

UNIVERSITAS INDONESIA

**PERANAN TNI-AL DALAM PENGAMANAN ALUR LAUT
KEPULAUAN INDONESIA**

SKRIPSI

FAKHRIDHO SBP SUSILO

0505000929

FAKULTAS HUKUM

PROGRAM SARJANA REGULER

DEPOK

JULI 2009



UNIVERSITAS INDONESIA

**PERANAN TNI-AL DALAM PENGAMANAN ALUR LAUT
KEPULAUAN INDONESIA**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum

FAKHRIDHO SBP SUSILO

0505000929

FAKULTAS HUKUM

PROGRAM SARJANA REGULER

DEPOK

JULI 2009

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar**

Nama : Fakhridho S.B.P. Susilo

NPM : 0505000929

Tanda Tangan :

Tanggal :

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Fakhridho S.B.P. Susilo
NPM : 0505000929
Bidang Studi : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : PERANAN TNI-AL DALAM PENGAMANAN
ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Hukum Transnasional, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing I : Adijaya Yusuf, S.H., LL.M. (.....)
Pembimbing II : Melda Kamil Ariadno, S.H., LL.M. (.....)
Penguji : Prof. Dr. R. Sidik Suraputra, S.H. (.....)
Penguji : Prof. Dr. Sri Setianingsih S., S.H., M.H. (.....)
Penguji : Prof. Hikmahanto Juwana, S.H., LL.M., Ph.D. (.....)
Penguji : Prof. A. Zen Umar Purba, S.H., LL.M. (.....)
Penguji : Adolf Warrouw, S.H., LL.M. (.....)
Penguji : Emmy Juhassarie Ruru, S.H., LL.M. (.....)
Penguji : Harry P. Haryono, S.H. (.....)
Penguji: Hadi Rahmad Purnama, S.H., LL.M (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal :

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan pada Allah SWT karena hanya atas rahmat dan ridhonya-lah penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu. Ucapan terimakasih sebesar-besarnya penulis berikan pada pihak-pihak yang telah banyak membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini. Yang pertama tentunya kedua orang tua, H. Susilo dan Hj. Rahayu Mudjiastuti, atas dukungan dan dorongan agar penulis menyelesaikan skripsi ini tepat waktu, serta kepada budhe Evie, yang telah tanpa lelah menemani dan memberikan semangat pada penulis selama di Depok.

Kepada kedua pembimbing, Pak Adijaya Yusuf (pembimbing I), dan Ibu Melda Kamil Ariadno (pembimbing II) penulis mengucapkan terima kasih banyak atas bimbingan dan arahnya dalam menyelesaikan skripsi ini. Ucapan terimakasih yang spesial penulis tujukan kepada perwira-perwira TNI-AL yang telah meluangkan waktu dan pikiran untuk berdiskusi dengan penulis selama proses penyelesaian skripsi ini; Laksma Arnold (Kadiskum), Kolonel Rusdi Ridwan, Kolonel Trismadi, Letkol Yuli Dharmawanto (yang akan dipromosikan menjadi Kolonel pada bulan Oktober, selamat dan sukses selalu!!), Letkol Edwin, Letkol Choky Hutabarat, Mayor Lubis, dll yang tidak dapat saya sebutkan satu-persatu, juga kepada Prof. Hasjim Djalal yang telah dengan segala kerendahan hati menerima penulis di kediamannya untuk menimba ilmu.

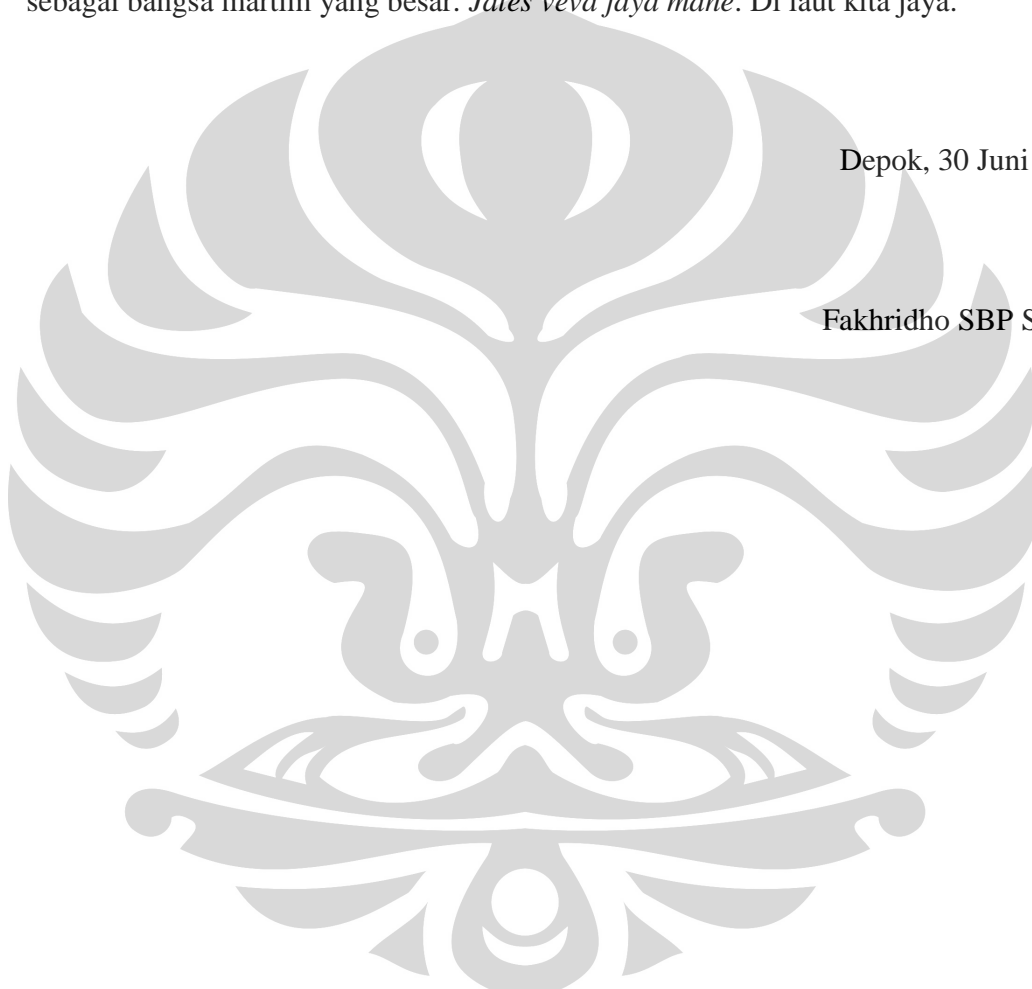
Tidak lupa penulis mengucapkan terimakasih kepada kekasih, Nadya Puspasari Prana, yang telah memberikan inspirasi dan motivasi kepada penulis dalam proses pengerjaan skripsi ini, juga, kepada sahabat-sahabat Fordisnam; Kris Wijoyo Supandji, A. Selwas Taborat, Wincen Adiputro Santoso, Rando Purba, serta seluruh anggota Fordisnam dari angkatan 2005 sampai 2008 yang telah menjadi teman seperjuangan yang setia dan baik. Kepada seluruh BPH dan pengurus BEM FH UI 2008-2009; Titis L. Andari, Yenita Jenne, Akhmal Taufik, Nancy Silalahi, Dwi Suci, dll yang tidak bisa saya sebutkan satu per satu, saya hanya bisa mengucapkan terima kasih banyak atas dedikasi dan loyalitas yang tinggi pada cita-cita perjuangan BEM

FH UI 2008-2009. Serta, kepada seluruh teman-teman seangkatan, angkatan 2005, terimakasih atas segala pengalaman berharga yang kita lalui bersama, semoga tali persahabatan dan kekeluargaan diantara kita dapat terjaga selamanya.

Akhir kata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi perkembangan dunia kemaritiman di Indonesia, dan memberikan sumbangsih bagi terwujudnya Indonesia sebagai bangsa martim yang besar. *Jales veva jaya mahe*. Di laut kita jaya.

Depok, 30 Juni 2009

Fakhridho SBP Susilo



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

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

Nama : Fakhridho S.B.P. Susilo
NPM : 0505000929
Program Studi : Ilmu Hukum
Departemen : PK VI (Hukum Tentang Hubungan Transnasional)
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

PERANAN TNI-AL DALAM PENGAMANAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada Tanggal : 5 Januari 2009

Yang menyatakan

(Fakhridho S.B.P Susilo)

ABSTRAK

Pengaturan Konsepsi Negara Kepulauan dalam UNCLOS 1982 memberikan dasar hukum yang diakui secara internasional sekaligus serangkaian hak dan kewajiban bagi negara-negara yang mengklaim dirinya sebagai negara Kepulauan, salah satunya Indonesia. Bagi Indonesia, pengaturan ini memperkuat dan menyempurnakan klaim yang dilakukannya pada tahun 1957 sebagai Negara Kepulauan, jauh sebelum UNCLOS 1982 ditandatangani, dan juga memberikan hak-hak dan kewajiban-kewajiban pada Indonesia. Salah satu hak yang diberikan oleh UNCLOS 1982 adalah hak untuk membentuk dan menetapkan *archipelagic sea lane* atau alur laut kepulauan, yaitu suatu jalur yang menghubungkan antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan berfungsi untuk perlintasan kapal-kapal asing, baik kapal dagang, maupun kapal perang. Hak ini telah dilaksanakan oleh Indonesia melalui penetapan tiga ALKI yang diatur lewat PP No. 37 Tahun 2002. Mengingat pentingnya makna alur tersebut bagi Indonesia maupun dunia internasional, tidak hanya dari segi komersial, namun juga militer, maka sudah sepantasnya negara kepulauan yang bersangkutan melakukan tindakan yang diperlukan untuk mengamankan alur-alur tersebut dari gangguan yang mengancam baik terhadap kapal-kapal asing yang lewat disitu maupun terhadap kepentingan nasionalnya. Dalam kaitannya dengan hal ini, TNI-AL yang memiliki kewenangan yang diberikan oleh Undang-Undang untuk menegakkan hukum dan mengamankan perairan Indonesia memiliki peran yang sangat besar. Dalam skripsi ini akan dibahas konsep pengamanan ALKI berdasarkan UNCLOS 1982 dan PP No.37 Tahun 2002, serta langkah-langkah dan kebijakan yang telah dilakukan TNI-AL dalam rangka pengamanan ALKI tersebut, beserta dasar hukum dan kasus terkait yang pernah terjadi di ALKI.

Kata Kunci:

UNCLOS 1982, Alur Laut Kepulauan Indonesia, Pengamanan, dan TNI-AL.

ABSTRACT

The incorporation of Archipelagic States Conception and Principles in the UNCLOS 1982 gives a legal basis recognized by international law as well as certain rights and obligations for those states who claim themselves to be Archipelagic State, one of them is Indonesia. For Indonesia, this incorporation strengthen and perfects its claim as an Archipelagic State done in 1957, long before UNCLOS 1982 was signed, and also gives rights and obligations to Indonesia. One of the right that is governed by UNCLOS 1982 is the right to designate archipelagic sea lanes, a lane that connects one part of the high seas or exclusive economic zone with another part of high seas or exclusive economic zone, and functions as a passage for international ships, whether merchant or government ships or warships. This right has been exercised by Indonesia through the designation of three archipelagic sea lanes known as 'Alur Laut Kepulauan Indonesia' or 'ALKI' as regulated in the Government Regulation Number 37 Year 2002. Considering the importance of that sea lanes for Indonesia as well as International worlds, not just commercially, but also military, therefore it is vital for the archipelagic state in question to take measures to secure the sea lanes from any obstructions that can endanger foreign ships passing through the sea lanes, as well as its own national interests. In this case, the Indonesian Navy (TNI-AL), that has authorities and jurisdictions given by Indonesian laws to enforce law and security of Indonesian waters plays a big role. In this mini thesis, the concept of the security of ALKI based on UNCLOS 1982 and Government Regulation Number 37 Year 2002 will be discussed, along with the steps and policy that has been taken by TNI-AL to secure it, as well as the legal basis and relevant cases

Key words:

UNCLOS 1982, Indonesian Archipelagic Sea Lanes, security, and TNI-AL.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR DAN UCAPAN TERIMA KASIH.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	vi
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL DAN GAMBAR.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Pokok Permasalahan	10
C. Tujuan Penulisan	10
D. Manfaat Penelitian	11
E. Kerangka Teoritis Dan Konseptual	12
F. Metode Penelitian	20
G. Sistematika Penulisan	22
BAB II HAK DAN KEWAJIBAN NEGARA KEPULAUAN TERHADAP PENGAMANAN ALUR LAUT KEPULAUAN BERDASARKAN UNCLOS 1982	24
II.1 Penerapan Konsepsi Negara Kepulauan.....	24
II.1.1 Sejarah Perkembangan Konsepsi Negara Kepulauan.....	24
II.1.2 Dampak Konsepsi Negara Kepulauan Terhadap Wilayah Perairan Indonesia.....	37
II.1.2.1 Bertambahnya Wilayah Perairan Indonesia.....	43
II.1.2.2 Berubahnya Status Hukum Perairan Indonesia	45

II.2	Hak dan Kewajiban Negara Kepulauan Terhadap Pengamanan Alur Laut Kepulauan Berdasarkan UNCLOS 1982 Dan Impelementasinya Dalam Peraturan Perundang-Undangan Nasional.....	58
II.2.1	Pembentukan dan Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia	58
II.2.2	Permasalahan Alur Laut Kepulauan Indonesia.....	69
II.2.3	Impelementasi Hak dan Kewajiban Indonesia Terhadap Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia	73
II.2.4	Instansi-Instansi Selain TNI-AL Yang Memiliki Kewenangan Pengamanan di ALKI	80
BAB III	PERAN TNI AL DALAM MENGAMANKAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA	95
III.1	Gambaran Umum Kekuatan TNI-AL	100
III.2	Langkah-Langkah dan Kebijakan-Kebijakan Yang Ditempuh TNI-AL Dalam Mengamankan ALKI.....	103
III.2.1	Landasan Yuridis Tugas Dan Kewenangan TNI-AL Dalam Mengamankan ALKI.....	103
III.2.2	Langkah-langkah Dan Kebijakan TNI-AL	112
BAB IV	TINDAKAN PENGAMANAN DI ALKI YANG DILAKUKAN OLEH TNI-AL DAN KENDALA-KENDALANYA	129
IV.1	Kasus “US Naval Observation Islands”	130
IV.2	Kasus Penemuan Torpedo Di Wilayah ALKI-1.....	140
IV.3	Kendala-Kendala Yang Dihadapi TNI-AL Dalam Pengamanan ALKI.....	143
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	148
V.1	Kesimpulan	148
V.2	Saran.....	153
	DAFTAR PUSTAKA.....	154

DAFTAR TABEL DAN GAMBAR

Tabel 1	Dasar Kewenangan Penegakan Hukum di Laut dan Instansi-Instansi Terkait	82
Tabel 2	Kategorisasi Instansi Terkait Berdasarkan Keberadaan Satgas Patroli.....	84
Tabel 3	Aturan Pelibatan Dalam Operasi Pengamanan ALKI	117
Gambar 1	Alur Laut Kepulauan Indonesia yang disetujui oleh IMO lewat MSC-69.....	65
Gambar 2	ALKI-I.....	66
Gambar 3	ALKI-II.....	67
Gambar 4	ALKI-III.....	68
Gambar 5	Skema Mekanisme Kerjasama Antar Unsur dalam PAM-ALKI	114
Gambar 6	Peta Daerah Operasi PAM ALKI-I.....	115
Gambar 7	Peta Daerah Operasi PAM ALKI-II dan ALKI-III	116
Gambar 8	Program Pembuatan 23 Peta ALKI Sebagai Tindak Lanjut MSC-69	127
Gambar 9	Peta Kerawanan ALKI-I	129
Gambar 10	USNS Observation Islands	131
Gambar 11	KRI Pattimura	132
Gambar 12	Torpedo Yang Ditemukan.....	140
Gambar 13	Kapal Selam Kelas <i>Sjoorman</i> RVN.....	140
Gambar 14	Peta Kemungkinan Area Latihan Penembakan Torpedo	141

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas wilayah 1,919,440 km², jumlah pulau sebanyak lebih dari 17.500,¹ luas laut sekitar 5,8 juta km² dan bentangan garis pantai sepanjang 81.000 km. Letaknya pada posisi 6° 04' LU – 11° 00' LS dan 94° 57' – 141° 01' BT secara geografis dan geopolitik menempatkannya pada posisi yang sangat strategis, yaitu tepat pada persilangan antara dua benua, Asia dan Australia dan dua samudera, Hindia dan Pasifik, yang sekaligus merupakan jalur utama pelayaran dunia dimana paling tidak 70% angkutan barang melalui laut dari Eropa, Timur Tengah dan Asia Selatan ke wilayah Pasifik, dan sebaliknya, harus melalui perairan Indonesia. Wilayah laut yang demikian luas memberikan akses pada sumber daya alam seperti ikan, terumbu karang dengan kekayaan biologi yang bernilai ekonomi tinggi, wilayah wisata bahari, sumber energi terbarukan maupun minyak dan gas bumi, mineral langka dan juga media perhubungan antar pulau yang sangat ekonomis.²

Letak yang sedemikian strategis itu ditambah pula besarnya potensi alam yang dimiliki Indonesia membuat banyak negara menjadi berkepentingan terhadapnya dan telah sejak berabad-abad yang lalu menjadi arena bagi perebutan wilayah dan pengaruh oleh negara-negara besar. Suatu sebutan yang telah ada sejak dulu, yang menggambarkan kompleksitas permasalahan yang timbul akibat posisi silang Indonesia ini, adalah "Das Totenkreuz" atau "Salib Kematian."

¹ Jumlah pulau Indonesia sampai saat ini belum diketahui secara pasti. Data dari Dinas Hidro Oseanografi TNI-AL menyebutkan bahwa jumlah pulau Indonesia adalah 17.508 pulau, sementara data Departemen Dalam Negeri RI menyebutkan jumlah 17.504. Dikutip dari <<http://www.beritaindonesia.co.id/cms/component/content/article/171?ed=8&start=3>> dan <<http://www.ppk-kp3k.dkp.go.id/>>, diakses pada 1 Juli 2009.

² Didik Heru Purnomo, "Pengamanan Wilayah Laut RI Bagian Barat", *Indonesian Journal of International Law* (Edisi Khusus Desember 2004): 27-28; Sarwono Kusumaatmadja, "Visi Maritim Indonesia: Apa Masalahnya?" Tulisan dibuat tanggal 1 Agustus 2005 berdasarkan ceramah lisan untuk perwira siswa Angkatan XLII pada tanggal 27 Juli 2005 di SESKOAL, Jakarta. <<http://www.beritamartim.com/opini/index.shtml>>, diakses pada 13 April 2009.

Sebutan ini memang memberikan kesan yang seram, namun akan dijumpai pembenarannya bila ditinjau secara historis.³

Sejak Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya pada tanggal 17 Agustus 1945, Indonesia secara *de facto*, berdasarkan asas *usi possidentis juris*,⁴ mewarisi suatu wilayah yang sangat luas yang membentang dari kota Sabang di Pulau Sumatera sampai ke Merauke di Pulau Papua terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang sebelumnya merupakan wilayah koloni Belanda.⁵ Wilayah tersebut sebagian besar terdiri atas lautan yang pada saat ini mencakup dua pertiga dari keseluruhan wilayah Indonesia dan merangkai ribuan pulau yang terdapat dalam kesatuan wilayah Indonesia.⁶ Tidak hanya wilayah lautan yang luas saja, tapi juga, dikarenakan Indonesia terletak pada persilangan dua samudera dan dua benua, maka dia juga mewarisi suatu kondisi arus pelayaran internasional yang sangat padat yang melewati wilayah perairannya.

Dasar hukum yang paling awal yang mengatur mengenai hak lintas kapal asing pasca Indonesia merdeka adalah *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939* (Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939) yang dibuat oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda. Dalam ordonansi tersebut, ditetapkan bahwa batas laut teritorial Indonesia adalah 3 mil laut dari pantai. Konsekuensi dari pengaturan ini adalah tiap-tiap pulau yang dimiliki Indonesia (Hindia-Belanda pada waktu itu) memiliki laut teritorialnya sendiri seluas 3 mil laut sementara perairan yang terletak diantara pulau-pulau tersebut merupakan

³ A.R. Soehoed, *Bunga Rampai Pembangunan: Antara Harapan dan Ancaman Masa Depan*, (Jakarta: Puri Fajar Mandiri dan Fakultas Teknik Universitas Indonesia, 2002), hal 8.

⁴ Sobar Sutisna, Tri Patmasari dan Sora Lokita, *Sejarah Perkembangan Wilayah Teritorial dan Yurisdiksi Kedaulatan NKRI*, ditulis pada 03 Oktober 2006, <<http://www.bakosurtanal.go.id/?o=21>>, diakses pada 14 April 2009.

⁵ Dimiyati Hartono, *Hukum Laut Internasional Pengamanan Pemagaran Yuridis Kawasan Nusantara Negara Republik Indonesia* (Bharata Karya Aksara, Jakarta: 1977), hal. 31-32; Sobar Sutisna, *Peta Perjalanan Penyelesaian Batas-Batas Maritim NKRI*, makalah disampaikan pada Seminar Nasional Kelautan 2004, Yogyakarta, 24 -25 Maret 2004.

⁶ Ambar Kri, "Perlunya Pendidikan Kebaharian", *Majalah Cakrawala TNI-AL*, tulisan dibuat tanggal 31 Agustus 2004, <http://beta.tnial.mil.id/cakrad_cetak.php?id=267>, diakses pada 14 April 2009; "Paradoks Negeri Maritim", *MediaIndonesia.com News And Views*, edisi Senin 01 September 2008, <http://mediaindonesia.com/print.php?ar_id=27042>, diakses pada 14 April 2009.

laut bebas dimana doktrin *freedom of the high seas* diterapkan secara penuh.⁷ Dengan demikian, pada saat itu kapal-kapal laut yang melakukan pelayaran internasional dapat melintasi wilayah perairan Indonesia secara bebas.

Keadaan ini, walaupun menguntungkan masyarakat internasional secara luas khususnya negara-negara besar yang memiliki kepentingan ekonomi dan militer yang besar di lautan, namun merugikan kepentingan nasional Indonesia dan berpotensi melemahkan kedaulatan negara. Oleh karena itu, pada tahun 1957 dideklarasikanlah Deklarasi Juanda yang menyebutkan bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada Negara Republik Indonesia. Lalu-lintas yang damai diperairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan/mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia.⁸ Deklarasi ini kemudian lebih lanjut dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia.⁹

Dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 memiliki tujuan untuk mengintegrasikan wilayah Indonesia dengan menjadikan pulau-pulau Indonesia sebagai satu kesatuan geografis dengan cara menarik garis pangkal lurus (*straight baseline*) yang menghubungkan titik-titik terluar pada pulau-pulau terluar dari kepulauan Indonesia.¹⁰ Dengan demikian, maka semua perairan yang terletak pada sisi dalam *straight baseline* berubah statusnya dari yang tadinya

⁷ Jacob Rais, *Pedoman Penentuan Batas Wilayah Laut Kewenangan Daerah Menurut UU No 22 Tahun 1999*, Koleksi Dokumen Proyek Pesisir USAID 1997-2003, hal. 1.

⁸ Wirjono Projodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia* (Bandung: Sumur Bandung, 1961), hal. 15.

⁹ Indonesia (a), *Undang-Undang Tentang Perairan Indonesia*, UU No. 4 Prp. Tahun 1960, LN No.22 Tahun 1960, TLN No. 1942, Penjelasan.

¹⁰ Indonesia, Deklarasi Juanda 1957 jo. Undang-Undang No. 4/Prp/Tahun 1960, Pasal 1 ayat (2).

berupa laut teritorial atau laut lepas menjadi perairan pedalaman (*internal waters*) dimana kedaulatan negara atas perairan tersebut praktis sama dengan kedaulatan negara atas daratannya¹¹. Pengaturan ini mendapat tentangan dari banyak negara pada saat itu, terutamanya negara-negara besar (kecuali Cina dan Rusia) karena berpotensi meniadakan hak untuk berlayar dari negara-negara lain di wilayah tersebut.¹²

Sebagai usaha untuk membuktikan niat untuk tetap menjamin pelayaran internasional dan hak negara-negara lain untuk tetap bisa berlayar di perairan Indonesia, maka pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 tentang Lintas Damai yang didasarkan pada Undang-Undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960.¹³ Peraturan Pemerintah ini memiliki tujuan untuk menjamin hak lalu lintas laut damai (*innocent passage*) kendaraan air asing di perairan pedalaman (*internal waters*) Indonesia, yang sebelum berlakunya Undang-undang No. 4 Prp tahun 1960 merupakan laut bebas atau laut wilayah Indonesia,¹⁴ selain itu dikeluarkannya PP ini menurut P. Joko Subagyo juga memiliki maksud untuk:¹⁵

1. “Mendukung dalam menjamin kelancaran pelayaran internasional, sehingga pelayaran-pelayaran dengan maksud damai dapat terpenuhi kepentingannya dengan mengindahkan segala ketentuan yang telah digariskan oleh Pemerintah Indonesia.”
2. “Melindungi dan memenuhi hak-hak serta kewajiban-kewajiban di perairan Indonesia, sehingga secara jelas dan tegas di dalam pelaksanaannya tidak akan menimbulkan keabaran (*sic*) yang mengakibatkan kesalahpahaman sehingga tidak mendukung persetujuan internasional.”

¹¹ Atje Misbach M., *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, (Bandung: Alumni, 1993), hal. 3.

¹² R.R. Churchill and A.V. Loewe, *The Law of The Sea*, (Manchester: Manchester University Press, 1999), hal. 15 – 16.

¹³ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 1 ayat (1) jo. ayat (2).

¹⁴ Indonesia (i), Peraturan Pemerintah Tentang Lalu Lintas Laut Damai Kendaraan Air Asing Dalam Perairan Indonesia, PP No. 8 Tahun 1962, LN No. 36 Tahun 1962, TLN No. 2466, Pasal 1, Penjelasan.

¹⁵ P. Joko Soebagyo, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2002), hal. 29-30.

3. “Menghilangkan atau mengurangi penyelewengan-penyelewengan di laut yang dilakukan oleh kendaraan asing dalam operasinya melintasi wilayah perairan Indonesia.”

Pasca 1960, hukum laut internasional mengalami suatu evolusi yang dipengaruhi oleh perkembangan teknologi (terutamanya di bidang kelautan) dan sosial-politik internasional hingga muncullah suatu rezim hukum baru yang mengatur masalah lautan, yaitu *United Nations Convention on The Law Of The Sea* 1982 (selanjutnya disebut “UNCLOS 1982”) yang ditandatangani oleh 119 negara pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaica.¹⁶ Konvensi ini merupakan hasil dari konferensi negara-negara, yaitu Konferensi PBB III tentang Hukum Laut (*The 3rd United Nations Conference On The Law Of The Sea*), untuk merumuskan suatu rezim hukum baru di bidang hukum laut internasional. Salah satu konsep revolusioner yang diakomodir dalam rezim hukum ini adalah konsepsi Negara Kepulauan atau *Archipelagic State*¹⁷, yang tidak lain tidak bukan merupakan pengejawentahan dari Deklarasi Juanda, sekaligus bukti peranan besar Indonesia untuk memperjuangkan kepentingan nasionalnya sekaligus menyumbangkan ketentuan hukum nasionalnya menjadi bagian dari hukum internasional.¹⁸ Berhasilnya diakomodir konsepsi Negara Kepulauan merupakan buah perjuangan diplomasi Indonesia di bidang hukum laut.

Dengan diratifikasinya UNCLOS 1982 oleh Indonesia lewat UU Nomor 17 Tahun 1985,¹⁹ maka Indonesia telah terikat oleh kewajiban untuk melaksanakan dan mentaati ketentuan-ketentuan yang tercantum di dalam UNCLOS 1982 karena telah menjadi bagian dari hukum nasional Indonesia, termasuk juga ketentuan mengenai Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) yang

¹⁶ Etty R. Agoes (a), “Praktik Negara-Negara Atas Konsepsi Negara Kepulauan”, *Indonesian Journal Of International Law* (Volume 1 Nomor 3 April 2004): 441.

¹⁷ Churchill, *op. cit.*, hal. 16 – 18.

¹⁸ Etty R. Agoes (b), “Kebijakan Dan Strategi Pembangunan Kelautan Dan Perikanan Dalam Mengisi Wawasan Nusantara”, *Hukum dan Pembangunan*, (Nomor 1 Tahun XXXIII Januari - Maret 2003): 52-53.

¹⁹ Indonesia (b), Undang-Undang Tentang Pengesahan United Nations Convention on The Law Of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut), UU No. 17, LN No. 76 tahun 1985, TLN No. 3319, Penjelasan.

diatur dalam Bab IV.²⁰ Ketentuan ini memberikan kepada Indonesia hak-hak sekaligus juga membebaskan kewajiban-kewajiban dalam kaitannya dengan status Indonesia sebagai *Archipelagic State*. Salah satu hak yang dimiliki Indonesia adalah hak untuk menarik *archipelagic baseline* pada titik terluar pulau-pulau terluarnya, yang mana bila diaplikasikan, ketentuan ini otomatis mengubah status perairan yang berada pada sisi dalam dari *archipelagic baseline* Indonesia menjadi perairan kepulauan (*archipelagic waters*) dimana kedaulatan negara bersifat penuh di wilayah tersebut.²¹ Penerapan ketentuan ini, di lain pihak juga memberikan konsekuensi pada Indonesia untuk menetapkan alur-alur laut bagi pelayaran internasional yang dinamakan Alur Laut Kepulauan (*Archipelagic Sea Lane*) dimana tiap-tiap kapal yang melewati alur tersebut memiliki hak lintas alur laut kepulauan (*archipelagic sea lane passage*).²² Maka, Indonesia pun melakukan langkah-langkah penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (selanjutnya disebut "ALKI") melalui serangkaian kegiatan nasional yang akhirnya menghasilkan usul berupa tiga ALKI Utara-Selatan pada Rapat Kerja Nasional di Cisarua tanggal 17-19 Januari 1995. Kemudian proposal ALKI tersebut diajukan kepada International Maritime Organization (IMO) dan disetujui secara parsial pada sidang Maritime Safety Committee 69 (MSC-69) tanggal 19 Mei 1998. Menteri Luar Negeri Republik Indonesia pada saat itu, Ali Alatas, kemudian mengumumkan ALKI Utara-Selatan yang telah disetujui IMO tersebut melalui siaran pers tanggal 5 Juni 1998 di Jakarta.²³ Pada tanggal 28 Juni 2002 Pemerintah Indonesia mengeluarkan

²⁰ Etty R. Agoes (c), *Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, (Bandung: Abardin, 1991), hal. 236.

²¹ Ketentuan ini dapat dilihat dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, Pasal 47 yang berbunyi: "An archipelagic State may draw straight archipelagic baselines joining the outermost points of the outermost islands and drying reefs of the archipelago..."; jo. Pasal 49, yang berbunyi: "The sovereignty of an archipelagic State extends to the waters enclosed by the archipelagic baselines drawn in accordance with Article 47, described as archipelagic waters...".

