



S A S I

Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Pattimura Ambon

- Perlindungan Hak Asasi Manusia Pekerja Kontrak (*Outsourcing*) Di Kota Ambon
Barzah Latupono
- Peran Aktif Masyarakat Hukum Adat Dalam Pembangunan Ekonomi
Adonia Ivonne Laturette
- Penegakan Hukum Di Kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Menurut Konsepsi Hukum Internasional Dan Hukum Nasional Indonesia
Richard M. Waas
- Kebijakan Moratorium Remisi Dan Pembebasan Bersyarat Bagi Narapidana Tindak Pidana Korupsi Di Indonesia
Yonna b. Salamor
- Penerapan Sanksi Pidana Mati Kepada Koruptor Suatu Perbandingan Hukum Antara Indonesia Dan Cina
Steven Makaruku
- Indonesia Dalam Penerapan Hukum Berdasarkan Aliran Monisme, Dualisme Dan Campuran
Veriena J. B. Rehatta
- Kompetensi Absolut Pengadilan Agama Dan Kekhususan Beracaranya Pasca Amandemen Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1989 Tentang Peradilan Agama
Sabri Fataruba
- Perlindungan Hukum Terhadap Hak Perempuan Sebagai Korban Kekerasan Dalam Rumah Tangga (Kajian Perspektif Hak Asasi Manusia)
Margie Gladies Sopacua dan J. A. S. Titahelu
- Pelaksanaan Hak Monopoli Oleh Badan Usaha Milik Negara Di Indonesia
Rory J. Akyuwen

PENGELOLA

Penanggung Jawab	:	Dr. J. Tjiptabudy, SH. M. Hum	(Dekan)
Penasihat	:	1. J. D. Pasalbessy, SH. M.Hum	(PD I)
		2. Dr. A. D. Laturete, SH. MH	(PD II)
		3. N. Tianotak, SH. M.Hum	(PD III)
		4. O. Lawalata, SH. M.Hum	(PD IV)
Pemimpinan Redaksi	:	Ny. S. S. Kuahaty, SH. MH	
Wakil Pemimpin Redaksi	:	Ny. R. D. Daties, SH. MH	
Sekretaris Redaksi	:	E. S. Holle, SH. MH	
Redaksi Ahli	:	1. Prof. Dr. R. Z. Titahelu, SH. MS	
		2. Dr. H. Hattu, SH. MH	
		3. Dr. J. Leatemia, SH. MH	
		4. Dr. S. E. M. Nirahua, SH. M.Hum	
Redaktur Pelaksana	:	1. Ny. Y. A. Lewerissa, SH. MH	
		2. M. A. H. Labetubun, SH. L.LM	
		3. A. D. Bakarbessy, SH. LLM	
		4. S. Peilouw, SH. MH	

EDITORIAL

Pemerintah dalam melaksanakan tugasnya, sering diperhadapkan dengan perubahan yang terjadi dalam masyarakat. Dinamika dan tuntutan masyarakat yang begitu cepat berubah, ternyata menimbulkan berbagai permasalahan hukum, termasuk masalah tanggungjawab pemerintah dalam memberikan perlindungan sesuai dengan tugas dan tanggungjawab serta kewenangannya. Dalam edisi “SASI” kali ini beberapa permasalahan hukum yang menjadi sorotan adalah Perlindungan Hak Asasi Manusia Pekerja Kontrak (*Outsourcing*) Di Kota Ambon, Peran Aktif Masyarakat Hukum Adat Dalam Pembangunan Ekonomi, Penegakan Hukum Di Kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Menurut Konsepsi Hukum Internasional Dan Hukum Nasional Indonesia, Kebijakan Moratorium Remisi Dan Pembebasan Bersyarat Bagi Narapidana Tindak Pidana Korupsi Di Indonesia, Penerapan Sanksi Pidana Mati Kepada Koruptor Suatu Perbandingan Hukum Antara Indonesia Dan Cina, Indonesia Dalam Penerapan Hukum Berdasarkan Aliran Monisme, Dualisme Dan Campuran, Kompetensi Absolut Pengadilan Agama Dan Kekhususan Beracaranya Pasca Amandemen Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1989 Tentang Peradilan Agama, Perlindungan Hukum Terhadap Hak Perempuan Sebagai Korban Kekerasan Dalam Rumah Tangga (Kajian Perspektif Hak Asasi Manusia), dan Eksistensi Hak Milik Atas Tanah

Pemikiran-pemikiran yang dikembangkan di atas sebenarnya didasarkan pada kajian-kajian yang terkait dengan upaya pengembangan dan pembangunan ilmu hukum kedepan, semoga tulisan-tulisan ini bermanfaat.

Redaksi

DAFTAR ISI

Editorial	i
Daftar Isi	ii
• Perlindungan Hak Asasi Manusia Pekerja Kontrak (<i>Outsourcing</i>) Di Kota Ambon Barzah Latupono	1
• Peran Aktif Masyarakat Hukum Adat Dalam Pembangunan Ekonomi Adonia Ivonne Laturette	11
• Penegakan Hukum Di Kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Menurut Konsepsi Hukum Internasional Dan Hukum Nasional Indonesia Richard M. Waas	22
• Kebijakan Moratorium Remisi Dan Pembebasan Bersyarat Bagi Narapidana Tindak Pidana Korupsi Di Indonesia Yonna b. Salamor	37
• Penerapan Sanksi Pidana Mati Kepada Koruptor Suatu Perbandingan Hukum Antara Indonesia Dan Cina Steven Makaruku	43
• Indonesia Dalam Penerapan Hukum Berdasarkan Aliran Monisme, Dualisme Dan Campuran Veriena J. B. Rehatta	54
• Kompetensi Absolut Pengadilan Agama Dan Kekhususan Beracaranya Pasca Amandemen Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1989 Tentang Peradilan Agama Sabri Fataruba	59
• Perlindungan Hukum Terhadap Hak Perempuan Sebagai Korban Kekerasan Dalam Rumah Tangga (Kajian Perspektif Hak Asasi Manusia) Margie G. Sopacua dan J. A. S. Titahelu	74
• Pelaksanaan Hak Monopoli Oleh Badan Usaha Milik Negara Di Indonesia Rory J. Akyuwen	85

Ketentuan Penulisan Jurnal SASI

KETENTUAN PENULISAN JURNAL SASI

Jurnal SASI adalah jurnal ilmiah yang diterbitkan oleh Fakultas Hukum Universitas Pattimura, sebagai upaya mempublikasikan hasil-hasil pemikiran dan penelitian di bidang ilmu hukum dalam upaya pengembangan ilmu hukum, dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Naskah Tulisan bertemakan hukum, bersifat ilmiah yang belum pernah diterbitkan dalam media cetak lain.
2. Sistematika penulisan terdiri dari Abstrak, Pendahuluan, Pembahasan, Penutup, dan Daftar Pustaka
3. Naskah wajib mencantumkan abstrak dalam bentuk bahasa Inggris yang baik.
4. Diketik dengan menggunakan pengolah kata MS Word, spasi rangkap, setebal 10-15 halaman kuarto dalam bentuk naskah dan disket.
5. Margin kiri dan atas 4, margin kanan dan bawah 3. Menggunakan huruf Times New Roman 12.
6. Redaksi berhak menyingkat atau memperbaiki tulisan untuk keseragaman format tanpa mengubah maksud isinya. kandungan tulisan tetap menjadi tanggungjawab penulis.

