kasus ini terlihat bahwa upaya mempertahankan tanah dan harta warisan dari nenek moyangnya sangat dipegang teguh oleh masyarakat yang menetap di pulau-pulau terkecil. Akan tetapi kurangnya sosialisasi dari rencana pihak kecamatan dalam rencana pemekaran desa sehingga sebagian masyarakat tidak menyetujuinya.

Sebagaimana disebutkan pada bagian awal dari bahasan ini bahwa persetujuan lintas batas sebenarnya telah ditetapkan pada tahun 1956, namun pelaksanaannya belum terealisasi pada saat itu karena kedua negara masih menyelesaikan masalah legalisasi (pengesahan) dan repatriasi (pumulangan warga negara yang menetap secara illegal di

kedua negara). Selain itu, belum adanya pedoman pelaksanaan lintas batas yang disepakati oleh Indonesia dan Philipina. Hal ini baru terealisasi pada tanggal 14 September 1965 dimana wakil dari Pemerintah Republik Indonesia dan Republik Philipina menandatangani pedoman pelaksanaan persetujuan imigrasi dan pelaksanaan persetujuan lintas batas antara kedua negara. Kemudian pada tanggal 16 September 1965 dilakukan upaya pembukaan yang menandai pembukaan pelaksanaan persetujuan Imigrasi dan Persetujuan Lintas Batas Indonesia dan Philipina di Pulau Miangas oleh wakil dari masing-masing negara.

Setelah dibukanya lintas batas antara Indonesia dan Philipina, maka bukan hanya orang yang keluar masuk tetapi juga barang bawaan dengan nilainya tidak melebihi 250 US \$. Sedangkan penduduk yang diizinkan untuk menggunakan fasilitas lintas batas hanya berada dalam *border area* dari masing-masing negara. Jika penduduk di perbatasan Indonesia yang hendak ke Philipina bagian selatan harus terlebih dahulu memperoleh surat keterangan jalan dari Kapitalaung (kepala desa) kemudian melapor kepada Camat Lintas Batas (BCA) guna mendapat Surat Keterangan Jalan dan Persetujuan Keluar Negeri (SKPKN). Setelah memperoleh SKPKN, maka pihak imigrasi akan mengeluarkan kartu lalulintas perbatasan. Sebelum keberangkatan, sipemegang kartu lintas batas melapor kepada perwakilan pemerintah Philipina di Pos Lintas Batas. Izin yang diberikan kepada seseorang untuk ke Philipina Selatan hanya berlaku selama 59 hari sejak keberangkatan.

Dalam perkembangannya pelaksanaan Persetujuan Lintas Batas, pemerintah kedua negara menyadari perlunya perdagangan antara penduduk di wilayah perbatasan guna meningkatkan taraf hidup masyarakat. Untuk merealisasikan hal ini maka pada tanggal 8 Agustus 1974 Perjanjian Perdagangan Lintas Batas (*Border Trade Agreement*) yang terbatas bagi masyarakat di wilayah lintas batas (*border area*) ditandatangani di Jakarta oleh menteri Perdagangan kedua negara. Pelabuhan terbuka yang diperbolehkan untuk digunakan dalam kegiatan perdagangan yakni untuk wilayah perbatasan Philipina yaitu di Mabila pulau Balut dan untuk Indonesia di Miangas untuk kepulauan Nanusa dan di Marore untuk kepulauan Kawio dan Kepulauan Bukide.

Pada umumnya masyarakat Pelintas yang berkunjung dengan menggunakan Check Point Pulau Marore tahun 2001 baik ke Batuganding Philipina atau dari Kampung Marore dan pulau-pulau lain di kawasan Border Crossing Area tidak mengenal bulan. Dilihat dari frekwensi setiap bulannya masyarakat Pelintas Batas yang berasal dari WNI atau WNI yang bertempat di Philipina lebih banyak bila dibandingkan dengan Warga Negara Philipina.

Banyaknya pelintas batas yang menggunakan Chek Point Pulau Marore selengkapnya dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.1
Pelintas Keluar Masuk Marore–Philipina (Batuganding)
Check Point Pulau Marore tahun 2001

No.	Bulan	Penumpang			ABK Perahu			Alat Transportasi		
		WNI	WNI PP	WNP	WNI	WNI PP	WNP	Pamo	Fusu	Pambout
1	Januari	22	7	4	6	4	3	2	3	9
2	Februari	13	12	21	7	2	4	2	4	7
3	Maret	41	16	22	7	3	4	1	3	6
4	April	54	25	23	7	4	3	2	2	16
5	Mei	53	22	14	16	6	9	3	3	26
6	Juni	45	24	25	10	3	15	2	5	14
7	Juli	56	25	32	7	4	8	2	4	11
8	Agustus	27	18	21	5	4	9	2	5	14
9	September	47	23	21	13	10	21	1	6	12
10	Oktober	37	23	19	12	9	5	1	4	13
11	November	22	23	19	9	7	6	1	5	17
12	Desember	31	27	19	9	7	6	1	4	16
Total		448	245	240	108	63	93	20	48	161

Sumber: Kantor Camat BCA Unit Marore, 2002

Keterangan:

WNI : Warga Negara Indonesia

WNP : Warga Negara Philipina

Alat transportasi yang sering digunakan adalah pambout, hal tersebut dimungkinkan karena masyarakat yang menggunakan fasilitas Border Area umumnya berprofesi

sebagai nelayan yang pasti mempunyai pambout dan kesempatan melintas setiap saat. Sedangkan alat transportasi pamo jumlahnya sedikit bila dibandingkan dengan kedua alat transportasi tersebut dimungkinkan pemakaian pelintas batas hanya rombongan masyarakat dalam jumlah besar. Jenis perahu yang dinamakan *Pambout* dapat memuat penumpang sebanyak 1 hingga 8 orang, *Fusu* merupakan perahu yang dapat memuat kurang lebih 20 orang, sedangkan perahu jenis *Pamo* dapat memuat hingga lebih dari 30 orang.