²² *Ibid.*, UNCLOS 1982 Pasal 53 ayat (1), yang berbunyi: "An archipelagic State may designate sea lanes and air routes thereabove, suitable for the continuous passage of foreign ships and aircraft through or over its archipelagic waters and adjacent territorial sea."; jo. Ayat (2), yang berbunyi: "All ships and aircraft enjoy the right of archipelagic sea lanes passage in such sea lanes and air routes."

²³ Luh Putu Sudini, "Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982", *Hukum dan Pembangunan* 3 (Juli - September 2002): 323-324.

tiga Peraturan Pemerintah, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 36 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia,²⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 37 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan,²⁵ dan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia²⁶ (yang didasarkan pada Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia) yang ketiganya berhubungan dengan hak lintas kapal dan pesawat udara asing di atas wilayah lautan Indonesia serta mencabut Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962. Dengan demikian Indonesia menetapkan tiga ALKI yang memotong perairan dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia.²⁷

Alur Laut – Alur Laut Kepulauan Indonesia memainkan peranan penting dalam arus pelayaran internasional. Dari Hampir 70 persen total perdagangan dunia berlangsung di antara negara- negara di Asia Pasifik, dimana lebih dari 75 persen barang-barang yang diperdagangkan ditransportasikan melalui laut, dan 45 persennya (1.300 triliun dollar per tahun) melalui ALKI yang meliputi Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Makassar, dan laut- laut Indonesia lainnya.²⁸ Di Selat Malaka sendiri, setiap tahun diperkirakan lebih dari 50.000 kapal melintasi selat ini. Kapal-kapal tersebut mengangkut lebih dari 30 persen barang-barang perdagangan negara di dunia, menjadikannya jalur pelayaran terpadat di dunia,

²⁴ Indonesia (ii), Peraturan Pemerintah Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, PP No. 36 Tahun 2002, LN No. 70 Tahun 2002, TLN No.4209.

²⁵ Indonesia (iii), Peraturan Pemerintah Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan, PP No. 37 Tahun 2002, LN No. 71 Tahun 2002, TLN No. 4210.

²⁶ Indonesia (iv), Peraturan Pemerintah Tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia, PP No. 38 Tahun 2002, LN No. 72 Tahun 2002, TLN No. 4211.

²⁷ F. Djoko Poerwoko, “Ruang Udara Nasional Kenapa Harus Dibagi-bagi”, Selasa, 01 Juli 2003, <<http://www2.kompas.com/kompas-cetak/0307/01/inspirasi/401934.htm>>, diakses pada 14 April 2009.

²⁸ Rokhmin Dahuri, “Hari Nusantara Makna Bagi Kedaulatan Dan Kemakmuran Indonesia”, Rabu, 15 Desember 2004, <<http://www2.kompas.com/kompas-cetak/0412/15/bahari/1440103.htm>>, diakses pada 14 April 2009.

dengan panjang kira-kira 800 km dan waktu yang dibutuhkan untuk melintas sekitar 12 jam.²⁹

Namun demikian, Alur Laut – Alur Laut Kepulauan Indonesia tersebut bukannya bebas sama sekali dari permasalahan yang dapat mengganggu stabilitas dan kelancaran pelayaran dan arus perdagangan internasional. Delapan puluh persen (80%) penyelundupan senjata di Asia Tenggara sebagian besar memanfaatkan jalur laut yang terbuka yang tidak dapat dikontrol oleh negara-negara di kawasan ini. *International Maritime Bureau* misalnya menyatakan bahwa perairan Indonesia dan Selat Malaka merupakan wilayah laut yang paling rawan terhadap bajak laut; dari 285 kejadian bajak laut di seluruh dunia 117 di antaranya terjadi di perairan sekitar Selat Malaka dan perairan Indonesia.³⁰ Berbagai pelanggaran keamanan sering terjadi di sepanjang ALKI, dimana pelanggaran tersebut dapat berupa gangguan terhadap kapal-kapal pengguna ALKI yang mengalami perompakan atau bahaya navigasi. Kasus yang lain juga dapat berupa terjadinya pelanggaran peraturan dan undang-undang oleh kapal-kapal pengguna ALKI (kapal perang, kapal survei, kapal penangkap ikan, kapal lain yang bertujuan mengeksplorasi hasil sumber kekayaan alam) selama berlayar melintasi ALKI, seperti pengambilan sumber daya alam dan kekayaan alam secara ilegal, riset dan survei ilegal, penyelundupan barang komoditas dan imigrasi gelap.³¹

Menjadi relevan kemudian untuk membicarakan peran Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (selanjutnya disebut “TNI-AL”) dalam kaitannya dengan permasalahan diatas. TNI-AL sebagai bagian integral dari Tentara Nasional Indonesia memiliki tugas pokok menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang

²⁹ Kemas M. Ikhwan, “Selat Malaka Antara Trauma Terorisme Dan Tanggung Jawab Negara Pantai”, *Majalah Cakrawala TNI-AL*, tulisan dibuat tanggal 14 April 2005, <http://beta.tnial.mil.id/cakrad_cetak.php?id=362>, diakses pada 14 April 2009.

³⁰ Edy Prasetyono, *Masalah-Masalah Keamanan Nasional*, paper dipresentasikan untuk Dialog Publik ProPatria: Kebijakan Keamanan Nasional dan Persiapan Menghadapi Pemilu 2004, Jakarta, 11 Desember 2003.

³¹ Departemen Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, *Perumusan Kebijakan Strategi Pengamanan Wilayah Nasional*, (Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan RI, 2007), hal. 61.

berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman terhadap keutuhan bangsa dan negara.³² Ancaman terhadap keutuhan bangsa dan negara, sebagaimana dijelaskan dalam Penjelasan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (selanjutnya disebut “UU TNI”), yang terkait dengan permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini meliputi:³³

- a. Pelanggaran wilayah yang dilakukan oleh negara lain;
- b. Ancaman keamanan di laut atau udara yurisdiksi nasional Indonesia yang dilakukan pihak-pihak tertentu, dapat berupa:
 1. pembajakan atau perompakan;
 2. penyelundupan senjata, amunisi, dan bahan peledak atau bahan lain yang dapat membahayakan keselamatan bangsa;
 3. penangkapan ikan secara ilegal atau pencurian kekayaan di laut.

Sementara itu, TNI-AL sendiri sebagai suatu kekuatan matra yang secara fungsional dan hakekat berbeda dengan matra yang lain, memiliki tugas spesifik sebagaimana diatur dalam UU TNI, yaitu untuk:³⁴

- a. Melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan;
- b. Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi;
- c. Melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah;
- d. Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut; serta
- e. Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

³² Indonesia (c), Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia, UU No. 34 Tahun 2004, LN No. 127 Tahun 2004, TLN No. 4439, Pasal 7.

³³ Indonesia, *op. cit.*, Penjelasan Pasal 7 ayat (1).

³⁴ *Ibid.*, Pasal 9.

Berangkat dari tugas TNI-AL, terutamanya sebagai penegak hukum dan penjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi, maka peranan TNI-AL, dalam menjaga dan mengamankan ALKI menjadi sangat penting. Terutamanya karena UNCLOS 1982, sebagai instrumen hukum internasional yang telah diratifikasi oleh Indonesia yang mengatur mengenai lautan, memberikan kewajiban kepada negara kepulauan untuk menjaga keamanan pelayaran internasional yang melewati perairannya.

Berdasarkan pemikiran-pemikiran tersebut diataslah dirasa penting pembahasan mengenai peranan TNI-AL dalam pengamanan ALKI, kebijakan-kebijakan serta langkah-langkah yang telah ditempuh oleh TNI-AL guna melaksanakan hal tersebut, terutamanya dalam rangka implementasi UNCLOS 1982 di Indonesia.

I.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah diuraikan diatas, terdapat beberapa pokok permasalahan yang dapat dirumuskan, yaitu:

1. Bagaimana UNCLOS 1982 mengatur mengenai hak dan kewajiban Negara Kepulauan terhadap pengamanan alur laut kepulauan dan bagaimanakah implementasinya dalam perundang-undangan nasional Indonesia?
2. Bagaimanakah peran TNI-AL dalam mengamankan Alur Laut Kepulauan Indonesia sebagai bentuk pelaksanaan ketentuan UNCLOS 1982 dan peraturan perundang-undangan nasional?
3. Bagaimanakah praktek penerapan tindakan pengamanan yang dilakukan oleh TNI-AL di Alur Laut Kepulauan Indonesia dan apa sajakah kendala-kendala yang dialami oleh TNI-AL dalam melaksanakan tugasnya tersebut?

I.3 Tujuan Penulisan

Tujuan Penulisan ini terbagi menjadi dua, antara lain:

1. Tujuan Umum:

Penulisan ini memiliki tujuan untuk memberikan pemahaman mengenai permasalahan-permasalahan keamanan yang terjadi di empat Alur Laut Kepulauan Indonesia dan peranan TNI-AL dalam melakukan pengamanan di wilayah tersebut. Selain itu, juga untuk meningkatkan rasa memiliki dan rasa cinta terhadap tanah air Indonesia.

2. Tujuan Khusus:

- a. Mengetahui bagaimana UNCLOS mengatur kewajiban negara kepulauan terkait dengan alur laut kepulauannya.
- b. Mengetahui peran TNI-AL dalam mengimplementasikan ketentuan-ketentuan UNCLOS terkait pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia.
- c. Mengetahui kendala-kendala yang dihadapi oleh TNI-AL dalam menjalankan tugasnya dalam mengimplementasikan ketentuan-ketentuan UNCLOS terkait pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia.

I.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa manfaat, antara lain:

- a. Menambah khasanah pemikiran ilmu hukum, khususnya hukum laut internasional.
- b. Memberikan masukan pada sektor kelautan Indonesia, khususnya terkait peranan TNI-AL dalam melakukan pengamanan terhadap Alur Laut Kepulauan Indonesia guna menjaga kedaulatan negara Indonesia.
- c. Sebagai referensi bagi penulis lain yang ingin mengulas topik mengenai hukum laut internasional, khususnya yang berhubungan dengan permasalahan ALKI dan Peranan TNI-AL dalam mengamankannya
- d. Membantu masyarakat ataupun pembaca untuk memahami mengenai problematika yang dihadapi oleh bangsa Indonesia dalam sektor kelautan, khususnya permasalahan keamanan di daerah ALKI dan

bagaimana peranan TNI-AL dalam melakukan pengamanan terhadapnya.

- e. Meningkatkan pemahaman dan rasa cinta serta rasa memiliki terhadap tanah air Indonesia.

I.5 Kerangka Teoritis Dan Konsepsional

Suatu kerangka konsepsional, merupakan kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus yang ingin atau akan diteliti. Suatu konsep bukan merupakan gejala yang akan diteliti, akan tetapi merupakan suatu abstraksi dari gejala tersebut.³⁵ Dalam penelitian ini, terdapat beberapa konsep yang harus dipahami guna dapat memahami permasalahan yang diteliti secara mendalam dan menyeluruh, antara lain:

- a. Negara Kepulauan atau *Archipelagic State*:

Definisi mengenai *Archipelagic State* yang diberikan oleh UNCLOS 1982 dalam **pasal 46 (a)**, yaitu:³⁶

“a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands.”

Sementara definisi *Archipelago* sendiri terdapat dalam pasal yang sama pada poin **(b)**, yaitu:³⁷

“a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic, and political entity, or which historically regarded as such.”

Satu hal yang perlu diperhatikan dalam definisi *Archipelagic State* ini adalah bahwa definisi tersebut tidak mencakup negara-negara daratan (*Mainland States*) yang memiliki *non-coastal archipelago* atau kepulauan yang terpisah dari pantainya, seperti contohnya Denmark (dengan

³⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI-Press, 1986), hal. 132.

³⁶ UNCLOS 1982, Pasal 46 (a).

³⁷ *Ibid.*, Pasal 46 (b).

Kepulauan Faroe), Ekuador (Kepulauan Galapagos), dan Spanyol (Kepulauan Canary). Ini berarti *archipelagic baseline* tidak dapat ditarik terhadap kepulauan tersebut.³⁸

Sementara itu, definisi yang diberikan oleh Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Selanjutnya disebut “UU Perairan Indonesia”) mengenai Negara Kepulauan adalah:

“Negara Kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.”³⁹

Sementara definisi Kepulauan sendiri adalah:

“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 eratny sehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan keamanan, dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.”⁴⁰

b. Garis Pangkal atau *Baseline*:

Suatu definisi atas *Baseline* diberikan oleh Churchill dan Lowe, yaitu:⁴¹

“*The baseline is the line from which the outer limits of the territorial sea and other coastal State zones (the contiguous zone, the exclusive fishing zone and the exclusive economic zone (EEZ)) are measured.*”

Terjemahan bebas dari definisi diatas adalah: *baseline* adalah garis dari mana batas terluar dari laut teritorial dan zona-zona maritim lain suatu negara (zona tambahan, zona penangkapan ikan eksklusif, dan zona ekonomi eksklusif (ZEE)) diukur.

³⁸ Churchill, *op.cit.*, hal. 120.

³⁹ Indonesia (d), *Undang-Undang Tentang Perairan Indonesia*, UU No. 6 Tahun 1996, LN No. 73 Tahun 1996, TLN 3647, Pasal 1 angka 1.

⁴⁰ Indonesia (d), *Ibid.*, Pasal 1 angka 3.

⁴¹ *Ibid.*, hal. 31.

Berdasarkan **UNCLOS 1982**, terdapat beberapa jenis *baseline*, antara lain:

- a. *Normal Baseline*; ketentuan mengenai *normal baseline* diatur dalam **pasal 5** UNCLOS 1982, dimana disebutkan:⁴²

“Except where otherwise provided in this Convention, the normal baseline for measuring the breadth of the territorial sea is the low-water line along the coast as marked on large-scale charts officially recognized by the coastal State.”

Dengan demikian, *Normal baseline* merupakan *baseline* yang pengukurannya menggunakan patokan garis sepanjang pantai pada saat air laut surut.

- b. *Straight Baseline*; ketentuan mengenai *straight baseline* diatur dalam **pasal 7 ayat (1)** UNCLOS 1982, dimana disebutkan:⁴³

“In localities where the coastline is deeply indented and cut into, or if there is a fringe of islands along the coast in its immediate vicinity, the method of straight baselines joining appropriate points may be employed in drawing the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured.”

Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa *straight baseline* adalah *baseline* yang digunakan untuk menentukan lebar laut teritorial dalam keadaan dimana garis pantai melekok masuk ke dalam atau apabila terdapat sekelompok pulau disepanjang pantai yang melekat disekitarnya dengan cara menarik garis lurus yang menghubungkan titik-titik tertentu dari mana lebar laut teritorial diukur.

Konsep *straight baseline* ini sendiri pertama kali diterima dalam hukum laut internasional pada kasus *Anglo-Norwegian Fisheries Case* (1951) dimana Norwegia, dikarenakan keadaan pantainya yang berlekuk-lekuk membentuk *fjord* dan dipenuhi oleh pulau-pulau kecil dan bebatuan karang yang disebut *skjaergaard*, menyulitkan dalam penarikan *baseline*, kemudian Norwegia menggunakan sebagai *baseline*-nya garis-garis lurus

⁴² UNCLOS 1982, Pasal 5.

⁴³ *Ibid.*, Pasal 7 ayat (1).

untuk menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau kecil dan *skjaergaard*-nya. Praktek ini menimbulkan keberatan pada Inggris yang menyatakan bahwa praktek ini bertentangan dengan hukum Internasional karena hal ini dapat memajukan batas terdepan laut teritorial (*teritorial sea*) Norwegia dan mengurangi wilayah laut bebas (*high seas*) yang terbuka untuk penangkapan ikan oleh kapal-kapal Inggris. Mahkamah Internasional kemudian dalam putusannya memenangkan Norwegia. Putusan ini didasarkan pada fakta bahwa keadaan geografis Norwegia, dalam hal ini *skjaergaard* di sepanjang pantainya, merupakan suatu perpanjangan dari daratan utama dan titik terluarnya membentuk suatu garis pemisah yang nyata antara laut dengan daratan utama Norwegia.⁴⁴

c. *Archipelagic Baseline*; ketentuan mengenai *archipelagic baseline* diatur dalam **pasal 47 ayat (1) UNCLOS 1982** yang menyebutkan bahwa:⁴⁵

“an archipelagic State may draw straight archipelagic baselines joining the outermost points of the outermost islands and drying reefs of the archipelago provided that within such baselines are included the main islands and an area in which the ratio of the area of the water to the area of the land, including atolls, is between 1 to 1 and 9 to 1.”

Dengan demikian, *archipelagic baseline* adalah *baseline* yang ditarik oleh *Archipelagic State* yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar dan batu karang kering dari kepulauan dimana didalam *baseline* tersebut terdapat pulau utama dan suatu kawasan dimana rasio wilayah perairan terhadap wilayah daratan, termasuk *atoll*, adalah antara 1 banding 1 dan 9 banding 1.

⁴⁴ United Kingdom v. Norway, *Anglo-Norwegian Fisheries Case*, International Court of Justice, 1951.

⁴⁵ *Op. cit.*, Pasal 47 ayat (1).

c. Perairan Pedalaman atau *Internal Waters*:

Ketentuan mengenai *Internal Waters* diatur dalam **Pasal 8 ayat (1)** UNCLOS 1982, dimana disebutkan bahwa:⁴⁶

“Except as provided in Part IV, waters on the landward side of the baseline of the territorial sea form part of the internal waters of the State.”

Dengan demikian, *internal waters* merupakan semua perairan yang terletak di wilayah dalam *baseline* yang digunakan untuk mengukur *territorial sea*, kecuali dalam hal *Archipelagic State*, karena untuk *Archipelagic State* berlaku ketentuan *archipelagic waters*.

Kedaulatan negara di *internal waters* ini sifatnya penuh tanpa adanya pembatasan oleh hukum internasional dalam bentuk kewajiban-kewajiban untuk memberikan jaminan pelaksanaan *innocent passage* berlayar bagi kapal-kapal asing.⁴⁷

Sementara itu, definisi dari Perairan Pedalaman Indonesia sendiri sebagaimana diberikan oleh UU Perairan Indonesia dalam **pasal 3 ayat (4)** adalah:

*“Perairan Pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk ke dalamnya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7.”*⁴⁸

Pasal 7 ayat (1) dari UU Perairan sendiri menyatakan:

*“Di dalam perairan kepulauan, untuk penetapan batas perairan pedalaman, Pemerintah Indonesia dapat menarik garis-garis penutup pada mulut sungai, kuala, teluk, anak laut, dan pelabuhan.”*⁴⁹

⁴⁶ *Ibid.*, Pasal 8 ayat (1).

⁴⁷ Churchill, *op. cit.*, hal. 172.

⁴⁸ Indonesia (d), *op. cit.*, Pasal 3 ayat (4).

⁴⁹ *Ibid.*, Pasal 7 ayat (1).

d. Perairan Kepulauan atau *Archipelagic Water*:

Definisi secara tidak langsung mengenai Perairan Kepulauan diberikan oleh UNCLOS 1982 dalam **pasal 49 ayat (1) jo. ayat (2)**, dimana disebutkan masing-masing secara berurutan:

*“The sovereignty of an archipelagic State extends to the waters enclosed by the archipelagic baselines drawn in accordance with Article 47, described as archipelagic waters...”*⁵⁰ dan *“This sovereignty extends to the air space over the archipelagic waters, as well as to their bed and subsoil, and the resources contained therein.”*⁵¹

Dengan berkaca pada rumusan pasal 47 sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa *archipelagic waters* adalah wilayah perairan yang berada di sisi dalam *archipelagic baselines* dari negara kepulauan dimana kedaulatan negara selain di wilayah perairan tersebut, mencakup juga wilayah udara di atasnya, dasar laut dalam, dan sumber daya alam yang terkandung didalamnya.

Definisi mengenai Perairan Kepulauan Indonesia juga diberikan oleh UU Perairan Indonesia, yaitu:

*“Perairan Kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.”*⁵²

e. Alur Laut Kepulauan atau *Archipelagic Sea Lane*:

Tidak ada suatu definisi yang eksplisit dalam UNCLOS 1982 mengenai apa yang dimaksud dengan *Archipelagic Sea Lane*, namun demikian **Pasal 53 ayat (1) jo. ayat (4), jo. ayat (5)** UNCLOS 1982 memberikan definisi yang implisit mengenai hal ini, dimana dapat dilihat pada ayat (1):

“An archipelagic State may designate sea lanes ... thereabove, suitable for the continuous and expeditious passage of foreign

⁵⁰ *Op. cit.*, Pasal 49 ayat (1).

⁵¹ *Ibid.*, Pasal 49 ayat (2).

⁵² Indonesia (d), *op. cit.*, Pasal 3 ayat (3).

*ships ... through ... its archipelagic waters and the adjacent territorial sea.*⁵³

Lebih lanjut pada ayat (4) disebutkan:

*“Such sea lanes ... shall traverse the archipelagic waters and the adjacent territorial sea and shall include all normal passage used as routes for international navigation ... through ... archipelagic waters ...”*⁵⁴

Sementara pada ayat (5) disebutkan:

*“Such sea lanes ... shall be defined by a series of continuous axis lines from the entry points of passage routes to the exit points...”*⁵⁵

Dari ketiga rumusan ayat tersebut diatas, dapat ditarik suatu definisi general mengenai *Archipelagic Sea Lane*, yaitu jalur-jalur laut (*sea lanes*) yang ditetapkan oleh suatu negara kepulauan yang sesuai untuk perlintasan kapal-kapal asing secara terus-menerus dan tak terputus melalui perairan kepulauan dan laut teritorial yang menempel padanya, dimana jalur-jalur yang demikian haruslah mencakup seluruh jalur-jalur yang biasanya digunakan sebagai jalur pelayaran internasional dan ditandai oleh serangkaian garis sumbu yang tidak terputus dari tempat masuk (*entry points*) sampai ke tempat luar (*exit points*).

Sementara itu, UU Perairan Indonesia mendefinisikan *Archipelagic Sea Lane* sebagai:

*“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.”*⁵⁶

⁵³ *Ibid.*, Pasal 53 ayat (1).

⁵⁴ *Ibid.*, Pasal 53 ayat (2).

⁵⁵ *Ibid.*, Pasal 53 ayat (3).

⁵⁶ Indonesia (d), *op. cit.*, Pasal 1 angka 8.

f. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan atau *Archipelagic Sea Lane Passage*

Definisi *Archipelagic Sea Lane Passage* diberikan dalam UNCLOS 1982 lewat **pasal 53 ayat (3)**, dimana disebutkan;

*“Archipelagic sea lanes passages means the exercise in accordance with this Convention of the rights of navigation and overflight in the normal mode solely for the purpose of continuous, expeditious and unobstructed transit between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone.”*⁵⁷

Hak lintas alur laut kepulauan didefinisikan oleh UU Perairan Indonesia sebagai:

*”Lintas alur laut kepulauan dalam alur-alur laut yang khusus ditetapkan adalah pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi dengan cara normal hanya untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang.”*⁵⁸

g. Hak Lintas Damai atau *Innocent Passage*:

Sebagaimana disebutkan dalam **pasal 18** UNCLOS 1982, “Passage” dapat diartikan sebagai:

“1. Passage means navigation through the territorial sea for the purpose of:

- a. traversing that sea without entering internal waters or calling at a roadstead or port facility outside internal waters; or*
- b. proceeding to or from internal waters or call at such roadstead or port facility.*

*2. Passage shall be continuous and expeditious...”*⁵⁹

Sementara definisi “Innocent” sebagaimana diartikan dalam **pasal 19 ayat (1)** UNCLOS 1982 adalah:

“Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take

⁵⁷ *Ibid.*, Pasal 53 ayat (3).

⁵⁸ Indonesia (d), *op. cit.*, Pasal 18 ayat (1).

⁵⁹ *Op.cit.*, Pasal 18.

place in conformity with this Convention and with other rules of international law”⁶⁰

Bila kedua definisi yang diberikan oleh kedua pasal tersebut kita gabungkan, maka kita akan mendapatkan pengertian yang holistik mengenai *Innocent Passage*, yaitu perlintasan secara terus-menerus dan langsung melalui laut teritorial dengan maksud untuk melintasi laut tersebut tanpa memasuki laut pedalaman atau singgah pada perlabuhan di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman, dimana perlintasan tersebut dilakukan dengan tanpa merugikan kedamaian, ketertiban, dan keamanan negara pantai serta sesuai dengan ketentuan Konvensi dan hukum internasional lainnya.

Definisi yang diberikan oleh UU Perairan terkait dengan Hak Lintas Damai hampir sama dengan definisi yang diberikan oleh UNCLOS 1982, yaitu merupakan rangkaian dari dua rumusan pasal yang berbeda, yaitu **pasal 11 ayat (2) dan (3) dan pasal 12 ayat (1)**.⁶¹

I.6 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode Penelitian Kepustakaan, dimana peneliti akan menelaah dan menggali literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti untuk dapat menjawab pokok permasalahan.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier sebagai berikut.⁶²

a. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat berupa:

⁶⁰ *Ibid.*, Pasal 19 ayat (1).

⁶¹ Indonesia (d), *op. cit.*, Pasal 11 ayat (2) menyebutkan bahwa: “*Lintas berarti navigasi melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk keperluan: a. melintasi laut tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau b. berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.*”; Sementara ayat (3) menyebutkan: “*Lintas damai sebagaimana dimaksud ... harus terus-menerus, langsung serta secepat mungkin...*”; Pasal 12 ayat (1) menyebutkan: “*Lintas dianggap damai apabila tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia, dan dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi dan hukum internasional lainnya.*”

⁶² Soekanto, *op. cit.*, hal. 32.

- Peraturan perundang-undangan Indonesia, antara lain: Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939, Undang-Undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 tentang Lalu Lintas Laut Damai Kendaraan Air Asing Dalam Perairan Indonesia, Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS 1982, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dan Pesawat Udara dalam Melaksanakan Lintas Damai melalui Perairan Indonesia, dan 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 Kepulauan Yang Ditetapkan, dan lain-lain.
 - Instrumen hukum internasional, antara lain: United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982, Putusan Mahkamah Internasional, dan lain-lain.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisa, memahami, dan menjelaskan bahan hukum primer, yang antara lain adalah teori para sarjana, buku, penelusuran internet, artikel ilmiah, jurnal, surat kabar, dan makalah.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan atas bahan hukum primer dan sekunder, misalnya ensiklopedi, atau kamus.

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan lewat studi dokumen dengan mempelajari berbagai macam literatur dan dokumen hukum berupa peraturan perundang-undangan, Konvensi Internasional, dan putusan Mahkamah Internasional yang relevan. Guna mendukung data kepustakaan, penulis juga melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang terlibat dalam implementasi di lapangan dari instansi-instansi terkait.

Adapun analisis data dalam penelitian ini dilakukan secara kualitatif dikarenakan sifat datanya yang kualitatif.

I.7 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini dibagi dalam lima bab. Bab pertama, yaitu pendahuluan berisi latar belakang permasalahan sebagai pengantar, pokok-pokok permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini, tujuan penulisan dari skripsi ini, manfaat yang bisa didapatkan dari penulisan skripsi ini, metode penelitian yang digunakan, kerangka teoritis dan konseptual, dan sistematika penulisan.

Bab kedua berbicara mengenai hak dan kewajiban negara kepulauan terhadap alur laut kepulauan menurut UNCLOS 1982. Disini akan diterangkan mengenai penerapan konsepsi negara kepulauan dalam UNCLOS 1982 dan dampaknya terhadap perairan Indonesia, dimana didalamnya terkandung penjelasan mengenai sejarah perkembangan konsepsi negara kepulauan dan dampak konsepsi tersebut terhadap perairan Indonesia. Selain itu, bab ini juga memberikan pemaparan mengenai pengaturan UNCLOS 1982 terkait hak dan kewajiban negara kepulauan terhadap pengamanan ALKI.

Bab ketiga menjabarkan mengenai peran TNI-AL dalam mengimplementasikan UNCLOS 1982 terkait pengamanan ALKI. Disini akan dijelaskan mengenai langkah-langkah dan kebijakan yang ditempuh TNI-AL dalam pengamanan ALKI.

Bab keempat merupakan pembahasan mengenai praktek penerapan tindakan pengamanan yang dilakukan oleh TNI-AL di ALKI. Disini akan dibahas dan dianalisa dua kasus, yaitu kasus "US Naval Ship Observation Island" yang diduga melanggar hak lintas alur laut kepulauan karena melakukan riset tanpa ijin di wilayah ALKI, dan kasus penemuan torpedo yang diduga milik AL Singapura yang digunakan untuk latihan perang di ALKI. Pada bab ini juga akan dijelaskan kendala-kendala yang dihadapi oleh TNI-AL dalam melaksanakan pengamanan ALKI.

Bab kelima yang merupakan bab terakhir akan memberikan uraian singkat mengenai kesimpulan keseluruhan penulisan yang menjawab pokok-pokok

permasalahan dalam bab-bab sebelumnya serta memberikan saran-saran yang konstruktif.



BAB II

HAK DAN KEWAJIBAN NEGARA KEPULAUAN TERHADAP PENGAMANAN ALUR LAUT KEPULAUAN BERDASARKAN UNCLOS 1982

II.1 Penerapan Konsepsi Negara Kepulauan

Sejarah dan penerapan konsepsi negara kepulauan tidak dapat dipisahkan dari dua hal dalam hukum laut internasional, yaitu *teritorial sea* dan *baseline*. Kedua hal tersebut sangat mempengaruhi penerapan konsepsi negara kepulauan karena perdebatan mengenai konsepsi negara kepulauan diwarnai oleh pertanyaan-pertanyaan seperti: apakah diantara sekelompok atau kumpulan pulau, dapat memiliki *teritorial sea* yang menyatu dan tidak terpisah satu sama lain (sebagaimana layaknya satu pulau dapat memiliki *teritorial sea*-nya sendiri) ?, ataukah bagi sekelompok pulau tersebut seharusnya diterapkan rejim yang berbeda ?, dan bagaimanakah cara menarik *baseline* yang sesuai dengan kontur atau keadaan khusus dari suatu kepulauan ?. Pertanyaan-pertanyaan seperti itu diperdebatkan secara ekstensif namun tanpa adanya suatu konklusi antara tahun 1930 dan 1958.⁶³

II.1.1 Sejarah Perkembangan Konsepsi Negara Kepulauan

Diskursus awal mengenai konsepsi Negara Kepulauan diawali dengan suatu permasalahan kedudukan dan pengukuran lebar laut teritorial dari gugusan pulau-pulau, baik pulau-pulau yang berdekatan dengan pantai suatu negara maupun pulau-pulau yang letaknya jauh dari daratan suatu negara. Pembahasan masalah penentuan lebar laut teritorial bagi gugusan pulau telah dilakukan oleh lembaga-lembaga dan institut-institut hukum internasional sebelum diadakan Konferensi Kodifikasi Hukum Internasional tahun 1930 di Den Haag. Beberapa Lembaga Hukum Internasional tersebut antara lain: Perhimpunan Hukum Internasional (*International Law Association*), Institut Hukum Internasional Amerika

⁶³ R.R. Churchill and A.V. Loewe, *The Law of The Sea*, (Manchester: Manchester University Press, 1999), hal. 118.