PENEGAKAN HUKUM DI KAWASAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI) MENURUT KONSEPSI HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM NASIONAL INDONESIA

Oleh: Richard M. Waas

ABSTRACT

Indonesia is an archipelago consisting of 17,504 islands with the second longest coastline in the world after Canada. Indonesian territory that stretches from Sabang to Merauke composed of 1/3 and 2/3 of the ocean and the mainland after Indonesia ratified UNCLOS in 1982. Based on Law No. 17 of 1985, the extent to 7.9 million km² comprising of 2 million km² of land and 5.9 million km² of ocean. Because Indonesia has good sea area that is subject to the sovereignty and are subject to or falls below the rights and territorial region. In addition to have ratified the Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS) Indonesia has also been transformed into Law No. 6 of 1996 and the subsequent Indonesian Government Regulation No. 37 of 2002 on the rights and obligations of foreign ships and aircraft in exercising the right of archipelagic sea lanes passage through archipelagic sea lanes set. Government Regulation No. 38 of 2002 also enhance the rules on listing Baselines of Indonesia where the establishment of ALKI also based on Law No. 17 of 1985 in addition to the Law No. 43 Year 2008 on the territory of the State as well as for guidance in enforcing the law in the territory of the Republic of Indonesia. Importance of the sea in the relations between nations led to the important role of international maritime law, because of the law, among others define the limits of state sovereignty coastal or island states in managing and utilizing sea space especially sea area under the sovereignty such as the territorial sea and archipelagic waters,

Archilepagic Sea island nation is the right to give a right of passage for vessels in exercising the right of archipelagic sea lanes passage through predefined. In addition to the island nation that has the right to ensure the safety of crossing ALK passer, passer also have rights and obligations if doing track in the archipelagic sea lane, while respecting the legal provisions in force nationally in a State.

Keyword: Flow, Sea, Islands

A. PENDAHULUAN.

Laut memiliki arti penting bagi kehidupan manusia. Pentingnya laut bagi kehidupan manusia sudah dirasakan sejak dahulu kala. Laut merupakan jalur lalu lintas yang dapat menghubungkan antar negara, antar benua bahkan seluruh penjuru bumi. Selain sebagai jalur lalu lintas yang dapat menghubungkan seluruh penjuru bumi, laut juga memiliki potensi sumber daya alam yang terkandung di dalamnya.

Tidak semua negara memiliki wilayah laut. Wilayah laut hanya dimiliki oleh negara yang disebut negara pantai, yaitu negara yang wilayah daratannya berbatasan dengan laut maupun negara kepulauan. Wilayah laut juga merupakan perbatasan suatu negara dengan negara lain dimana penentuan garis batasnya ditentukan melalui perjanjian bilateral atau multilateral untuk menentukan batas kedaulatan dan yurisdiksi negara terhadap wilayah yang berbatasan atau tumpang tindih dengan negara tetangga.

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas 17.504 pulau dengan garis pantaiterpanjang kedua di dunia sesudah Kanada. Wilayah Indonesia yang terbentang dari Sabang sampai Merauke terdiri dari 1/3 daratan dan 2/3 lautan dan setelah Indonesia meratifikasi Konvensi Hukum Laut PBB (selanjutnya disebut Konvensi 1982). Berdasarkan Undang-undang No. 17 Tahun 1985, luasnya menjadi 7,9 juta km² terdiri dari 2 juta km² daratan dan 5,9 juta km² lautan.¹ Karena Indonesia memiliki wilayah laut baik yang tunduk di bawah kedaulatan maupun yang tunduk atau berada di bawah hak-hak dan kawasan teritorial. Pentingnya laut dalam hubungan antar bangsa menyebabkan pentingnya peranan dari hukum laut internasional, karena hukum seperti ini antara lain menetapkan batas-batas kedaulatan negara pantai atau negara kepulauan dalam mengelola dan memanfaatkan wilayah lautnya terutama wilayah laut yang berada di bawah kedaulatan seperti laut teritorial dan perairan kepulauan.

Negara Republik Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang-undang No. 17 tahun 1985, tentang pengesahan Konvensi Hukum Laut 1982 sehingga Indonesia terikat hak melaksanakan ketentuan-ketentuan konvensi 1982. Oleh karena itu, Indonesia mengimplementasikan Konvensi Hukum Laut 1982 dengan mengundangkan Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Di dalam Undang- Undang No. 6 Tahun 1996 terdapat pengaturan mengenai alur-alur laut kepulauan.

Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang selanjutnya disebut dengan Wilayah Negara adalah salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial beserta

dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya², termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya. Didalam Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008, pada pasal 10 huruf (f) yang menyebutkan bahwa Pemerintah berwenang memberikan izin lintas damai kepada kapal-kapal asing untuk melintasi laut teritorial dan perairankepulauan pada jalur yang telah ditentukan dalam peraturan perundang-undangan.

Pengaturan alur-alur kepulauan sebagaimana terdapat dalam UU No. 6 Tahun 1996 sudah ditindaklanjuti dan diterjemahkan ke dalam suatu Peraturan Pemerintah yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Yang Ditetapkan.³

Alur laut kepulauan Indonesia ditetapkan sebagai konsekuensi dari diratifikasinya UNCLOS 1982 dengan kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan yang diatur oleh Pasal 47-53 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal 47 menyatakan bahwa negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan (*arhipelagic baselines*) dan aturan ini sudah ditransformasikan kedalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan PP Nomor 37 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002 jo Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2008 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia terdapat pengaturan mengenai persyaratan yang harus dipatuhi oleh kapal dan pesawat udara

¹ Alma Manuputy dkk., *Identifikasi Konseptual Akses Perikanan Negara Tak Berpantai dan Negara yang secara Geografis Tak Beruntung di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia*, Makassar, Arus Timur, 2012, Hlm.1

² Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara.

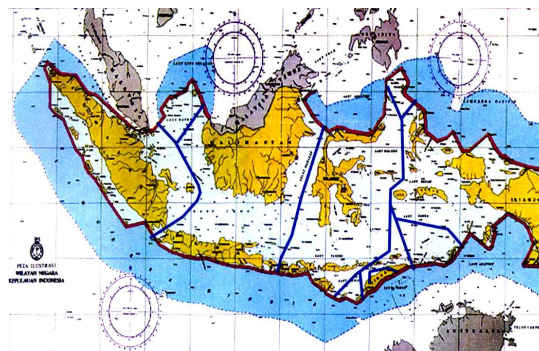
³ Nuryanto, *Memahami Hukum Laut Indonesia*, Jakarta, MitraWacana Media, 2014, Hlm. 10

yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan Indonesia.

Alur laut kepulauan Indonesia adalah alur laut sebagaimana dimaksud dalam pasal 1 butir 8 Undang-undang No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia⁴ yang menyebutkan bahwa:

“ Alur laut kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.”

Dengan adanya suatu petunjuk atau denah peta tentang alur laut kepulauan yang telah ditetapkan pemerintah Indonesia, maka diharapkan bagi kapal asing yang menggunakan ALKI dapat memilih ketiga jalur laut yang telah ditentukan oleh Indonesia dan untuk lebih jelasnya dapat melihat gambar yang ada di bawah. Jadi dari sana tampak kelihatan wilayah laut Indonesia mana yang merupakan wilayah ALKI yang boleh dilalui oleh kapal asing yang menggunakan hak lintas damai dan wilayah mana yang tidak boleh dilalui oleh kapal asing kalau menggunakan hak lintas damai. Karena tidak setiap wilayah laut Indonesia dapat digunakan oleh kapal asing yang melakukan hak lintas damai di wilayah laut Indonesia, misalnya Laut Jawa tidak boleh dilalui oleh kapal asing yang melakukan hak lintas damai.⁵ Dibawah ini merupakan peta ALKI yang menggambarkan tentang alur laut yang bisa dilewati oleh kapal asing .