Barang-barang yang diizinkan untuk masuk dan keluar daerah perbatasan yang dikategorikan sebagai barang bawaan untuk keperluan hidup sehari-hari, dapat juga diperdagangkan, namun jika nilainya melebihi 250 US \$, maka dikenakan pajak (Tax) 10 persen. Adapun barang-barang tersebut adalah sebagai berikut:

a. Dari Philipina ke Indonesia

1. Plywood
2. Coca-Cola
3. Lagaran (Sanggut)
4. Tener (minyak cat)
5. Paint (cat)
6. Clube (minuman keras)
7. Plastik Mat (tikar plastik)
8. Banic (tikar plastik biasa)
9. Kaldero (periuk nasi)
10. Calahai (periuk goreng)
11. Kulafu (minuman keras)
12. Dragien (minuman keras)

13. Tanduay (minuman keras)
14. London Gin (minuman keras)
15. Guitar
16. Blanket (selimut tebal)
17. Epory (lem kayu)
18. Short paint
19. Spous
20. Jaring Nylon
21. Gloth Bruch
22. Lation Housty
23. Aloc Verashampo
24. Skim Glow
25. Borong (ubin)
26. Paku anti karat
27. Besi plat
28. Stainless
29. Cooking Pot
30. Pryng Paut
31. Gloro
32. Sandal Rambo
33. Sabun Lifeboy
34. Sabun Palmolive
35. Hiasan dinding dari kerang, bambu dan kain
36. Kap lampu dari kerang dan kulit mutiara
37. Hiasan dari kerang berbentuk hewan, burung dari ikan.
38. Pot dan vas bunga
39. Lampu hiasan

40. Senter

41. Kosmetik

b. Dari Indonesia ke Philipina berupa

1. Sabun cuci
2. Vitsin dan Ajinomoto
3. Piring Kedaung
4. Sandal Lily
5. Kain batik
6. Ban mobil
7. Rokok Bentul
8. Rheumason (Chin Chao)
9. Pakaian jadi

Dari jenis barang bawaan tersebut di atas menunjukkan bahwa sebagian besar barang-barang tersebut bukan untuk digunakan sendiri tetapi untuk diperdagangan. Barang-barang berupa hasil pertanian pada akhir-akhir ini jarang ditemukan, ada warga masyarakat di perbatasan Indonesia yang menjualnya atau menukar (barter) dengan barang kebutuhan lainnya dari Philipina bagian selatan. Jumlah barang dan nilainya sulit diperoleh karena tidak tersedianya data yang lengkap.

Sesuai hasil pengamatan bahwa ada beberapa jenis barang yang berasal dari Philipina dijual di Sangihe dan Talaud seperti bahan untuk pembuatan perahu, barang pecah belah dan umumnya masyarakat membeli dan menggunakan barang tersebut. Hal ini disebabkan karena kualitas dari barang tersebut dan mudah didapat. Sedangkan jumlah jenis

barang yang keluar masuk terlihat bahwa masih sangat kecil yang dibawa keluar dari Indonesia jika dibandingkan dengan jumlah barang yang masuk dari Philipina dan beredar di pasar baik di Sangihe dan Talaud maupun di Kota Manado. Kalau diamati lebih seksama bahwa barang-barang yang berasal dari Philipina tidak semuanya adalah hasil produk industri besar, tetapi terdapat pula hasil industri kerajinan dari masyarakatnya. Sedangkan barang-barang yang berasal dari Indonesia seluruhnya adalah hasil-hasil produk industri.

Sebelumnya perdagangan sebagai alasan kunjungan lintas batas telah dilakukan sejak tahun 1965 dalam pedoman pelaksanaan imigrasi dan persetujuan lintas batas antara Indonesia dan Philipina. Hal ini bagi pemerintah daerah Sangihe dan Talaud dipandang sebagai peluang yang dapat dimanfaatkan bagi kepentingan masyarakat dan daerahnya²⁰.

Untuk menindaklanjuti peluang tersebut di atas, maka pada saat itu Pejabat Bupati Sangihe Talaud Drs. M. Parawangsa mengirimkan utusan untuk menjajagi kemungkinan hubungan dagang dengan pengusaha Philipina. Utusan ini direspons oleh pengusaha Philipina kemudian diadakan perundingan, dimana disepakati transaksi dagang melalui sistem barter. Selain upaya perdagangan dengan sistem barter, oleh pemerintah daerah juga dilakukan secara perorangan antara kedua masyarakat di daerah perbatasan. Pada saat itu tempat pelaksanaan barter ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Bupati KDH Sangihe Talaud

²⁰ Makahanap; 2000

Nomor: 63/Eek/1966 yakni di Kecamatan Tahuna. Setiap transaksi perdagangan yang dilakukan, pemerintah daerah melalui pemerintah kecamatan mengambil retribusi yang saat itu dikenal dengan dana pembangunan. Barang-barang yang dibarter berupa hasil pertanian dan perikanan dari Sangihe Talaud ditukarkan dengan barang-barang kebutuhan sehari-hari dari Philipina.

Peran pemerintah daerah dalam perdagangan antara kedua negara ini berlangsung hingga tahun 1971, selanjutnya mulai menurun kegiatannya dan hanya dilakukan oleh masyarakat di lokasi *border area*. Hal ini disebabkan karena ada perjanjian mengenai *border trade agreement* antara Indonesia dan Philipina tanggal 29 Juli 1971 yang dikukuhkan dalam Keputusan Presiden No. 6 Tahun 1975. Keputusan ini dengan sendirinya mengakibatkan Kecamatan Tahuna sebagai tempat transaksi perdagangan tidak berlaku lagi, dimana hanya berlangsung di lokasi *border area* yakni di Kepulauan Nanusa, Kepulauan Kawio, dan Kepulauan Bukide untuk Indonesia dan di kelompok pulau Balut untuk Philipina. Selain itu, dengan adanya keputusan Presiden tersebut, maka tidak terdapat lagi wewenang Bupati KDH Sangihe Talaud dalam perdagangan lintas batas, tetapi berada di tangan pemerintah pusat yakni Departemen Perdagangan.

Hambatan dan Permasalahan

Pelaksanaan persetujuan lintas batas (*Border Crossing Agreement*) yang telah berjalan selama kurang lebih 35 tahun, ternyata belum dapat memenuhi harapan yang diinginkan dan

belum dapat mengangkat kesejahteraan hidup masyarakat di wilayah perbatasan. Ketentuan perbatasan wilayah lintas batas (*border area*) yang mencakup wilayah Kepulauan Nanusa dengan Pos Lintas Batas di Pulau Miangas, Kepulauan Kawio dan Bukide dengan Pos Lintas Batas di Marore, kurang mendukung keberhasilan pelaksanaan *Border Crossing Agreement* dan *Border Trade Agreement*. Hal ini disebabkan karena letaknya sangat terpencil dan jumlah penduduk yang kecil serta kurangnya modal usaha sehingga tidak dapat mengadakan perdagangan dengan pengusaha dari Philipina Selatan.

Keadaan di atas, mengakibatkan terjadinya perdagangan secara illegal oleh pengusaha/pedagang asal Philipina Selatan dengan pedagang/pengusaha dari Sangihe besar dan pulau-pulau lainnya di luar *border area*. Hal ini dilakukan karena menghindari pemeriksaan dari Pos Lintas Batas dan Pungutan Bea 10 persen dari barang dagangan yang nilainya melebihi 250 US \$. Sebaliknya masyarakat yang berada di lokasi *border area* dilarang memasarkan barang-barang asal Philipina Selatan di Pasar Petta atau Tahuna, hal ini tentunya menimbulkan kecemburuan dan keresahan bagi masyarakat di pulau-pulau tersebut. Di sisi lain dengan alasan kerjasama regional BIMP-EAGA (*Brunai Indonesia Malaysia Philipina – East Asean Growth Area*) pengusaha dari Manado dan Bitung dengan leluasa membawa barang dagangan dari General Santos ke Manado dan Bitung dalam jumlah yang besar, sebaliknya pengusaha asal Philipina Selatan dapat membeli barang dari Manado dan Bitung untuk dibawa ke negaranya.