(*American Institute of International Law*), Institut Hukum Internasional (*L'Institut de Droit International*), dan *Harvard Research in International Law*.⁶⁴

Lembaga yang pertama membahas masalah ini adalah *International Law Association* (ILA) dalam Sidang ke-23 ILA pada tahun 1923 yang menghasilkan rumusan sebagai berikut:⁶⁵

“Where there are archipelagos, the island thereof shall be considered a whole and the extent of the territorial water shall be measured from the island situated most distant from the center of the archipelagos.”

Dari rumusan pasal diatas, dapat diketahui bahwa telah ada gagasan untuk menganggap kumpulan atau gugusan pulau (*archipelago*) sebagai satu kesatuan dimana *territorial water*-nya diukur dari pulau yang paling jauh dari titik pusat kepulauan. Definisi ini juga hampir mendekati konsep ‘Archipelagic State’ yang diatur dalam UNCLOS 1982, walaupun belum memuat atau mengenai batasan jarak antara masing-masing pulau ataupun kriteria-kriteria lebih lanjut untuk bisa dianggap sebagai sebuah *archipelago*.

Rumusan yang hampir sama diberikan oleh *American Institute of International Law* yang juga tidak menyebutkan jarak maksimum antar pulau-pulau serta kriteria-kriteria untuk mengkualifisir suatu gugusan pulau sebagai *archipelago*, yaitu sebagai berikut:⁶⁶

“In case of archipelago, it shall be considered as forming a unit and the extent of the territorial sea shall be measured from the farthest from the center of the archipelago.”

Pada tahun 1927, Institut Hukum International juga telah membahas dan merumuskan masalah ini, namun kali ini dengan disertai

⁶⁴ Barry Hart Dubner, *The Law of Territorial Waters of Mid-Ocean Archipelagos and Archipelagic States*, (The Hague: Martinus Nijhoff, 1976), hal. 29-35.

⁶⁵ Dubner, *ibid.*

⁶⁶ Dubner, *ibid.*

suatu syarat guna mengkualifisir suatu *archipelago*, yaitu jarak antara masing-masing pulau tidak boleh melebihi dua kali lebar laut teritorial.⁶⁷

*“Where a group of islands belongs to one coastal state and where the islands of the periphery of the group are **not further apart from each other than double the breadth of the marginal sea**, this group shall be considered as a whole and the extent of the marginal sea shall be measured from the line drawn between outermost part of the islands.”*

Dengan mengacu pada rumusan ini, pada tahun 1928 Institut Hukum Internasional telah mengajukan resolusi tentang penggolongan gugusan pulau-pulau ke dalam apa yang dinamakan *archipelago*, yaitu kumpulan pulau yang berdekatan dengan pantai suatu negara (*continental coast*) dan *group of islands*, yang kemudian dikenal sebagai *mid-ocean archipelago* dengan persyaratan jarak antar pulau-pulainya adalah sebagaimana telah dijelaskan dalam rumusannya di atas.⁶⁸

Selain ketiga lembaga tersebut di atas, terdapat juga *Harvard Research in International Law* yang dalam rancangan *Convention on Territorial Waters*-nya pada tahun 1929 menyebutkan mengenai *isolated island*. Lebar *territorial sea* dari *isolated island* ini diukur keluar tiga mil sebagaimana halnya mengukur *territorial sea* dari pulau utama (*mainland*).⁶⁹

Definisi lain mengenai *archipelago* diberikan dalam naskah rancangan Konvensi tentang Laut Teritorial (*Convention on Territorial Waters*) dalam Konferensi Kodifikasi Hukum Internasional (*Conference for the Codification of International Law*) pada tahun 1930. Walaupun Konferensi ini sendiri gagal memecahkan masalah yang lebih detil dan persyaratan-persyaratan lebih lanjut untuk mengkualifisir suatu *archipelago*,

⁶⁷ D.P. O’Connell, “Mid-Ocean Archipelagos in International Law”, *British Yearbook of International Law*, 1971, hal. 6.

⁶⁸ O’Connell, *ibid.*

⁶⁹ Atje Misbach M., *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, (Bandung: Alumni, 1993), hal. 67-68.

namun secara tidak langsung pasal 5 naskah rancangan memberikan definisi mengenai *archipelago*, yang berbunyi sebagai berikut:⁷⁰

“In the case of archipelagos, the constituent islands are considered as forming an archipelago as a whole and the width of the territorial sea shall be measured from the islands most distant from the center of archipelago.”

Pasca Konferensi 1930, masalah *archipelago* bukannya meredup namun tetap mewarnai diskursus-diskursus dalam hukum laut internasional, sehingga masalah ini muncul kembali dalam Persiapan Konferensi Hukum Laut Internasional yang pertama oleh PBB, yang dilakukan oleh Komisi Hukum Internasional (*International Law Commission* atau ILC) pada tahun 1952. Disini, ILC membedakan antara “*group of islands or archipelago*” dengan “*Island situated along the coast*”.⁷¹ Yang pertama adalah gugusan pulau-pulau yang jarak antara pulau-pulaunya lebih dari 10 mil, dimana kedudukan wilayah perairan yang terletak di sebelah dalam dari *baseline*-nya dianggap sebagai *internal waters*, bukan sebagai *territorial sea*. Sedangkan yang kedua lebih menyerupai definisi ‘archipelago’ yang diberikan oleh Institut Hukum Internasional pada tahun 1928.

Permasalahan archipelago berlanjut dalam Konferensi Hukum Laut PBB 1958. R.R. Churchill menyebutkan bahwa Indonesia dan Filipina adalah ‘advokat’ atau pembela utama dari konsepsi Archipelagic State dalam Konferensi Hukum Laut 1958. Hal ini dibuktikan selain dengan adanya klaim-klaim yang dilakukan oleh kedua negara tersebut atas wilayah perairannya,⁷² mereka juga mengusahakan secara intensif agar prinsip-prinsip *archipelagic state* dapat diatur dalam Konvensi Hukum

⁷⁰ Hiran Wasantha Jayewardene, *The Regime of Islands in International Law*, (The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1990), hal. 115.

⁷¹ Misbach, *op. cit.*, hal. 70

⁷² Churchill, *op. cit.*, hal. 119; Misbach, *op. cit.*, hal. 70, dikatakan bahwa Indonesia tahun 1957 telah mengeluarkan Deklarasi Juanda kemudian *communique* Indonesia tertanggal 14 Desember 1957, dan Filipina pada tahun 1955 dengan *Note Verbale* kepada Sekjen PBB bernomor UN Doc. A/2934 tahun 1955 yang menuntut kedaulatan eksklusif atas semua kepulauan yang dimiliki Filipina dan perairan di sekeliling, diantara, dan yang menghubungkan pulau-pulaunya dianggap sebagai perairan nasional atau perairan pedalaman

Laut 1958. Pada saat itu delegasi Filipina menyarankan agar gugusan pulau-pulau tersebut haruslah *sufficiently close* satu sama lain dan *historically* telah dianggap sebagai satu kesatuan, serta agar *baselines*-nya mengikuti liku-liku dari gugusan pulau-pulau tersebut. Sedangkan Indonesia dalam Konferensi tersebut meminta agar terhadap *archipelago* diberikan rezim khusus karena *archipelago* adalah *a unique nature*.⁷³

Pandangan delegasi Indonesia pada Konferensi tersebut mendapatkan reaksi yang keras dari delegasi Amerika Serikat sebagai 'juru bicara' yang aktif dari negara-negara maritim dimana dia menentang cara pengukuran *territorial sea* dari pulau-pulau terluar sebagaimana disarankan Indonesia.⁷⁴ Reaksi yang demikian adalah wajar diberikan oleh Amerika Serikat dan negara-negara maritim besar lainnya, mengingat merekalah yang kepentingannya paling terancam dengan konsepsi *archipelagic state* ini. Namun demikian, secara tidak langsung adanya reaksi keras ini memberikan kesempatan kepada delegasi Indonesia untuk menjelaskan dan mempertahankan pendirian Pemerintah RI mengenai Deklarasi Juanda lebih intens kepada seluruh peserta Konferensi.

Menurut Prof. Mochtar Kusumaatmadja, walaupun Konferensi tidak berhasil menghasilkan suatu keputusan mengenai *mid-ocean archipelago*, namun terdapat dua hal yang perlu digarisbawahi dalam kaitannya dengan perjuangan untuk mewujudkan aturan internasional yang mengatur masalah *archipelagic state* secara komprehensif dan mengakomodir kepentingan negara-negara kepulauan, terutamanya negara-negara berkembang, yaitu: Yang pertama adalah keberhasilan

⁷³ Hasjim Djalal, *op. cit.*, hal. 66; dimana dinyatakan dalam *draft article* yang diajukan oleh delegasi Filipina bahwa: "The method of straight baselines shall also be applied to archipelagos, lying off the coast, whose component parts are sufficiently close to one another to form a compact whole and have been historically considered collectively as a single unit. The baselines shall be drawn from the outermost islands, following the general configuration of the archipelago. The waters within such baselines shall be considered as internal waters."

⁷⁴ Misbach, *op.cit.*, hal. 75-76; dimana disebutkan bahwa Amerika Serikat menyatakan: "If you lump islands into an archipelago and utilize a straight baselines system connecting the outermost points of such island and draw a twelve-mile area around the entire archipelago, you unilaterally attempt to convert into territorial waters or even internal waters vast areas formerly freely used for centuries by the ship of all countries."

delegasi Indonesia khususnya dan negara-negara kepulauan lainnya dalam memberikan pemahaman dan dasar-dasar yang kuat mengenai perlunya diatur dan diberikan rezim khusus terhadap *archipelagic state*, khusus untuk Indonesia, lewat pembelaannya dia telah memberikan pengertian kepada dunia internasional terhadap Konsep Nusantara yang dianutnya. Yang kedua, diakuinya metode penarikan *straight baseline* dan dihapuskannya batas panjang *straight baseline* yang semula 15 mil laut memberikan celah sekaligus dasar hukum bagi penarikan *baseline* guna penerapan prinsip Kepulauan Indonesia.⁷⁵

Masalah konsep *Archipelagic State* dicoba untuk diangkat lagi oleh negara-negara kepulauan dalam Konferensi Hukum Laut PBB II untuk membahas masalah lebar *Territorial Sea* yang dilangsungkan di Jenewa dari tanggal 17 Maret sampai 27 April 1960. Namun demikian, usaha ini gagal karena mendapatkan tentangan keras dan tidak mendapat dukungan bagi usul tersebut.

Perjuangan negara-negara kepulauan untuk mendapatkan pengakuan mengenai konsep *Archipelagic State* berlanjut dalam Konferensi Hukum Laut PBB III. Namun sebelumnya, usaha-usaha untuk memperjuangkan konsep ini telah dilakukan dalam UN *Committee of The Peaceful Uses of the Seabed and Ocean Floor Beyond The Limits of National Jurisdiction* (disingkat 'UN Seabed Committee') yang ditugaskan untuk mempersiapkan Konferensi Hukum Laut PBB III itu sendiri.⁷⁶

⁷⁵ Mochtar Kusumaatmadja (a), *Bunga Rampai Hukum Laut*, (Bandung: Binacipta, 1979), hal. 19; cara penggunaan *straight baseline* bagi gugusan kepulauan diatur dalam *Convention on The Territorial Sea and Contiguous Zone*, 1958, Pasal 4 yang menyatakan: "In localities where the coastline is deeply indented and cut into, or if there is a fringe of islands along the coast in its immediate vicinity, the method of straight baselines joining appropriate points may be employed in drawing the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured."

⁷⁶ Misbach, *op. cit.*, hal. 79-80; disebutkan bahwa tugas dari UN Seabed Committee ini adalah antara lain untuk mempelajari dan melakukan penjabaran (*elaboration*) lebih lanjut prinsip-prinsip hukum kerjasama internasional dalam eksplorasi dan pengelolaan dasar samudera dalam dan tanah dibawahnya di luar yurisdiksi nasional dan menjamin pemanfaatan kekayaan alamnya bagi kepentingan seluruh manusia.

Pada bulan Desember 1970 dengan Resolusi Majelis Umum PBB No. 2750 C (XXV), keanggotaan UN Seabed Committee ini diperluas menjadi 44 anggota baru termasuk Indonesia, dengan lingkup tugas sebagaimana disebutkan oleh Prof. Mochtar Kusumaatmadja dalam bukunya “Bunga Rampai Hukum Laut” meliputi pembahasan tentang:

“Pengaturan hukum (*regime*) yang akan mengatur wilayah dasar samudera dalam dan tanah dibawahnya di luar yurisdiksi nasional; Ketentuan mengenai Laut Lepas (*high seas*); Ketentuan mengenai Landas Kontinen (*Continental Shelf*); Mengenai Laut Territorial (*territorial sea*) (termasuk masalah lebar laut territorial dan masalah selat internasional); Ketentuan mengenai perikanan dan perlindungan kekayaan hayati di laut lepas; Perlindungan lingkungan di laut (termasuk pencegahan pencemaran); dan Penelitian ilmiah.”⁷⁷

Dalam komite ini, Indonesia memusatkan perhatiannya pada pengembangan lebih lanjut dari gagasan “Common Heritage of Mankind” yang lahir tahun 1967 dengan menyoroti masalah *territorial sea* dan selat. Alasannya adalah karena yang pertama, hal itu merupakan perhatian umum dari semua peserta konferensi sebagai pencerminan dari aspirasi negara-negara berkembang. Yang kedua, karena soal kepulauan yang akan dibicarakan dalam rangka laut wilayah dan soal lalu-lintas melalui selat merupakan dua hal yang langsung menyangkut kepentingan Indonesia.

Pada masa ini, terdapat dua negara baru yang menganut prinsip *Archipelagic State* selain Indonesia dan Filipina, yaitu Fiji dan Mauritius. Keempat negara ini bekerja keras untuk menggalang dukungan internasional dan regional guna diterimanya konsepsi *Archipelagic State*, dan mereka berhasil mendapatkan dukungan kuat dari ‘koalisi’ negara-negara berkembang yang menamakan diri mereka sebagai “Group of 77”.⁷⁸ Pada bulan Maret 1973 keempat negara ini mengajukan dokumen pertama berisi proposal dengan sebutan *Archipelagic Principles* yang

⁷⁷ Mochtar Kusumaatmadja, *op. cit.*, hal. 46.

⁷⁸ R.P. Anand, *Origin and Development of The Law of The Sea*, (The Hague: Martinus Nijhoff Publisher, 1983), hal. 203.

berbentuk asas-asas untuk dimasukkan ke dalam Konvensi Hukum Laut yang akan datang.

Asas-asas ini kemudian dikenal dengan sebutan *The Archipelagic State Principles* yang disebutkan oleh Prof. Mochtar Kusumaatmadja sebagai berikut:⁷⁹

1. “*An archipelagic state, whose component islands and other natural features form an intrinsic geographical, economic, and political entity and historically have been regarded as such, may draw straight baselines connecting the outermost points of the outermost islands and drying reefs of the archipelago from which the extent of the territorial sea of the archipelagic State is or may be determined.*”
2. “*The Water within the baseline, regardless of their depth or distance from the coast, the seabed and the subsoil thereof, and the superjacent air space, as well as all their resources, belong to and are subject to the sovereignty of the archipelagic State.*”
3. “*Innocent passage of foreign vessels through the waters of the archipelagic State shall be allowed in accordance with its national legislation, having regard to the existing rules of international law. Such passage shall be through sea lanes as may be designated for that purpose by the archipelagic State.*”

Lebih lanjut dijelaskan oleh Prof. Mochtar Kusumaatmadja bahwa **pokok pikiran dari rumusan pertama** mengandung definisi *Archipelagic State* secara hukum, yang tidak didasarkan pada keadaan geografis semata, tapi lebih merupakan suatu pengertian politik. Yang dimaksud dengan pengertian politik disini adalah karena definisi tersebut merupakan hasil kompromi yang mengakomodir kepentingan dari keempat negara penganut prinsip *Archipelagic State*. Misalnya, mengenai *drying reef* (yaitu karang yang muncul pada waktu air laut surut) yang disebutkan dalam definisi diatas, hal ini merupakan bentuk akomodasi terhadap Fiji mengingat kenyataan geomorfologi kepulauan Fiji yang mengenal banyak karang-karang seperti itu. **Pokok pikiran kedua** mengandung penegasan bahwa bahwa status perairan yang berada pada bagian dalam dari *straight*

⁷⁹ Mochtar Kusumaatmadja (b), *Konsepsi Hukum Negara Nusantara Pada Konferensi Hukum Laut III*, (Bandung: Alumni, 2003), hal. 6.

baseline yang ditarik dari ujung-ujung pulau terluar merupakan kedaulatan Negara Kepulauan yang tidak hanya mencakup perairan tapi juga termasuk dasar laut dan tanah di bawahnya serta ruang udara di atasnya demikian juga kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Sedangkan **pokok pikiran ketiga** menjamin hak lintas damai dari kapal-kapal asing yang melintasi perairan Negara Kepulauan berdasarkan peraturan perundang-undangan nasional dan dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan hukum internasional, dimana lintas damai tersebut harus dilakukan melalui alur-alur laut yang dapat ditentukan oleh Negara Kepulauan. Pokok pikiran ketiga inilah yang merupakan cikal-bakal dari lahirnya konsep *Archipelagic Sea Lane* setelah adanya penyempurnaan dan penyesuaian dalam proses-proses persidangan Konferensi selanjutnya.

Sidang pertama dari Konferensi Hukum Laut III diadakan di New York pada bulan Desember 1953 untuk membicarakan acara konferensi dan tata tertib konferensi, termasuk juga organisasi persidangan dan tata-cara atau prosedur pengambilan keputusan sesuai dengan kebiasaan dalam konferensi-konferensi PBB. Dalam sidang pertama ini disepakati bahwa sedapat mungkin keputusan diambil lewat mekanisme konsensus, dan belum dibicarakan sama sekali mengenai substansi dari konferensi itu sendiri. Baru pada tanggal 20 Juni sampai 29 Agustus 1974 diselenggarakanlah sidang kedua Konferensi Hukum Laut PBB III di Caracas, Venezuela. Pada sidang inilah Indonesia bersama-sama dengan negara-negara kepulauan lainnya secara resmi mengajukan suatu rancangan pasal-pasal tentang *Archipelagic State* didasarkan atas usul-usul yang pernah diajukan sebelumnya pada sidang-sidang UN Seabed Committee sebagai persiapan Konferensi yang diadakan di New York dan Jenewa.

Situasi dari Konferensi Hukum Laut III ini sangat berbeda dibandingkan Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958. Perbedaan ini terletak bukan saja pada banyaknya peserta konferensi, yaitu mencapai lebih dari 140 peserta yang tiap tahun bertambah, dan pokok masalah serta materi yang akan dibahas, melainkan juga karena telah terjadi berbagai

pengelompokan antar negara-negara dalam menghadapi masalah-masalah khusus dan untuk melindungi kepentingan-kepentingan masing-masing. Menurut Atje Misbach Muhijiddin setidaknya secara garis besar terdapat delapan kelompok negara-negara, yaitu:⁸⁰

1. “**Negara-negara pantai**; menginginkan suatu rezim hukum yang memberikan kewenangan kepada mereka untuk mengelola dan melindungi sumber kekayaan hayati dan mineral dalam yurisdiksi nasionalnya.”
2. “**Negara-negara kepulauan**; menginginkan pengakuan atas prinsip *Archipelagic State*.”
3. “**Negara-negara tidak berpantai**; menghendaki adanya ketentuan hukum internasional bagi mereka yang menjamin hak transit dari dan ke laut dan hak akses terhadap sumber kekayaan alam negara-negara tetangganya.”
4. “**Negara-negara industri**; ingin memperoleh jaminan akses kepada sumber kekayaan mineral dasar laut di luar yurisdiksi nasional dalam kerangka hukum yang memuaskan;”
5. “**Negara-negara berkembang**; menghendaki agar mereka tidak hanya menjadi penonton pasif saja dari perkembangan dan penemuan ilmu pengetahuan kelautan sehingga ilmu dan teknologi kelautan itu harus dapat dipergunakan/dimanfaatkan oleh seluruh dunia dan tidak hanya bagi sejumlah kecil negara-negara kaya/maju saja.”
6. “**Negara-negara yang berbatasan dengan selat**; menginginkan agar pelayaran bebas (*freedom of navigation*) tidak menimbulkan ancaman bagi keamanan nasionalnya.”
7. “**Negara-negara maritim maju**; secara praktis menghendaki kebebasan berlayar, perdagangan dan komunikasi.”
8. “**Umat manusia secara keseluruhan**; menginginkan agar memperoleh jaminan bahwa pengaturan hukum yang baru akan melindungi lingkungan laut dari pencemaran atau penggunaan yang irrasional dari sumber kekayaan alam yang tidak dapat diperbaharui (*non-renewable resources*), serta pelarangan pembuangan (*dumping*) zat-zat yang berbahaya ke dalam laut kecuali *scientific test*, sehingga dapat mempengaruhi keseimbangan dan keharmonisan ekosistem laut.”

⁸⁰ Misbach, *op. cit.*, hal. 87-88.

Selain pengelompokan berdasarkan kepentingan nasional, masih pula terdapat berbagai pengelompokan berdasarkan kawasan dunia dimana negara tersebut berada, sistem hukum, ideologi, kelompok negara berkembang dan kelompok negara maju. Dalam memperjuangkan kepentingannya, seringkali negara-negara tersebut bersikap pragmatis dengan ‘berpindah’ atau ‘bergabung’ ke kelompok yang lain sesuai dengan kepentingannya. Misalnya, suatu negara yang secara ideologis termasuk ke dalam kelompok negara sosialis, tapi dalam memperjuangkan kebebasan berlayar melalui selat internasional ia bergabung dengan negara-negara Barat.

Terkait konsepsi *Archipelagic State*, dalam konferensi ini terdapat suatu perkembangan, yaitu adanya suatu usulan yang diberikan oleh India dan didukung oleh Kanada yang menghendaki penerapan *Archipelagic Principles* bagi kepulauan yang dimiliki oleh suatu negara yang wilayahnya sebagian besar merupakan bagian dari kontinen (*archipelago of state*). Usul ini diajukan oleh India terutamanya karena secara geografis dia memiliki kepulauan Andaman dan Nicobar. Usul ini didukung oleh Kanada yang memiliki kepulauan di daerah Kutub Utara yang berdekatan dengan pantainya, dan Ekuador yang memiliki kepulauan Galapagos di muka pantainya di Amerika Selatan.⁸¹ Terhadap usulan ini, Indonesia tidak secara mutlak menolak, melainkan menegaskan bahwa persoalan tersebut merupakan hal yang harus dipisahkan dengan pengaturan mengenai *Archipelagic State* yang diajukan oleh Indonesia dan negara-negara kepulauan lainnya. Sikap Indonesia ini diambil karena melihat kenyataan bahwa banyak negara-negara, sebagian besar negara-negara berkembang yang berpotensi mendukung konsepsi *Archipelagic State* yang diajukan Indonesia, yang tidak setuju atas usul India tersebut sehingga dapat membahayakan strategi diplomasi Indonesia dan negara-negara kepulauan lainnya.

Dikarenakan berbagai kompleksitas yang terjadi, maka sidang ke-2 Konferensi Hukum Laut III di Caracas ini hanyalah menghasilkan apa

⁸¹ Mochtar Kusumaatmadja (b), *op. cit.*, hal. 16.

yang disebut sebagai *Main Trends of the Law of The Sea* yang merupakan himpunan berbagai usul dan pendirian para peserta sidang yang bentuknya sudah cukup jelas dan dapat dianggap sebagai kecenderungan-kecenderungan terpenting dari hukum laut internasional yang dihimpun guna dijadikan acuan dalam sidang-sidang berikutnya. Salah satu hal yang dimuat dalam dokumen tersebut adalah mengenai *Archipelagic State*.

Sidang ke-3 Konferensi Hukum Laut PBB III berlangsung di Jenewa pada tahun 1975. Dalam sidang ini, *Main Trends* yang telah disebutkan dijadikan acuan dalam pembahasannya guna merumuskan pasal-pasal dalam suatu rancangan konvensi. Namun, dikarenakan sampai saat terakhir sidang belum dapat dihasilkan rumusan pasal-pasal berupa *draft convention*, maka dirumuskanlah suatu *Informal Single Negotiating Text* (INST) yang tidak mengikat dan tidak menggambarkan atau mempengaruhi posisi (terakhir) dari pada negara-negara peserta namun hanya berfungsi sebagai dasar bagi pembicaraan selanjutnya.

Dalam persidangan selanjutnya, yaitu dalam sidang di New York bulan Maret-Mei 1976, INST telah mengalami revisi sehingga selanjutnya disebut *Revised Single Negotiating Text* (RSNT). Dalam RSNT ini rumusan mengenai *Archipelagic State* telah mengalami penyempurnaan sehingga diatur dalam Bab tersendiri, yaitu Bab VII. Selanjutnya, dalam persidangan berikutnya, yaitu sidang ke-5 Konferensi Hukum Laut II PBB di New York pada tanggal 23 Mei sampai dengan 15 Juli 1977 telah berhasil dibuat sebuah rumusan tunggal yang menyeluruh yang dikenal dengan sebutan *Informal Composite Negotiating Text* (ICNT) yang merupakan penyempurnaan dari rancangan pasal-pasal sebelumnya dalam sidang-sidang sebelumnya.

Dalam kaitannya dengan konsepsi *Archipelagic State*, ICNT mengaturnya dalam Bab IV dan tidak berubah lagi sampai penandatanganan Konvensi tahun 1982. Terkait dengan materinya, terjadi perubahan dalam batas maksimum panjang *baseline*, yaitu dari yang tadinya diatur sepanjang 80 mil laut dalam RSNT menjadi 100 mil laut dalam ICNT. Juga, dalam hal alur laut (*Sea lanes*), dari yang tadinya diatur

dalam RSNT bahwa lebar alur laut haruslah ditentukan secara *fixed* sehingga menyerupai suatu koridor dalam wilayah perairan, mengalami perubahan dalam ICNT dengan pengaturan bahwa *sea lanes* itu tidak harus berupa koridor yang ditentukan lebarnya sebagai suatu jalur dengan status tersendiri, melainkan hanya sumbu dimana kapal-kapal dan pesawat terbang yang melakukan lintas pelayaran melalui *sea lanes* tidak boleh menyimpang 25 mil pada kedua belah bagian dari sumbu itu. Selain masalah *sea lanes*, masalah status hukum perairan kepulauan (*archipelagic waters*) juga diatur dengan ketentuan yang menyatakan bahwa pelaksanaan rezim *archipelagic sea lane passage* tidak mempengaruhi kedaulatan Negara Kepulauan atas perairan kepulauan, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta kekayaan alamnya, termasuk *sea lane* itu sendiri.⁸² Pada tahun 1981 setelah mengalami beberapa kali revisi, lahirlah *Draft Convention on The Law Of The Sea*.

Sidang trakhir dari Konferensi Hukum Laut III dilangsungkan di Montego Bay, Jamaica, mulai tanggal 6 sampai dengan 10 Desember 1982, dimana telah disampaikan pernyataan akhir para delegasi dan penandatanganan UNCLOS 1982 oleh 119 delegasi, tidak termasuk Amerika Serikat, Inggris, Republik Federasi Jerman, Belgia, dan Italia karena adanya ketentuan-ketentuan yang menyangkut *seabed mining* yang tidak mereka setuju.⁸³ Penandatanganan ini mengukuhkan posisi UNCLOS 1982 sebagai *a Constitution of The Ocean*, apalagi dengan fakta bahwa sampai tanggal 4 Maret 2004, *Division for Ocean Affairs and the Law of The Sea, Office of Legal Affairs, United Nations* mencatat telah terdapat 145 dari 195 negara anggota PBB yang telah menjadi peserta konvensi ini.⁸⁴

Dengan diterimanya konsepsi *Archipelagic State* yang diatur dalam Bab IV UNCLOS 1982, maka prinsip tersebut telah menjadi suatu kaidah

⁸² Misbach, *op. cit.*, hal. 93-94.

⁸³ *Ibid.*, hal. 95.

⁸⁴ Etty R. Agoes (a), "Praktik Negara-Negara Atas Konsepsi Negara Kepulauan", *op. cit.*, hal. 442.

hukum internasional yang baru dan memberikan dasar yang solid bagi penerapannya oleh Negara-negara kepulauan di dunia, khususnya Indonesia, sekaligus mengukuhkan konsepsi Negara Nusantara Indonesia sebagaimana termaktub dalam Deklarasi Juanda 1957 dan peraturan perundang-undangan yang mengikutinya.

II.1.2 Dampak Konsepsi Negara Kepulauan Terhadap Wilayah Perairan Indonesia

Wilayah negara merupakan konsep yang paling mendasar (*fundamental*) dalam hukum internasional, untuk menunjukkan adanya kekuasaan atau kedaulatan tertinggi dan eksklusif negara dalam batas-batas wilayahnya.⁸⁵ Sedemikian penting dan fundamentalnya sehingga Oppenheim mengatakan bahwa tanpa adanya wilayah dengan batas-batas tertentu, suatu negara tidak dapat dianggap sebagai subjek hukum internasional.⁸⁶ Pengertian Negara disini tidak dapat dipisahkan dari konsep dasar Negara sebagai kesatuan geografis disertai dengan kedaulatan dan yurisdiksinya masing-masing.⁸⁷

Menurut Prof. Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R. Agoes, esensi kedaulatan territorial terletak pada kondisi faktual maupun legal sehingga suatu wilayah dapat dianggap berada dibawah kedaulatan suatu negara tertentu.⁸⁸ Dalam keputusan terhadap kasus *Island of Palmas* yang melibatkan sengketa antara Belanda dan Amerika Serikat, Hakim Huber menyatakan bahwa:

*“Sovereignty in relation to a portion of the surface of the globe is the legal condition necessary for the inclusion of such portion in the territory of any particular state.”*⁸⁹

⁸⁵ D.P. O’Connell, *International Law*, 2nd Edition, Vol. 1, 1970, hal. 87.

⁸⁶ Oppenheim, *International Law*, Vol. 1, 8th Edition, (London: Longmans, 1955), hal. 451.

⁸⁷ Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, (Bandung: Alumni, 2003), hal. 161.

⁸⁸ Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R. Agoes, *ibid.*, hal. 163.

⁸⁹ The United States of America v. The Netherlands, *The Island of Palmas Case*, The Permanent Court of Arbitration, The Hague, 4th April 1928.