Manfaat yang didapatkan Indonesia dari ALKI antara lain:⁶

1. Indonesia menjadi bagian penghubung penting dari *Eurasian Blue Belt*.
2. Indonesia mengambil peranan sangat besar dalam *Global Logistic Support System* dan khususnya terkait dengan *SLOCS (Sea Lanes of Communication)* dan *COWOC (Consolidated Ocean Web of Communication)*
3. Wilayah lautan dan ALKI Indonesia menjadi penghubung penting dalam *HASA (Highly Accessed Sea Areas)* dimana ketiga lautan yaitu India, *Southeast* dan *South Pacific* bertemu didalamnya; dan
4. Terkait dengan *World Shipping* yang melintasi ALKI dengan muatan *Dry Cargo* maupun *Liquid Cargo*.⁷

Melihat posisi Indonesia sebagai penghubung antara dua lautan bebas Pasifik dan India, maka ALKI memotong kesatuan wilayah perairan Indonesia. Di mana alur ini dapat digunakan sebagaimana laut bebas. Ancaman yang terangkum di dalamnya mencakup apa yang sering disebut sebagai *transational threats plus*, yaitu mencakup: *illegal fishing, drugs human and guns trafficking, terrorism, piracy, global warming and climate change effects, illegal migrations, energy security chain, water and food security*, serta bahaya utama dari beredarnya *Private Military Companies*

⁴ Pasal 1 ayat 8 UU RI No. 6 tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia

⁵ Nuryanto, 2014, *Op. Cit.*, Hlm. 83.

⁷ <http://www.indonesiahebat.org/news/2014/02/4-keuntungan-negara-kepulauan#.VEaBVaPaHDc> .diakses pukul 08.20 WITA Tanggal 21 Oktober 2015

(PMCs) di perairan kita untuk melindungi MNCs.⁸

Pengaturan mengenai alur-alur kepulauan Indonesia sebagaimana terdapat dalam UU No. 6 Tahun 1996 dan sudah ditindaklanjuti dan diterjemahkan ke dalam suatu Peraturan Pemerintah yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Yang Ditetapkan.⁹ Yaitu pada ALKI I, II, dan ALKI III.

Pada ALKI III terdapat 3 (tiga) cabang Alur laut kepulauan Indonesia untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Maluku, Laut Seram dan Laut Banda, dan Selat Leti dan disini banyak sekali terjadi kasus - kasus yang dibuat oleh kapal asing dengan melakukan jalur singkat dengan melewati laut Buru dan keluar dari jalur ALKI dengan alasan yang tidak tentu. Itu berarti kewajiban yang harus dilakukan oleh kapal asing banyak sekali tidak dilaksanakan. Namun masalah ini jarang sekali untuk mendapatkan reaksi dari para penegak hukum kita, dikarenakan beberapa faktor penghambat dalam proses penegakan hukum tersebut. Padahal masalah ini bisa berdampak pada keamanan nasional secara keseluruhan.

Berdasarkan uraian tersebut timbul permasalahan Bagaimanakah Penegakan Hukum di Kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Menurut Hukum Nasional Indonesia dan Hukum Internasional?

B. PEMBAHASAN

⁸ <http://maritimblog.blogspot.com/2011/11/alur-laut-kepulauan-indonesia-peluang.html> . Diakses pukul 5.56 WITA Tanggal 17 September 2015

⁹ Nuryanto, *Op. Cit.* Hlm.79.

Indonesia memiliki keunggulan di bidang maritim yang tidak dimiliki oleh negara lain. Hal ini merupakan sebuah kekuatan yang mampu membawa Indonesia beranjak dari sebuah negara sedang berkembang menjadi negara maju. Pasca penetapan status Indonesia sebagai negara kepulauan, kewajiban pemerintah Indonesia terhadap status tersebut diatur dalam Pasal 46- 53 UNCLOS 1982. Indonesia dapat menentukan alur laut untuk lintas kapal dan pesawat udara bagi negara asing yang akan lewat smelalui atau di atas perairan kepulauannya dan teritorial yang berdampak dengannya¹⁰.

UNCLOS Pasal 47 menyatakan bahwa negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan (*archipelagic baselines*) aturan telah diratifikasikan ke dalam Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang perairan Indonesia dan disusul PP No. 37 Tahun 2002 tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui alur laut kepulauan yang ditetapkan. PP No. 38 Tahun 2002 juga menyempurnakan aturan tentang daftar koordinat geografis titik- titik garis pangkal kepulauan Indonesia. Pembentukan ALKI juga berlandaskan UU No. 17 Tahun 1985.¹¹

Beberapa undang- undang yang telah disahkan oleh pemerintah ini memuat segala ketentuan dan kesepakatan yang telah diputuskan pada konvensi PBB 1982. Definisi ALKI dan negara kepulauan dapat dilihat pada dasar perumusan RUU Pengelolaan Ruang Udara Nasional

¹⁰ Budiman, (Kolonel CTP), Pembinaan Wilayah Negara Untuk Kepentingan Pertahanan [Online], Departemen Pertahanan. Tersedia dalam: <<http://buletinlitbang.dephan.go.id/index.asp?vnomor=16&mnorutisi=5>>.

¹¹ BPKP Undang Undang Republik Indonesia No.17 Th. 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982* [Online], Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan, Tersedia dalam: <www.bpkp.go.id/uu/filedownload/2/26/101.bpkp> .

berdasarkan UU No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, negara kepulauan Indonesiadan Alur Laut Kepulauan, diantaranya;

1. Negara Kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain;
2. Kepulauan adalah suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau dan perairan di antara pulau-pulau tersebut, dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lain demikian eratnyasehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan keamanan, dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap demikian;
3. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairankepulauand an perairan pedalaman;
4. Alur laut kepulauan adalahalur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan caranormal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung dansecepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairankepulauand an teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepasatau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau ZonaEkonomi Eksklusif Indonesia lainnya (BPKP, 1996).

Definisi di atas menegaskan status Indonesia sebagai sebuah negarakepulauand an yang memiliki luas wilayah perairan yang lebih besar daripada daratan dengan hak penuh untuk memanfaatkan segala potensi yang terkandung didalamnya. Mengingat persebaran pulau-pulau baikyang berada di wilayah perairan dalam maupun perbatasan Indonesiayang berada pada jalur ALKI I, ALKI II dan ALKI III maka prospek penjagaan keamanan laut wajib ditingkatkan dengan menyesuaikan luas wilayah yang dimiliki. Setiap tahunnya, ketiga jalur pelayaran resmi tersebut semakin ramai

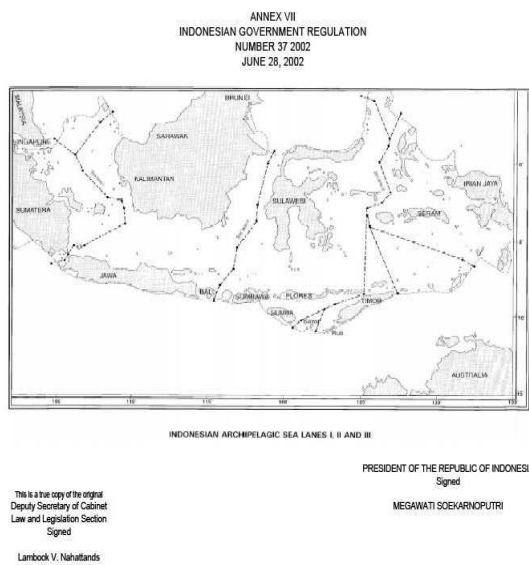
dilalui oleh kapal-kapal besar dari benua Asia kebenua Amerika melalui Pasifik maupun sebaliknya¹².

Secara oceano-geografis Indonesia memiliki empat dari tujuh jalur pelayaran internasional lalu lintas damai, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Makassar-Lombok dan Selat Ombai-Wetar, di samping tiga lainnya yaitu Terusan Suez di Mesir, Terusan Panama serta selat Gibraltar yang terletak diantara Spanyol dan Maroko¹³. Empat dari tujuh jalur pelayaran Internasional yang terdapat di perairan Indonesia tersebut merupakan jalur lalu lintas pelayaran paling ramai dan tepat berada pada jalur ALKI. Kapal asing yang sedang melakukan pelayaran internasional dalam melaksanakan hak lintas melalui ALKI baik kapal niaga maupun kapal perang dapat melintas tanpa harus meminta izin terlebih dulu kepada pemerintah Indonesia. Termasuk kapal selam asing juga dapat melintas tanpa harus muncul ke permukaan laut, namun hanya dikhususkan pada tiga alur laut yang telah disepakati. Jika melewati alur yang telah ditentukan maka dianggap telah melakukan pelanggaran.