Selain pungutan bea 10 persen dari barang-barang bawaan yang masuk dan keluar Indonesia, dalam kenyataan petugas BCA di Pos Mabila Philipina Selatan juga mengenakan pungutan bea terhadap barang yang masuk dan keluar serta biaya pengurusan surat-surat (surat izin, surat jalan dan *border card*), hal ini dirasakan terlalu berat oleh penduduk yang sebagian besar berpenghasilan rendah, sedangkan keperluan ke Philipina hanya bersifat kunjungan keluarga (*family visit*). Selain itu, pengurusan surat-surat untuk kembali ke Indonesia memerlukan biaya tambahan dimana harus melalui konsulat Republik Indonesia di Davao. Hal ini mengakibatkan masyarakat yang berada di daerah perbatasan Indonesia dan Philipina Selatan cenderung ke luar dan masuk secara ilegal sehingga dikhawatirkan akan menimbulkan kerawanan yang bukan hanya dalam aspek keamanan tetapi juga dalam aspek yang lain.

Letak geografis dari Pos Lintas Batas (BCA) Marore sangat terpencil begitu pula sarana transportasi dan komunikasi yang dimiliki sangat terbatas. Hal ini sering menyebabkan lemahnya kendali pengawasan dan pembinaan wilayah, baik dari pemerintah kecamatan maupun Pemerintah Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud dan pembinaan instansi tingkat atas dari *Border Crossing Comite* terhadap petugas di Pos Lintas Batas. Selain faktor geografis, petugas BCA yang berada di Pos Marore belum didukung dengan sarana angkutan laut yang memadai untuk tugas pengawasan terhadap keluar masuknya orang dan barang secara ilegal

serta nelayan asing (Philipina) yang sering melakukan penangkapan ikan di perairan sekitar Pulau Marore.

Selain permasalahan dan hambatan yang telah dikemukakan di atas, terdapat pula kelemahan dalam pelaksana *Border Crossing Agreement* yakni tidak dimasukkannya Bupati Kepulauan Sangihe dan Talaud dalam keanggotaan Komite Perbatasan Indonesia-Philipina yang di bentuk dengan Surat Keputusan Menhankam Pangab Nomor: SKEP/55/IX/1975 tanggal 25 September 1975. Dengan adanya surat keputusan tersebut, maka kewenangan Bupati Kepala Daerah Kepulauan Sangihe dan Talaud dalam pelaksanaan pengawasan, koordinasi dan bantuan terhadap kesatuan yang bertugas di Pos Lintas Batas menjadi tidak jelas. Walaupun demikian Bupati sebagai Kepala Wilayah berusaha menangani permasalahan-permasalahan dalam pelaksanaan *Border Crossing Agreement* khususnya dan wilayah perbatasan pada umumnya.

Kurangnya pemahaman oknum yang bertugas di Pos Lintas Batas yang berada di wilayah Sangihe dan Talaud tentang peraturan mengenai *Border Crossing Agreement* dan *Border Trade Agreement* dan kurang terjalannya koordinasi antara petugas Pos Lintas batas dengan instansi lainnya yang bertugas di Marore dalam penanganan lintas batas. Disinyalir adanya praktek pemerasan terhadap pelintas batas yang memanfaatkan peluang *Border Trade Agreement* dengan bea yang melebihi ketentuan dari barang yang keluar maupun masuk wilayah Indonesia, telah mendorong keluar masuknya orang dan barang tanpa melalui Pos Lintas Batas.

Upaya-upaya Pemecahan Masalah

Untuk mempercepat pembangunan di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud, diperlukan kebijakan ekonomi dan perdagangan di kawasan perbatasan sehingga tidak terjadi kesenjangan antara pusat kegiatan pemerintahan dan daerah pinggiran yang pada akhirnya dapat menimbulkan kesenjangan sosial.

Perjanjian Lintas Batas (*Border Crossing Agreement*) perlu ditinjau kembali untuk memberdayakan pelaksanaan perdagangan lintas batas (*Border Trade Agreement*) dengan memperluas *Border Area* yang mencakup seluruh wilayah Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud, sehingga dapat memberikan kontribusi yang lebih besar bagi masyarakat dan pemerintah daerah dalam berbagai sektor pembangunan antara lain:

1. Pembangunan maritim yang difokuskan pada sektor perikanan yang diarahkan pada kegiatan penangkapan dan budidaya perikanan dengan fasilitas kapal dan pengawetan dan pengolahan ikan yang memadai.
2. Pembangunan sektor pariwisata yang diarahkan pada kegiatan wisata bahari dan didukung dengan wisata budaya. Sejalan dengan kegiatan wisata ini maka dapat mengembangkan industri kerajinan rakyat dan industri jasa.
3. Pembangunan pelabuhan laut di kecamatan/pulau-pulau yang potensial, diikuti dengan pengadaan kapal-kapal perintis yang dapat melayani penumpang dan barang ke

pulau-pulau di daerah perbatasan dengan fasilitas yang memadai.

4. Meningkatkan fasilitas Pelabuhan Udara Naha di Tabukan Utara dan pelabuhan Udara Melangoane di Talaud, sehingga menjadi pelabuhan transit penumpang dan pengusaha dari dan ke Philipina Bagian Selatan.

Sejalan dengan era otonomi daerah, maka kewenangan pemerintah daerah dalam menjalankan pemerintahan di berbagai bidang kecuali bidang politik luar negeri, pertahanan keamanan, peroditas, moneter dan fiskal, agama, perlu ditinjau kembali. Begitu pula dengan pelaksanaan *Border Crossing Agreement* (BCA) dan *Border Trade Agreement* (BTA) yang terbatas antara Indonesia dan Philipina diperluas wilayahnya (*Border Area*) tetapi tetap mempertahankan Marore dan Miangas sebagai Pos Lintas Batas. Selain itu memasukkan kembali Bupati Sangihe dan Talaud sebagai pengawas Lintas Batas.

Untuk menunjang program pariwisata di Kabupaten Sangihe dan Talaud, perlu diupayakan pengiriman tim kesenian dan olahraga antarkedua wilayah perbatasan serta kemungkinan pemberian izin khusus bagi wisatawan melalui pos lintas batas (Pos BCA). Sekaligus juga diupayakan rute pelayaran secara tetap antara wilayah Sangihe dan Talaud ke Philipina bagian selatan dengan kapal yang memadai.

Dalam upaya meminimalkan pelintas batas ilegal dan penyelundupan barang dari Indonesia dan Philipina, maka perlu penyediaan fasilitas komunikasi dan sarana patroli dari Pos TNI Angkatan Laut dengan biaya operasional yang

Upaya-upaya Pemecahan Masalah

Untuk mempercepat pembangunan di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud, diperlukan kebijakan ekonomi dan perdagangan di kawasan perbatasan sehingga tidak terjadi kesenjangan antara pusat kegiatan pemerintahan dan daerah pinggiran yang pada akhirnya dapat menimbulkan kesenjangan sosial.