Pernyataan tersebut menurut kedua sarjana diatas:

“Menunjukkan aspek positif wilayah negara dalam bentuk adanya kekuasaan tertinggi atau kewenangan eksklusif dari negara di wilayahnya. Sebaliknya, di luar wilayahnya suatu Negara tidak lagi memiliki kekuasaan demikian karena kekuasaan itu berakhir dan kekuasaan suatu negara lain dimulai. Sementara aspek negatif dari wilayah negara ditunjukkan dengan adanya kewajiban negara untuk melindungi hak negara-negara lain di wilayahnya.”⁹⁰

Dalam rangka mengukuhkan kedaulatan di wilayah lautnya, Indonesia telah mengundang beberapa peraturan perundang-undangan. Sebelum berlakunya UNCLOS 1982, Indonesia telah mengundang Undang-Undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 tentang Lalu Lintas Laut Damai Kendaraan Air Asing Dalam Perairan Indonesia. Selain itu Indonesia juga telah mengeluarkan Undang-Undang No. 19 tahun 1961 tentang Persetujuan atas Tiga Konvensi Jenewa mengenai Hukum Laut. Sembilan tahun kemudian, tepatnya pada tanggal 17 Februari 1969, Pemerintah telah mengeluarkan Pengumuman Pemerintah tentang Landas Kontinen Indonesia yang kemudian diikuti dengan ditetapkannya Undang-Undang No.1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia.

Menjelang berakhirnya perundingan-perundingan pada Konferensi Hukum Laut III pada tanggal 21 Maret 1980 Indonesia mengeluarkan suatu pernyataan dalam bentuk Pengumuman Pemerintah tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Pernyataan ini kemudian dikukuhkan dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan untuk pelaksanaannya dikeluarkan Peraturan Pemerintah No. 15 tentang Pengelolaan Sumber Daya Alam Hayati di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.⁹¹

Selanjutnya, setelah munculnya UNCLOS 1982, Indonesia telah mengeluarkan sebuah undang-undang untuk meratifikasinya, yaitu

⁹⁰ Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *loc.cit.*

⁹¹ Etty R. Agoes (c), *op. cit.*, hal 232-233.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS 1982. Dengan demikian, Indonesia telah mengikatkan diri pada konvensi tersebut. Sebagai konsekuensinya, penerapan konsepsi *Archipelagic State* sebagai suatu rezim hukum baru dalam hukum laut internasional yang diatur dalam UNCLOS 1982 akan memberikan beberapa dampak atau implikasi bagi Indonesia.

Pasca ratifikasi UNCLOS 1982, Indonesia telah mengeluarkan beberapa peraturan perundang-undangan lain yang berhubungan dengan implementasi UNCLOS 1982, khususnya terkait rezim *Archipelagic State* di Indonesia, antara lain: Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dan Pesawat Udara dalam Melaksanakan Lintas Damai melalui Perairan Indonesia, dan 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 Kepulauan Yang Ditetapkan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002 Tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia.

Pada dasarnya, terdapat **tiga dampak** yang dapat disebutkan dari pengaturan konsepsi *Archipelagic State* dalam UNCLOS 1982 terhadap wilayah perairan Indonesia, antara lain:

1. Berubahnya status hukum perairan Indonesia;
2. Bertambahnya wilayah perairan Indonesia; dan
3. Timbulnya hak bagi Indonesia untuk menetapkan Alur Laut Kepulauan untuk Pelayaran Internasional (yang akan dijelaskan lebih lanjut dalam sub-bab selanjutnya).

Dalam kaitannya dengan dampak pertama dan kedua, maka terlebih dahulu harus dipahami pengaturan UNCLOS 1982 masalah wilayah perairan dan status hukumnya. UNCLOS 1982 sebagai 'konstitusi lautan' (*constitution of the ocean*) mengakui hak-hak negara untuk melakukan klaim atas berbagai macam zona maritim dengan status hukum

yang berbeda-beda, sebagaimana disebutkan oleh Prof. Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, yaitu sebagai berikut:⁹²

1. “Berada dibawah kedaulatan penuh negara meliputi laut pedalaman (*internal water*), laut territorial (*territorial sea*), dan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (*straits used for international navigation*);”
2. “Negara mempunyai yurisdiksi khusus dan terbatas yaitu zona tambahan;”
3. “Negara mempunyai yurisdiksi eksklusif untuk memanfaatkan sumberdaya alamnya, yaitu zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen;”
4. “Berada dibawah suatu pengaturan internasional khusus, yaitu dasar laut samudera dalam, atau lebih dikenal sebagai “The Area” (*International Sea-bed Area*);” dan
5. “Tidak berada dibawah kedaulatan maupun yurisdiksi negara manapun, yaitu laut lepas (*high seas*).”

Dalam hal berubahnya status hukum dan bertambahnya wilayah perairan Indonesia, maka zona maritim yang mendapat pengaruh paling besar adalah zona yang pertama, yaitu yang berada di bawah kedaulatan penuh negara, meliputi laut pedalaman (*internal water*), laut territorial (*territorial sea*), termasuk didalamnya garis pangkal (*baseline*) dan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (*straits used for international navigation*).

Terhadap ketiga wilayah tersebut dapat dikemukakan penjelasan sebagai berikut:

a. Perairan Pedalaman (*Internal Waters*);

Sebagaimana telah dijelaskan dalam bab sebelumnya, batasan yang diberikan oleh UNCLOS 1982 tentang perairan pedalaman adalah perairan yang terletak pada sisi darat dari *baseline* yang dipakai untuk menetapkan laut territorial suatu negara. Termasuk kedalamnya sungai, teluk, pelabuhan serta

⁹² Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *op. cit.*, hal. 171.

bagian-bagian perairan lain sepanjang berada pada sisi darat dari *baseline*. Dengan demikian, batas terluar dari perairan pedalaman bagi suatu negara pantai biasa adalah *baseline*, yang dapat berupa *normal baseline* ataupun *straight baseline*, atau kombinasi dari keduanya.

Bagi negara kepulauan berlaku suatu ketentuan khusus bahwa perairan pedalaman dapat ditetapkan dengan menarik suatu garis penutup pada mulut sungai, teluk dan pelabuhan yang berada pada perairan kepulauannya.⁹³ Dengan demikian, perairan pedalaman dari suatu negara kepulauan akan merupakan perairan yang terletak di sebelah dalam dari garis penutup tersebut. Pada perairan pedalaman, baik negara pantai maupun negara kepulauan mempunyai kedaulatan penuh yang meliputi perairan pedalaman tersebut, ruang udara di atasnya beserta dasar laut di bawahnya.⁹⁴

b. Laut territorial;

UNCLOS 1982 menetapkan bahwa kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman, (dan dalam hal negara kepulauan, perairan kepulauannya, juga meliputi suatu jalur yang berbatasan dengannya yang disebut laut territorial. Konvensi ini memberikan kebebasan pada tiap-tiap negara untuk menetapkan lebar laut territorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkalnya.⁹⁵ Batas luar laut territorial yang ditetapkan oleh konvensi ini adalah garis yang jarak

⁹³ UNCLOS 1982, Pasal 50 menyebutkan: *Within its archipelagic waters, the archipelagic State may draw closing lines for the delimitation of internal waters...*

⁹⁴ UNCLOS 1982, Pasal 2 ayat (1) dan (2) menyebutkan: (1) *The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea;* (2) *This sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil.*

⁹⁵ UNCLOS 1982 mengatur bahwa: *Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention.*

setiap titiknya dari titik yang terdekat pada garis pangkal, sama dengan lebar laut territorial.⁹⁶

c. Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional

Salah satu ketentuan baru yang dihasilkan oleh Konferensi Hukum Laut Ketiga adalah pengakuan masyarakat internasional tentang diperlukannya pengaturan khusus bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Hal ini merupakan refleksi dari keadaan faktual yang terjadi pada saat itu, dimana terjadi perluasan lebar laut territorial dari 3 mil laut sebagaimana dianut oleh negara-negara maju, menjadi maksimum 12 mil laut sebagai hasil perjuangan negara-negara berkembang. Akibatnya, banyak selat yang lebarnya kurang atau sama luasnya dengan dua kali lebar maksimum laut territorial berubah statusnya menjadi laut territorial.⁹⁷

Pengakuan tersebut kemudian diakomodir dalam UNCLOS 1982 yang memberikan pengaturan khusus bagi selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional dalam Bab III. Disitu, selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional didefinisikan sebagai perairan yang menghubungkan satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif. Di selat-selat demikian, berlaku hak lintas transit (*transit passage*) bagi pelayaran internasional, namun apabila ada bagian dari selat yang letaknya lebih dekat ke daratan utama dan ada alur laut yang memisahkan daratan tersebut dengan suatu pulau dan dapat memberikan kenyamanan yang sama untuk pelayaran, pada jalur pelayaran demikian akan berlaku hak lintas damai (*innocent passage*).

⁹⁶ Hal ini diatur dalam UNCLOS 1982, Pasal 4 yang menyebutkan bahwa: *The outer limit of the territorial sea is the line every point of which is at a distance from the nearest point of the baseline equal to the breadth of the territorial sea.*

⁹⁷ Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *op. cit.*, hal. 174

Adapun terhadap beberapa zona maritim seperti laut lepas (*high seas*) dan selat internasional (*international straits*) dimana negara tidak memiliki kedaulatan maupun yurisdiksi namun tadinya (sebelum diberlakukannya UU No. 4 Prp. Tahun 1960) berada di antara pulau-pulau Indonesia, dengan diaturannya rezim *Archipelagic State* dalam UNCLOS 1982, maka hal ini memberikan dasar yang lebih kuat bagi transformasi wilayah-wilayah tersebut menjadi wilayah perairan nasional Indonesia (baik itu laut teritorial maupun perairan kepulauan) dimana Indonesia berdaulat penuh.

II.1.2.1 Bertambahnya Wilayah Perairan Indonesia

Sebagaimana diketahui, wilayah perairan Indonesia sebelum dikeluarkannya UNCLOS 1982 diatur dalam Undang-Undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, dimana dalam UU ini, wilayah perairan Indonesia disebutkan terdiri atas laut wilayah (*territorial sea*) Indonesia beserta perairan pedalaman (*internal waters*) Indonesia.⁹⁸ Disini, laut wilayah didefinisikan sebagai lajur laut selebar 12 mil laut yang garis luarnya diukur tegak lurus atas garis dasar atau titik pada garis dasar yang terdiri dari garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air rendah dari pada pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang terluar dalam wilayah Indonesia dengan ketentuan bahwa jika ada selat yang lebarnya tidak melebihi dua puluh empat mil laut dan Negara Indonesia tidak merupakan satu-satunya negara tepi, maka garis batas laut wilayah Indonesia ditarik pada tengah selat.⁹⁹ Sedangkan perairan pedalaman didefinisikan sebagai semua perairan yang terletak pada sisi dalam dari garis

⁹⁸ Indonesia (a), *Undang-Undang Tentang Perairan Indonesia*, UU No. 4 Prp. Tahun 1960, *op. cit.*, Pasal 1 ayat (1).

⁹⁹ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 1 ayat (2).

dasar sebagai yang dimaksud pada ayat (2),¹⁰⁰ atau dengan kata lain garis yang digunakan untuk mengukur laut wilayah sebagaimana dimaksud diatas.

Undang-Undang ini, yang hanya terdiri dari empat pasal dan hanya mengatur wilayah perairan Indonesia secara terbatas, belum dapat mengakomodir ketentuan-ketentuan sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982.¹⁰¹ Oleh karena itu, pemerintah kemudian mengundangkan UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, dimana didalamnya diatur mengenai wilayah perairan Indonesia yang meliputi Laut Teritorial Indonesia, Perairan Kepulauan, dan Perairan Pedalaman.¹⁰² Laut Teritorial Indonesia didefinisikan dalam pasal 3 ayat (2) jo. Pasal 5 ayat (3) UU ini sebagai jalur laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia, yaitu garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air rendah pulau-pulau dan karang- karang kering terluar dari kepulauan Indonesia.¹⁰³ Sementara perairan kepulauan didefinisikan sebagai semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.¹⁰⁴ Sedangkan Perairan Pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk ke dalamnya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup, yaitu garis-garis yang ditarik pada mulut sungai, kuala, teluk, anak laut,

¹⁰⁰ *Ibid.*, Pasal 1 ayat (3).

¹⁰¹ Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Luar Negeri RI, *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*, (Jakarta: Balitbang Deplu, 1986), hal. 99

¹⁰² Indonesia (d), *Undang-Undang Tentang Perairan Indonesia*, UU No. 6 Tahun 1996, *op. cit.*, Pasal 3 ayat (1).

¹⁰³ Indonesia (d), *op. cit.*, Pasal 3 ayat (2) jo. Pasal 5 ayat (3).

¹⁰⁴ *Ibid.*, Pasal 3 ayat (3).

dan pelabuhan.¹⁰⁵ Dengan demikian terjadi penambahan terhadap wilayah perairan Indonesia, yaitu dari semula hanya dua saja (yaitu laut wilayah dan perairan pedalaman), menjadi tiga (yaitu laut territorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman).

II.1.2.2 Berubahnya Status Hukum Perairan Indonesia

Dari kedua Undang-Undang diatas kita dapat melihat adanya perubahan-perubahan yang tidak lain merupakan dampak dari pengaturan konsepsi *Archipelagic State* di dalam UNCLOS 1982, yaitu antara lain:

a. Dampak Terhadap *Baseline*:

Ketentuan mengenai *baseline* tidak secara khusus diatur dalam UU No.4 Prp. Tahun 1960 melainkan menjadi satu dengan definisi laut wilayah. Dalam UU ini, definisi *baseline* dapat dilihat secara implicit pada pasal 1 ayat (2) dimana disebutkan bahwa:

“Laut wilayah Indonesia ialah lajur laut selebar duabelas mil laut yang garis luarnya diukur tegak lurus atas garis dasar atau titik pada garis dasar yang terdiri dari garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air rendah dari pada pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang terluar dalam wilayah Indonesia...”

Dari definisi ini, kita dapat melihat bahwa *baseline* yang digunakan berdasarkan UU No. 4 Prp. Tahun 1960 adalah *straight baseline* karena dilakukan dengan menarik garis-garis lurus, yang menghubungkan titik-titik terluar pada pulau-pulau terluar Indonesia. Ketentuan penarikan *straight baseline* seperti ini berkaca dari kasus *Anglo-Norwegian Fisheries Case* tahun 1951 yang telah diputus oleh Mahkamah Internasional dan menjadi dasar dalam hukum internasional bagi penggunaan *straight baseline* oleh negara-negara.¹⁰⁶

¹⁰⁵ *Ibid.*, Pasal 3 ayat (4) jo. Pasal 7 ayat (1).

¹⁰⁶ Lihat uraian perihal ini dalam BAB I, hal. 14-15.

Dengan dikeluarkannya UU No. 6 Tahun 1996, maka rezim *baseline* yang berlaku bagi wilayah perairan Indonesia mengalami perubahan. Dalam UU ini ketentuan mengenai *baseline* diatur secara khusus dalam pasal 5 dan pasal 6 disertai cara-cara penarikannya yang lebih detail, juga telah diberikan suatu nama, yaitu “garis pangkal kepulauan Indonesia”, yang penarikannya menggunakan garis pangkal lurus kepulauan atau *straight archipelagic baseline*,¹⁰⁷ dimana apabila penggunaan *straight archipelagic baseline* tidak dimungkinkan maka *baseline* yang digunakan adalah *normal baseline* atau *straight baseline*.¹⁰⁸ Dari sini kita dapat mengetahui bahwa berdasarkan UU No. 6 Tahun 1996 terdapat tiga rezim *baseline* yang berlaku di Indonesia, yaitu *straight archipelagic baseline*, *normal baseline*, dan *straight baseline*.

Dalam UU ini juga telah ditetapkan syarat bagi penarikan *straight archipelagic baseline*, yaitu pertama, panjang garis pangkal lurus kepulauan tidak boleh melebihi 100 (seratus) mil laut, kecuali bahwa 3% (tiga per seratus) dari jumlah keseluruhan garis-garis pangkal yang mengelilingi kepulauan Indonesia dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga suatu kepanjangan maksimum 125 (seratus dua puluh lima) mil laut.¹⁰⁹ Kedua, garis pangkal lurus kepulauan tersebut tidak boleh ditarik dari dan ke elevasi surut, kecuali apabila di atasnya telah dibangun mercu suar atau instalasi serupa yang secara permanen berada di atas permukaan laut atau apabila elevasi surut tersebut terletak seluruhnya atau sebagian pada suatu jarak yang tidak melebihi lebar laut teritorial dari pulau yang terdekat.¹¹⁰

¹⁰⁷ Indonesia (d), *op. cit.*, Pasal 5 ayat (1).

¹⁰⁸ *Ibid.*, Pasal 5 ayat (2).

¹⁰⁹ *Ibid.*, Pasal 5 ayat (4).

¹¹⁰ *Ibid.*, Pasal 5 ayat (5).

Pengaturan dan penerapan rezim *straight archipelagic baseline* pada wilayah perairan Indonesia serta pengaturan mengenai persyaratan dan ketentuan penarikannya tidak lain merupakan dampak dari pemberlakuan konsepsi *Archipelagic State* yang diatur dalam UNCLOS 1982. Hal ini dapat dilihat dari pasal 47 ayat (1), (2), dan (4) yang secara berurutan menyebutkan:

“An archipelagic State may draw straight archipelagic baselines joining the outermost points of the outermost islands and drying reefs of the archipelago...”,¹¹¹

“The length of such baselines shall not exceed 100 nautical miles, except that up to 3 per cent of the total number of baselines enclosing any archipelago may exceed that length, up to a maximum length of 125 nautical miles.”,¹¹²

“Such baselines shall not be drawn to and from low-tide elevations, unless lighthouses or similar installations which are permanently above sea level have been built on them or where a low-tide elevation is situated wholly or partly at a distance not exceeding the breadth of the territorial sea from the nearest island.”.¹¹³

b. Dampak Terhadap *Internal Waters*

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa *Internal Waters* atau perairan pedalaman dalam UU No. 4 Prp. Tahun 1960 diatur sebagai semua perairan yang terletak pada sisi dalam dari garis dasar, yaitu garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air rendah dari pada pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang terluar dalam wilayah Indonesia. Dari definisi ini dapat disimpulkan bahwa segala perairan, tanpa kecuali, selama itu berada pada sisi dalam *baseline*, maka dianggap sebagai *internal waters*.

¹¹¹ UNCLOS 1982, Pasal 47 ayat (1).

¹¹² *Ibid.*, Pasal 47 ayat (2).

¹¹³ *Ibid.*, Pasal 47 ayat (4).

Pengaturan ini berubah dalam UU No. 6 Tahun 1996. Disini, perairan pedalaman didefinisikan sebagai semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk ke dalamnya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup, yaitu garis-garis yang ditarik pada mulut sungai, kuala, teluk, anak laut, dan pelabuhan. Dimana, perairan pedalaman terbagi lagi menjadi dua bagian, yaitu: laut pedalaman dan perairan darat.¹¹⁴ Laut pedalaman adalah bagian laut yang terletak pada sisi darat dari garis penutup, pada sisi laut dari garis air rendah,¹¹⁵ sedangkan perairan darat adalah segala perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah, kecuali pada mulut sungai perairan darat adalah segala perairan yang terletak pada sisi darat dari garis penutup mulut sungai.¹¹⁶

Berdasarkan penjelasan dua ketentuan dalam masing-masing UU tersebut, kita dapat melihat adanya perbedaan, yaitu dalam UU No. 6 Tahun 1996, yang disebut sebagai perairan pedalaman dibatasi sebatas perairan pada sisi darat pantai Indonesia dan garis penutup, sementara UU No. 4 Prp. Tahun 1960 tidak memberikan batasan terhadap perairan pedalaman, karena mencakup segala perairan yang berada pada sisi dalam *baseline*.

Satu pertanyaan kemudian timbul berdasarkan penjelasan diatas, yaitu: Lalu bagaimanakah status perairan yang berada pada sisi dalam *baseline* namun bukan termasuk perairan pedalaman? Terhadap wilayah perairan demikian, UU No. 6 Tahun 1996 menyebutnya sebagai perairan kepulauan Indonesia (*archipelagic waters*), yang didefinisikan sebagai semua perairan yang terletak

¹¹⁴ Indonesia (d), *op. cit.*, Pasal 7 ayat (2).

¹¹⁵ *Ibid.*, Pasal 7 ayat (3).

¹¹⁶ *Ibid.*, Pasal 7 ayat (4).

pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.¹¹⁷

Adanya perubahan pengaturan mengenai *internal waters* ini merupakan dampak dari keberlakuan konsepsi *Archipelagic State*, dimana dalam pasal 49 ayat (1) UNCLOS 1982 disebutkan bahwa:

“The sovereignty of an archipelagic State extends to the waters enclosed by the archipelagic baselines ..., described as archipelagic waters, regardless of their depth or distance from the coast.”

Sementara ketentuan mengenai *internal waters* diatur secara khusus dalam konvensi ini dalam pasal 8 ayat (1) dan dengan demikian merupakan rezim hukum yang sama sekali berbeda dengan *archipelagic waters*. Pasal tersebut menyebutkan bahwa:

“...waters on the landward side of the baseline of the territorial sea form part of the internal waters of the State.”

c. Dampak Terhadap *Territorial Sea*

Sebelum berlakunya UNCLOS 1982, ketentuan mengenai lebar laut territorial dalam hukum internasional belumlah dapat ditentukan secara pasti. Satu Konvensi yang memberikan pengaturan mengenai laut territorial, namun tanpa mengatur masalah batas lebarnya adalah Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 mengenai Laut Territorial (*1958 Geneva Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone*, selanjutnya disebut “Konvensi Laut Territorial 1958”) yang dalam pasal 1 ayat (1) jo. pasal 3 jo. Pasal 6 menyebutkan:

“The sovereignty of a State extends, beyond its land territory and its internal waters, to a belt of sea adjacent to its coast, described as the territorial sea.” “Except where otherwise provided in these Articles, the normal baseline for measuring the breadth of the territorial sea is the low-water line along the coast as marked on large-scale charts officially recognised by the coastal States.” “The outer limit of the territorial sea is the line every point of which is at a

¹¹⁷ *Ibid.*, Pasal 3 ayat (3).

distance from the nearest point of the baseline equal to the breadth of the territorial sea.”¹¹⁸

Dalam ketentuan yang diatur dalam konvensi ini tidak ditetapkan batas lebar laut territorial, sehingga lebar laut territorial yang diklaim oleh negara-negara sangat bervariasi pada saat itu, mulai dari 3 mil laut sampai 200 mil-laut sebagaimana dilakukan oleh beberapa negara Afrika dan Amerika Latin.¹¹⁹

Dengan berlakunya UNCLOS 1982, maka ditetapkan bahwa lebar *territorial sea* adalah tidak lebih dari 12 mil laut diukur dari *baseline*-nya sebagaimana disebutkan dalam pasal 3 UNCLOS 1982.¹²⁰ Pada wilayah ini, negara-negara memiliki kedaulatan penuh yang dibatasi hanya oleh kewajibannya menjamin hak lintas damai (*innocent passage*) dari kapal-kapal asing yang melintasi wilayah tersebut, sebagaimana disebutkan dalam pasal 2 ayat 1 UNCLOS 1982:

“The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic state, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea.”

Pengaturan ketentuan ini memperkuat klaim Indonesia atas lebar wilayah laut territorial sebesar 12 mil laut yang dilakukan sebelum berlakunya UNCLOS 1982 dan UU Nomor 6 Tahun 1996, yaitu lewat UU No. 4 Prp 1960. Dimana, dalam pasal 1 ayat (2) disebutkan bahwa:

“Laut wilayah Indonesia ialah lajur laut selebar dua belas mil laut yang garis luarnya diukur tegak lurus atas garis dasar atau titik pada garis dasar yang terdiri dari garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air

¹¹⁸ *Geneva Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone 1958*, Pasal 1 ayat (1) jo. Pasal 3 jo. Pasal 6.

¹¹⁹ Churchill, *op. cit.*, hal. 79 - 80, *Appendix*.

¹²⁰ Ketentuan dalam Pasal ini menyebutkan bahwa: *“Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention.”*

rendah dari pada pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang terluar dalam wilayah Indonesia...”

Sementara itu, UU Nomor 6 Tahun 1996, mengatur laut territorial dalam pasal 3 ayat (2) sebagai:

“...jalur laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia...”

Pada dasarnya, pengaturan yang ditetapkan oleh UU ini hampir sama dengan yang ditetapkan oleh UU No. 4 Prp 1960, namun demikian dengan titik tolak yang berbeda dalam penarikan *baseline*-nya. *Baseline* yang digunakan dalam UU Nomor 6 Tahun 1996 adalah *straight archipelagic baseline* yang syarat-syarat penarikannya telah pula diatur dalam UU ini dan UNCLOS 1982, sementara yang digunakan dalam UU No. 4 Prp 1960 adalah *straight baseline* konvensional dengan syarat-syarat penarikan yang berbeda pula, yang telah dijelaskan dalam poin sebelumnya. Selain itu, penggunaan istilah dalam kedua ketentuan ini juga berbeda, yaitu “Laut Territorial” pada UU No. 6 Tahun 1996 dan “Laut Wilayah” pada UU No. 4 Prp 1960.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa dampak terbesar dari pengaturan konsepsi *Archipelagic State* dalam UNCLOS 1982 terhadap laut territorial Indonesia adalah dalam hal pemberian dasar baru, lengkap dengan syarat-syaratnya, bagi penarikan *baseline* untuk laut territorial, yaitu *straight archipelagic baseline*.

d. Dampak Terhadap Hak Lintas Kapal Asing (*Rights of Passage*) Pada Selat Yang Digunakan Untuk Pelayaran Internasional (*Straits Used for International Navigation*).

Sebagaimana telah dijelaskan, sebelum dikeluarkannya Deklarasi Juanda 1957 dan UU No. 4 Prp. Tahun 1960, wilayah perairan Indonesia merupakan pulau-pulau yang memiliki laut territorial-nya sendiri disebabkan pengaturan pasal 1 *Territoriale*

Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939 yang menyatakan bahwa lebar laut wilayah Indonesia adalah 3 mil laut, diukur dari garis air rendah dari pulau-pulau yang termasuk dalam daerah Indonesia. Akibatnya, diantara laut-laut wilayah tersebut terdapat bagian-bagian laut lepas atau kantong-kantong laut lepas,¹²¹ termasuk juga pada selat-selat, yaitu wilayah perlintasan alamiah yang tidak begitu luas yang terletak diantara dua atau lebih pulau dan menghubungkan dua bagian wilayah perairan yang lebih luas.¹²²

Pemberlakuan rezim *Archipelagic State* pada wilayah perairan Indonesia menyebabkan berubahnya status berbagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, yang tadinya merupakan laut bebas dan dengan demikian bebas dilayari oleh kapal-kapal asing, menjadi bagian dari wilayah kedaulatan negara kepulauan (baik itu dalam bentuk laut territorial maupun perairan kepulauan) sehingga berpengaruh terhadap hak lintasnya.

Definisi mengenai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional sebelum berlakunya UNCLOS 1982 diatur dalam Konvensi Laut Territorial 1958 pada pasal 16 ayat (4), yaitu sebagai berikut:

*“There shall be no suspension of the innocent passage of foreign ships through straits which are used for international navigation between one part of the high seas and another part of the high seas or the territorial sea of a foreign State.”*¹²³

Terhadap selat demikian, rezim hak lintas pelayaran yang berlaku adalah hak lintas damai (*innocent passage*), sebagaimana diatur dalam pasal 14 ayat (1):

¹²¹ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, (Bandung: Alumni, 2008), hal. 378-379.

¹²² Churchill, *op. cit.*, hal. 102; definisi ‘Strait’ yang diberikan oleh penulis adalah *a narrow natural passage or arm of water connecting two larger bodies of water*.

¹²³ *Geneva Convention*, Pasal 16 ayat (4).

“Subject to the provisions of these Articles, ships of all States, whether coastal or not, shall enjoy the right of innocent passage through the territorial sea.”

Ketentuan ini mengalami perubahan dengan berlakunya UNCLOS 1982. Perubahan ini terutama dilatarbelakangi oleh adanya pertentangan antara kepentingan negara-negara berkembang dengan negara-negara maritim besar. Negara-negara berkembang berkeinginan untuk membuat kapal-kapal asing yang melewati wilayah perairan mereka menjadi dibawah yurisdiksi negara bersangkutan. Keinginan ini dibuktikan dengan banyaknya praktik negara-negara untuk memperluas yurisdiksinya terhadap berbagai wilayah perairannya meliputi laut territorial, zona ekonomi eksklusif, dan penetapan perairan kepulauan dalam tenggang waktu antara berakhirnya Konferensi Hukum Laut Ke-I sampai dengan akhir-akhir Konferensi Hukum Laut Ke-III. Keinginan ini tentunya mendapat tentangan dari negara-negara maritim besar yang merasa kepentingan ekonomi dan keamanannya, terutama dalam kaitannya dengan strategi pertahanan laut, dapat terancam. Namun demikian, sebuah kompromi dapat tercapai dalam Konferensi Hukum Laut ke-III yang menghasilkan dua buah rezim baru dalam hak lintas pelayaran internasional, yaitu hak lintas transit (*transit passage*) melalui selat-selat internasional dan hak lintas alur laut kepulauan (*archipelagic sea lane passage*) melalui perairan kepulauan.¹²⁴

Rezim hak lintas transit berlaku terhadap selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan beberapa pengecualian, sebagaimana diatur dalam pasal 37 jo. pasal 38 ayat (1) yang menyebutkan:

“This section applies to straits which are used for international navigation between one part of the high seas

¹²⁴ Churchill, *op. cit.*, hal 105.

or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone.”;

“In straits referred to in article 37, all ships and aircraft enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded...”

Disini, telah terjadi perubahan definisi mengenai apa yang disebut sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, dari yang tadinya berupa selat yang menghubungkan satu bagian laut lepas dengan bagian lain dari laut lepas atau laut territorial suatu negara menjadi selat yang menghubungkan satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif.

Sementara itu hak lintas damai berlaku terhadap laut territorial, perairan kepulauan kecuali pada wilayah alur laut kepulauan, dan selat-selat international yang tidak masuk ke dalam keberlakuan rezim hak lintas transit. Ketentuan ini secara berturut-turut disebutkan dalam pasal 17, pasal 45 ayat (1), dan pasal 52 ayat (1) UNCLOS 1982, yaitu sebagai berikut:

“Subject to this Convention, ships of all States, whether coastal or land-locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea.”¹²⁵;

“The regime of innocent passage, in accordance with Part II, section 3, shall apply in straits used for international navigation:

(a) excluded from the application of the regime of transit passage under article 38, paragraph 1; or
(b) between a part of the high seas or an exclusive economic zone and the territorial sea of a foreign State.”¹²⁶; dan

“Subject to article 53 and without prejudice to article 50, ships of all States enjoy the right of innocent passage

¹²⁵ UNCLOS 1982, Pasal 17.

¹²⁶ UNCLOS 1982, Pasal 45 ayat (1).

through archipelagic waters, in accordance with Part II, section 3.”¹²⁷

Adapun hak lintas alur laut kepulauan, diatur dalam pasal 53 ayat (3) sebagai berikut:

“Archipelagic sea lanes passage means the exercise in accordance with this Convention of the rights of navigation and overflight in the normal mode solely for the purpose of continuous, expeditious and unobstructed transit between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone.”