Berikutgambaran peta tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia yang telah disetujui dan disahkan oleh pemerintah Indonesia pada tahun 2002.

¹² Karim, M., Eksistensi Pulau-pulau Kecil di Kawasan Perbatasan Negara,[Online]. Tersedia dalam:
<<http://bulletin.penataanruang.net/index.asp?buled=42>

¹³ Sitohang, J, et al. *Perbatasan Wilayah Laut Indonesia di Laut China Selatan:Kepentingan Indonesia di Perairan Natuna*. Hal. 30



Sumber: IMO, 2010¹⁴

Peta yang menunjukkan tiga jalur ALKI di atas telah disepakatijuga dalam *InternasionalMaritim Organization* dengan rincian sebagaiberikut: 1) ALKI I, Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna dan LautCina Selatan; 2) ALKI II, Selat Lombok, Selat Makasar, dan Laut Sulawesi;3) ALKI III□A, Laut Sawu, Selat Ombai□Wetar, Laut Banda (Sebelah BaratLaut Buru), Laut Seram (Sebelah Timur Pulau Mongole), Laut Maluku dan Samudera Pasifik; 4) ALKI III□B, Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda(Barat Laut Buru), selanjutnya ke ALKI III□A; dan 5) ALKI III□C, LautArafuru, Laut Banda (Barat Pulau Buru) selanjutnya terus ke utaramenyambung ALKI III□A. Dengan dibukanya ALKI I, II, dan III tentu membuka pula peluang kehadiran berbagai konsekuensi keamanan di perairan Indonesia. Ketiga jalur strategis tersebut sangat berarti bagi negara lain. Jalur itu digunakan oleh banyak negara untuk menopang kegiatan ekonomi mereka. Perdagangan dan transportasi internasional kian meningkat menempatkan laut Indonesia

memegang peranan penting sebagai penghubung antar pulau dan antar negara.

Laut Indonesia merupakan jalur pelayaran tersibuk di dunia. Menurut sumber dari *Review of Maritime Transport* tahun 2008 diterbitkanoleh *The United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD), perdagangan melalui jalur laut akan mengalami peningkatan sebesar 44% di tahun 2020 dan akan mencapai dua kali lipat pada tahun 2031¹⁵. Pembentukan ALKI menjadi jalan untuk memudahkan negara pihak yang bersangkutan dalam pelaksanaan hak dan kewajiban untuk melintas di wilayah Indonesia. Bagi Indonesia selaku negara yang mempunyai kedaulatan teritorial seharusnya kebijakan ini memudahkan pemerintah karena dari sekian banyak celah perairan di Indonesia hanya tiga jalur ini yang dibuka secara resmi sehingga dapat menjadi prioritas utama. Sebaliknya bagi negara yang kapalnya ingin melintas di jalur tersebut wajib mengikuti seluruh prosedur yang telah ditentukan. Intensitas pelayaran yang semakin banyak mendorong pula peningkatan permasalahan di laut. Hingga kini persoalan keamanan laut belum menemukan solusi yang tepat. Bahkan senantiasa menjadi bahasan dalam berbagai forum guna menemukan jalan keluar dari masalah ini.

Ancaman keamanan laut ini dapat ditinjau dari dua model; isu keamanan tradisional maupun isu keamanan non□ tradisional. Ancaman keamanan tradisional yang melibatkan aktor negara kini tergeser oleh maraknya isu keamanan non□ tradisional. Namun bukan berarti isu keamanan tradisional hilang begitu saja. Justru Indonesia perlu lebih waspada karena ancaman ini dapat muncul sewaktu□waktu. Mengingat pemerintah Indonesia masih punya segudang pekerjaan rumah baik masalah batas laut maupun batas kontinen.

¹⁴ IMO (2010) Peta pengesahan ALKI [Online]. International Maritime Organization. Tersedia dalam: http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D8751/200□a1□ALKII□IIIAnnexVII.pdf.

¹⁵ Irewati, A. Dinamika Perbatasan Wilayah Laut di Selat Malaka□Singapura, *Jurnal Penelitian Politik LIPI*, 8 (2), Hal. 185

Berdasarkan catatan TNI Angkatan Laut, pada tahun 2007, dalam kurun waktu setahun saja terhitung terjadi 94 kali pelanggaran yang dilakukan oleh kapal perang Malaysia di wilayah perairan Indonesia¹⁶. Aksi-aksi provokasi Malaysia menjadi ancaman yang dapat mengganggu stabilitas keamanan laut. Ancaman keamanan non-tradisional lebih sering disebut sebagai isu transnasional.

Aktor kejahatan transnasional umumnya adalah kelompok terorganisir yang tujuan utamanya adalah mendapatkan uang baik secara legal maupun tidak legal dengan menjual barang dagangan apapun yang dapat memberikan keuntungan maksimal dengan resiko sesedikit mungkin. Kegiatan mereka meliputi jual beli senjata, narkoba, kejahatan, kekerasan, pemerasan, pencucian uang, pornografi, prostitusi, kejahatan komputer, ekologi dan sebagainya yang melintasi batas negara¹⁷

Isu kejahatan transnasional yang dihadapi Indonesiadapat dikategorikan menjadi tiga: *Pertama*, gangguan keamanan di laut contohnya penyelundupan kayu, bahan bakar minyak, pasir, dan pencurian ikan. *Kedua*, gangguan keamanan di udara contohnya pembajakan di udara, sabotase, pengintaian terhadap wilayah Indonesiadan lain-lain. *Ketiga*, gangguan di wilayah perbatasan seperti penyelundupan barang, senjata, narkoba dan penyelundupan manusia¹⁸.

Di perairan Indonesia beberapa isu yang sering terjadi di antaranya meliputi isu-isu terorisme, lalu lintas obat terlarang, perompakan dan pembajakan bersenjata di

laut, penyelundupan senjata, penyelundupan orang, perdagangan wanita dan anak-anak, kejahatan *illegal fishing* yang sering dilakukan oleh ribuan kapal asing. Khusus masalah terakhir ini, Badan Pemeriksa Keuangan menunjukkan data potensi pendapatan sektor perikanan laut Indonesia jika tanpa *illegal fishing* mencapai Rp 365 triliun per tahun. Namun akibat *illegal fishing*, menurut perhitungan Kementerian Kelautan dan Perikanan pendapatan tersebut hanya berkisar Rp 65 triliun per tahun¹⁹. Sehingga setiap tahun Indonesia mengalami kerugian hingga ratusan triliun. Dengan dibukanya jalur ALKI berarti mengharuskan Indonesia menjadi negara 'terbuka'. Posisi geografis yang serba terbuka dengan pintu masuk maupun pintu keluar yang menyebar di berbagai posisi akan memudahkan para pelaku pelanggaran di perairan Indonesia untuk melarikan diri menembus perairan bebas. Menerima status sebagai sebuah negara kepulauan dan sejumlah alur laut di dalamnya artinya pemerintah siap memanggul tanggung jawab memberikan jaminan keamanan laut dan udara dari segala bentuk gangguan dan ancaman.

Kedaulatan dalam sebuah kesatuan negara kepulauan bukan hanya mencakup daratan dan laut saja tetapi juga ruang udara dalam teritorialnya UNCLOS telah mengatur bahwa ruang udara adalah milik negara yang berada dibawahnya dan dapat dikelola serta dimanfaatkan bagi keuntungan negara tersebut. Jalur udara Indonesia sangat strategis, beribu-ribu maskapai internasional melintas di langit Indonesia setiap harinya. Hal ini menunjukkan wilayah udara Indonesia sebagai salah satu jalur terpadat didunia. Jalur ALKI membuat posisi Indonesia menjadi penghubung antaradua lautan bebas karena letaknya yang memotong kesatuan wilayah kepulauan

¹⁶ Usman, S & Isnawit, *Heboh Ambalat, Ternyata Malaysia Ingin Merebut Sumber Minyak Indonesia*, Narasi, Yogyakarta. Hal 23

¹⁷ Cipto, B. *Hubungan Internasional di Asia Tenggara*. Yogyakarta: PustakaPelajar. Hal. 224

¹⁸ Sudrajat, Perubahan Wajah Ancaman dan Keamanan DomestikIndonesia, *makala disampaikan pada Seminar dan Lokakarya "PembangunanHukum Nasional VIII"*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, DepartemenKehakiman dan Hak Asasi Manusia, Denpasar.