Perjanjian Lintas Batas (*Border Crossing Agreement*) perlu ditinjau kembali untuk memberdayakan pelaksanaan perdagangan lintas batas (*Border Trade Agreement*) dengan memperluas *Border Area* yang mencakup seluruh wilayah Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud, sehingga dapat memberikan kontribusi yang lebih besar bagi masyarakat dan pemerintah daerah dalam berbagai sektor pembangunan antara lain:

1. Pembangunan maritim yang difokuskan pada sektor perikanan yang diarahkan pada kegiatan penangkapan dan budidaya perikanan dengan fasilitas kapal dan pengawetan dan pengolahan ikan yang memadai.
2. Pembangunan sektor pariwisata yang diarahkan pada kegiatan wisata bahari dan didukung dengan wisata budaya. Sejalan dengan kegiatan wisata ini maka dapat mengembangkan industri kerajinan rakyat dan industri jasa.
3. Pembangunan pelabuhan laut di kecamatan/pulau-pulau yang potensial, diikuti dengan pengadaan kapal-kapal perintis yang dapat melayani penumpang dan barang ke

pulau-pulau di daerah perbatasan dengan fasilitas yang memadai.

4. Meningkatkan fasilitas Pelabuhan Udara Naha di Tabukan Utara dan pelabuhan Udara Melangoane di Talaud, sehingga menjadi pelabuhan transit penumpang dan pengusaha dari dan ke Philipina Bagian Selatan.

Sejalan dengan era otonomi daerah, maka kewenangan pemerintah daerah dalam menjalankan pemerintahan di berbagai bidang kecuali bidang politik luar negeri, pertahanan keamanan, peroditas, moneter dan fiskal, agama, perlu ditinjau kembali. Begitu pula dengan pelaksanaan *Border Crossing Agreement* (BCA) dan *Border Trade Agreement* (BTA) yang terbatas antara Indonesia dan Philipina diperluas wilayahnya (*Border Area*) tetapi tetap mempertahankan Marore dan Miangas sebagai Pos Lintas Batas. Selain itu memasukkan kembali Bupati Sangihe dan Talaud sebagai pengawas Lintas Batas.

Untuk menunjang program pariwisata di Kabupaten Sangihe dan Talaud, perlu diupayakan pengiriman tim kesenian dan olahraga antarkedua wilayah perbatasan serta kemungkinan pemberian izin khusus bagi wisatawan melalui pos lintas batas (Pos BCA). Sekaligus juga diupayakan rute pelayaran secara tetap antara wilayah Sangihe dan Talaud ke Philipina bagian selatan dengan kapal yang memadai.

Dalam upaya meminimalkan pelintas batas ilegal dan penyelundupan barang dari Indonesia dan Philipina, maka perlu penyediaan fasilitas komunikasi dan sarana patroli dari Pos TNI Angkatan Laut dengan biaya operasional yang

memandai. Selain itu diperlukan upaya koordinasi yang baik dari Camat BCA selaku koordinator Pos Lintas Batas, serta pembagian tugas dan fungsi yang jelas sehingga tidak terjadi tumpang tindih antara masing-masing instansi dalam penanganan masalah lintas batas yang memungkinkan mereka dapat menjalankan tugas dengan baik.

Pemerintah Indonesia dan pemerintah Philipina harus membuat suatu perjanjian bersama menyangkut biaya dan persyaratan dalam pengurusan surat izin untuk pelintas batas serta ketentuan mengenai barang bawaan. Harus membedakan para pelintas yang hanya melakukan kunjungan keluarga (*famihy visit*) dan para pelintas yang melakukan perdagangan dengan ketentuan yang berbeda.

Pendidikan merupakan salah satu faktor penentu keberhasilan pembangunan, yang sangat ditentukan oleh kualitas sumberdaya manusianya. Secara umum tingkat pendidikan masyarakat di pulau-pulau tertentu masih rendah, karena itu peningkatan ketrampilan dan pendidikan masyarakat secara formal dan nonformal harus digalakkan, terutama dalam hal-hal yang berhubungan dengan budidaya atau pemanfaatan sumberdaya yang berwawasan lingkungan. Materi pelajaran sebagai muatan lokal mengenai pengelolaan lingkungan dalam pembangunan berkelanjutan perlu diintegrasikan dalam kurikulum sekolah. Beberapa strategi yang dapat diterapkan antara lain:

1. Mengembangkan materi program ketrampilan dan teknik-teknik pelatihan yang efektif bagi kelompok-kelompok masyarakat dan berbagai tingkatan masyarakat.

2. Mengembangkan dan menerapkan program-program pelatihan dan pendidikan yang relevan dengan pembangunan wilayah pulau.
3. Mengintegrasikan materi lingkungan hidup sebagai muatan lokal pendidikan sekolah-sekolah.

Hal tersebut berimplikasi pada terjaganya lingkungan hidup pulau-pulau khususnya pulau di wilayah perbatasan. Meningkatkan pendidikan masyarakat di daerah perbatasan sangatlah penting, mengingat wilayah ini menjadi ujung tombak dalam tugasnya menjaga dan melestarikan keutuhan daerah dan negara secara berkesinambungan.

BAB 5

PENUTUP

Pulau Marore merupakan salah satu pulau di perbatasan wilayah Indonesia timur di bagian utara. Sebagai wilayah yang berbatasan langsung dengan negara Philipina Pulau Marore dengan sumberdaya yang ada di dalamnya memerlukan perhatian secara khusus. Hal ini diperlukan mengingat Pulau Marore sebagai pulau terluar menjadi benteng utama dalam menjaga keutuhan negara kesatuan Republik Indonesia.

Pemberlakuan area khusus di wilayah perbatasan – termasuk pula Pulau Marore- yang tertuang dalam *Border Crossing Agreement* (BCA) menjadi batas-batas kewenangan dalam melaksanakan hubungan dengan negara Philipina. Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan dalam bab-bab sebelumnya terutama menyangkut pelaksanaan dan permasalahan dari *Border Crossing Agreement* (BCA) dan *Border Trade Agreement* (BTA) secara terbatas sebagai bagian dari pelaksanaan BCA, dapat dikemukakan beberapa catatan akhir sebagai berikut:

1. Kondisi daerah perbatasan di Kepulauan Sangihe dan Talaud tidak terlepas dari model tata ruang nasional, dimana pemerintah pusat atau pusat negara berada di Ibukota (Jakarta), secara fisik berada di tengah ruang nasional. Hal ini mengakibatkan daerah perbatasan secara

umum merupakan daerah periferi terpencil dan kawasan yang kurang berkembang. Ini berarti masyarakat yang tinggal di daerah perbatasan jauh dari kegiatan secara nasional, tetapi lebih dekat dengan kegiatan atau pusat ekonomi negara tetangga.