Dari ketentuan-ketentuan diatas, dapat dilihat perbedaan pengaturan hak lintas damai pada Konvensi Hukum Laut 1958 dengan pengaturan pada UNCLOS 1982, yaitu pada Konvensi Hukum Laut 1958, satu-satunya hak lintas yang berlaku adalah hak lintas damai, dan dengan demikian hak tersebutlah yang berlaku baik di laut teritorial maupun selat yang digunakan untuk perairan internasional. Sementara pada UNCLOS 1982, hak lintas yang berlaku berbeda-beda meliputi tiga macam hak utama, yaitu hak lintas transit, hak lintas damai, hak lintas alur laut kepulauan, dan satu macam hak tambahan, yaitu hak lintas khusus (yaitu yang berlaku terhadap wilayah yang diatur oleh perjanjian yang telah lama ada antara negara-negara bersangkutan, yang status wilayah tersebut mengalami perubahan akibat berlakunya UNCLOS 1982).¹²⁸

Dalam kaitannya dengan Indonesia, maka hak lintas pelayaran bagi kapal-kapal asing sebelum berlakunya UNCLOS 1982 diatur dalam UU No. 4 Prp. Tahun 1960 dan PP No. 8 Tahun 1962 Tentang Lalu Lintas Laut Damai Kendaraan Air Asing Dalam Perairan Indonesia.

¹²⁷ UNCLOS 1982 Pasal 52 ayat (1). Dalam hal ini, Pasal 53 UNCLOS 1982 mengatur mengenai Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dan Pasal 50 mengatur mengenai delimitasi Perairan Pedalaman Negara Kepulauan.

¹²⁸ ETTY R. AGOES (c), *op. cit.*, hal. 174; lihat juga UNCLOS 1982, Pasal 35 (c) dan Pasal 51.

Dalam UU No. 4 Tahun 1960, hak kapal asing untuk melintasi wilayah Indonesia diatur dalam pasal 3 yang menyebutkan:

- “(1) Lalu-lintas laut damai dalam perairan pedalaman Indonesia terbuka bagi kendaraan air asing.”; dan
“(2) Dengan Peraturan Pemerintah dapat diatur lalu-lintas laut damai yang dimaksud pada ayat (1).”

Peraturan Pemerintah yang dimaksud dalam rumusan pasal diatas adalah Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 Tentang Lalu Lintas Laut Damai Kendaraan Air Asing Dalam Perairan Indonesia yang dalam pasal 2 ayat (1) mengatur bahwa:

- “Yang dimaksud dengan lalu-lintas laut damai kendaraan air asing dalam Peraturan Pemerintah ini ialah pelayaran untuk maksud damai yang melintasi laut wilayah dan perairan pedalaman Indonesia;
- a. dari laut bebas ke suatu pelabuhan Indonesia dan sebaliknya
 - b. dari laut bebas kelaut bebas.”

Penyebutan untuk Hak Lintas Damai pada saat itu adalah Lalu Lintas Laut Damai, dimana hak lintas ini berlaku di laut wilayah dan perairan pedalaman Indonesia. Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, bahwa yang dimaksud dengan perairan pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam dari *straight baseline* Indonesia yang menghubungkan pulau-pulau terluar Indonesia. Dengan demikian satu-satunya hak lintas yang berlaku pada saat itu, berkaca pula pada Konvensi Laut Teritorial 1958 adalah Hak Lintas Damai.

Dengan berlakunya UNCLOS 1982 beserta rezim *Archipelagic State* yang diatur didalamnya, yang memberikan dampak pada berubahnya status hukum dan bertambahnya wilayah perairan Indonesia, maka secara otomatis berubah pula hak lintas pelayaran internasional pada wilayah perairan Indonesia. Perubahan ini dapat dilihat dalam UU Perairan Indonesia yang mengatur adanya empat hak lintas berbeda-beda yang berlaku di wilayah perairan Indonesia, yaitu meliputi Hak Lintas Damai, Hak

Lintas Alur Laut Kepulauan, Hak Lintas Transit, dan Hak Akses dan Komunikasi. Terkait perairan kepulauan Indonesia, hak lintas yang berlaku disana adalah hak lintas damai dan hak lintas alur laut kepulauan.

Hak Lintas Damai disebutkan dalam Pasal 11 ayat (1) bahwa kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tak ber-pantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.¹²⁹ Sementara Hak Lintas Alur Laut Kepulauan diatur dalam Pasal 18 ayat (1), yaitu hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi dengan cara normal hanya untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang pada alur-alur laut yang khusus ditetapkan.¹³⁰ Hak Lintas Transit diatur dalam Pasal 20 ayat (1) sebagai berikut:

“Semua kapal dan pesawat udara asing mempunyai kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin melalui laut teritorial Indonesia di selat antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.”¹³¹

Sedangkan Hak Akses dan Komunikasi sebagaimana diatur dalam Pasal 22 ayat (1) adalah hak-hak yang ada dan kepentingan-kepentingan sah lainnya yang dilaksanakan secara tradisional oleh negara-negara yang dua bagian wilayahnya yang berdampingan terletak diantara suatu bagian dari perairan kepulauan Indonesia dan dihormati oleh Indonesia dan diautur dalam perjanjian bilateral.¹³²

¹²⁹ Indonesia (d), *op. cit.*, Pasal 11 ayat (1).

¹³⁰ *Ibid.*, Pasal 18 ayat (1).

¹³¹ *Ibid.*, Pasal 20 ayat (1).

¹³² *Ibid.*, Pasal 22 ayat (1).

II.2 Hak dan Kewajiban Negara Kepulauan Terhadap Pengamanan Alur Laut Kepulauan Berdasarkan UNCLOS 1982 Dan Implementasinya Dalam Peraturan Perundang-Undangan Nasional

II.2.1 Pembentukan dan Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia

Dalam UNCLOS 1982, Negara Kepulauan diberikan hak untuk menetapkan alur-alur laut kepulauan. Hak ini diatur dalam pasal 53 ayat (1), yang menyatakan bahwa negara kepulauan dapat menetapkan alur laut dan rute udara diatas wilayahnya, yang cocok untuk lintas pelayaran yang terus menerus dan tanpa henti bagi kapal dan pesawat udara asing melalui perairan kepulauan dan laut teritorialnya.¹³³ Alur-alur laut yang ditetapkan oleh suatu negara haruslah memenuhi beberapa persyaratan, antara lain:

- Alur-alur laut kepulauan itu tadi haruslah melalui perairan kepulauan dan laut territorial yang berhimpitan dengannya dan haruslah mencakup atau meliputi seluruh rute normal yang digunakan untuk rute pelayaran atau penerbangan internasional (*normal passage routes used as routes for international navigation or overflight*) melalui atau di atas perairan kepulauan dan, di dalam rute tersebut, sepanjang menyangkut kapal, seluruh jalur pelayaran normal, dengan ketentuan bahwa duplikasi dari rute dengan kenyamanan yang sama antara titik masuk dan keluar tidak diperlukan.¹³⁴

¹³³ UNCLOS 1982, Pasal 53 ayat (1), dimana dinyatakan bahwa: *An archipelagic State may designate sea lanes and air route therabove suitable for the continuous and expeditious passage of foreign ships and aircraft through or over its archipelagic waters and the adjacent territorial sea.*

¹³⁴ *Ibid.*, Pasal 53 ayat (4), dimana dinyatakan bahwa: *Such sea lanes and air routes shall traverse the archipelagic waters and the adjacent territorial sea and shall include all normal passage routes used as routes for international navigation or overflight through or over archipelagic waters and, within such routes, so far as ships are concerned, all normal navigational channels, provided that duplication of routes of similar convenience between the same entry and exit points shall not be necessary.*

- Alur laut kepulauan tersebut haruslah digambarkan sebagai satu rangkaian garis sumbu dari titik masuk dari jalur tersebut sampai titik keluar.¹³⁵
- Sumbu-sumbu alur laut kepulauan sebagaimana disebutkan diatas dan *traffic separation scheme* yang telah disarankan dan ditetapkan haruslah diindikasikan secara jelas oleh negara kepulauan dalam peta-peta terhadap mana haruslah dilakukan pengumuman.¹³⁶
- Dalam menetapkan alur laut kepulauan, suatu negara haruslah mengkonsultasikan dan mengkoordinasikannya dengan organisasi internasional yang berkompeten atau berwenang. Dimana organisasi tersebut hanya dapat mengadopsi alur laut yang disetujui oleh negara kepulauan, yang mana setelah itu negara kepulauan dapat menetapkan, mengusulkan, atau menggantinya.¹³⁷

Selain membentuk dan menetapkan alur laut kepulauan, negara kepulauan juga dapat mengganti alur laut atau *traffic separation scheme* yang telah dibentuk dan ditetapkan sebelumnya olehnya dengan alur laut atau *traffic separation scheme* lain apabila keadaan menghendaki dan telah ada pengumuman terlebih dahulu.¹³⁸ Dimana alur-alur laut dan *traffic separation scheme* tersebut haruslah tunduk pada peraturan internasional

¹³⁵ *Ibid.*, Pasal 53 ayat (5), dimana dinyatakan bahwa: : *Such sea lanes and air routes shall be defined by a series of continuous axis lines from the entry points of passage routes to the exit points....*

¹³⁶ *Ibid.*, Pasal 53 ayat (10), dimana dinyatakan bahwa: *The archipelagic State shall clearly indicate the axis of the sea lanes and the traffic separation schemes designated or prescribed by it on charts to which due publicity shall be given.*

¹³⁷ *Ibid.*, Pasal 53 ayat (9), dimana dinyatakan bahwa: *In designating or substituting sea lanes or prescribing or substituting traffic separation schemes, an archipelagic State shall refer proposals to the competent international organization with a view to their adoption. The organization may adopt only such sea lanes and traffic separation schemes as may be agreed with the archipelagic State, after which the archipelagic State may designate, prescribe or substitute them.*

¹³⁸ *Ibid.*, Pasal 53 ayat (7), dimana dinyatakan bahwa: *An archipelagic State may, when circumstances require, after giving due publicity thereto, substitute other sea lanes or traffic separation schemes for any sea lanes or traffic separation schemes previously designated or prescribed by it.*

yang berlaku.¹³⁹ Khusus di Indonesia, untuk saat ini belum *ada traffic separation scheme* (TSS) yang ditetapkan pada jalur-jalur ALKI, karena Indonesia menganggap arus lalu lintas pelayaran masih cukup kondusif dan belum memerlukan pengaturan TSS.¹⁴⁰

Apabila suatu negara tidak menetapkan alur laut kepulauan, maka berdasarkan pasal 53 ayat (12), hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan lewat rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional (*routes normally used for international navigation*).

Guna menindaklanjuti ketentuan-ketentuan hak dan persyaratan diatas, maka Indonesia mengaturnya dalam UU No. 6 Tahun 1996 yang menyebutkan dalam pasal 19 ayat (1) bahwa Pemerintah Indonesia menentukan alur laut, termasuk rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan oleh kapal dan pesawat udara asing sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dan juga dapat menetapkan skema pemisah lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 untuk keperluan lintas kapal yang aman melalui alur laut. Syarat-syarat lebih lanjut dari alur laut kepulauan ini diatur dalam Pasal 19 ayat (2) sampai dengan ayat (6) yang secara substansial sama dengan persyaratan yang disebutkan dalam UNCLOS 1982. Lebih lanjut dalam ayat (7) dikatakan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai alur laut dan *traffic separation scheme* akan diatur lewat Peraturan Pemerintah.

Atas dasar hak serta ketentuan-ketentuan yang telah disebutkan dalam pasal 53 UNCLOS 1982, Indonesia kemudian menetapkan alur-alur laut kepulauannya.

Penetapan ALKI diawali oleh pemerintah Indonesia dengan melakukan penelitian dan studi terhadap wilayah perairan kepulauan Indonesia yang cocok dijadikan lintas alur laut kepulauan. Dalam penelitian maupun studi, pemerintah Indonesia khususnya TNI-AL dan

¹³⁹ *Ibid.*, Pasal 53 ayat (8), dimana dinyatakan bahwa: *Such sea lanes and traffic separation schemes shall conform to generally accepted international regulations.*

¹⁴⁰ Berdasarkan wawancara penulis dengan Bambang, Kasubbag Kerjasama Luar Negeri Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan RI, 13 Mei 2009.

instansi-instansi lain terkait saling bekerja sama, sehingga dapat menetapkan alur yang cocok sebagai lintas alur laut kepulauan bagi kapal dan pesawat udara asing di perairan kepulauan Indonesia. Hasil penelitian ini kemudian didiskusikan dalam berbagai Forum Strategi yang diselenggarakan TNI-AL.

Pada Forum strategi TNI-AL keempat tahun 1991 yang melibatkan instansi pemerintah, perguruan tinggi, dan swasta, berhasillah dihasilkan 3 (tiga) Konsep Awal ALKI Utara-Selatan. Hasil ini kemudian dilaporkan kepada Pangkorwilnas untuk dibahas lebih lanjut.

Usaha penentuan ALKI diteruskan melalui Rapat Kerja Nasional (RKN) Cisarua tahun 1995. Berdasarkan petunjuk Presiden kepada Menko Polkam untuk mengkoordinir penentuan Alur Laut Kepulauan melalui perairan Indonesia. Berdasarkan pernyataan Menlu dalam rapat koordinasi Polkam Tingkat Menteri tanggal 24 November 1994 dan Surat Menko Polkam Nomor: B 153/Menko/Polkam/12/1994 tanggal 7 Desember 1994 kepada Menteri Luar Negeri, Departemen Luar Negeri mengadakan Rapat Kerja Nasional (RKN) Alur Laut Kepulauan di Cisarua tanggal 17-19 Januari 1995 membahas penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Rapat Kerja Nasional dihadiri wakil Departemen dan lembaga pemerintah terkait yang kemudian mengusulkan kepada Pemerintah Indonesia hal-hal sebagai berikut:¹⁴¹

- a. Sesuai ketentuan pasal 53 UNCLOS 1982, maka perlu segera menetapkan ALKI melalui Perairan Indonesia guna menjaga kepentingan nasional Indonesia sendiri. Pada tahap ini disarankan penetapan tiga ALKI, yaitu ALKI I; ALKI II; dan ALKI III sebelah selatan bercabang tiga; yaitu ALKI IIIA; IIIB; dan IIIC, serta koordinat ALKI tersebut dan deskripsinya.
- b. ALKI tersebut terbuka bagi kapal-kapal asing yang ingin melakukan perlintasan secara cepat dan terus menerus berdasarkan

¹⁴¹ Dinas Hidro-Oseanografi TNI-AL, *Proses Terbentuknya ALur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Sampai Dengan Diadopsi Organisasi Maritim Internasional (IMO) Pada Tanggal 19 Mei 1998*, (Jakarta: Dishidros TNI-AL, 1998), hal. 4-5.

ketentuan *Archipelagic Sea Lanes Passage* UNCLOS 1982 melewati Perairan Indonesia. Dan, penetapan tiga ALKI tersebut diatas tidak menutup kemungkinan bagi penetapan ALKI baru oleh Indonesia.

Pertimbangan yang digunakan sebagai dasar dalam menentukan alur-alur laut tersebut merupakan pertimbangan dari berbagai aspek kepentingan sektoral yang terkait, antara lain kepentingan pertahanan dan keamanan, keadaan hidro-oseanografis dari masing-masing ALKI, masalah lingkungan laut, kawasan konservasi, taman laut, kegiatan-kegiatan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam terutama migas, kegiatan penangkapan ikan, kepentingan dan keselamatan pelayaran internasional dan penerbangan internasional.¹⁴²

Setelah membuat rancangan ALKI, langkah Pemerintah Indonesia selanjutnya adalah melakukan konsultasi dengan dunia internasional, yaitu negara-negara tetangga, negara-negara maritim besar yang berkepentingan terhadap alur laut kepulauan Indonesia, dan organisasi internasional yang berkompeten, yaitu *International Maritime Organization* (IMO) dan *International Hydrographic Organization* (IHO).

Negara-negara tetangga yang diajak berkonsultasi oleh Indonesia untuk membahas masalah ini adalah Singapura, Malaysia, dan Thailand, dimana fokus dari konsultasi informal pada bulan Juni 1997 ini adalah penjelasan mengenai rencana Indonesia mengadakan perubahan terhadap beberapa Titik Dasar di Laut Natuna serta penetapan ALKI melewati Perairan Indonesia. Respons yang diberikan oleh negara-negara tersebut cukup positif dan tidak ada penolakan. Sementara dengan Amerika Serikat dan Australia, konsultasi dilakukan dari tahun 1995 – 1996 dimana kedua negara ini menuntut ditetapkannya jalur ALKI Timur-Barat namun tidak disetujui oleh Indonesia. Selain itu juga diadakan kontak dengan pihak Inggris dan Jepang berupa usulan-usulan per-surat lewat jalur diplomatik dari pihak Inggris dan Jepang.

¹⁴² Dinas Hidro-Oseanografi TNI-AL, *op. cit.*, hal. 5.

Dari pembicaraan dengan pihak negara-negara maritim besar, khususnya Amerika Serikat, disarankan pembuatan 19 aturan bagi kapal atau pesawat udara melintas ALKI. Yang kemudian dikenal sebagai “Nineteen Rules Of Indonesian Archipelagic Sea Lanes Passage” yang sekarang sebagian besar telah diinkorporasikan dalam PP No. 37 Tahun 2002.¹⁴³

Dengan IMO sendiri, pemerintah Indonesia telah mengadakan konsultasi sejak tahun 1995 terkait rencana Indonesia mengajukan proposal ALKI. Baru pada tanggal 30 Agustus 1996, Indonesia mengajukan proposal ALKI melalui rute sebagai berikut:¹⁴⁴

1. Strait of Sunda – Java Sea – Strait of Karimata – Natuna Sea – South China Sea;
2. Strait of Lombok – Makassar – Celebes Sea;
3. Pacific Oceans to the south, with three optional routes:
 - a. Pacific Oceans - Maluku Sea – Seram Sea – Banda Sea – Strait of Ombai – Sawu Sea;
 - b. Pacific Oceans – Maluku Sea – Seram Sea – Banda Sea – Strait of Leti – Timor Sea; and
 - c. Pacific Oceans – Maluku Sea – Seram Sea – Banda Sea – Arafura Sea.

Proposal tersebut kemudian disebarkan kepada 152 negara anggota IMO untuk dipelajari agar negara anggota dapat memberikan tanggapan dan masukan pada pembahasan sidang *Maritime Safety Committee* (MSC) ke-67 tanggal 2-6 Desember 1996. Untuk pertama kalinya, proposal tiga ALKI tersebut diusulkan pada sidang MSC tersebut.

Pada saat proposal ALKI Utara-Selatan Indonesia diajukan, IMO belum mempunyai prosedur penetapan alur laut kepulauan dan saat itu

¹⁴³ Berdasarkan wawancara penulis dengan Kolonel Drs. Rusdi Ridwan, Dipl. Cart., Menkopolkam, Jakarta, 11 Juni 2009

¹⁴⁴ Etty R. Agoes (d), “Policing Offshore Zone: Indonesia’s Model and Experiences”, dimuat dalam Doug Mac Kinnon and Dick Sherwood (eds), *Policing Australia’s Offshore Zones: Problems and Prospects*, Centre for Maritime Policy University of Wollongong, Australia 1997, hal. 177-178.

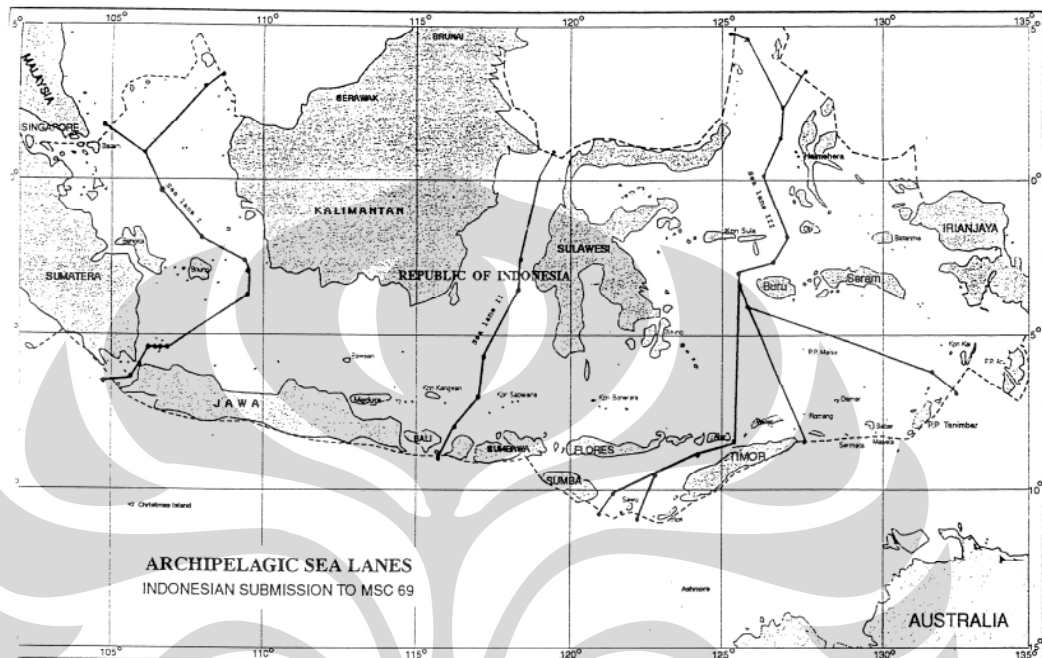
banyak negara belum mengerti dan memahami alur laut kepulauan. Pengajuan proposal ALKI Utara-Selatan Indonesia sebagaimana diajukan ke IMO pada tanggal 30 Agustus 1996 ditolak banyak negara, sehingga IMO menganggap usul proposal ALKI Utara-Selatan Indonesia gagal. Oleh karena itu, Indonesia disarankan mengajukan kembali usul proposal ALKI Utara-Selatan yang baru. Pada sidang MSC ini, Australia mengajukan usul bahwa prosedur pengajuan dan penerimaan usul penerapan alur-alur laut kepulauan haruslah dibahas dan ditetapkan terlebih dahulu sebelum sidang menyetujui penetapan alur-alur laut tersebut.

Pada sidang *Maritime Safety Committee* 69 (MSC-69) tanggal 11-20 Mei 1998 di IMO London, Indonesia mengajukan kembali suatu "Revised Proposal of Indonesian Archipelagic Sea Lanes" dengan harapan proposal ini dapat didopsi oleh sidang MSC-69 IMO. Proposal ini kemudian dikelompokkan ke dalam *Sub-Committee of Safety of Navigation* yang kemudian menugaskan *Working Group of General Provisions on Ships Routing* untuk membahas mengenai amandemen dari "General Provisions for Adoption, Designation and Substitution of Archipelagic Sea Lanes" yang telah dibuat oleh *Working Group* pasca sidang *Sub-Comitee Safety of Navigation* 43 IMO (NAV-43 IMO) tanggal 14-18 Juli 1997. Barulah kemudian setelah ditetapkan prosedur adopsi, penetapan, dan penggantian alur laut kepulauan (yang menjadi petunjuk pelaksanaan bagi setiap negara kepulauan yang akan menetapkan alur laut kepulauan di kemudian hari), proposal Indonesia dibahas oleh *Working Group*.

Setelah dibahas selama empat hari, *Working Group* menyetujui proposal ALKI Indonesia dan kemudian diteruskan ke sidang pleno MSC-69. Sidang pleno MSC-69 menyatakan bahwa proposal ALKI Utara-Selatan Indonesia memenuhi syarat dan telah menjamin keselamatan pelayaran dan kemudian pada tanggal tanggal 19 Mei 1998 Proposal ALKI Indonesia secara resmi diterima/diadopsi oleh sidang MSC-69 IMO.

Dengan demikian, Alur Laut Kepulauan Indonesia yang disetujui IMO tanggal 19 Mei 1998 adalah:¹⁴⁵

Gambar 1
Alur Laut Kepulauan Indonesia yang disetujui oleh IMO lewat MSC-69



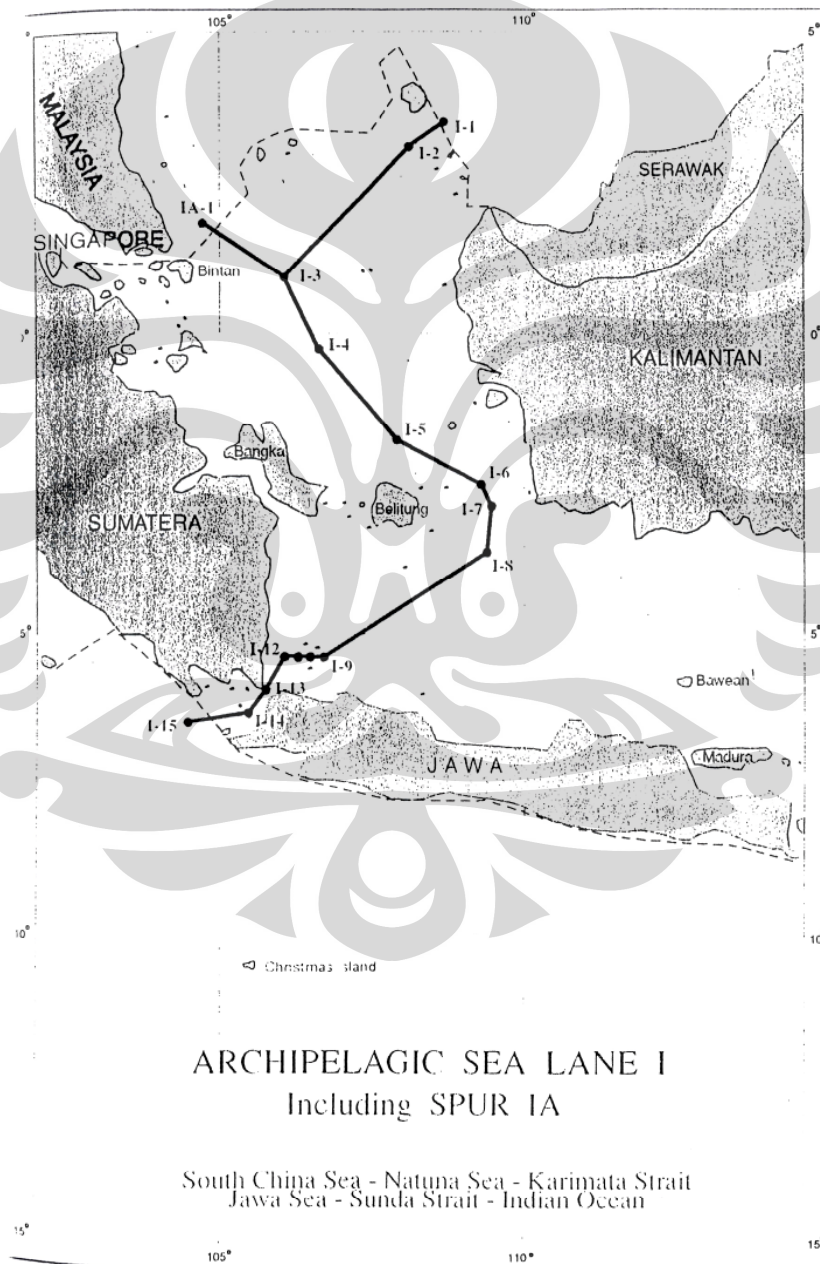
- SEA LANE I** : South China Sea – Natuna Sea – Karimata Strait – Indian (Hindia) Ocean and Sea Lane I A: Spur From North of P. Merapas to Point (I-3);
- SEA LANE II** : Celebes (Sulawesi) Sea – Makassar Strait – Lombok Strait – Indian (Hindia) Ocean;
- SEA LANE III A** : Pacific Ocean – Maluku Sea – Seram Sea – Banda Sea – Ombai Strait – Sawu Sea – Indian (Hindia) Ocean and Sea Lane III E: Spur From Point III A-2 – III – 2.
- SEA LANE III B** : Spur From Point IIIA-8 – IIIB – 2; Banda Sea – Leti Strait – Timor Sea

¹⁴⁵ IMO: Maritime Safety Committee, “Adoption, Designation and Substitution Of Archipelagic Sea Lanes, 69th Session, Partial System of Archipelagic Sea Lanes in Indonesian Archipelagic Waters”, SN. Circ. 200 Annex, 26 May 1998.

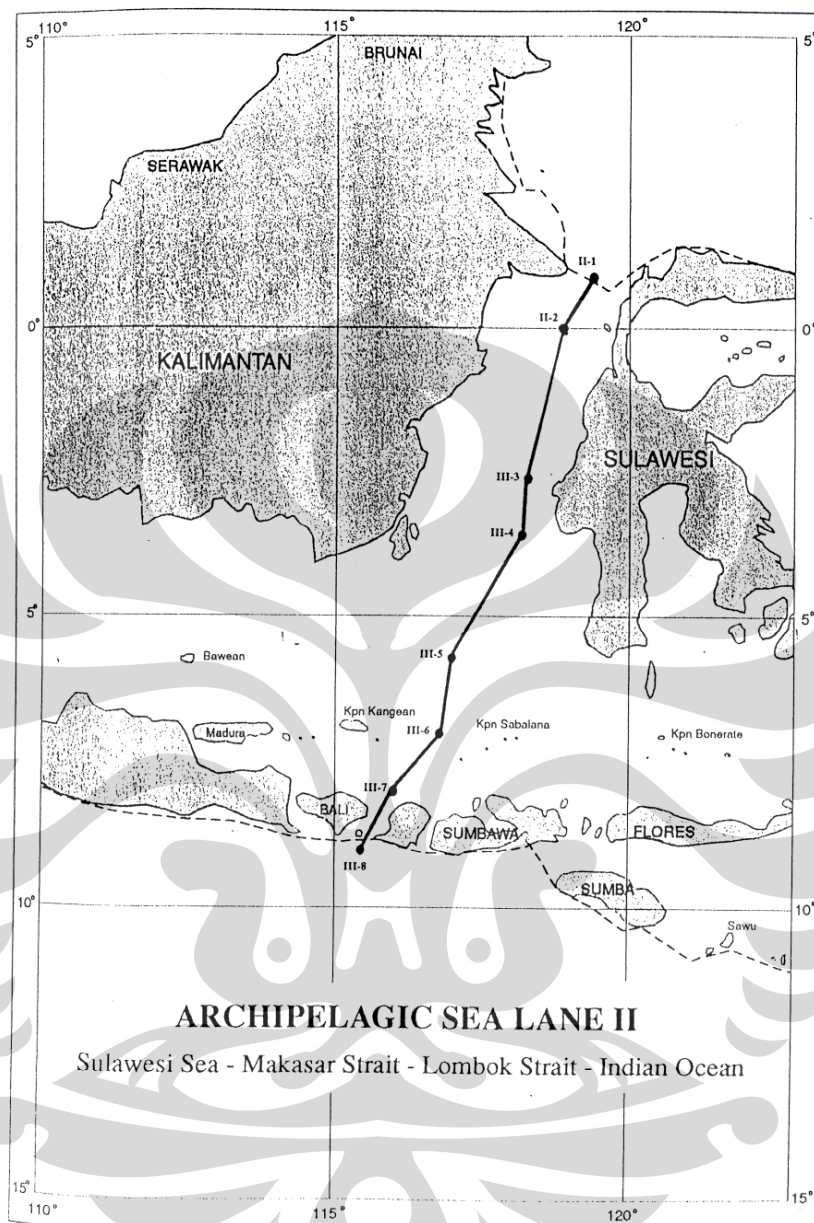
SEA LANE III C : Spur From Point IIIA-8 – IIIC – 2; Banda Sea – Arafura Sea

SEA LANE III D : Spur From Point III A-11 – IIID-1; Sawu Sea – Sea Between Sawu and Rote Islands – Indian (Hindia) Ocean.