¹⁹ Bakosurtanal, Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia yangMaju dan Mandiri [Online], Badan Informasi Geospasial. Tersedia dalam:<<http://www.bakosurtanal.go.id/berita/surta/show/mewujudkanindonesia-sebagai-poros-maritim-dunia-yang-maju-dan-mandiri>

Indonesia dalam tiga bagian. ALKI sangat berharga bagi negara-negara luar kawasan dimana kepentingan utama mereka adalah kepastian akses serta ketersediaan sumber daya. Jalur ALKI dapat digunakan sebagaimana laut bebas bagi negara lain. Kapal-kapal asing termasuk kapal perang dapat melalui jalur tersebut tanpa harus meminta izin kepada pemerintah Indonesia.

Kapal selam juga dapat melalui jalur ini tanpa wajib muncul ke permukaan laut. Begitu juga dengan pesawat yang dapat bebas melewati ruang udara dalam jalur ALKI. Setelah ALKI secara resmi diakui dalam peraturan pemerintah, perkembangan lingkungan strategis baik secara global, regional dan nasional menunjukkan adanya peningkatan aktivitas laut. Banyak negara maupun aktor bukan negara yang setiap hari beroperasi di dalam wilayah dan sekitar ALKI. Peningkatan aktivitas tersebut mendorong peningkatan potensi ancaman baik dari ancaman keamanan tradisional maupun nontradisional. Kepentingan negara-negara luar kawasan atas wilayah perairan Asia Tenggara juga perlu menjadi perhatian. Beberapa negara yang aktivitasnya sangat bergantung dari perairan Indonesia diantaranya; Amerika Serikat (AS), dimana lebih dari 95% perdagangan luar negerinya adalah lewat laut²⁰.

Perairan Indonesia menjadi jembatan yang menghubungkan AS dengan negara lain. Melihat berbagai potensi di Asia Pasifik, AS berusaha menunjukkan perannya dengan bergabung dalam *Quadrilateral Security Partnership (QSP)*; sebuah kerjasama dalam bidang maritim dengan Australia, India, dan Jepang yang memiliki tujuan menghimpun kekuatan di kawasan untuk membendung manuver China dan Rusia di Asia Pasifik²¹. Hal ini

menyempurnakan keinginan AS untuk mengontrol dan mengendalikan *Source Lines of Code (SLOC)* yang terbentang dari Samudra Hindia hingga Laut Jepang²², termasuk di dalamnya *Choke Point*²³ penting di dunia yang berada di wilayah ALKI. AS juga mengalihkan pangkalan pertahanannya dari Okinawa ke Guam. Dengan alasan untuk mewujudkan fleksibilitas. Di dunia terdapat sembilan *Choke Point*, empat diantaranya terdapat di perairan Indonesia, beberapa *choke point* strategis bagi kepentingan global tersebut ialah Selat Sunda, Selat Makassar-Lombok, Selat Malaka dan Perairan Ombai-Wetar.

strategi, kebebasan dan kecepatan bertindak, peningkatan kemampuan *deterrence*, perang global terhadap terorisme, gelar penindakan untuk masa damai maupun untuk menghadapi kemungkinan perang serta espons terhadap situasi krisis yang terjadi di kawasan atau global. Kekuatan militer di Guam yang terdiri atas kekuatan Udara, Laut dan Marinir ini terus dikembangkan hingga mencapai sekitar 40.000 personel. Dari perspektif keamanan hal tersebut tentunya menjadi ancaman bagi Indonesia karena kekuatan besar telah berada tepat di depan pintu keluar masuk *Choke Points* Indonesia yaitu ALKI II. AS jelas menaruh perhatian khusus terhadap ALKI, bahkan hingga kini AS masih mendesak untuk dibukanya jalur ALKI baru yaitu ALKI timur-barat.

Negara selanjutnya yaitu Tiongkok, yang telah mengklaim wilayah laut lepas yang mendekati Natuna dan telah

²⁰ Fajriyansah, R. *Perompakan Kapal Di Indonesia, Fakta Atau Konspirasi Opini?* Surabaya: Java Pustaka Media Utama. hal 46

²¹ Chellaney, B. *Obstacles To Overcome In The Development Of A Concert Of Asia-Pacific Democracies* [Online]. Tersedia dalam

<http://chellaney.spaces.live.com/blog/cns!4913C7C8A2EA4A30!537.entry>.

²² Somantri, D. *Optimalisasi Gelar Kekuatan TNI AL Guna Pengamanan ALKI Dalam Rangka Mendukung Penegakan Kedaulatan NKRI*. Markas Besar Angkatan Laut, Sekolah Staf dan Komando, Hal.25

²³ Yang dimaksud *Choke Point* disini ialah titik-titik penting dalam wilayah perairan yang didalamnya mengandung banyak sumber kekayaan laut. banyak negara memiliki kepentingan pada titik-titik tersebut.

mengembangkan Angkatan Lautnya menjadi kekuatan *Blue Water Navy* ke selatan hingga wilayah Asia Tenggara. Untuk memenuhi kebutuhan energi dan perdagangannya, Tiongkok telah membeli beberapa kapal berukuran besar diantaranya kapal kontainer raksasa dan kapal tanker raksasa sebagai konsekuensi penggunaan kapal-kapal tersebut dibutuhkan pada alur perairan yang lebih dalam yaitu pada ALKI II dan ALKI III²⁴. Tiongkok memang sangat membutuhkan jalur ALKI, terutama ALKI II yang menjadi lintas utamanya untuk melakukan perdagangan dengan Australia. Sudah menjadi rahasia umum bahwa Australia mempunyai berbagai kepentingan dalam wilayah perairan Indonesia. Keinginan Australia adalah menjadi penata keamanan kawasan sekaligus sebagai pemimpin negara-negara di Asia Pasifik. Oleh karena itu, selain AS, Australia adalah salah satu negara yang sangat berambisi untuk mengajukan pembukaan jalur ALKI baru, ALKI Timur-Barat.²⁵ Keinginan pembukaan jalur ALKI baru yang belum terpenuhi ini memicu Australia beberapa kali melakukan pelanggaran wilayah laut maupun ruang udara Indonesia. Seperti pelanggaran perairan oleh kapal perang Australia terjadi pada 6 Januari 2013, dimana kapal perang Australia masuk ke perairan Indonesia hingga 7 mil dari pesisir Pulau Rote, Nusa Tenggara Timur²⁶. Selain

negara-negara maju, negara-negara dalam lingkup regional Asia tenggara juga memiliki kepentingan di perairan Indonesia. Penetapan batas secara delimitasi dan demarkasi baik di darat dan di laut sekali lagi masih menjadi pekerjaan rumah pemerintah Indonesia dengan sejumlah negara tetangga. Untuk pengendalian pelayaran di kawasan Asia Tenggara, Singapura hingga kini tetap keras menolak usulan Indonesia untuk mengalihkan sebagian lalu lintas pelayaran kapal berukuran besar dari Selat Malaka ke Selat Lombok atau Selat Makasar. Padahal jalur pelayaran di selat ini tidak hanya dipergunakan untuk armada niaga tetapi juga bagi kapal perang. Indonesia tentu akan terganggu apabila kapal-kapal perang dari dua negara yang sedang bertikai berpapasan di perairan Indonesia. Hingga kini, Indonesia baik dengan Singapura maupun Malaysia belum sampai pada sebuah kata sepakat untuk penentuan garis perbatasan wilayah laut. Dimana persoalan tersebut selalu memunculkan problematika pelanggaran wilayah kedaulatan berdasarkan persepsi masing-masing negara. Kemudian persoalan laut dengan Thailand yang secara sepihak mengumumkan Zona Ekonomi Eksklusif berdasarkan *Royal Proclamation* tanggal 23 Februari 1981 berjarak 200 NM dari *baselines* Thailand dan mengusulkan landas kontinen dengan ZEE berhimpit. Padahal Indonesia berpendapat ZEE mempunyai rezim hukum yang berbeda dengan landas kontinen sesuai UNCLOS 1982²⁷.