2. Sehubungan dengan kondisi tersebut, maka diperlukan upaya pembangunan wilayah yang lebih merata untuk memperkuat basis-basis wilayah perbatasan. Upaya tersebut diperlukan dalam rangka mencegah terjadinya rasa ketidakpuasan daerah-daerah yang jauh dari ibukota sehingga keinginan untuk menjauhkan diri dari negara Kesatuan Republik Indonesia dapat dicegah. Dalam kondisi yang demikian peranan komunikasi dan informasi antarwilayah dalam lingkup kabupaten maupun negara perlu mendapatkan perhatian.
3. Lalu lintas orang dan barang di wilayah perbatasan antara Indonesia dan Philipina Selatan tetap berlangsung karena dipengaruhi oleh faktor-faktor antara lain: Letak geografis antara wilayah Indonesia dan Philipina, upaya pemenuhan kebutuhan hidup (ekonomi) masyarakat dan hubungan kekerabatan/keluarga serta faktor sosial keagamaan. Atas dasar kenyataan ini, maka perjanjian lintas batas tetap dipertahankan. Upaya untuk mempertahankan perjanjian lintas batas tersebut berkaitan pula dengan kondisi mendatang sebagai landasan berperannya era perdagangan bebas di kawasan Asia Pasifik dan utamanya di wilayah Indonesia.

4. Hubungan antara masyarakat di daerah perbatasan Indonesia khususnya di Kepulauan Sangihe dan Talaud dengan masyarakat di daerah Philipina Bagian Selatan telah berlangsung jauh sebelum kedua negara memperoleh kemerdekaan dan berlangsung secara tradisional. Hubungan ini baik dilatarbelakangi oleh hubungan serumpun maupun hubungan yang sifatnya dilatarbelakangi oleh aspek ekonomi khususnya perdagangan semata. Hubungan tersebut mulai menjadi permasalahan setelah kedua negara memperoleh kemerdekaan, dalam kenyataannya terdapat warga negara Indonesia yang bermukim di Philipina dan sebaliknya dalam waktu yang lama, sehingga menimbulkan ketergantungan terutama dalam pemenuhan kebutuhan hidup.
5. Oleh karena cakupan wilayah BCA sangat luas dengan kondisi perairan lepas, maka diperlukan koordinasi yang intensif antara kedua Pos BCA sehingga dapat diperkecil ruang gerak masuk dan keluarnya lintas batas ilegal. Untuk mendukung koordinasi ini diperlukan pula sarana dan prasarana yang cukup memadai sehingga tugas dan fungsi dari Pos BCA menjadi optimal dalam rangka menjaga wilayah perbatasan. Selain itu pembagian tugas dari masing-masing anggota BCA harus diperjelas kembali. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi tumpang tindih tugas antarsatu instansi dengan instansi lain yang

dapat menyebabkan kekaburan tugas dan fungsi anggota Tim BCA sendiri.

6. Peran serta masyarakat di wilayah perbatasan dalam menangani pelintas batas dapat ditingkatkan apabila terdapat kepercayaan terhadap tugas dan fungsi BCA. Keadaan ini dapat tercipta manakala pendekatan dan sosialisasi peran BCA dapat dilakukan di tengah-tengah masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Rozali, 2000, *Pelaksanaan Otonomi Luas dan Isu Federasi Sebagai Suatu Alternatif*, Jakarta: Rajawali Pers.
- BPS Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud, 1998, *Kabupaten Kepulauan Sangihe Talaud Dalam Angka 1997*.
- Bupati Kepala Daerah Tingkat II Kepulauan Sangihe dan Talaud, 1986, *Laporan Situasi Terakhir Pelaksanaan Border Crossing Agreement (BCA) di Kabupaten Daerah Tingkat II Kepulauan Sangihe dan Talaud*, Tahuna, Nopember 1986.
- Bupati Kepala Daerah Tingkat II Kepulauan Sangihe dan Talaud, 1994, *Bahan Laporan Perkembangan BCA Marore dan BCA Miangas Kabupaten Daerah Tingkat II Kepulauan Sangihe dan Talaud*, Tahuna.
- Camat Lintas Batas Indonesia Philipina (BCA) Unit Miangas, 2002, *Laporan Pelaksanaan Tugas di Wilayah BCA Unit Miangas Selang Triwulan IV Tahun 2001*, Camat BCA Unit Miangas.
- Daljoeni, N., 1991, *Dasar-Dasar Geografi Politik*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud, 2000, *Pokok-pokok Pikiran*

Peninjauan Kembali Border Crossing Agreement Indonesia-Philipina Dalam Rangka Pelaksanaan Border Trade Agreement di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud, Tahuna, Maret 2000.

Kantor Camat Tabukan Utara, 2001, ***Data Pengusulan Pemekaran Kecamatan Tabukan Utara***.

_____, 2001, ***Daftar Isian Tabukan Utara Dalam Angka 2000***.

Kantor Kapitalaung Marore, 2002, ***Monografi Kampung Marore 2001***.

Makahanap, Imanuel Philip, 2000, ***Sekilas Pemberdayaan Perdagangan Lintas Batas Melalui Kajian Hukum***, (Pokok-pokok Pikiran sebagai sumbangan Pemikiran Bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Satal dalam Upaya Memberdayakan Perdagangan Lintas Batas), Manado.

Muhjiddin, Atje Misbach, 1991, ***Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing***, Bandung: Penerbit Alumni.

Nurdin, Harto, 1981, "Struktur dan Persebaran Penduduk", dalam ***Dasar-dasar Demografi***, Jakarta: Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Soekanto, Soerjono, 1999, ***Sosiologi Suatu Pengantar***, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Talumepa, J. dkk., 1984/1985, ***Pertumbuhan Pemukiman di Lingkungan Air Daerah Sulawesi Utara***, Depdikbud, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Kebudayaan Daerah.

DAFTAR INFORMAN

1. Nama : Drs. S.J. Bagarai
Umur : 50 tahun
Pendidikan : Sarjana
Pekerjaan/Jabatan : Camat Tabukan Utara
Alamat : Enemawira Kec. Tabukan Utara
2. Nama : Lucas
Umur : 52 tahun
Pendidikan : Sarjana
Pekerjaan/Jabatan : Bid. Pemerintahan Kab. Kepulauan
Sangihe dan Talaud
Alamat : Kec. Tahuna Sangihe Talaud
3. Nama : Suyati M. Unas
Umur : 40 tahun
Pendidikan : Sarjana
Pekerjaan/Jabatan : Sekretaris Badan Kesbang Linmas
Kab. Kepulauan Sangihe dan Talaud
Alamat : Kec. Tahuna Sangihe Talaud
4. Nama : M.M. Nanangkong
Umur : 55 tahun
Pendidikan : SLTA
Pekerjaan/Jabatan : Kapitalaung Marore
Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara