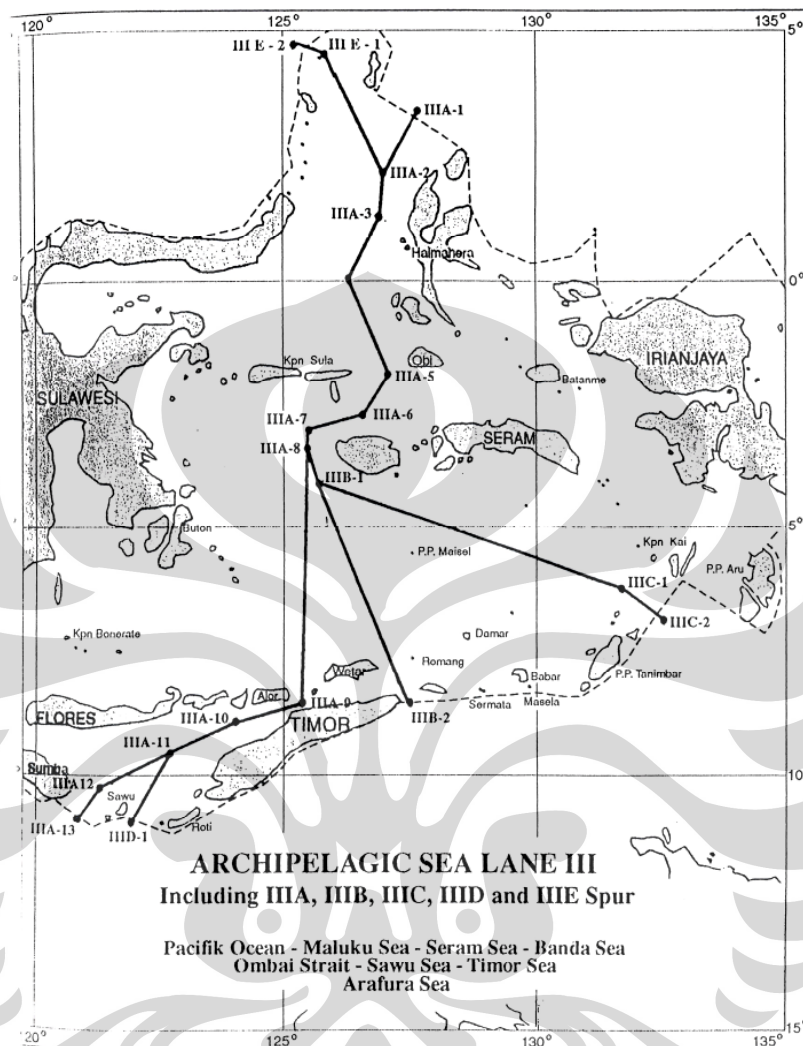
Gambar 2
ALKI I



Gambar 3
ALKI-II



Gambar 4
ALKI-III



Persetujuan ini kemudian diatur melalui Peraturan Pemerintah sebagai bentuk implementasinya. Peraturan Pemerintah yang dimaksud adalah PP Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan. Dimana, penetapan alur laut yang dapat digunakan untuk hak lintas alur laut kepulauan diatur dalam Bab III Pasal 11 – 12, sedangkan koordintannya dilampirkan dalam PP tersebut.

II.2.2. Permasalahan Alur Laut Kepulauan Indonesia

A. ALKI Timur-Barat

Walaupun Indonesia bersama-sama dengan IMO telah menetapkan tiga ALKI yang terbentang dari Utara ke Selatan wilayah Indonesia dan mendasarkan penetapan tersebut pada jalur-jalur yang digunakan untuk pelayaran internasional, namun demikian masih terdapat negara-negara, khususnya negara-negara maritim besar seperti Amerika Serikat, Australia dan Inggris yang tidak puas dengan penetapan ketiga ALKI tersebut dan menghendaki ditetapkannya satu lagi ALKI, yaitu yang menghubungkan jalur Timur-Barat Indonesia dari Laut Jawa ke arah Flores.

Negara-negara tersebut beralasan bahwa alur laut yang mereka kehendaki, yakni yang melintasi Laut Jawa menghubungkan ALKI I dan II, sejak dahulu merupakan alur laut internasional. Sebenarnya, Laut Jawa merupakan perairan dangkal, namun hal ini tidak menjadi masalah bagi mereka karena yang menjadi tujuan mereka sejatinya adalah kebebasan menggunakan ruang udara di atasnya. Apabila hal ini terjadi, maka yang akan menikmati kebebasan melintasi alur laut dan udara atas wilayah tersebut bukan hanya Amerika Serikat dan Australia saja, tapi juga negara manapun.¹⁴⁶

Alasan-alasan yang kita berikan pada negara-negara maritim besar untuk meyakinkan mereka pada saat itu terdiri dari tiga alasan utama dimana delegasi Indonesai berusaha untuk sebisa mungkin mencari alasan yang secara langsung menyangkut kepentingan negara-negara maritim besar, terutamanya dikaitkan dengan permasalahan lingkungan dan *safety of navigation* yaitu antara lain: Laut Jawa yang merupakan salah satu jalur utama ALKI Timur-Barat merupakan perairan dangkal yang dapat membahayakan kapal-kapal besar yang lewat disana; Terdapat

¹⁴⁶ Poerwoko, *op. cit.*, hal. 3.

banyak daerah-daerah konservasi lingkungan hidup di daerah sekitar laut Jawa, seperti di Kepulauan Karimun, dll; Dan cukup banyak nelayan-nelayan Indonesia yang mengambil ikan di Laut Jawa sehingga dikhawatirkan dengan banyaknya kapal-kapal besar yang melintas di sana akan mengganggu aktivitas nelayan tersebut.¹⁴⁷

Namun demikian, terhadap alasan-alasan ini, Amerika Serikat selaku negara maritim yang paling gencar menyuarakan ditetapkannya ALKI Timur-Barat tidak sependapat. Amerika Serikat berpendapat bahwa berdasarkan ketentuan pasal 54 ayat (4) UNCLOS 1982 maka penetapan alur laut kepulauan haruslah mencakup seluruh *normal routes used as routes for international navigation* tanpa kecuali. Adapun mengenai alasan-alasan seperti adanya kegiatan penangkapan ikan di wilayah tersebut, permasalahan lingkungan hidup, dan keamanan negara kepulauan tidak dapat dijadikan dasar untuk mengabaikan kewajiban negara kepulauan untuk menetapkan seluruh *normal routes used as routes for international navigation* sebagai alur laut kepulauan.¹⁴⁸

Selain hal tersebut diatas, perbedaan sikap yang diberikan oleh Amerika Serikat juga nampak dalam interpretasi atas status "All Normal Passage Routes Used as Routes for International Navigation or Overflight" yang belum ditetapkan oleh negara kepulauan sebagai alur laut kepulauan. Amerika Serikat berpandangan bahwa, berdasarkan pasal 53 ayat (4) dan (12) UNCLOS 1982, walaupun negara kepulauan telah menetapkan sebagian alur-alur laut yang biasa digunakan bagi pelayaran internasional sebagai alur laut kepulauan, namun bila tidak semuanya ditetapkan, maka terhadap alur-alur laut yang belum

¹⁴⁷ Berdasarkan wawancara penulis dengan Kolonel Drs. Rusdi Ridwan, Dipl. Cart, Menkopolhukam, Jakarta, 12 Juni 2009.

¹⁴⁸ J. Peter A. Bernhardt, "The Rights of Archipelagic Sea Lane Passage, A Primer", *Virginia Journal of International Law*, Summer 1995.

ditetapkan tersebut tetap berlaku hak lintas alur laut kepulauan.¹⁴⁹ Interpretasi ini bertentangan dengan pandangan Indonesia yang dituangkan dalam pasal 3 ayat (1) dan (2) PP No. 37 Tahun 2002 yang menyatakan bahwa Hak Lintas Alur Laut Kepulauan hanya dapat dilakukan pada alur-alur yang telah ditetapkan.¹⁵⁰

Sampai saat ini, keinginan negara-negara maritim tersebut belum dapat dipenuhi oleh Indonesia berdasarkan berbagai pertimbangan kepentingan nasional Indonesia yang lebih besar, terutama pertahanan dan keamanan. Mengingat, dengan bertambahnya satu lagi alur laut di kawasan tersebut, akan menambah beban pengawasan dan pengamanan Indonesia terhadap kapal-kapal asing yang melintasi wilayah tersebut guna mencegah adanya penyalahgunaan dari pihak-pihak tertentu yang melintasinya. Khususnya dikarenakan diperkirakan kapal-kapal yang lewat di jalur ALKI Timur-Barat kebanyakan adalah kapal-kapal perang negara-negara maritim besar. Sementara pada saat ini, kekuatan pertahanan dan keamanan Indonesia, baik armada TNI-AL maupun kekuatan udara TNI-AU belum memiliki kapabilitas yang memadai untuk mengemban beban tugas tersebut,

¹⁴⁹ William L . Schachte, Jr., "International Straits and Navigational Freedoms", (Remarks prepared for presentation to the 26th Law of the Sea Institute Annual Conference, Genoa, Italy, June 22-26, 1992), hal. 25, dimana dinyatakan bahwa: *if an archipelagic State designates only a percentage of its sea lanes and air routes, this does not mean that only those so designated may be used; on the contrary, the other normal sea lanes and air routes will still be subject to the exercise of archipelagic sea lanes passage even if they are never so designated.*

¹⁵⁰ Indonesia (iii), Peraturan Pemerintah Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Pada Alur Laut Yang Ditetapkan, PP No. 37 Tahun 2002, *op. cit.*, Pasal 3 ayat (1) menyatakan: "Pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dilakukan melalui alur laut atau melalui udara di atas alur laut yang ditetapkan sebagai alur laut kepulauan yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 11"; sementara ayat (2) menyatakan: "Pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Pemerintah ini di bagian-bagian lain Perairan Indonesia dapat dilaksanakan setelah di bagian-bagian lain tersebut ditetapkan alur laut kepulauan yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut." Dari rumusan kedua pasal ini kita dapat melihat bahwa Hak Lintas Alur Laut Kepulauan hanya dapat dilaksanakan pada alur-alur yang telah ditetapkan.

terutamanya dari segi kuantitas karena belum terpenuhinya *minimum essential force*.¹⁵¹

B. Masalah ALKI Pasca Merdekanya Timor Timur

Kemerdekaan Timor-Timur dari wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia memberikan dampak perubahan pada wilayah perairan Indonesia dan dengan demikian terhadap ALKI. Perubahan pada ALKI terdapat pada pengaturan kembali posisi ALKI IIIA (Selat Ombai) dan ALKI III B (Perairan pulau Leti) yang melalui perbatasan Republik Indonesia dan Timor Timur.

Sebagaimana diketahui, ALKI IIIA adalah jalur yang dimulai dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya, dengan melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu. Sementara ALKI IIIB adalah jalur yang menjadi satu dengan ALKI IIIA pada titik IIIA-8 untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya, yang melintasi Laut Maluku, Laut Seram dan Selat Leti. Dengan merdekanya Timor-Timur, maka Selat Leti dan Selat Ombai tidak lagi menjadi wilayah Indonesia dan dengan demikian tidak lagi menjadi bagian dari ALKI yang ditetapkan oleh Indonesia.

Walaupun sampai sekarang belum ada penyelesaian konkrit yang sifatnya bilateral antara Republik Indonesia dengan Timor Leste, namun dalam PP No. 37 Tahun 2002 permasalahan ini telah diantisipasi dengan membuat suatu pasal yang sering disebut sebagai *escape clause*, yaitu pasal 14 yang menyatakan bahwa ketentuan dalam PP tersebut mengenai Alur Laut kepulauan Indonesia dan Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia tidak berlaku bagi Selat Leti dan sebagian Selat Ombai yang berbatasan dengan wilayah Timor Timur, yang dengan perubahan status wilayah

¹⁵¹ Berdasarkan wawancara penulis dengan Letkol Yuli Dharmawanto, S.H., M.H., Kasubdiskumlater, Dinas Hukum TNI-AL, Mabes AL, Jakarta, 14 Mei 2009.

Timor Timur, berubah statusnya menjadi perairan yang tidak merupakan bagian dari Perairan Kepulauan Indonesia.¹⁵²

Berkaca pada UNCLOS 1982, maka terdapat beberapa pasal yang dapat dijadikan pedoman bagi penyelesaian masalah ini, yaitu Pasal 53 ayat (7), yang menyatakan bahwa apabila keadaan menghendaki, negara kepulauan dapat mengganti alur lautnya dengan alur laut lain yang telah dibentuk dan ditetapkan terlebih dahulu oleh negara bersangkutan.¹⁵³ Pelaksanaan hal ini tentunya haruslah memperhatikan ketentuan sebagaimana diatur dalam ayat (9), pasal yang sama, yang menyatakan bahwa pendesignasian alur laut kepulauan harus dilakukan lewat organisasi internasional yang berkompeten. Atau, seperti yang dapat dipilih untuk meng-eksklusikan atau “menghapuskan” selat-selat tersebut (Selat Ombai dan Selat Leti) dari jalur-jalur ALKI yang telah ditetapkannya karena dirasa lebih mudah untuk melakukan hal tersebut dibandingkan menetapkan suatu jalur baru yang harus dilakukan lewat konsultasi ulang, dan pembicaraan dengan berbagai negara pengguna (Amerika Serikat, Inggris, Jepang, dan beberapa negara ASEAN yang lain) dan organisasi-organisasi internasional yang berkompeten. Langkah ini hanya membutuhkan untuk melakukan pemberitahuan (notifikasi) ke sidang IMO.

II.2.3 Implementasi Hak dan Kewajiban Indonesia Terhadap Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia

Menurut Prof. Mochtar Kusumaatmadja, kegiatan pengamanan atau pelaksanaan fungsi penegakan keamanan di laut dan pantai meliputi kegiatan pengamanan secara tradisional, kegiatan pengamanan yang bertalian dengan keselamatan pelayaran dan perikemanusiaan, dan

¹⁵² Berdasarkan wawancara penulis dengan Kolonel Drs Rusdi Ridwan, Dipl. Cart, Menkopolkam, Jakarta, 11 Juni 2009.

¹⁵³ UNCLOS 1982, Pasal 53 ayat (7) menyatakan bahwa: *An archipelagic State may, when circumstances require, after giving due publicity thereto, substitute other sea lanes or traffic separation schemes for any sea lanes or traffic separation schemes previously designated or prescribed by it.*

kegiatan pengamanan yang diakibatkan oleh penggalian kekayaan alam di laut dan penelitian ilmiah di laut.¹⁵⁴ Pelaksanaan fungsi penegakan keamanan di laut secara tradisional meliputi pengamanan terhadap hal-hal sebagai berikut:¹⁵⁵

- Pelanggaran wilayah;
- Pemberantasan pembajakan di laut;
- Pemberantasan jual-beli budak belian dan wanita;
- Pemberantasan penyelundupan;
- Pemberantasan imigrasi gelap;
- Pencegahan pencurian ikan;
- Pencegahan masuknya penyakit menular;
- Pencegahan gangguan terhadap pipa-pipa dan kabel-kabel di dasar laut.

Sementara, kegiatan pengamanan yang bertalian dengan keselamatan pelayaran dan perikemanusiaan meliputi:¹⁵⁶

- a. Pemeliharaan rambu-rambu dan alat-alat navigasi (*navigational aids*) lainnya;
- b. Pelayanan dan pemeliharaan mercu suar;
- c. Pemeriksaan layak laut dan kecelakaan di laut;
- d. Tugas pencarian dan pertolongan orang yang kandas dan hilang (*search and rescue*).

Sedangkan tugas-tugas pengamanan yang diakibatkan oleh penggalian kekayaan alam di laut dan penelitian ilmiah di laut meliputi:¹⁵⁷

- a. Perlindungan instalasi-instalasi pengeboran minyak dan eksploitasi kekayaan laut lainnya;

¹⁵⁴ Mochtar Kusumaatmadja, "Pengaturan Hukum Penjagaan Keamanan di Laut dan Pantai", *Bunga Rampai Hukum Laut* (Bandung: Binacipta, 1979), hal. 163-164.

¹⁵⁵ *Ibid.*, hal. 163.

¹⁵⁶ *Ibid.*, hal. 163-164.

¹⁵⁷ *Ibid.*, hal. 164.

- b. Pengawasan atas penelitian dan survey di laut termasuk dasar laut dan tanah bawahnya (*seabed and subsoil*);
- c. Pencegahan pencemaran laut dan penanggulangannya (termasuk *monitoring* dan *cleaning up*).

Dalam UNCLOS 1982 kegiatan-kegiatan diatas dicerminkan dalam bentuk ketentuan hak dan kewajiban yang diberikan baik kepada Negara Kepulauan maupun kapal-kapal asing yang ditujukan untuk menjaga keamanan bagi pelayaran pada alur-alur laut kepulauan yang telah ditetapkan oleh Negara Kepulauan yang bersangkutan. Hak dan kewajiban tersebut diatur dalam pasal 53 ayat (5) dan (11), dan pasal 54 UNCLOS 1982 mengenai “Duties of ships and aircraft during their passage, research and survey activities, duties of the archipelagic State and laws and regulation of the archipelagic State relating to archipelagic sea lane passages,” yang menyatakan bahwa terhadap ketentuan ini (*archipelagic sea lanes passage* atau hak lintas alur laut kepulauan) pasal 39, 40, 42, dan 44 UNCLOS 1982 (yang mengatur sebagian hak dan kewajiban kapal-kapal dan negara dalam *transit passage* atau hak lintas transit) berlaku secara *mutatis mutandis*. Dengan kata lain, pada pasal 54 yang berlaku adalah pasal 39, 40, 42, dan 44 UNCLOS 1982, walaupun ditujukan untuk rezim hak lintas alur laut kepulauan.

UNCLOS 1982 memberikan kewajiban kepada kapal-kapal yang melakukan hak lintas alur laut kepulauan dalam pasal 39 ayat (1) dan (2), pasal 40, serta pasal 42 ayat (4) dan (5), yaitu secara berturut-turut sebagai berikut:

“*Ships and aircraft, while exercising the right of transit passage, shall:*

- (a) *proceed without delay through or over the strait;*
- (b) *refrain from any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of States bordering the strait, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations;*
- (c) *refrain from any activities other than those incident to their normal modes of continuous and expeditious transit unless rendered necessary by force majeure or by distress;*
- (d) *comply with other relevant provisions of this Part.”;*

“Ships in transit passage shall:

- (a) comply with generally accepted international regulations, procedures and practices for safety at sea, including the International Regulations for Preventing Collisions at Sea;*
- (b) comply with generally accepted international regulations, procedures and practices for the prevention, reduction and control of pollution from ships.”;*

“During transit passage, foreign ships, including marine scientific research and hydrographic survey ships, may not carry out any research or survey activities without the prior authorization of the States bordering straits.” ;

“Foreign ships exercising the right of transit passage shall comply with such laws and regulations (yang dimaksud such laws and regulations disini adalah hukum dan peraturan sebagaimana disebutkan dalam pasal 42 ayat (1))”; dan

“The flag State of a ship or the State of registry of an aircraft entitled to sovereign immunity which acts in a manner contrary to such laws and regulations or other provisions of this Part shall bear international responsibility for any loss or damage which results to States bordering straits.”

Sementara kewajiban kapal-kapal asing sebagaimana disebutkan dalam pasal 53 ayat (5) dan (11) secara berturut-turut menyatakan:

“...Ships and aircraft in archipelagic sea lanes passage shall not deviate more than 25 nautical miles to either side of such axis lines during passage, provided that such ships and aircraft shall not navigate closer to the coasts than 10 per cent of the distance between the nearest points on islands bordering the sea lane.”;

“Ships in archipelagic sea lanes passage shall respect applicable sea lanes and traffic separation schemes established in accordance with this article.”

Sementara hak bagi Negara Kepulauan diatur dalam pasal 42 ayat (1), (2), (3), secara berturut-turut sebagai berikut:

“Subject to the provisions of this section, States bordering straits may adopt laws and regulations relating to transit passage through straits, in respect of all or any of the following:

- (a) the safety of navigation and the regulation of maritime traffic, as provided in article 41;*
- (b) the prevention, reduction and control of pollution, by giving effect to applicable international regulations regarding the*

discharge of oil, oily wastes and other noxious substances in the strait;

(c) with respect to fishing vessels, the prevention of fishing, including the stowage of fishing gear;

(d) the loading or unloading of any commodity, currency or person in contravention of the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of States bordering straits.”;

“Such laws and regulations shall not discriminate in form or in fact among foreign ships or in their application have the practical effect of denying, hampering or impairing the right of transit passage as defined in this section.”;

“States bordering straits shall give due publicity to all such laws and regulations.”;

Sedangkan kewajiban Negara Kepulauan diatur dalam Pasal 44 sebagai berikut:

“States bordering straits shall not hamper transit passage and shall give appropriate publicity to any danger to navigation or overflight within or over the strait of which they have knowledge. There shall be no suspension of transit passage.”

Antara hak dan kewajiban kapal-kapal asing dengan hak dan kewajiban negara kepulauan saling berkorelasi satu sama lain dan merefleksikan suatu keadaan aman yang hendak diwujudkan di laut, khususnya ALKI. Karena pada dasarnya, apa yang menjadi hak bagi kapal-kapal asing, merupakan kewajiban bagi Negara Kepulauan untuk memenuhi. Sedangkan apa yang menjadi kewajiban dari kapal-kapal asing, apabila dilanggar, Negara Kepulauan memiliki hak untuk melakukan tindakan pemaksaan atau *enforcement*.

Dengan berlakunya UNCLOS 1982 di Indonesia lewat UU No. 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS 1982, maka ketentuan-ketentuan sebagaimana diuraikan diatas dicoba untuk diimplementasikan lewat peraturan perundang-undangan nasional. Implementasi pertama adalah lewat UU No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia yang menggantikan UU No.4 Prp. Tahun 1960 dan hanya mengatur secara singkat masalah Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dalam pasal 18 yang mengamanahkan dibuatnya Peraturan Pemerintah guna mengatur

mengenai hak dan kewajiban kapal-kapal asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan. Oleh karena itulah kemudian dibentuk 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 guna mengatur secara mendetail masalah pengamanan alur laut kepulauan Indonesia dalam bentuk kewajiban-kewajiban yang dibebankan kepada kapal asing yang melintasi wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia. Kewajiban-kewajiban tersebut diatur pada pasal 4 – pasal 7, dan pasal 9.

Pasal 4 ayat (1) sampai dengan ayat (7) menentukan antara lain:

“(1) Kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus melintas secepatnya melalui atau terbang di atas alur laut kepulauan dengan cara normal, semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang.”;

“(2) Kapal atau pesawat udara asing yang melaksanakan lintas alur laut kepulauan, selama melintas tidak boleh menyimpang lebih dari 25 (dua puluh lima) mil laut ke kedua sisi dari garis sumbu alur laut kepulauan, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10 % (sepuluh per seratus) jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut kepulauan tersebut.”;

“(3) Kapal dan pesawat udara asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas Hukum Internasional yang terdapat dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.”;

“(4) Kapal perang dan pesawat udara militer asing, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan latihan perang-perangan atau latihan menggunakan senjata macam apapun dengan mempergunakan amunisi.”;

“(5) Kecuali dalam keadaan *force majeure* atau dalam hal musibah, pesawat udara yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan pendaratan di wilayah Indonesia.”;

“(6) Semua kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh berhenti atau berlabuh jangkar atau mondar-mandir, kecuali dalam hal *force majeure* atau dalam hal keadaan musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dalam keadaan musibah.”;

“(7) Kapal atau pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan terhadap sistem telekomunikasi dan tidak boleh melakukan komunikasi langsung dengan orang atau kelompok orang yang tidak berwenang dalam wilayah Indonesia.”

Sementara, pasal 5 mengatur bahwa Kapal atau pesawat udara asing, termasuk kapal atau pesawat udara riset atau survey hidrografi, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan kegiatan riset kelautan atau survey hidrografi, baik dengan mempergunakan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh, kecuali telah memperoleh izin untuk hal itu.

Pasal 6 ayat (1) sampai dengan (3) memberikan kepada kapal-kapal asing kewajiban sebagai berikut:

“(1) Kapal asing, termasuk kapal penangkap ikan, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan kegiatan perikanan.”;

“(2) Kapal penangkap ikan asing, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, selain memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), juga wajib menyimpan peralatan penangkap ikannya ke dalam palka.”;

“(3) Kapal dan pesawat udara asing, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal, orang, barang atau mata uang dengan cara yang bertentangan dengan perundang-undangan kepabeanan, keimigrasian, fiskal, dan kesehatan, kecuali dalam keadaan *force majeure* atau dalam keadaan musibah.”

Adapun pasal 7 ayat (1) sampai dengan (4) memberikan kewajiban sebagai berikut kepada kapal-kapal asing yang melakukan hak lintas alur laut kepulauan:

“(1) Kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan wajib menaati peraturan, prosedur, dan praktek internasional mengenai keselamatan pelayaran yang diterima

secara umum, termasuk peraturan tentang pencegahan tubrukan kapal di laut.”;

“(2) Kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dalam suatu alur laut di mana telah ditetapkan suatu Skema Pemisah Lintas untuk pengaturan keselamatan pelayaran, wajib menaati pengaturan Skema Pemisah Lintas tersebut.”;

“(3) Kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh menimbulkan gangguan atau kerusakan pada sarana atau fasilitas navigasi serta kabel-kabel dan pipa-pipa bawah air.”;

“(4) Kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut kepulauan dalam suatu alur laut kepulauan di mana terdapat instalasi-instalasi untuk eksplorasi atau eksploitasi sumber daya alam hayati atau non-hayati, tidak boleh berlayar terlalu dekat dengan zona terlarang yang lebarnya 500 (lima ratus) meter yang ditetapkan di sekeliling instalasi tersebut.”

Sedangkan pasal 9 ayat (1) sampai dengan (3) memberikan kewajiban sebagai berikut:

“(1) Kapal asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dilarang membuang minyak, limbah minyak, dan bahan-bahan perusak lainnya ke dalam lingkungan laut, dan atau melakukan kegiatan yang bertentangan dengan peraturan dan standar internasional untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran laut yang berasal dari kapal.”;

“(2) Kapal asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dilarang melakukan *dumping* di Perairan Indonesia.”;

“(3) Kapal asing bertenaga nuklir, atau yang mengangkut bahan nuklir, atau barang atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional bagi kapal-kapal yang demikian.”

II.2.4 Instansi-Instansi Selain TNI-AL Yang Memiliki Kewenangan Pengamanan di ALKI

Dalam rangka menegakkan hukum di wilayah laut yang merupakan yurisdiksi nasionalnya, suatu negara dapat memberikan kewenangan kepada kapal-kapal pemerintah untuk melakukan

penegakan hukum. Kewenangan kapal-kapal pemerintah ini dijamin oleh UNCLOS 1982, yaitu sebagaimana dicerminkan dalam pasal 29 mengenai definisi kapal perang,¹⁵⁸ Pasal 73 mengenai penegakan peraturan negara pantai di wilayah ZEE,¹⁵⁹ Pasal 107 mengenai penyitaan kapal perompak,¹⁶⁰ Pasal 110 mengenai hak untuk melakukan pemeriksaan,¹⁶¹ Pasal 111 mengenai hak untuk melakukan *hot pursuit*,¹⁶² dan Pasal 224 mengenai kewenangan atas pemaksaan penataan.¹⁶³

Di Indonesia sendiri, terdapat beberapa instansi yang memiliki kewenangan dalam melakukan pengamanan dan penegakan hukum di laut. antara lain: TNI-AL, Polri, Departemen Keuangan, Departemen Perhubungan, Departemen Kelautan Dan Perikanan, Departemen Hukum dan HAM, Kementerian Lingkungan Hidup, Departemen Kehutanan, Departemen

¹⁵⁸ Ketentuan dalam pasal ini menyebutkan bahwa: ... "*warship*" means a ship belonging to the armed forces of a State bearing the external marks distinguishing such ships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government of the State and whose name appears in the appropriate service list or its equivalent, and manned by a crew which is under regular armed forces discipline.