Dengan Filipina, Indonesia mengusulkan diterapkannya prinsip proporsionalitas panjang pantai, dan *median line* bagi kawasan yang sempit. Filipina pertimbangkan masalah perikanan sebagai

²⁴ Somantri, D. *Optimalisasi Gelar Kekuatan TNI AL Guna Pengamanan ALKIDalam Rangka Mendukung Penegakan Kedaulatan NKRI*. Markas Besar Angkatan Laut, Sekolah Staf dan Komando, hal. 27

²⁵ *ALKI Timur-Barat adalah jalur ALKI diajukan oleh Amerika Serikat dan Australia. Dari perspektif kepentingan nasional di laut, penetapan ALKI Timur-Barat memiliki implikasi yang lebih besar dibandingkan dengan ALKI Utara-Selatan, ALKI Timur-Barat berbatasan dari Laut Arafuru sampai dengan Laut Jawa yang terhubung dengan alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) I Utara-Selatan*

²⁶ Jakarta Greater (2014) Australia Terobos Perairan Indonesia [Online], Jakarta Greater National Guard. Tersedia dalam:

<<http://jakartagreater.com/australia-terobos-perairan-indonesia>>

²⁷ Budiman, A. (Kolonel CTP), Pembinaan Wilayah Negara Untuk Kepentingan Pertahanan [Online], Departemen Pertahanan. Tersedia dalam: <<http://buletinlitbang.dephan.go.id/index.asp?vno=16&mnorutisi=5>>

faktor yang relevan untuk mencari solusi yang *equitable*. Sejauh ini belum ada keputusan yang jelas mengenai batas maritim kedua negara kepulauan ini. Lalu, tantangan di perairan dekat Timor Leste, dimana ALKI melintas di wilayah negara tersebut yang memungkinkan tumpang tindih batas yurisdiksi laut kedua negara. Di perbatasan dengan Papua Nugini, belum ditetapkan luas daerah hukum tradisional nelayan dan bentuk maupun sifat kegiatannya. Ancaman lain muncul pada status kepemilikan kepulauan Sparty dan Paracel yang diperebutkan oleh enam negara, yaitu China, Taiwan, Vietnam, Filipina, Malaysia dan Brunei Darussalam. Posisi kepulauan yang berada di pintu masuk ALKI ini akan berpengaruh pada situasi keamanan di Laut China Selatan serta berimplikasi pada situasi keamanan di wilayah ALKI²⁸.

Pembentukan ALKI membuat Indonesia ‘dipotong-potong’ secara imajiner yang memberikan peluang bagi kekuatan asing yang bermaksud mengancam keutuhan dan kesatuan Indonesia²⁹. Ancaman keamanan laut akan terus meningkat intensitasnya apabila negara yang mempunyai kewenangan belum mampu menerapkan jaminan keamanan dan kepastian hukum untuk penegakan kedaulatan dan yurisdiksi negara di wilayah laut³⁰.

Ketentuan-ketentuan konvensi tentang hak lintas bagi kapal menunjukkan bahwa pada dasarnya ketentuan-ketentuan yang dirumuskan di dalam Konvensi Hukum

Laut 1982 tersebut merupakan suatu usaha kompromi. Ironisnya, di satu pihak negara kepulauan, diwajibkan untuk tidak menghalangi pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan karena hal ini merupakan bagian dari pelayaran internasional, dan merupakan kepentingan bersama masyarakat internasional. Di lain pihak Pasal 49 ayat 4 memberikan jaminan bahwa hak lintas alur laut kepulauan ini tidak akan mempengaruhi pelaksanaan kedaulatan negara kepulauan atas perairan kepulauan, ruang udara dan tanah di bawahnya.³¹

Sebelum berlakunya secara umum KHL 1982. Indonesia telah meratifikasi UU RI No. 17 Tahun 1985. Sesuai ketentuan ini pasal 310 Konvensi Hukum Laut 1982, konvensi ini berlaku efektif satu tahun sesudah diterimanya ratifikasi yang ke 60 oleh SEKJEN PBB. Pembentukan konvensi pada tahun 1994 dan bahkan sebelumnya tindakan penandatanganannya mempunyai arti sangat penting bagi Indonesia sebagai:³²

1. Keberhasilan perjuangan Bangsa Indonesia dalam mewujudkan negara kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan wilayah sesuai Deklarasi Juanda 13 Desember 1957.
2. Bukti pengakuan dunia terhadap “*asas Nusantara*” yang menjadi dasar perwujudan Kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan Poleksosbud Hankam.

Tercantumnya rezim negara kepulauan dalam konvensi 1982 itu membuktikan pengakuan masyarakat internasional atas kedaulatan negara kepulauan untuk mengamankan dan melindungi kesatuan politik, ekonomi, sosial dan kebudayaan bangsa dan negara serta demi kelestarian NKRI sebagai negara kepulauan.³³

Kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan di atas wilayah perairannya harus disertai dengan pengakuan dan berbagai penghormatan terhadap hak lintas kapal

²⁸ Somantri, D. *Op. Cit.*, hal. 30.

²⁹ Perwira Siswa Angkatan LXXIII. *Optimalisasi Kemampuan Pengamatan Dan Pengintaian Tni Angkatan Udara Di Wilayah ALKI Dalam Rangka Meningkatkan Pertahanan Nasional Pada Masa Lima Tahun Mendatang, Naskah angkatan Komando Pendidikan Angkatan Udara Sekolah Komando Kesatuan*, Jakarta.

³⁰ Wahyu, F., *Potensi Kedaulatan Maritim Sebagai Posisi Tawar Dalam Diplomasi Indonesia, disampaikan pada seminar ‘Refleksi 65 tahun Politik Luar Negeri Indonesia Bebas Aktif’*, Yogyakarta, hal. 90

³¹ *Ibid.* Hlm. 275.

³² *Ibid.* Hlm. 21.

³³ Alma Manuputty Pattileuw. *Op. Cit.* Hlm. 56.

asing terutama hak lintas alur-alur laut kepulauan untuk melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan. Namun pada saat bersamaan hak lintas seperti ini disertai dengan berbagai macam persyaratan yang wajib dipatuhi oleh kapal asing, termasuk kewajiban untuk mengikuti dan menggunakan alur-alur laut kepulauan yang telah ditentukan oleh Indonesia sebagai negara kepulauan.

Pengaturan mengenai ALK itu sendiri terdapat dalam UNCLOS 1982 yakni pada Pasal 53 ayat 1 yang mengatakan bahwa suatu Negara Kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus dan langsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya. Kemudian ditambahkan pada Pasal 53 ayat 3 yang mengatakan bahwa lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini dengan cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.

Penentuan ALK sebenarnya tidak diharuskan, negara kepulauan boleh saja tidak menentukan ALKnya, akan tetapi apabila ALK tidak ditetapkan, maka semua kapal diperbolehkan melewati jalur-jalur navigasi normal yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional (*"routes normally used for international navigation"*) sebagaimana diatur dalam Pasal 53 ayat 12 UNCLOS 1982 yang mengatakan bahwa apabila suatu negara kepulauan tidak menetapkan alur laut dan rute penerbangan kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute-rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional.