5. Nama : M. Winowoda
Umur : 50 tahun
Pendidikan : Sarjana
Pekerjaan/Jabatan : Camat BCA Unit Marore
Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara
6. Nama : Hasim Sadi
Umur : 58 tahun
Pendidikan : SMP
Pekerjaan/Jabatan : Petugas Bea dan Cukai BCA Unit Marore
Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara
7. Nama : Sertu S.A.A. Dedi S.
Umur : 29 tahun
Pendidikan : SLTA
Pekerjaan/Jabatan : Komandan Pos Angkatan Laut Marore
Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara
8. Nama : Juvensius Kirimang
Umur : 25 tahun
Pendidikan : SLTA
Pekerjaan/Jabatan : Petugas Kantor Imigrasi Marore
Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara
9. Nama : Syamsudin Tambi
Umur : 38 tahun
Pendidikan : SLTA
Pekerjaan/Jabatan : Petugas Kantor Navigasi Marore
Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara

10. Nama : Mr. Tensivo Va M.
 Umur : 40 tahun
 Pendidikan : PT
 Pekerjaan/Jabatan : Petugas Consulat Philipina Perwakilan Marore
 Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara
11. Nama : C. Sumolang
 Umur : 70 tahun
 Pendidikan : SGB
 Pekerjaan/Jabatan : Tokoh Masyarakat/Mantan Kepala Kampung
 Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara
12. Nama : Gerald Barahama
 Umur : 59 tahun
 Pendidikan : SLTA
 Pekerjaan/Jabatan : Tokoh Masyarakat
 Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara
13. Nama : J. R. Sumolang
 Umur : 40 tahun
 Pendidikan : Diploma Satu
 Pekerjaan/Jabatan : Kepala Sekolah SLTP 3 Tabukan Utara/Tokoh Masyarakat
 Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara
14. Nama : Hi. Bahmid
 Umur : 56 tahun
 Pendidikan : SLTA
 Pekerjaan/Jabatan : Pedagang
 Alamat : Kelurahan Tidore Kec. Tahuna

15. Nama : M. Nebath
Umur : 50 tahun
Pendidikan : SLTA
Pekerjaan/Jabatan : Kasubag Kantor Badan Kesbang dan Linmas Kab. Satal
Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara
16. Nama : Jono
Umur : 60 tahun
Pendidikan : SLTP
Pekerjaan/Jabatan : Nelayan
Alamat : Desa Petta Kec. Tabukan Utara
17. Nama : Sertu TNI AD Abraham Habel
Umur : 42 tahun
Pendidikan : SLTA
Pekerjaan/Jabatan : Babinsa Kec. Tabukan Utara Pos Marore
Alamat : Kecamatan Tahuna Kab. Satal
18. Nama : Reamor Suenaw
Umur : 68 tahun
Pendidikan : SD
Pekerjaan/Jabatan : Wakil Kapitalaung Marore
Alamat : Kampung Marore Kec. Tabukan Utara

**AGREEMENT ON BORDER TRADE
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF REPUBLIC OF INDONESIA
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES**

**PERSETUJUAN PERDAGANGAN DAERAH PERBATASAN
ANTARA
PEMERINTAH INDONESIA DAN PEMERINTAH PHILIPINA***

Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Philipina menyadari perlunya mengadakan/menetapkan suatu prosedur yang dapat melancarkan arus barang antara daerah perbatasan dari 2 negara tersebut sebagaimana tercantum dalam perjanjian perdagangan yang diadakan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Philipina, dan Pasal IX peraturan bersama dan petunjuk pelaksanaan persetujuan imigrasi tentang *Repatriasi* dan *Border Trade Agreement* (BTA) antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Philipina yang ditanda-tangani tanggal 14 September 1965.

Sesuai dengan perjanjian pokok tentang Kerjasama Ekonomi dan Teknik antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Philipina yang ditanda-tangani tanggal 8 Agustus 1974, maka kedua negara setuju:

FASAL I

Perdagangan lintas batas antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Philipina diartikan sebagai arus barang antara daerah perbatasan sebagaimana dinyatakan dalam Pasal II perjanjian ini. Penjelasan terperinci dari perdagangan lintas batas ini akan dirangkum dalam Protokol yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perjanjian ini.

* terjemahan yang dikutip dalam Imanuel Philip Makahanap, 2000, *Sekilas Pemberdayaan Perdagangan Lintas Batas Melalui Kajian Hukum*, Manado

FASAL II

Untuk melaksanakan perjanjian ini maka perjanjian lintas batas dapat dilaksanakan diantara 2 daerah sebagai berikut:

- a. Dari Pihak Indonesia:
Kepulauan Nanusa, Kepulauan Kawio dan Kepulauan Bukide
- b. Dari Pihak Philipina:
Kelompok Pulau Balut.

FASAL III

Tidak ada seorangpun dapat melaksanakan perdagangan lintas batas bila orang tersebut bukan warga negara dan penduduk daerah perbatasan dari kedua negara, dengan memiliki dokumen sebagai berikut:

- a. Pasport yang masih berlaku atas pas jalan dengan persetujuan kedua negara.
- b. Ijin perdagangan lintas batas yang diterbitkan oleh masing-masing negara.

Orang yang terlibat dalam perdagangan sesuai perjanjian ini harus diberi ijin untuk memasuki, bepergian dan tinggal secara bebas di daerah perbatasan kedua negara dalam jangka waktu tidak lebih dari 30 hari sesuai hukum dan peraturan yang berlaku di tiap negara selama perjanjian (*Agreement*) berlaku.

FASAL IV

Setiap awak kapal yang digunakan dalam daerah lintas batas yang tidak memenuhi syarat untuk memakai kartu ijin lintas batas, tidak dibenarkan untuk membawa barang/komoditi apapun kecuali barang-barang untuk dipakai sendiri selama perjalanan.

FASAL V

Keluar masuknya barang yang dilarang sesuai perundangan yang berlaku dari kedua negara, tidak diijinkan.

Untuk tujuan ini perlu adanya pertukaran daftar barang-barang yang dilarang impor atau ekspor sebagai pedoman bagi pejabat kedua negara.

FASAL VI

Paspor, visa dan peraturan imigrasi dalam lingkungan teritorial masing-masing negara yang menyangkut tujuan perjalanan lain-lain tidak termasuk dalam perjanjian ini.

FASAL VII

Perjanjian ini memperbaiki, mengubah atau mencabut penetapan undang-undang yang bertalian dengan perjanjian imigrasi tentang repatriasi dan ketentuan lintas batas tahun 1965 antara Indonesia dan Philipina, dan peraturan bersama serta petunjuk pelaksanaan dalam pelaksanaan (*Implementasi*) perjanjian imigrasi tentang repatriasi dan BGA yang ditanda-tangani tanggal 14 September 1965, sepanjang hal tersebut menyangkut arus barang untuk tujuan perdagangan antara kedua.

FASAL VIII

Guna menunjang pelaksanaan dari perjanjian ini kedua Pemerintah setuju untuk mengadakan konsultasi satu dengan yang lain menyangkut masalah-masalah yang timbul dalam hubungan dengan perdagangan lintas batas antara kedua negara. Departemen Perdagangan di Jakarta dan Departemen Perdagangan di Manila akan bertindak selesai wakil dari masing-masing Pemerintah untuk berhubungan langsung satu sama lain guna memonitor dan mengirimkan informasi menyangkut perkembangan yang ada mengenai perjanjian ini.