¹⁵⁹ Ketentuan dalam Pasal 73 ayat (1) menyebutkan bahwa: *The coastal State may, in the exercise of its sovereign rights to explore, exploit, conserve and manage the living resources in the exclusive economic zone, take such measures, including boarding, inspection, arrest and judicial proceedings, as may be necessary to ensure compliance with the laws and regulations adopted by it in conformity with this Convention.*

¹⁶⁰ Ketentuan dalam pasal ini menyebutkan bahwa: *A seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.*

¹⁶¹ Ketentuan dalam Pasal 110 ayat (1) menyebutkan bahwa: *Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters on the high seas a foreign ship ... is not justified in boarding it unless there is reasonable ground for suspecting that: (a) the ship is engaged in piracy; (b) the ship is engaged in the slave trade; (c) the ship is engaged in unauthorized broadcasting and the flag State of the warship has jurisdiction under article 109; (d) the ship is without nationality...*

¹⁶² Ketentuan dalam Pasal 111 ayat (5) menyebutkan bahwa: *The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.*

¹⁶³ Ketentuan dalam pasal ini menyebutkan bahwa: *The powers of enforcement against foreign vessels under this Part may only be exercised by officials or by warships, military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.*

Kesehatan, Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral. Kewenangan dari instansi-instansi sebagaimana disebutkan diatur oleh Undang-Undang yang berkaitan dengan lingkup tugas dari masing-masing departemen atau instansi yang bersangkutan (seperti misalnya UU Lingkungan Hidup, UU Perikanan, UU Kepabeanan, dll) serta beberapa UU yang mengatur permasalahan laut secara general, seperti UU Perairan Indonesia, UU ZEEI, dan TZMKO.¹⁶⁴ Kewenangan dari tiap-tiap instansi dan dasar hukumnya dapat dilihat dari tabel berikut ini:

Tabel 1
Dasar Kewenangan Penegakan Hukum di Laut dan Instansi-Instansi Terkait

NO	Kegiatan Penegakan Hukum dan Keamanan Laut	Landasan Hukum	Instansi Terkait
1	Pengawasan dan penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di wilayah ZEE.	UU No. 5/1983 Tentang ZEEI	TNI-AL
2	Pengawasan dan penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang perompakan dan pelanggaran wilayah	TZMKO 1939	TNI-AL
3	Pengawasan dan penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang konservasi SDA	UU No. 5/1990 Tentang KSDA	POLRI, Departemen Kehutanan, DKP
4	Pengawasan & penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang keimigrasian	UU No. 9/1992 Tentang Keimigrasian	POLRI, Departemen Hukum dan HAM
5	Pengawasan & penegakan peraturan-	UU No. 23/1992	POLRI,

¹⁶⁴ Berdasarkan wawancara penulis dengan Letkol Yuli Dharmawanto, S.H., M.H., Kasubdiskumlater, Dinas Hukum TNI-AL, Mabes AL, Jakarta, 14 Mei 2009.

	peraturan perundang-undangan di bidang kesehatan.	Tentang Kesehatan	Departemen Kesehatan
6	Pengawasan & penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang karantina hewan, ikan dan tumbuhan	UU No. 16/1992 Tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan	POLRI, Departemen Pertanian, DKP
7	Pengawasan & penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang kepabeanan	UU No. 10/1995 Tentang Kepabeanan	Departemen Keuangan
8	Pengawasan & penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang pangan.	UU No. 7/1996 Tentang Pangan	POLRI, Departemen Pertanian.
9	Pengawasan & penegakan peraturan-peraturan, perundang-undangan di bidang psikotropika dan narkotika	UU No. 5/1997 Tentang Psikotropika, dan UU No. 22/1997 Tentang Narkotika	POLRI Departemen Kesehatan
9	Pengawasan & penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang lingkungan hidup.	UU No. 23/1997 Tentang Lingkungan Hidup.	TNI-AL, POLRI, Kementerian Negara LH.
10	Pengawasan & penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang kehutanan.	UU No. 41/1999 Tentang Kehutanan	POLRI, Departemen Kehutanan
11	Pengawasan & penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang minyak dan, gas bumi.	UU No. 22/2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi	POLRI, Departemen ESDM
12	Pengawasan & penegakan peraturan-	UU No. 31/2004	TNI-AL,

	peraturan perundang-undangan di bidang perikanan.	Tentang Perikanan	POLRI, DKP
13	Pengawasan & penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran	UU No. 17/2008 Tentang Pelayaran	TNI-AL, POLRI, Departemen Perhubungan
14	Pengawasan & penegakan peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang bahan peledak dan senapan api.	UU No.12/1951 Tentang Bahan Peledak Dan Senapan Api	POLRI

Dari keseluruhan instansi yang disebutkan diatas, secara garis besar, berdasarkan keberadaan satuan tugas patroli laut yang dimiliki oleh instansi tersebut, dapat dikelompokkan menjadi dua kategori, yakni kategori instansi yang memiliki satuan patroli laut dan instansi tanpa satuan tugas patroli di laut. Ini dapat dilihat dari tabel berikut ini:

Tabel 2
Kategorisasi Instansi Terkait Berdasarkan Keberadaan Satgas Patroli

Instansi Dengan Satgas Patroli Laut	Instansi Tanpa Satgas Patroli Laut
<ul style="list-style-type: none"> • TNI Angkatan Laut • Kepolisian Republik Indonesia <ul style="list-style-type: none"> - Direktorat Polisi Perairan • Departemen Perhubungan <ul style="list-style-type: none"> - Ditjen Perhubungan Laut • Badan SAR Nasional (Basarnas) • Departemen Kelautan dan Perikanan <ul style="list-style-type: none"> - Ditjen Pengendalian Sumberdaya Kelautan dan Perikanan • Departemen Keuangan: <ul style="list-style-type: none"> - Ditjen Bea dan Cukai 	<ul style="list-style-type: none"> • Kementerian Lingkungan Hidup • Departemen Pertanian • Departemen Kehutanan <ul style="list-style-type: none"> - Ditjen Pengendalian dan Konservasi Sumberdaya Kehutanan • Departemen Kesehatan • Departemen Keuangan • Departemen ESDM • Departemen Hukum dan HAM <ul style="list-style-type: none"> - Ditjen Imigrasi

Berikut ini dideskripsikan kondisi serta tugas pokok dan fungsi dari masing-masing instansi guna mendapatkan pemahaman yang menyeluruh mengenai instansi-instansi terkait dalam pengamanan wilayah laut Indonesia, khususnya ALKI, dengan pengecualian TNI-AL karena mengenai peran TNI-AL akan dibahas secara khusus di dalam Bab selanjutnya.¹⁶⁵

A. Instansi Dengan Satgas Patroli Laut:

a. Kepolisian Republik Indonesia (POLRI)

Sesuai dengan Undang-undang No. 2 Tahun 2002, POLRI secara umum bertugas dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat; menegakkan hukum dan memberikan perlindungan, pengayoman serta pelayanan kepada masyarakat. Dalam melaksanakan tugasnya, POLRI menyelenggarakan empat fungsi yaitu fungsi penegakan hukum, fungsi organik dan fungsi khusus.

Fungsi utama yang diemban POLRI adalah penegakan hukum, yaitu pembinaan kekuatan POLRI maupun potensi masyarakat dalam rangka keamanan dan ketertiban masyarakat yang bersama-sama kekuatan sosial lainnya memikul tugas dan tanggungjawab mengamankan dan mensukseskan pembangunan nasional dan meningkatkan kesejahteraan bangsa.

Dalam rangka menjalankan tugasnya di wilayah perairan, POLRI mempunyai Polisi Perairan (Polair), yang dipimpin oleh seorang direktur dan bertanggungjawab kepada Kapolri, dengan fungsi teknis operasional kepolisian yang melaksanakan peran polisionil di wilayah perairan untuk menjamin terselenggaranya keamanan dan ketertiban masyarakat serta mencegah dan menindak kriminalitas atau ancaman gangguan kamtibmas di perairan. Polisi Perairan melakukan berbagai fungsi, seperti melaksanakan pengamanan dan pembinaan masyarakat di pulau-

¹⁶⁵ Dewan Kelautan Indonesia, *Analisa Kebijakan Pembentukan Badan Penegakan Hukum Keamanan Dan Keselamatan Laut* (Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan, Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia, 2008), hal. 22-40.

pulau, melakukan penjagaan, pengawalan, patroli dan mengejar, menangkap serta mengadakan penyidikan terhadap segala kegiatan yang melanggar hukum di wilayah perairan.

Dalam kaitannya dengan pengamanan ALKI, Polair memiliki tugas untuk menindak pelanggaran, mulai dari pengejaran sampai penyidikan, yang terjadi di wilayah ALKI yang sesuai dengan lingkup tugas dan kewenangannya, antara lain berupa: penyelundupan senjata api dan bahan peledak yang dilakukan oleh kapal asing yang melintasi ALKI, kegiatan penangkapan ikan yang dilakukan oleh kapal-kapal asing selama melintasi ALKI, pembuangan limbah atau bahan-bahan perusak lain yang dapat merusak lingkungan laut yang dilakukan oleh kapal asing selama melintasi ALKI, perusakan atau gangguan terhadap kabel dan instalasi bawah air, instalasi-instalasi eksplorasi dan eksploitasi SDA, serta alat-alat keselamatan pelayaran lainnya di ALKI yang dilakukan oleh kapal-kapal asing, penyelundupan narkotika dan psikotropika oleh kapal-kapal asing, segala kegiatan yang dilakukan oleh kapal asing yang membahayakan pelayaran, kegiatan menurunkan atau menaikkan barang atau orang yang bertentangan dengan perundang-undangan kepabeanan, keimigrasian, fiskal, dan kesehatan, pengangkutan hasil tambang ataupun hasil hutan secara illegal (*illegal mining* dan *illegal logging*) oleh kapal-kapal asing, serta segala kegiatan yang dilakukan oleh kapal asing yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan nasional selama itu merupakan kewenangan Polri untuk menindaknya. Selain itu Polair juga melaksanakan fungsi SAR sebagai salah satu fungsi khusus yang diemban oleh POLRI.

b. Departemen Perhubungan

- **Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai**

Unit di dalam Departemen Perhubungan yang terkait dengan upaya penegakan hukum dan keamanan laut adalah Ditjen Perhubungan Laut, khususnya unit eselon II Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai. Direktorat ini mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan penyidik pegawai negeri sipil, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai.

Pada lingkup operasional, pelaksanaan tugas-tugas di atas dilaksanakan oleh Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) sebagai salah satu bidang di bawah Kantor Administrasi Pelabuhan (Adpel). Sesuai dengan Keputusan Menteri No. 62 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor ADPEL, tugas dari KPLP adalah melaksanakan pengawasan tertib bandar, tertib berlayar dan pemberian Surat Ijin Berlayar, pengusutan kecelakaan kapal dan bantuan *Search and Rescue* (SAR) Laut, penanggulangan pencemaran dan penanganan kerangka kapal, kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air serta pengamanan, penertiban dan penegakan peraturan di bidang pelayaran, penyidikan tindak pidana pelayaran di pelabuhan dan perairan.

Dalam rangka pengamanan ALKI, KPLP dapat melakukan tindakan-tindakan yang berhubungan dengan kewenangannya, seperti misalnya melakukan penindakan terhadap kapal-kapal asing yang melakukan kegiatan yang membahayakan pelayaran di sepanjang ALKI, melakukan perusakan atau gangguan terhadap rambu-rambu keselamatan navigasi, ataupun kegiatan-kegiatan lain yang melanggar

peraturan perundang-undangan yang menjadi kewenangan KPLP untuk menindaknya. Disamping itu, KPLP juga berwenang untuk melakukan pemberian bantuan SAR Laut, penanggulangan pencemaran serta penanganan kerangka kapal, serta kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air.

c. Badan Search and Rescue Nasional (Basarnas)

Salah satu instansi lain yang memiliki lingkup tugas pengamanan di ALKI adalah Basarnas. Basarnas tadinya merupakan unit eselon I di Departemen Perhubungan dan dipimpin oleh seorang kepala badan yang bertanggungjawab kepada Menteri Perhubungan. Namun demikian, setelah dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2006 Tentang Pencarian dan Pertolongan, status Basarnas berubah menjadi Lembaga Pemerintah Non-Departemen (LPND) yang berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab langsung kepada Presiden. Hal ini disebutkan dalam Pasal 2 ayat (2) dari PP ini.

Dalam kaitannya dengan Pengamanan ALKI, tugas Basarnas adalah murni dalam hal SAR, yang berdasarkan pasal 2 ayat (1) dari PP No. 36 Tahun 2006 dapat diartikan sebagai usaha dan kegiatan mencari, menolong, dan menyelamatkan jiwa manusia yang hilang atau dikhawatirkan hilang atau menghadapi bahaya dalam musibah pelayaran dan/atau penerbangan, atau bencana atau musibah lainnya. Hal ini merupakan tugas pokok Basarnas sebagaimana dikemukakan dalam pasal 2 ayat (2) dari PP No. 36 Tahun 2006 yang menyatakan bahwa pelaksanaan SAR dikoordinasikan oleh Badan SAR Nasional.

Namun demikian, lebih lanjut dalam Pasal 5 ayat (2) diatur bahwa Basarnas dalam melaksanakan operasi SAR dapat meminta pengerahan potensi SAR kepada instansi/organisasi yang memiliki potensi SAR, dan instansi/organisasi yang dimaksud wajib memberikan bantuan. Instansi yang dimaksud adalah kementerian,

lembaga pemerintah non departemen, pemerintah daerah provinsi, pemerintah daerah kabupaten/kota, badan usaha, dan organisasi non pemerintah, sesuai yang diatur dalam pasal 1 angka 10 PP ini.

d. Departemen Kelautan dan Perikanan

Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. PER.07/MEN/2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Kelautan dan Perikanan, tugas pokok dari Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP) adalah membantu Presiden dalam menyelenggarakan sebagian urusan pemerintahan di bidang kelautan dan perikanan. Dalam melaksanakan tugas tersebut, DKP menyelenggarakan fungsi-fungsi: 1. perumusan kebijakan nasional, kebijakan pelaksanaan dan kebijakan teknis di bidang kelautan dan perikanan; 2. pelaksanaan urusan pemerintahan sesuai dengan bidang tugasnya; 3. pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggungjawabnya; 4. pengawasan atas pelaksanaan tugasnya; 5. penyampaian laporan hasil evaluasi, saran dan pertimbangan di bidang tugas dan fungsinya kepada Presiden.

Dalam kaitannya dengan keamanan dan penegakan hukum dalam bidang perikanan di laut, unit dalam DKP yang terkait langsung adalah Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumberdaya Kelautan dan Perikanan (Ditjen P2SDKP) beserta seluruh unit eselon dibawahnya. Khusus terhadap pengamanan di ALKI, Ditjen P2SDKP memiliki kewenangan dalam hal penindakan yang meliputi pengejaran sampai penyidikan terhadap pelanggaran-pelanggaran hukum di bidang perikanan yang dilakukan oleh kapal-kapal asing, seperti misalnya apabila kapal-kapal asing yang melintasi ALKI melakukan kegiatan perikanan.

e. Departemen Keuangan

Unit yang terkait dengan upaya penegakan hukum di laut, khususnya di ALKI, dibawah Departemen Keuangan adalah

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, yang memiliki peran yang sangat strategis untuk melindungi masyarakat dari masuknya barang-barang berbahaya dan memberantas penyelundupan, dengan cara mencegah dan menindak kapal-kapal asing yang menaikkan atau menurunkan barang atau mata uang dengan cara yang bertentangan dengan perundang-undangan kepabeanan.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai merupakan unit eselon I dari Departemen keuangan dan dipimpin oleh seorang Dirjen yang bertanggung jawab kepada menteri keuangan. Direktorat yang paling berperan dalam hal penindakan terhadap pelanggaran perundang-undangan kepabeanan di wilayah laut adalah Direktorat Penindakan dan Penyidikan yang mempunyai tugas menyiapkan perumusan kebijakan standarisasi dan bimbingan teknis, dan evaluasi pelaksanaan dibidang intelijen, penindakan peraturan perundang-undangan dan penyidikan tindak pidana kepabeanan dan cukai, serta pelaksanaan intelijen dalam rangka pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan dan cukai.

B. Instansi Tanpa Satgas Patroli Laut:

a. Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral

Tugas pokok Departemen ESDM adalah membantu Presiden menyelenggarakan sebagian urusan pemerintahan di bidang energi dan sumber daya mineral. Dalam menyelenggarakan tugas tersebut, Departemen ESDM memiliki fungsi: (1) Perumusan kebijakan nasional, kebijakan pelaksanaan dan kebijakan teknis di bidang energi dan sumber daya mineral; (2) Pelaksanaan urusan pemerintah di bidang energi dan sumber daya mineral; (3) Pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggungjawab Departemen; (4) Pengawasan atas pelaksanaan tugas Departemen; dan (5) Penyampaian laporan hasil evaluasi, saran dan pertimbangan di bidang tugas dan fungsi Departemen kepada Presiden.

Terkait pengamanan di ALKI, mengingat Departemen ESDM tidak memiliki satuan tugas patroli laut, maka kewenangannya hanya sebatas penyidikan terhadap kegiatan-kegiatan kapal-kapal yang melintasi ALKI yang melakukan tindakan-tindakan yang mengganggu atau merusak instalasi-instalasi eksplorasi atau eksplorasi SDA, ataupun tindakan-tindakan lain yang merupakan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan yang menjadi kewenangannya. Dalam hal ini Departemen ESDM haruslah berkoordinasi dengan instansi-instansi lain yang memiliki satgas patroli di laut, yaitu POLRI dan TNI-AL.

b. Departemen Hukum dan HAM

Direktorat Jenderal Imigrasi merupakan unit eselon I di Departemen Hukum dan HAM serta di pimpin oleh seorang Direktur Jenderal yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada menteri. Tugas pokok Ditjen Imigrasi adalah merumuskan dan melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang Imigrasi.

Unit dibawah Ditjen Imigrasi yang terkait dengan upaya penegakan hukum dan keamanan laut, khususnya fungsi penyidikan dan penindakan keimigrasian, adalah Direktorat Penyidikan dan Penindakan Keimigrasian. Terkait pengamanan ALKI, Ditjen Imigrasi memiliki tugas untuk melakukan penindakan berupa penyidikan terhadap kapal-kapal yang menurunkan atau menaikkan orang pada saat melintasi ALKI dengan cara yang bertentangan dengan perundang-undangan keimigrasian. Dalam melaksanakan tugasnya ini, Ditjen Imigrasi harus berkoordinasi dengan instansi-instansi lain yang memiliki satgas patroli di laut, yaitu TNI-AL dan POLRI.

c. Departemen Kesehatan

Tugas pokok Departemen Kesehatan adalah melaksanakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan. Dalam kaitannya dengan pengamanan ALKI, maka lingkup tugas yang dimiliki oleh Departemen Kesehatan hanyalah sebagai penyidik lewat PPNS-nya yang bertugas melakukan penindakan terhadap kapal-kapal yang melintasi ALKI yang menaikkan atau menurunkan dari kapal orang ataupun barang yang bertentangan dengan perundang-undangan di bidang kesehatan, termasuk juga narkotika dan psikotropika, sehingga dapat membahayakan kesehatan masyarakat Indonesia secara luas. Dalam hal ini Departemen Kesehatan perlu berkoordinasi dengan TNI-AL dan POLRI yang memiliki satgas patroli dalam pengamanan ALKI. Sehingga, apabila TNI-AL atau POLRI menangkap kapal yang melakukan tindakan demikian, proses penyidikannya dapat diserahkan ke PPNS Departemen Kesehatan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

d. Kementerian Negara Lingkungan Hidup

Tugas pokok Kementerian Negara Lingkungan Hidup (Kemenneg LH) adalah: (1) menyusun kebijakan dalam bidang pelestarian serta mengkoordinasikan penerapannya; (2) mengendalikan secara langsung dengan menggunakan mekanisme pengawasan sesuai peraturan yang ada; (3) merubah sikap hidup masyarakat dan mendukung konsep pembangunan berkelanjutan dan Earth Charter.

Terkait dengan upaya penegakan hukum dan keamanan di laut, yang paling berperan di Kemenneg LH adalah Asisten Deputi Urusan Penegakan Hukum Pidana dan Administrasi Lingkungan yang merupakan unit dibawah Deputi Bidang Penataan Lingkungan Kementerian LH. Unit ini mempunyai tugas melaksanakan analisis, penyusunan pedoman, evaluasi, dan

koordinasi pelaksanaan penegak hukum pidana dan administrasi lingkungan.

Terkait pengamanan ALKI, Kemenneg LH memiliki tugas melakukan penyidikan terhadap kapal-kapal yang melakukan *dumping* ataupun hal-hal yang sifatnya merusak lingkungan hidup selama melintasi ALKI. Dalam menjalankan fungsinya ini, Kemenneg LH haruslah berkoordinasi dengan instansi lain yang memiliki satgas patroli laut, yaitu TNI-AL dan POLRI karena yang memiliki kewenangan untuk melakukan penangkapan dan pemeriksaan di lapangan adalah instansi tersebut.

e. Departemen Kehutanan

Departemen Kehutanan mempunyai tugas pokok membantu presiden dalam menyelenggarakan sebagian tugas dalam menyelenggarakan sebagian tugas pemerintahan di bidang kehutanan. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Departemen Kehutanan menyelenggarakan fungsi : (1) pelancaran pelaksanaan tugas di bidang kehutanan; (2) pembinaan dan koordinasi pelaksanaan tugas serta pelayanan administrasi departemen; (3) pelaksanaan penelitian dan pembangunan terapan, serta pendidikan dan pelatihan tertentu dalam rangka mendukung kebijakan di bidang kehutanan; (4) pelaksanaan pengawasan fungsional.

Terkait dengan fungsi penegakan hukum dan keamanan di laut, khususnya fungsi penyidikan dan penanggulangan *illegal logging*, unit yang terkait erat adalah Direktorat Penyidikan dan Perlindungan Hutan di bawah Ditjen Perlindungan Hutan dan Konservasi Alam. Direktorat ini mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan melaksanakan kebijakan, standarisasi dan bimbingan teknis di bidang penyidikan dan perlindungan hutan. Dalam melaksanakan tugasnya mengamankan ALKI dari kapal-kapal yang mengangkut hasil *illegal logging*, Departemen Kehutanan harus berkoordinasi secara erat dengan instansi yang

memiliki satgas patrol di laut, yaitu TNI-AL dan POLISI. Apabila misalnya, TNI-AL, menangkap kapal yang memuat hasil *illegal logging*, maka dia harus menyerahkannya kepada PPNS Departemen Kehutanan untuk dilakukan proses penyidikan terhadapnya.

f. Departemen Pertanian

Departemen Pertanian merupakan salah satu instansi yang memiliki peran dalam pengamanan ALKI. Dalam hal ini dia melakukan penindakan terhadap kapal-kapal yang melakukan penurunan barang dari kapal yang berpotensi untuk menyebarkan penyakit atau hama pada lingkungan pertanian Indonesia dengan cara melakukan karantina terhadap tumbuhan yang demikian. Karantina Pertanian adalah tempat pengasingan dan/atau tindakan sebagai upaya pencegahan masuk dan tersebarnya hama dan penyakit atau organisme pengganggu tumbuhan dari luar negeri dan dari suatu area karena area lain di dalam negeri atau keluarnya dari dalam wilayah negara Republik Indonesia.

Tugas pokok karantina adalah melaksanakan perkarantinaan tumbuhan tanaman pangan, hortikultura, perkebunan dan hewan budidaya yang dilakukan di Bandara Udara, pelabuhan laut/penyeberangan, pos lintas batas dan kantor pos.

BAB III

PERAN TNI AL DALAM MENGAMANKAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

Dalam bab sebelumnya telah dijelaskan mengenai instansi-instansi selain TNI-AL yang memiliki kewenangan dalam melakukan pengamanan dan penegakan hukum di wilayah laut Indonesia, khususnya ALKI. Instansi-instansi tersebut dapat diklasifikasikan menjadi dua kelompok besar, yaitu instansi yang memiliki satuan tugas patroli laut, dan instansi tanpa satuan tugas patroli laut yang hanya dapat berperan dalam pengamanan wilayah laut sebagai penyidik dalam permasalahan hukum yang menjadi kewenangan atau ranah mereka. Dalam skripsi ini, penulis akan memfokuskan pembahasan pada satu instansi saja, yaitu TNI-AL, karena beberapa alasan, yaitu diantaranya: **Pertama**, secara tradisional/historis dan secara hakekat TNI-AL memiliki medan juang di laut. Hal ini dapat diketahui dari mandat yang diberikan oleh Undang-Undang, baik UU Pertahanan Negara maupun UU Tentara Nasional Indonesia, kepada TNI-AL yaitu sebagai pengaman dan penegak hukum di laut guna menjaga kedaulatan wilayah lautan negara Indonesia. Bahkan dari sejak jaman Hindia Belanda, Angkatan Laut telah diberikan wewenang yang sangat besar dalam mengamankan wilayah lautan Hindia Belanda.¹⁶⁶ Konsekuensinya, secara organisasional, dia memang dirancang secara utuh dan khusus melaksanakan tugas penegakan hukum dan kedaulatan negara di laut, sehingga pengembangan kemampuan serta kapasitasnya sedari awal dia didirikan memang guna menjaga keamanan dan kedaulatan wilayah laut Indonesia. Hal ini berbeda dengan beberapa instansi lain, misalkan Departemen Perhubungan dengan Basarnas dan KPLP-nya, Polri dengan Polairud-nya, atau DKP dengan Ditjen P2SDKP-nya, yang hanyalah

¹⁶⁶ Hal ini dapat diketahui dari beberapa pasal yang terdapat dalam TZMKO 1939, yaitu antara lain: Pasal 2 ayat (3), Pasal 4 ayat (3), Pasal 5 ayat (1) dan (4), Pasal 8 ayat (1), Pasal 9 ayat (1) dan ayat (4), Pasal 10 ayat (3), Pasal 11 ayat (2), dan Pasal 13 ayat (1); yang pada intinya memberikan kewenangan kepada Kepala Staf Angkatan Laut untuk melaksanakan fungsi pengamanan wilayah laut Hindia-Belanda mulai dari hak untuk mengeluarkan izin kegiatan perikanan hingga pencabutannya tanpa perlu memberikan alasan, hak untuk memberikan izin pelaksanaan survey dan pembatalannya tanpa perlu menyertakan alasan, hak untuk menunjuk pelabuhan untuk kepentingan-kepentingan tertentu, serta kewenangan bagi Kepala Staf Angkatan Laut dan jajaran dibawahnya untuk memelihara dan mengawasi ketentuan-ketentuan dalam ordonansi ini.

melaksanakan tugas dan wewenang secara sektoral dalam hal penegakan hukum dan pengamanan wilayah lautan, dan bukan merupakan aspek atau tugas utamanya. Oleh sebab itu, secara organisasional ketiga instansi ini (Basarnas, KPLP, Polairud, dan Ditjen P2SDKP) hanyalah merupakan jawatan atau unit setingkat eselon I atau II di masing-masing Departemen atau Organisasi Induk. **Kedua**, bila ditinjau dari segi kapabilitas, baik infrastruktur, personil, maupun pengalaman, TNI-AL memiliki kelebihan dibandingkan instansi-instansi yang lain, mengingat TNI-AL memiliki kapal-kapal serta sarana dan prasarana pendukung yang jauh lebih baik dari segi kuantitas maupun kualitas jika dibandingkan dengan instansi yang lain,¹⁶⁷ serta ditunjang pengalaman para personilnya yang telah sejak lama menjalankan tugas-tugasnya di bidang pengamanan dan penegakan kedaulatan di laut secara khusus. **Ketiga**, dari segi ALKI sendiri, menurut Prof Hasjim Djalal, dikarenakan seringnya jalur-jalur tersebut dilewati oleh kapal perang asing, maka sudah sewajarnya bila yang melakukan pengamanan di daerah tersebut adalah TNI-AL karena dialah yang memiliki kemampuan, sumber daya, serta legalitas paling kuat dalam menghadapi kapal-kapal perang asing tersebut.¹⁶⁸ Oleh karena alasan-alasan ini lah, penulis memilih untuk menyoroti peran TNI-AL secara khusus dalam pengamanan ALKI.

TNI-AL sebagai bagian integral dari institusi Tentara Nasional Indonesia memiliki tugas pokok menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman terhadap keutuhan bangsa dan negara. Hal ini diatur dalam UU Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia (selanjutnya disebut "UU TNI"), pada pasal 7.

¹⁶⁷ Sebagai perbandingan, TNI-AL secara keseluruhan memiliki 120 kapal (KRI), belum termasuk kapal patroli pendukung (Kapal Angkatan Laut/KAL), yang jumlahnya bisa mencapai puluhan dan pesawat udara sebanyak 61 unit, sedangkan Polairud hanya memiliki 54 unit kendaraan yang rata-rata berukuran kecil, sementara KPLP juga hanya memiliki armada kapal patroli yang sangat terbatas daerah operasinya. Sumber: <<http://www.angkasa-online.com/11/03/lain/lain5.htm>>, dan <http://www.dephub.go.id/modules/Upload_File/files/BABV.pdf>, diakses 19 Juni 2009.

¹⁶⁸ Berdasarkan wawancara penulis dengan Prof. Dr. Hasjim Djalal, MA., Jakarta, 21 Juni 2009.

Tugas pokok yang diemban oleh TNI secara keseluruhan tersebut kemudian diterjemahkan ke dalam tugas dan peran khusus dari masing-masing Angkatan, meliputi Angkatan Laut, Angkatan Darat, dan Angkatan Udara. Dalam hal ini, tugas dan fungsi, TNI-AL, sebagaimana diatur dalam pasal 9 UU TNI antara lain:

- a. melaksanakan tugas TNI matra laut di **bidang pertahanan**;
- b. **menegakkan hukum** dan **menjaga keamanan** di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi;
- c. melaksanakan **tugas diplomasi** Angkatan laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah;
- d. melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut; serta
- e. melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut;

Dari rumusan tugas dan fungsi TNI-AL tersebut dapat dilihat bahwa TNI-AL memiliki keunikan tersendiri dalam hal peran yang diembannya yang tidak dimiliki oleh kedua angkatan yang lain, yaitu Darat dan Udara, karena TNI-AL mengemban tiga fungsi sekaligus, yaitu fungsi militer (*military functions*), fungsi diplomasi (*diplomacy functions*), dan fungsi penegakan hukum (*constabulary functions*). Ketiga fungsi ini dikenal sebagai "The Trinity of Navy Functions", dan merupakan konsepsi yang dirumuskan oleh Ken Booth, seorang pemikir strategi laut.¹⁶⁹ Konsep ini diimplementasikan di Indonesia dalam pasal 9 UU TNI sebagaimana telah disebut di atas lewat tiga fungsi yang diemban oleh TNI-AL, yaitu pertahanan, penegakan hukum dan menjaga keamanan, dan pelaksanaan tugas diplomasi.

Adanya fungsi militer (*military functions*) dari TNI-AL dapat dilihat dari adanya operasi militer untuk perang sesuai diatur oleh UU TNI yang dapat

¹⁶⁹ Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, (London: Taylor & Francis, 1977), hal. 15; dimana dalam bukunya, Booth mengatakan bahwa: *The functions of navies can be conceived as a trinity, the idea of three-in-one. The unity (the one-ness) of the trinity is provided by the idea of the use of the sea... The character of the trinity is then defined by the three characteristic modes of action by which navies carry out their purposes: namely the military, the diplomatic, and the policing functions.*

digunakan dalam rangka TNI-AL melaksanakan tugas pokoknya.¹⁷⁰ Yang dimaksud dengan operasi militer untuk perang adalah segala bentuk pengerahan dan penggunaan kekuatan TNI, untuk melawan kekuatan militer negara lain yang melakukan agresi terhadap Indonesia, dan/atau dalam konflik bersenjata dengan suatu negara lain atau lebih, yang didahului dengan adanya pernyataan perang dan tunduk pada hukum perang internasional.¹⁷¹ Sedangkan fungsi diplomasi (*diplomacy functions*) TNI-AL atau yang lebih sering disebut *naval diplomacy* diatur dalam pasal 9 huruf c UU TNI, yaitu fungsi diplomasi sesuai dengan kebijakan politik luar negeri yang melekat pada peran Angkatan Laut secara universal sesuai dengan kebiasaan internasional, serta sudah menjadi sifat dasar dari setiap kapal perang.¹⁷²

Fungsi penegakan hukum (*constabulary functions*), merupakan fungsi yang diatur dalam pasal 9 huruf b UU TNI, yaitu segala bentuk kegiatan yang berhubungan dengan penegakan hukum di laut sesuai dengan kewenangan TNI AL yang berlaku secara universal dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku untuk mengatasi ancaman tindakan kekerasan, ancaman navigasi, serta pelanggaran hukum di wilayah laut yurisdiksi nasional. Menegakkan hukum yang dilaksanakan oleh TNI AL dilaut, terbatas dalam lingkup pengejaran, penangkapan, penyelidikan, dan penyidikan perkara yang selanjutnya diserahkan kepada kejaksaan, TNI AL tidak menyelenggarakan pengadilan.¹⁷³

Dalam kaitannya dengan pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia, maka dari ketiga fungsi yang dimiliki oleh TNI-AL, yang paling berkaitan erat adalah *constabulary function*, karena, pertama, wilayah ALKI merupakan yurisdiksi nasional, oleh karena itu negara, dalam hal ini direpresentasikan oleh TNI-AL memiliki kewenangan untuk menegakkan hukum disana. Kedua, konsep pengamanan yang dimiliki oleh Angkatan Laut tidak dapat dilepaskan dari dua hal

¹⁷⁰ Indonesia (c), Undang-Undang Tentang Tentara Nasional Indonesia, UU Nomor 34 Tahun 2004, *op.cit.*, Pasal 7 ayat (2) b.