Dalam melakukan lintasan di ALK, Konvensi Hukum laut mengatur tentang

kewajiban kapal-kapal yang melakukan lintasan, yaitu:

- a. Pasal 53 ayat 5 UNCLOS 1982 mengatur tentang kapal dan pesawat udara yang melakukan lintasan ALK tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil laut dari ke dua sisi dari garis sumbu, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tidak boleh berlayar dan terbang dekat pantai kurang dari 10% jarak antara titik terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut.
- b. Pasal 39 yang berlaku mutatis mutandis berdasarkan pasal 54 menetapkan kewajiban-kewajiban bagi kapal dan pesawat udara selama mereka melaksanakan lintas alur laut kepulauan yang merupakan pengamanan terhadap setiap tindakan yang dapat membahayakan atau mengancam keamanan negara kepulauan. Ayat 1 pasal 39 menyatakan bahwa kapal-kapal dan pesawat udara dalam melaksanakan lintas ALK wajib melakukan lintas ALK melalui alur-alur laut dan melalui rute-rute di atasnya dengan syarat-syarat sebagai berikut:³⁴
 1. Tidak melakukan ancaman atau tidak menggunakan kekerasan apapun terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah dan kemerdekaan politik negara kepulauan atau dengan lainnya apapun yang bertentangan dengan prinsip-prinsip hukum internasional umum yang terkandung dalam piagam PBB.
 2. Tidak melakukan tindakan apapun yang tidak terkait dengan cara-cara lintasan normal yang berkesinambungan dan cepat, kecuali terpaksa karena *force majeure* atau karena dalam keadaan bahaya (*distress*).
 3. Tunduk pada ketentuan-ketentuan yang bersangkutan dalam Bab ini yang relevan.

Dalam menerapkan penetapan ALK, maka pada tahun 1996 setelah berkonsultasi dengan perwakilan IMO, Indonesia

³⁴ *Ibid.* Hlm. 61-62.

kemudian disarankan untuk mengadakan konsultasi dengan IHO terkait dengan masalah hidrografi antara lain keselamatan pelayaran dan lingkungan hidup. Selanjutnya Indonesia disarankan oleh IMO untuk mengirimkan surat secara resmi kepada Sekjen IMO tentang pengajuan proposal penentuan ALKI. Indonesia adalah negara kepulauan pertama di dunia yang mengajukan ALK ke IMO. Dengan persetujuan IMO dan negara kepulauan lainnya, kemudian ditetapkan 3 ALKI. 3 ALKI tersebut yang dapat digunakan untuk melintasi perairan Indonesia dari utara ke selatan atau dari selatan ke utara.

Secara umum, ALKI mengakomodasi berbagai kepentingan di laut yang menyangkut pelayaran dan hal-hal lain yang terkait dengan transportasi baik laut maupun udara. Indonesia sebagai negara kepulauan, memberikan hak-hak kepada negara asing, yakni hak melakukan pelayaran dan penerbangan secara terus menerus dan tidak terhalang dari satu bagian laut lepas ke laut lepas lainnya. Hal ini berarti bahwa, kapal atau pesawat udara yang melakukan lintasan di ALK tidak boleh masuk ke pelabuhan kecuali dalam keadaan mendesak. Terbukanya ALKI ini menjadikan Indonesia sebagai negara yang rentan di bidang pertahanan dan keamanan, terutama terhadap kemungkinan infiltrasi dan subversi termasuk di dalamnya jaminan keamanan terhadap pengelolaan sumber daya laut di sepanjang dan sekitar ALKI tersebut. Di samping itu Indonesia berkewajiban agar setiap kapal yang melintas di jalur ALKI tersebut merasa aman dari segala bentuk ancaman dan gangguan serta bahaya yang akan terjadi. Dengan adanya ALKI ini pula, perairan Indonesia dapat digunakan sebagai penghubung antara samudera Pasifik dan Hindia sehingga perairan Indonesia sangat vital, dan strategis bagi masyarakat Internasional.

Pada sidang Komite Keselamatan Maritim (*Maritime Safety Committee*) atau MSC-69 tahun 1998 di London, dalam

rangka pemberlakuan ALKI secara Internasional, pemerintah RI kemudian diwajibkan untuk mengundangkannya dalam bentuk peraturan perundang-undangan nasional yang disampaikan kepada IMO untuk diumumkan. Indonesia telah menetapkan lintas ALK yang diatur dalam perundang-undangan Indonesia antara lain UU No. 6 Tahun 1996 tentang perairan Indonesia, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan PP No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Rute yang telah ditetapkan, PP No. 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Berdasarkan pasal 54 KHL 1982, pasal 42 ayat 1 yang berlaku secara mutatis dan mutandis pada pelaksanaan lintas ALK, memberikan hak kepada negara pantai untuk menetapkan perundang-undangan yang diperlukan untuk menjamin perlindungan bagi Alur Laut Kepulauan. Implementasi ketentuan KHL 1982 tersebut dapat dilihat dalam UU No. 6 Tahun 1996 khususnya pada pasal 18 dan pasal 19 dan selanjutnya dalam PP No. 37 Tahun 2002.

Dalam Pasal 2 PP No. 37 Tahun 2002 menyatakan kapal dan pesawat udara asing dapat melaksanakan hak lintas ALK melalui bagian tertentu laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus dilaksanakan melalui ALK dan rute udara di atasnya yang telah ditentukan. PP ini tidak mengurangi hak kapal asing untuk melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk melaksanakan hak lintas damai tanpa memasuki perairan pedalaman Indonesia, sebab lintas alur laut kepulauan merupakan pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan yang bertujuan melintas dari satu bagian laut bebas atau ZEE ke bagian lain dari laut bebas atau ZEE lainnya.

Lintas Alur Laut Kepulauan harus dilaksanakan secara cepat dengan cara normal dengan tujuan untuk melintas secara langsung, terus menerus, tidak terputus dan tidak terhalang. Kapal dan pesawat udara

dalam melaksanakan hak lintas Alur Laut Kepulauan harus mengikuti syarat-syarat sebagai berikut:³⁵

- a. Tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil laut ke kanan ataupun ke kiri dari garis sumbu alur laut, selanjutnya kapal dan pesawat udara tidak boleh berlayar atau terbang mendekati ke pantai atau wilayah darat sebesar 10% dari jarak antara titik terdekat pulau yang berbatasan dengan alur laut kepulauan, dan pesawat udara tidak boleh mendarat di wilayah daratan Indonesia, kecuali dalam keadaan *force majeure* atau kecelakaan.
- b. Tidak boleh mengancam atau menggunakan kekuatan bersenjata, kekerasan atau yang mengancam atau membahayakan kedaulatan, kesatuan wilayah atau kemerdekaan politik Indonesia atau kegiatan lain yang melanggar prinsip-prinsip hukum internasional yang tercantum dalam Piagam PBB.
- c. Tidak boleh melaksanakan kegiatan latihan peperangan atau menggunakan senjata dengan amunisi.
- d. Tidak boleh terlibat dalam penyiaran gelap atau menyebabkan gangguan terhadap sistem telekomunikasi dan tidak melaksanakan komunikasi langsung yang tidak sah dengan orang-orang atau kelompok orang di wilayah Indonesia.
- e. Tidak boleh melaksanakan riset ilmiah kelautan atau survei hidrografi, dengan menggunakan alat deteksi atau alat-alat lainnya, kecuali diizinkan untuk melakukan hal tersebut.
- f. Tidak boleh berhenti, membuang jangkar, atau bergerak mondar-mandir dilarang untuk dilakukan ketika sedang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, kecuali dalam keadaan darurat, atau sedang memberikan bantuan kepada orang atau kapal yang sedang dalam keadaan bahaya.
- g. Kapal asing, termasuk kapal ikan asing, dalam lintas alur laut kepulauan tidak boleh melaksanakan kegiatan perikanan dan harus menyimpan semua peralatan perikananannya di palka.
- h. Kapal dan pesawat udara asing di lintas alur laut kepulauan tidak boleh menaikkan atau menurunkan orang, barang, keuangan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan pajak, imigrasi, bea cukai, kecuali dalam keadaan darurat.
- i. Kapal asing di lintas alur laut kepulauan harus mengikuti peraturan internasional, prosedur dan praktek-praktek kebiasaan terkait dengan keselamatan pelayaran telah diatur dan diterima oleh masyarakat internasional termasuk aturan penghindaran dari tabrakan kapal di laut dan harus mengikuti traffic separation scheme untuk keselamatan pelayaran.
- j. Kapal asing di alur laut kepulauan tidak boleh menyebabkan kerusakan dan penghancuran pada sarana bantu navigasi atau fasilitas atau kabel dan pipa bawah air di perairan Indonesia.
- k. Ketika melintasi, instalasi eksploitasi sumber daya alam, kapal asing dalam melaksanakan lintas alur laut kepulauan harus memperhatikan dengan mematuhi jalur-jalur keselamatan di sekeliling instalasi seperti itu.
- l. Pesawat udara asing di lintas alur laut kepulauan harus mengikuti aturan ICAO (untuk civil aircraft), dan selalu memonitor frekuensi yang telah ditetapkan oleh otoritas yang berkompeten atau frekuensi radio darurat internasional, serta harus menghormati peraturan tentang keselamatan penerbangan dari ICAO.
- m. Kapal asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan dilarang melakukan kegiatan pembuangan oli, oli bekas, dan kotoran lainnya di lingkungan laut, atau melakukan kegiatan yang bertentangan dengan peraturan internasional dan standar untuk mencegah, mengurangi atau mengendalikan polusi di laut oleh kapal