FASAL IX

Perjanjian ini secara hukum berlaku sejak tanggal penanda-tanganan. Secara definitif pelaksanaannya berlaku setelah pertukaran nota antara kedua negara dan tetap berlaku terus setelah 1 tahun pertukaran nota. Dalam pelaksanaan selama jangka waktu ini maka secara otomatis perjanjian ini tetap berlaku untuk jangka selanjutnya tiap tahun.

Sesudah masa pemulaan 1 tahun, kedua Pemerintah dapat:

- a. Mengajukan secara tertulis pada Pemerintah lain perubahan dari perjanjian yang ada yang nanti akan didiskusikan dan disetujui secara bersama.

- b. Menghentikan perjanjian yang ada dengan memberikan pemberitahuan secara tertulis 3 bulan sebelumnya pada Pemerintah yang lain.

Setiap perubahan atau penghentian dari pada perjanjian ini tanpa mengurangi (*prejudice*) terhadap hak dan kewajiban yang telah ditambahkan atau timbul sebelum tanggal pelaksanaan daripada revisi dan penghentian ini.

FASAL X

Perjanjian ini sebagai pengganti perjanjian perdagangan lintas batas (*Border Trade Agreement*) yang telah diadakan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Philipina pada tanggal 29 Juli 1971.

Sebagai bukti perjanjian ini telah ditanda-tangani oleh masing-masing wakil resmi Pemerintah kedua negara.

Dibuat di Jakarta – Indonesia pada tanggal 8 Agustus 1974 dengan 2 lembar asli berbahasa Inggris dan mempunyai kekuatan yang sama.

Dari Pihak Indonesia :

Dari Pihak Philipina :

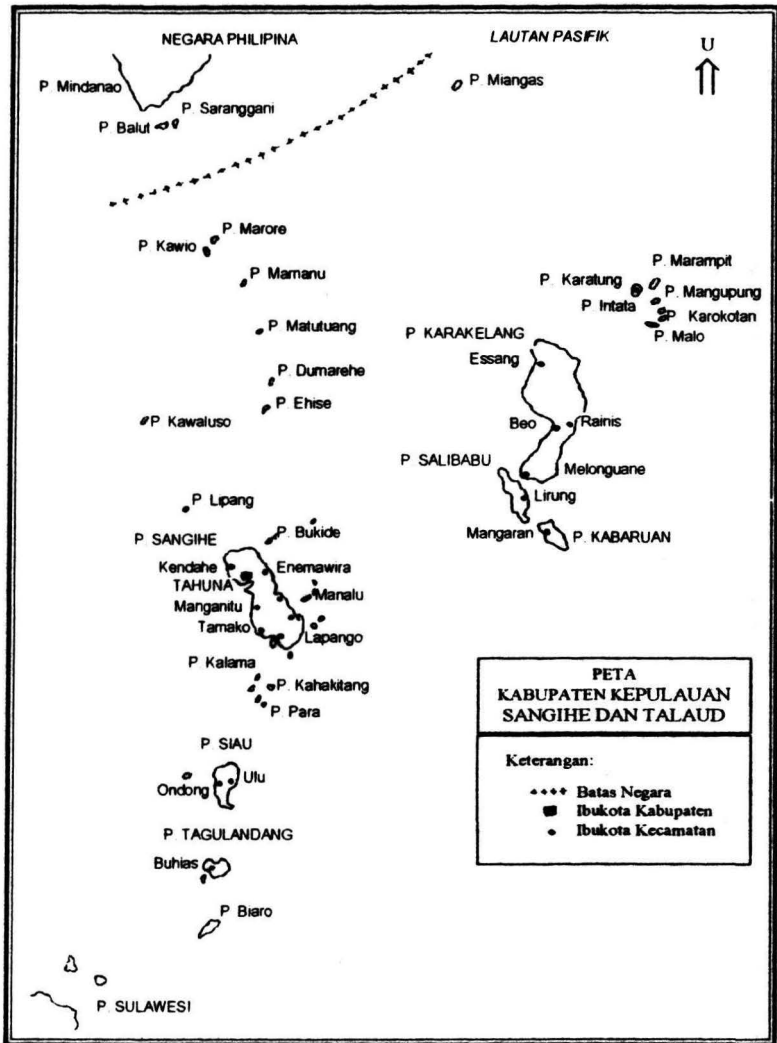
RADIUS PRAWIRO
MENTERI PERDAGANGAN

TROADIO T. QUIAZON J.R
MENTERI PERDAGANGAN

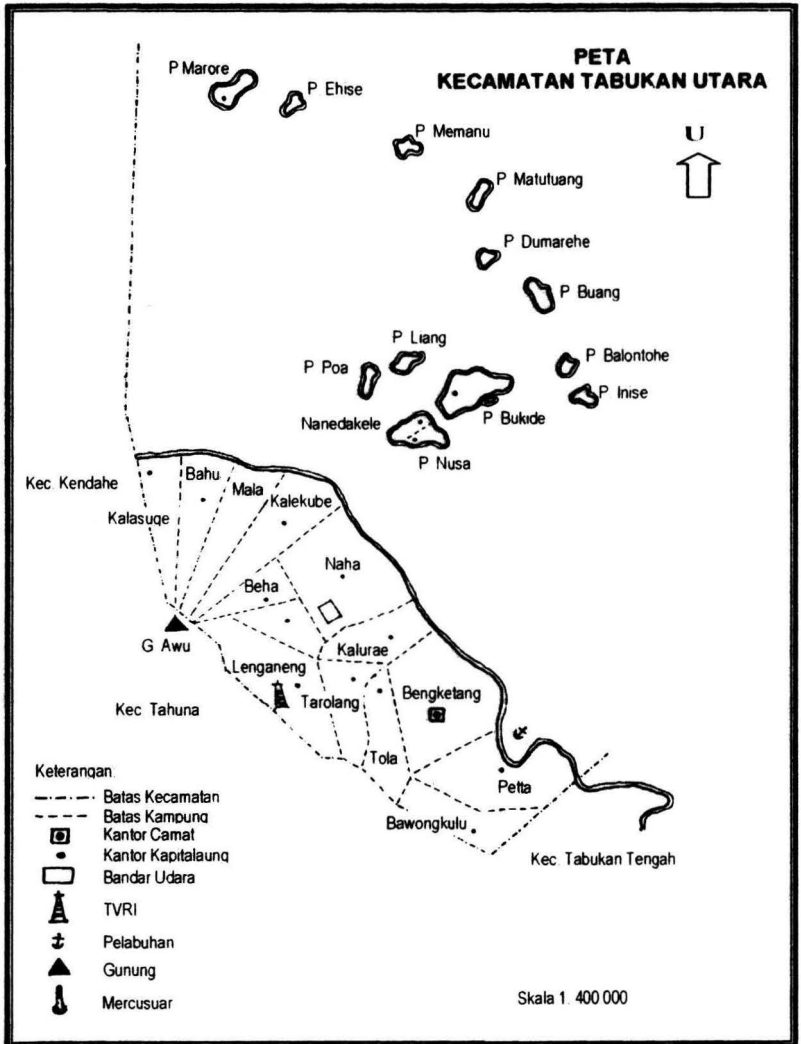
SUHADI MANGKUSUWONDO
DIREKTUR JENDERAL
PERDAGANGAN LUAR NEGERI

MODESTO FAROLAN
DUTA BESAR PHILIPINA
UNTUK INDONESIA

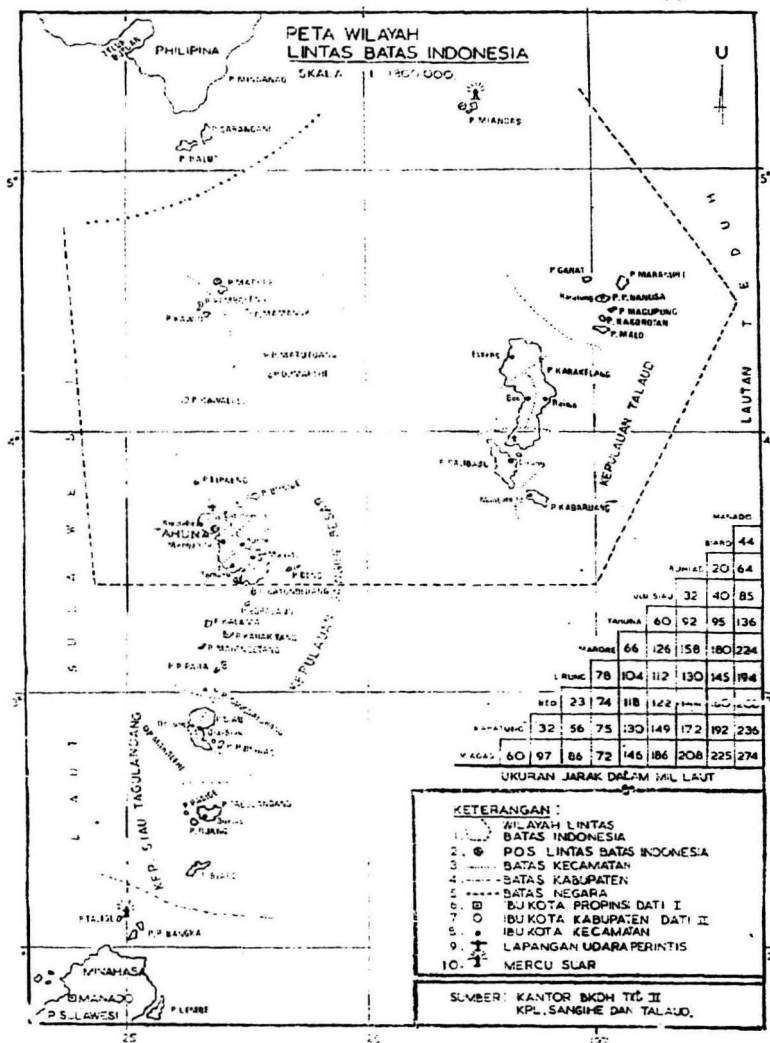
Peta Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud

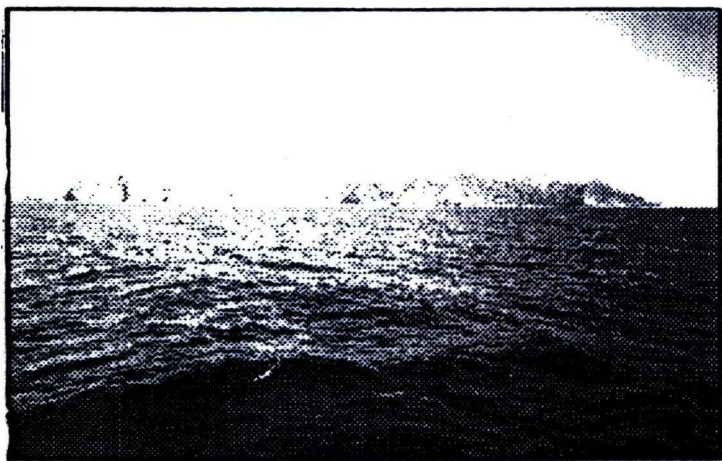


Peta Kecamatan Tabukan Utara

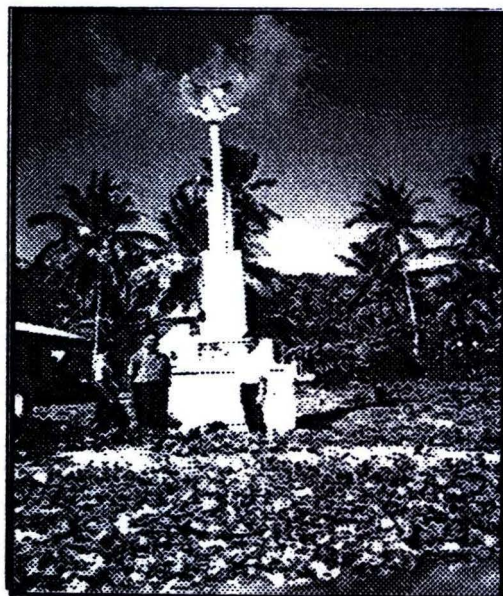


Peta Lintas Batas Indonesia-Philipina





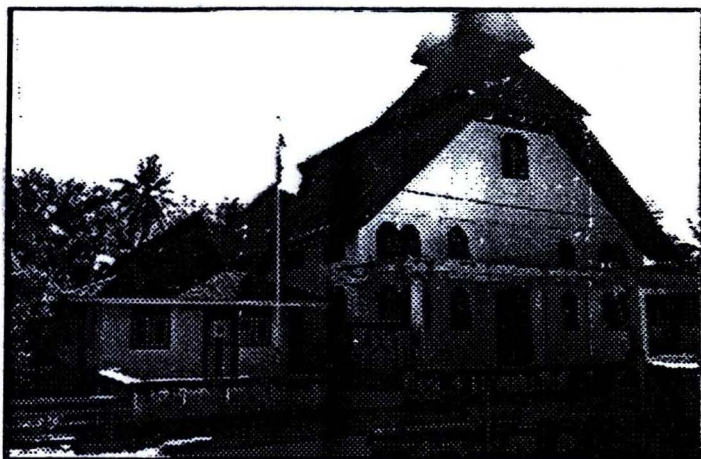
Gambar 1. Terlihat dari jauh Pulau Marore



Gambar 2. Tugu selamat datang di Kampung Marore



Gambar 3. Jalan di Kampung Marore yang telah dibeton



Gambar 4. Kantor Kapitalaung dan Gereja GMIST Marore



Gambar 5. Gedung Sekolah Dasar di Kampung Marore



Gambar 6. Kantor Perwakilan Konsulat Philipina di Marore

ISBN 978-979-25-3897-7