³⁵ Kresno Buntoro. 2012, *Op. Cit.* Hlm. 132-135.

dan dilarang juga untuk melakukan dumping di perairan Indonesia.

Selain memuat hak lintas, dalam PP No. 37 Tahun 2002 juga memuat larangan bagi kapal dan pesawat udara asing dalam hal melakukan riset kelautan atau survey hidrografi tanpa izin, membuang minyak, limbah minyak dan bahan-bahan lainnya yang dapat merusak lingkungan laut. Kapal asing hanya bisa melakukan kegiatan yang tidak bertentangan dengan peraturan dan standar internasional tentang pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut yang berasal dari kapal. Pesawat udara asing yang akan melakukan lintasan, diharuskan untuk menaati dan menghormati peraturan hukum ruang udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.

IMSS merupakan suatu sistem pengawasan maritim yang terintegrasi antara *Coastal Surveillance Station (CSS)* atau stasiun pengawas di darat dengan sentra pengawasan lainnya. CSS terintegrasi dengan kapal perang Indonesia (KRI), Regional Command Center (RCC) atau pusat pengendalian regional dan Fleet Command Center (FCC) atau pusat pengendalian armada. Fungsi IMSS adalah untuk kewaspadaan di bidang maritim (*maritime domain awareness*), yaitu mengamankan wilayah perairan Indonesia, khususnya yang berada di daerah yang padat untuk melintas kapal-kapal yang keluar masuk Selat Malaka (ALKI I) dan Selat Makassar (ALKI II), dan perairan wilayah Indonesia melalui KRI. Untuk kawasan Tanjung Mangkalihat, IMSS mulai difungsikan tahun 2010.³⁶

Wilayah sekitar ALKI itu sendiri dapat dimanfaatkan sebagai salah satu sumber perekonomian nasional dengan memanfaatkan sumber daya alam baik hayati maupun nonhayati yang ada di wilayah ALKI tersebut. Pengelolaan

wilayah di sekitar ALKI harus dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat Indonesia khususnya masyarakat yang berada di pulau sekitar wilayah ALKI. Selain memanfaatkan kekayaan alam yang ada di wilayah sekitar ALKI tersebut, Indonesia memiliki kewenangan untuk menjaga dan memelihara lingkungan laut tersebut. Bertepatan pada puncak acara peringatan Hari Nusantara 2014 di Pantai Siring Laut, Kabupaten Kotabaru, Kalimantan Selatan, Presiden bersama beberapa Menteri diantaranya Menteri Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi Menko Kemaritiman, Menteri Kelautan dan Perikanan, Sekertaris Kabinet, Menteri Dalam Negeri dan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan.

C. PENUTUP

Alur Laut Kepulauan adalah hak negara kepulauan untuk memberi hak lintas bagi kapal dalam melaksanakan hak lintas melalui alur laut kepulauan yang telah ditetapkan. Selain negara kepulauan yang memiliki hak untuk menjamin keselamatan bagi pelintas yang melintasi ALK, pelintas juga memiliki hak dan kewajiban jika melakukan lintasan di alur laut kepulauan tersebut. Namun dalam penetapan ALKI, belum ada peraturan perundang-undangan Indonesia yang mengatur tentang delik ataupun unsur-unsur pelanggaran termasuk sanksi yang dapat disangkakan bagi kapal dan pesawat udara yang melanggar dalam hal melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Buntoro, Kresno. 2012. *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Prospek dan Kendala*, Jakarta Selatan: SESKOAL.

³⁶ <http://indo-defense.blogspot.com/2013/01/imss-radar-termutakhir-pengawasan.html?m=1> diakses pukul 8.00 WITA Tanggal 27 Januari 2015.

- Fajriyansah, R. *Perompakan Kapal Di Indonesia, Fakta Atau Konspirasi Opini?* Surabaya: Java Pustaka Media Utama.
- Sitohang, J, et al. *Perbatasan Wilayah Laut Indonesia di Laut China Selatan: Kepentingan Indonesia di Perairan Natuna.*
- Somantri, D. *Optimalisasi Gelar Kekuatan TNI AL Guna Pengamanan ALKI Dalam Rangka Mendukung Penegakan Kedaulatan NKRI.* Markas Besar Angkatan Laut, Sekolah Staf dan Komando, Hal.25
- Manuputy, Alma dkk. 2012. *Identifikasi Konseptual Akses Perikanan Negara Tak Berpantai dan Negara yang secara Geografis Tak Beruntung di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia*, Makassar: Arus Timur.
- Nuryanto, 2014, *Memahami Hukum Laut Indonesia*, MitraWacana Media, Jakarta
- Lain-lain**
- Cipto, B. 2000, *Hubungan Internasional di Asia Tenggara.* Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Irewati, A. *Dinamika Perbatasan Wilayah Laut di Selat Malaka* □ *Singapura*, Jurnal Penelitian Politik LIPI
- Sudrajat, *Perubahan Wajah Ancaman dan Keamanan Domestik Indonesia, makalah disampaikan pada Seminar dan Lokakarya "Pembangunan"*
- Usman, S & Isnawit, *Heboh Ambalat, Ternyata Malaysia Ingin Merebut Sumber Minyak Indonesia*, Narasi, Yogyakarta.
- Wahyu, F., 2000, *Potensi Kedaulatan Maritim Sebagai Posisi Tawar Dalam Diplomasi Indonesia, disampaikan pada seminar 'Refleksi 65 tahun Politik Luar Negeri Indonesia Bebas Aktif'*, Yogyakarta
- Somantri, D. *Optimalisasi Gelar Kekuatan TNI AL Guna Pengamanan ALKI Dalam Rangka Mendukung Penegakan Kedaulatan NKRI.* Markas Besar Angkatan Laut, Sekolah Staf dan Komando.
<http://supplychainindonesia.com/new/wp-content/uploads/2014/08/ALKI-Konsep-pendulumjpgdiakses> Tanggal 1 Januari 2015
<http://www.indonesiahebat.org/news/2014/02/4-keuntungan-negara-kepulauan#.VEaBVaPaHDcdiakses> Tanggal 21 Oktober 2015
<http://maritimblog.blogspot.com/2011/11/alur-laut-kepulauan-indonesia-peluang.html>. Diakses Tanggal 17 September 2015
- Perundang-Undangan**
- Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS '82)
UU RI No. 6 TAHUN 1996 Tentang Perairan Indonesia.
Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara
PP RI No. 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan.
Deklarasi Juanda
UU RI No. 6 TAHUN 1996 Tentang Perairan Indonesia.