¹⁷¹ *Ibid.*, Penjelasan Pasal 7 ayat (2) b.

¹⁷² *Ibid.*, Pasal 9 huruf c, Penjelasan.

¹⁷³ *Ibid.*, Pasal 9 huruf b, Penjelasan.

yang saling berpengaruh satu sama lain, yaitu pengamanan untuk menegakkan kedaulatan (Pamgaklat), dan pengamanan untuk menegakkan hukum (Pamgakkum). Kedua hal tersebut diejawentahkan dalam bentuk operasi di laut dengan menggelar unsur-unsur operasi TNI-AL yang meliputi Pesawat Udara, Kapal Republik Indonesia (KRI), Pangkalan Angkatan Laut (Lanal), dan Marinir.¹⁷⁴ Mengenai operasi laut akan dijelaskan lebih lanjut di sub-bab selanjutnya. Namun pada intinya, konsepsi pengamanan merupakan kesatuan integral antara Gakkum dan Gaklat, sehingga *constabulary functions* merupakan fungsi yang berkaitan erat dengan pengamanan ALKI.

Adapun keamanan laut itu sendiri dari perspektif TNI-AL mengandung pengertian bahwa laut bisa dikendalikan dan aman digunakan oleh pengguna untuk bebas dari ancaman atau gangguan terhadap aktifitas pemanfaatan laut yaitu:¹⁷⁵

- 1) **Laut bebas dari ancaman kekerasan**, yaitu ancaman dengan menggunakan kekuatan bersenjata yang terorganisir dan memiliki kemampuan untuk mengganggu serta membahayakan personel atau negara. Ancaman tersebut dapat berupa pembajakan, perompakan, sabotase obyek vital, peranjauan dan aksi teror.
- 2) **Laut bebas dari ancaman navigasi**, yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana bantu navigasi, seperti suar, *buoy* dll, sehingga dapat membahayakan keselamatan pelayaran.
- 3) **Laut bebas dari ancaman terhadap sumber daya laut**, berupa pencemaran dan perusakan ekosistem laut, serta konflik pengelolaan sumber daya laut. Fakta menunjukkan bahwa konflik pengelolaan sumber daya laut memiliki kecenderungan mudah dipolitisasi dan selanjutnya akan

¹⁷⁴ Berdasarkan wawancara penulis dengan Letkol Yuli Dharmawanto, S.H., M.H., Kasubdiskumlater, Dinas Hukum TNI-AL, Mabes AL, Jakarta, 27 Mei 2009.

¹⁷⁵ Kepala Dinas Hukum TNI-AL, *Kajian Tentang Perubahan Protap Penegakan Hukum di Laut Oleh TNI-AL Menjadi Protap Penegakan Hukum Dan Penjagaan Keamanan Di Laut Oleh TNI-AL*, (Jakarta: Dinas Pembinaan Hukum Markas Besar Angkatan Laut, Desember 2008), hal. 3-4.

diikuti dengan penggelaran kekuatan militer, seperti yang terjadi dalam sengketa di kepulauan Spratly dan Paracel.

- 4) **Laut bebas dari ancaman pelanggaran hukum**, yaitu tidak dipatuhinya hukum nasional maupun internasional yang berlaku di perairan seperti *illegal fishing, illegal logging*, penyelundupan, dan lain-lain.

Tanggung jawab TNI-AL dalam pelaksanaan *constabulary functions* ini guna mewujudkan dan menjaga keamanan laut sebagaimana telah disebutkan diatas bukanlah sesuatu yang asing. Karena, sebenarnya dalam jaman modern dan demokrasi terdapat beberapa negara seperti Kanada, Inggris, Venezuela, Malaysia dan Filipina yang menetapkan Angkatan Laut (*Government Naval Vessel*) mereka untuk berperan dalam penegakan hukum. Contohnya dalam Section 124 *The Philippines Fisheries Code of 1998* atau Pasal 2 Ordonan Perkapalan Dagang 1952 dan Pasal 2 Akta Perikanan 1985 (*Act 317*) Malaysia yang secara tegas menyebutkan *Naval Vessel* mempunyai otoritas dalam penegakan hukum termasuk bidang penyidikan.¹⁷⁶

III.1 Gambaran Umum Kekuatan TNI-AL

Dalam melaksanakan peran dan tugasnya, TNI-AL tentunya membutuhkan kekuatan yang memadai. Namun demikian, kekuatan yang dimiliki oleh TNI-AL saat ini masih jauh dari memadai bahkan dari mewujudkan konsep TNI-AL sebagai *Green Water Navy*, yaitu kekuatan yang dapat diandalkan untuk menegakkan stabilitas keamanan nasional dan berkemampuan mengadakan perlawanan terhadap setiap ancaman. Guna mewujudkan TNI-AL sebagai *Green Water Navy*, kekuatan yang dibutuhkan adalah 278 kapal, sementara TNI-AL pada saat ini saja hanya memiliki 120 kapal, masih belum mencukupi kebutuhan

¹⁷⁶ Bernanrd Kent Sondakh, "Pengamanan Wilayah Laut Indonesia", *Indonesian Journal of International Law* (Edisi Khusus Desember 2004): hal. 5.

minimum atau *minimum essential force* yang seharusnya dimilikinya, yaitu sekitar 180 kapal.¹⁷⁷

Dari segi personel, kekuatan TNI-AL terdiri atas sekitar 40 ribu prajurit, termasuk di dalamnya 13 ribu personel marinir dan seribu penerbang/personel udara AL. Sementara dari segi armada, TNI-AL memiliki Kapal Republik Indonesia berjumlah 116 kapal, 8 KRI dalam status konservasi, proses penghapusan, dan cadangan. Sisanya, 108 KRI, dibagi menjadi tiga kelompok kekuatan, yaitu:¹⁷⁸

1. Kekuatan Pemukul (*Striking Force*) terdiri dari 14 KRI yang memiliki persenjataan strategis, yaitu: 2 kapal selam kelas Cakra, 3 perusak kawal rudal (PKR) kelas Fatahillah dan 1 PKR kelas Ki Hajar Dewantara, 4 kapal cepat roket (KCR) kelas Mandau, 2 kapal cepat torpedo (KCT) kelas Ajak, dan 2 kapal buru ranjau (BR) kelas Pulau Rengat.
2. Kekuatan Patroli (*Patrolling Force*) berjumlah 46 KRI.
3. Kekuatan Pendukung (*Supporting Force*) berjumlah 48 KRI, terdiri dari: 8 angkut tank (AT) kelas Teluk Langsa, 4 AT kelas Teluk Semangka, 2 AT kelas Teluk Banten, 8 AT Kelas Frosch, 1 markas (MA) kelas Multatuli, 6 penyapu ranjau (PR) kelas kondor, 5 bantuan cair minyak (BCM), 1 bengkel apung (BA) kelas Jayawijaya, 3 bantu tunda (BTD), 3 bantu umum (BU), 1 bantu angkut personel (BAP) kelas Tanjung Kambani, 3 bantu hidro oseanografi (BHO) kelas Pulau Rondo, 1 BHO kelas Dewa Kembar, dan 2 kapal latihan.

Selain itu, TNI-AL juga memiliki Pesawat udara berjumlah 61 unit, terdiri dari 48 sayap tetap dan 13 sayap putar, dan Peralatan tempur korps marinir sejumlah 417 kendaraan tempur (ranpur), yang mana 307 diantaranya berusia di atas 30 tahun, 37 ranpur berusia 21-30 tahun, sisanya 73 ranpur berusia 1-10 tahun.

¹⁷⁷ Berdasarkan wawancara dengan mantan KASAL Laksamana (purn) Slamet Subijanto dan Bernard Kent Sondakh, <<http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=129156>>; <<http://www.gatra.com/artikel.php?id=91088>>, diakses pada 14 Juni 2009.

¹⁷⁸ “Kekuatan TNI-AL”, <http://www.tempointeraktif.com/hg/narasi/2004/12/15/nrs.20041215-01.id.html>, diakses pada 29 Mei 2009.

Dari segi pangkalan, TNI AL memiliki dua Komando Armada, masing-masing Armada Timur di Surabaya dan Armada Barat di Jakarta. Masing-masing membawahi sejumlah pangkalan utama, antara lain:¹⁷⁹

- Pangkalan Utama I (Lantamal I) di Belawan, membawahi 4 Pangkalan Angkatan Laut, meliputi Sabang, Sibolga, Teluk Bayur, dan Dumai. Satu Pangkalan Udara Angkatan Laut (Lanudal) Sabang, dan dua fasilitas pemeliharaan dan perbaikan (Fasharkan) di Sabang, Belawan.
- Pangkalan Utama II (Lantamal II) di Jakarta, membawahi 7 Pangkalan Angkatan Laut, meliputi Bengkulu, Palembang, Cirebon, Bandung, Panjang, Banten, Bandung, dan Bangka Belitung. Selain itu, memiliki satu fasilitas pemeliharaan dan perbaikan di Pondok Dayung, Jakarta. Fasharkan Pondok Dayung ini sekarang memiliki kemampuan membuat kapal patroli jenis KAL ukuran 28-35 meter.
- Pangkalan Utama III (Lantamal III) di Surabaya membawahi lima Pangkalan Angkatan Laut, meliputi Cilacap, Semarang, Yogyakarta, Banyuwangi, dan Mataram.
- Pangkalan Utama IV (Lantamal IV) di Makassar, membawahi empat Pangkalan Angkatan Laut, meliputi Kendari, Palu, Balikpapan, dan Banjarmasin.
- Mako Pangkalan Utama V (Mako Lantamal V) di Jayapura, membawahi tiga Pangkalan Angkatan Laut, meliputi Sorong, Biak, dan Manokwari.
- Mako Pangkalan Utama VI (Mako Lantamal VI) di Ternate.
- Pangkalan Utama VII (Lantamal VII) di Tanjung Pinang membawahi 6 Pangkalan Angkatan Laut, yaitu Batam, Pontianak, Tarempa, Ranai, Tanjung Balai Karimun, dan Dabo Singkep. Lantamal Tanjung Pinang memiliki satu fasilitas pemeliharaan dan perbaikan (Fasharkan) di Mentigi yang punya kemampuan membuat kapal patroli (KAL) 12, 28, dan 35 meter. Di samping itu, memiliki 2 Pangkalan Udara Angkatan Laut (Lanudal) berada di Matak, Kepulauan Natuna, dan di Tanjung Pinang/Kijang.

¹⁷⁹ *Ibid.*

- Pangkalan Utama VIII (Lantamal VIII) di Maluku membawahi Pangkalan Angkatan Laut Ambon.

III.2 Langkah-Langkah dan Kebijakan-Kebijakan Yang Ditempuh TNI-AL Dalam Mengamankan ALKI

Telah dijelaskan dalam bab sebelumnya bagaimana UNCLOS 1982 mengatur mengenai pengamanan alur laut kepulauan, yakni diwujudkan dalam bentuk pemberian serangkaian hak dan kewajiban pada negara kepulauan maupun kapal-kapal yang melintasi alur-alur laut yang telah ditetapkan oleh negara kepulauan yang bersangkutan dan bagaimana pengaturan hak-hak dan kewajiban tersebut telah diimplementasikan dalam bentuk PP No. 37 Tahun 2002.

Sebelum masuk ke langkah-langkah dan kebijakan-kebijakan yang ditempuh TNI-AL dalam mengimplememntasikan ketentuan-ketentuan sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982, perlu kiranya terlebih dahulu mengetahui kewenangan apa dan dalam hal apa saja yang dimiliki oleh TNI-AL dalam pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia.

III.2.1 Landasan Yuridis Tugas Dan Kewenangan TNI-AL Dalam Pengamanan ALKI

Dasar yuridis yang paling fundamental sebagai landasan dalam pengaturan kewenangan TNI-AL dalam pengamanan ALKI, diberikan oleh UU No.34 Tahun 2004 Tentang TNI, yaitu **pada pasal 9 huruf b** beserta Penjelasannya yang menyatakan bahwa TNI-AL bertugas menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi, dimana penegakan hukum itu sendiri meliputi tindakan pengejaran, penangkapan, penyelidikan, dan penyidikan perkara.

Dengan berkaca pada tugas TNI-AL sebagaimana disebutkan dalam pasal 9 huruf b UU TNI diatas, maka terdapat serangkaian peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai permasalahan-permasalahan berbeda di laut dan menegaskan peranan TNI-AL sebagai penegak hukum di lautan, yakni antara lain: *Territoriale Zee en Maritieme*

Kringen Ordonnantie (TZMKO) 1939, UU No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, UU Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, UU Nomor 5 Tahun 1990 Tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya, UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, UU Nomor 23 Tahun 1997 Tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, dan UU Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan.

Dari sekian banyak peraturan perundang-undangan diatas, maka terdapat dua UU yang tidak akan dibahas lebih lanjut karena dirasa kurang relevan jika dikaitkan dengan pengamanan ALKI, yaitu TZMKO 1939 dan UU Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. TZMKO 1939 (Selanjutnya disebut “UU ZEEI”) dalam hal ini tidak akan dibahas lebih lanjut karena dia sifatnya hanya memberikan dasar kewenangan penegakan hukum bagi TNI-AL semata, yaitu dalam pasal 13, 14 dan 15,¹⁸⁰ sedangkan dalam hal kerangka berpikir dia sudah tidak relevan lagi, karena sudah tidak sesuai dengan kerangka berpikir peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku, mengingat batas laut territorial yang ditetapkan dalam TZMKO masihlah batas laut territorial yang berlaku pada zaman Hindia-Belanda, yaitu 3 mil laut.¹⁸¹ Sedangkan

¹⁸⁰ Ordonansi Laut Territorial dan Lingkungan Maritim 1939 (*Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939*), Staatsblad 1939 No. 442; dimana dalam Pasal 13 ayat (1) diatur bahwa: “Penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ordonansi ini dibebankan kepada Panglima Angkatan Laut di Surabaya, Komandan-komandan kapal perang Republik Indonesia dan pangkalan-pangkalan udara Angkatan Laut, nakhoda-nakhoda kapal-kapal Direktorat Jenderal Angkatan Laut, orang-orang yang ada di bawah perintah panglima-panglima, komandan-komandan, dan nakhoda-nakhoda ini, yang untuk itu diberi surat perintah dari mereka, perwira-perwira Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang disertai pimpinan atas kapal-kapal daerah, syahbandar-syahbandar dan pejabat-pejabat yang bertugas sebagai demikian pandu-pandu, demikian pula juragan-juragan kapal-kapal daerah.” Selanjutnya dalam Pasal 14 diwenangkan pula pejabat-pejabat yang disebutkan dalam Pasal 13 untuk mengusut tindak pidana menurut atau berdasarkan ordonansi ini, termasuk juga pelanggaran-pelanggaran ketentuan larangan mengenai pemasukan, pengeluaran dan pengangkutan melalui laut. Pasal 15 mengatur mengenai kewenangan yang dimiliki oleh pejabat-pejabat terkait yang meliputi: wewenang untuk menahan dan memeriksa kapal-kapal dan alat-alat penyeberang yang pelayarannya disangka melakukan atau mempersiapkan perbuatan-perbuatan yang bertentangan dengan atau berdasarkan ordonansi ini; dan wewenang untuk menyita benda-benda dalamannya termasuk kapal-kapal atau alat-alat penyeberang dengan mana atau dengan bantuan mana, menurut sangkaan telah dilakukan tindak pidana, demikian pula benda-benda yang menurut sangkaan telah diperoleh dengan jalan tindak pidana. Selain itu terdapat pula kewenangan untuk melakukan pengejaran sebagaimana diatur dalam Pasal 17 ayat (2).

¹⁸¹ Berdasarkan wawancara penulis dengan Letkol Yuli Dharmawanto, S.H., M.H., Kasubdiskumlater, Dinas Hukum TNI-AL, Mabes AL, Jakarta, 27 Mei 2009.

UU ZEEI tidak dibahas karena ALKI terletak di wilayah perairan dimana Indonesia memiliki kedaulatan penuh disitu (*sovereignty*), yaitu laut territorial dan perairan kepulauan, sementara UU ZEEI mengatur wilayah ZEE Indonesia dimana negara hanya memiliki hak berdaulat (*sovereign rights*) bukan *sovereignty*.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dalam kaitannya dengan pengamanan ALKI, terdapat 5 (lima) UU yang secara spesifik mengatur mengenai peranan TNI-AL, yaitu:

1. UU Nomor 5 Tahun 1990 Tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya;

Kewenangan TNI-AL dalam penegakan hukum menurut UU ini diatur dalam pasal 39 ayat (1), yang berbunyi:

“Selain Pejabat Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, juga Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya.”;

Mengingat bahwa salah satu aspek keamanan laut adalah bebasnya lautan dari ancaman terhadap sumber daya laut, berupa pencemaran dan perusakan ekosistem laut, serta konflik pengelolaan sumber daya laut, maka TNI-AL dalam hal ini juga memiliki kewenangan melakukan penegakan hukum berdasarkan UU ini. Kewenangan yang dimiliki TNI-AL yang diatur dalam pasal 39 ayat (3) meliputi:

- a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau keterangan berkenaan dengan tindak pidana di bidang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya;
- b. melakukan pemeriksaan terhadap orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya;

- c. memeriksa tanda pengenal seseorang yang berada dalam kawasan suaka alam dan kawasan pelestarian alam;
- d. melakukan penggeledahan dan penyitaan barang bukti tindak pidana di bidang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya;
- e. meminta keterangan dan bahan bukti dari orang atau badan sehubungan dengan tindak pidana di bidang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya;
- f. membuat dan menandatangani berita acara;
- g. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana di bidang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya.

2. UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;

Kewenangan TNI-AL dalam UU ini diatur dalam pasal 282 ayat (1) dan Penjelasannya secara berturut-turut menyebutkan:

“Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.”;

“Yang dimaksud dengan “penyidik lainnya” adalah penyidik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan antara lain Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut.”

Adapun, kewenangan yang dimiliki oleh TNI-AL diatur dalam pasal 283 ayat (2) meliputi:

- a. meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
- b. menerima laporan atau keterangan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang pelayaran;

- c. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- d. melakukan penangkapan dan penahanan terhadap orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
- e. meminta keterangan dan bukti dari orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
- f. memotret dan/atau merekam melalui media audiovisual terhadap orang, barang, kapal atau apa saja yang dapat dijadikan bukti adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
- g. memeriksa catatan dan pembukuan yang diwajibkan menurut Undang-Undang ini dan pembukuan lainnya yang terkait dengan tindak pidana pelayaran;
- h. mengambil sidik jari;
- i. menggeledah kapal, tempat dan memeriksa barang yang terdapat di dalamnya apabila dicurigai adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
- j. menyita benda-benda yang diduga keras merupakan barang yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
- k. memberikan tanda pengaman dan mengamankan apa saja yang dapat dijadikan sebagai bukti sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
- l. mendatangkan saksi ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara tindak pidana di bidang pelayaran;

- m. menyuruh berhenti orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran serta memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
- n. mengadakan penghentian penyidikan; dan
- o. melakukan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

3. UU Nomor 23 Tahun 1997 Tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup;

Kewenangan TNI-AL menurut UU ini diatur dalam pasal 40 ayat (1) yang menyatakan:

“Selain Penyidik Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, juga Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan instansi pemerintah yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pengelolaan lingkungan hidup, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Hukum Acara Pidana yang berlaku.”;

Hampir sama dengan permasalahan konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya yang diatur dalam UU Nomor 5 Tahun 1990, dalam hal pengelolaan lingkungan hidup TNI-AL memiliki kewenangan dikarenakan salah satu aspek keamanan di laut adalah bebasnya laut dari ancaman perusakan sumber daya laut. Kewenangan yang dimiliki oleh TNI-AL menurut pasal 40 ayat (2) UU Nomor 23 Tahun 1997 antara lain:

- a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau keterangan berkenaan dengan tindak pidana di bidang lingkungan hidup;
- b. melakukan pemeriksaan terhadap orang atau badan hukum yang diduga melakukan tindak pidana di bidang lingkungan hidup;
- c. meminta keterangan dan bahan bukti dari orang atau badan hukum sehubungan dengan peristiwa tindak pidana di bidang lingkungan hidup;

- d. melakukan pemeriksaan atas pembukuan, catatan, dan dokumen lain berkenaan dengan tindak pidana di bidang lingkungan hidup;
- e. melakukan pemeriksaan di tempat tertentu yang diduga terdapat bahan bukti, pembukuan, catatan, dan dokumen lain serta melakukan penyitaan terhadap bahan dan barang hasil pelanggaran yang dapat dijadikan bukti dalam perkara tindak pidana di bidang lingkungan hidup; dan
- f. meminta bantuan ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan tindak pidana di bidang lingkungan hidup.

4. UU Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan;

Kewenangan TNI-AL dalam penegakan hukum menurut UU ini diatur dalam pasal 73 ayat (1) yaitu sebagai berikut:

“Penyidikan Tindak Pidana di bidang perikanan dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan, Perwira TNI-AL dan Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia.”

Sementara kewenangan yang dimiliki oleh penyidik TNI-AL sebagaimana dimaksud dalam pasal 73 ayat (1) diatur dalam ayat (4) pasal yang sama, meliputi:

- a. Menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang perikanan;
- b. Memanggil dan memeriksa tersangka dan/atau saksi;
- c. Membawa dan menghadapkan seseorang sebagai tersangka dan/atau saksi untuk didengar keterangannya;
- d. Menggeledah sarana dan prasarana perikanan yang diduga dipergunakan dalam atau menjadi tempat melakukan tindak pidana di bidang perikanan;
- e. Menghentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan/atau menahan kapal dan/atau orang yang disangka melakukan tindak pidana di bidang perikanan;

- f. Memeriksa kelengkapan dan keabsahan dokumen usaha perikanan;
- g. Memotret tersangka dan/atau barang bukti tindak pidana di bidang perikanan;
- h. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan tindak pidana di bidang perikanan;
- i. Membuat dan menandatangani Berita Acara Pemeriksaan;
- j. Melakukan penyitaan terhadap barang bukti yang digunakan dan/atau hasil tindak pidana;
- k. Melakukan penghentian penyidikan; dan
- l. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

5. UU No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia;

Dasar kewenangan TNI-AL yang diatur oleh UU No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia diberikan lewat pasal 24 ayat (1) dan penjelasan ayat (3) yang secara berturut-turut berbunyi:

“Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggarannya, dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi hukum internasional lainnya, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.”; dan

“... Penegakan hukum dilaksanakan oleh instansi terkait, antara lain Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Departemen Perhubungan, Departemen Pertanian, Departemen Keuangan, dan Departemen Kehakiman, sesuai dengan wewenang masing-masing instansi tersebut dan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan nasional maupun hukum internasional.”

6. 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;

Walaupun kewenangan TNI-AL tidak ditegaskan secara eksplisit dalam PP ini, namun mengingat bahwa PP ini merupakan peraturan pelaksana dari UU Perairan Indonesia yang mengatur mengenai hak dan kewajiban kapal-kapal asing selama melintasi ALKI, maka PP ini merupakan pedoman TNI-AL dalam melakukan pengamanan di wilayah ALKI.

Dalam PP ini tidak diatur mengenai ketentuan penindakan maupun Ketentuan Pidana terhadap terjadinya pelanggaran terhadap ketentuan pasal-pasal nya. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa dalam hal terjadi pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan yang diatur oleh PP ini, maka TNI-AL atau instansi lain yang terkait haruslah merujuk pada peraturan perundang-undangan yang terkait dengan permasalahan tersebut. Misalnya, terjadi pelanggaran terhadap ketentuan pasal 6 ayat (1) dari PP ini, yang menyatakan bahwa kapal asing, termasuk kapal penangkap ikan, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan kegiatan perikanan, maka ketentuan hukum yang akan diberlakukan terhadap si pelanggar tersebut adalah ketentuan dalam UU Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan.

Selain UU yang telah dijelaskan diatas, kewenangan TNI-AL ditegaskan lebih lanjut dalam SE Mahkamah Agung Nomor 3 Tahun 1990 tentang Penyidik dalam Perairan Indonesia, SE Mahkamah Agung Nomor 2 Tahun 1999 tanggal 27 Maret 1999 tentang Penegasan Penyidik Perairan Indonesia, Surat Jaksa Agung RI Nomor R-671/F/F Py.4/8/1989 perihal Penegasan tentang Kewenangan Penyidik, Surat Keputusan Panglima ABRI Nomor: Skep/907/XII/1987 tanggal 23 Desember 1987 tentang

Penunjukan Perwira TNI-AL selaku Pejabat Penyidik Perkara Pidana Tertentu di Laut.¹⁸²

III.2.2 Langkah-langkah Dan Kebijakan TNI-AL

Secara umum dan dalam tataran kebijakan tertinggi sebagaimana dirumuskan oleh Kepala Staf Angkatan Laut, dalam rangka melaksanakan tugas dan peran yang diemban oleh TNI-AL berdasarkan UU TNI, TNI-AL telah mencanangkan empat jenis kebijakan, antara lain: Kebijakan Umum, Kebijakan Pembinaan Kemampuan TNI-AL, Kebijakan Penggunaan Kekuatan, dan Kebijakan Pembangunan Kekuatan TNI-AL. Khusus dalam kaitannya dengan tugasnya menjaga keamanan laut di laut, maka TNI-AL telah membuat suatu kebijakan yang bertujuan untuk membina kemampuan keamanan laut yang diarahkan pada peningkatan profesionalisme prajurit TNI-AL dan kesiapan operasional Alut Sista TNI-AL dalam upaya penegakan hukum di laut untuk menciptakan keamanan di seluruh perairan yurisdiksi nasional Indonesia.¹⁸³

Kebijakan tersebut dijabarkan menjadi beberapa strategi yang mencakup strategi pembinaan kemampuan, strategi penggunaan kekuatan, dan strategi pembangunan kekuatan TNI-AL. Strategi pembinaan kemampuan TNI-AL diarahkan untuk meningkatkan empat kemampuan dasar TNI-AL, yaitu kemampuan intelijen marinir, kemampuan pertahanan, kemampuan keamanan, dan kemampuan dukungan. Peningkatan kemampuan keamanan sendiri mencakup peningkatan kemampuan patroli laut, kemampuan penegakan hukum di laut, dan kemampuan mendukung operasi keamanan dalam negeri. Sedangkan strategi penggunaan kekuatan TNI-AL dilakukan dengan cara menggelar satuan-satuan operasional TNI-AL berdasarkan skala prioritas daerah rawan strategis/spot ancaman guna mencapai efektifitas dan efisiensi.¹⁸⁴

¹⁸² Dinas Pembinaan Hukum TNI-AL, *Kewenangan Perwira TNI-AL Sebagai Penyidik*, (Jakarta: Dinas Pembinaan Hukum, Markas Besar TNI-AL, 2004), hal. 30-32.

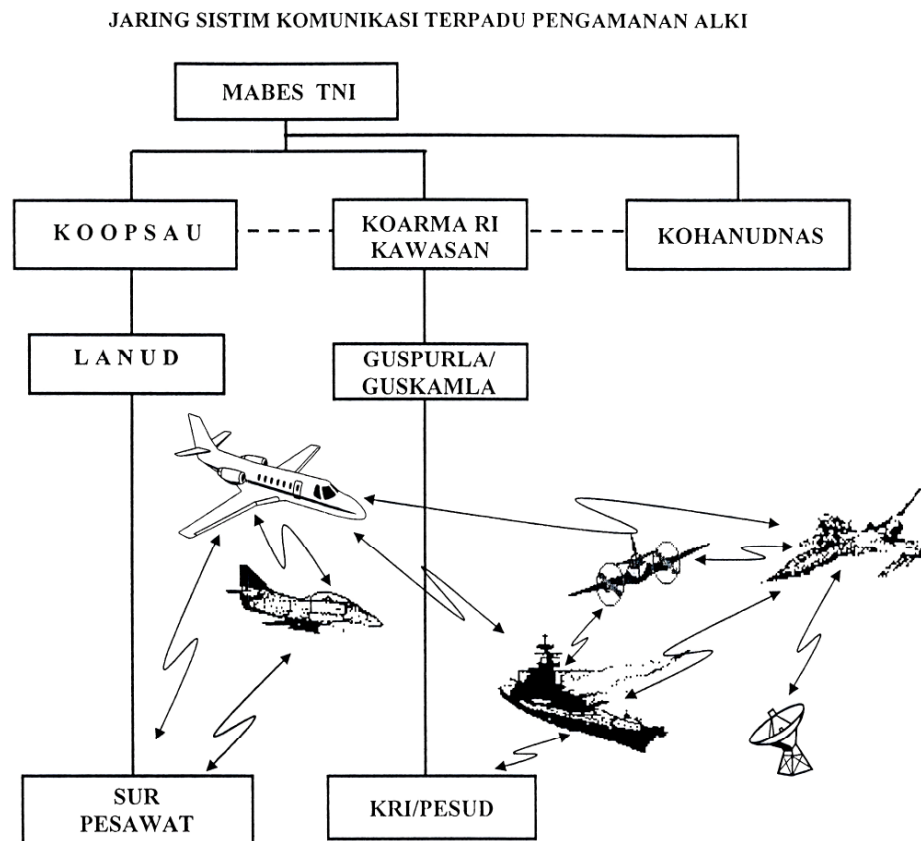
¹⁸³ Bernard Kent Sondakh, *op.cit.*, hal. 15-16.

¹⁸⁴ *Ibid.*, hal. 18-19.

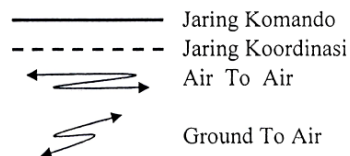
Dalam rangka pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia, maka TNI-AL telah merancang suatu operasi yang dinamakan dengan Operasi Pengamanan ALKI (Pam ALKI) yang digelar atau diselenggarakan setiap tahun selama 300 hari, yang dibagi menjadi 4 triwulan, yaitu Triwulan Pertama (T.W.I) dari bulan Januari-Maret selama 75 hari, Triwulan Kedua (T.W.II) dari bulan April-Juni selama 75 hari, Triwulan Ketiga (T.W.III) dari bulan Juli-September selama 75 hari, dan Triwulan Keempat (T.W.IV) dari bulan Oktober-Desember selama 75 hari. Operasi ini dilaksanakan dengan melibatkan unsur laut (kapal-kapal patroli dan KRI) maupun unsur udara (helicopter dan pesawat udara AL) dan dengan bekerjasama dengan Komando Operasi Angkatan Udara TNI Angkatan Udara (Koops TNI-AU) dan di lapangan diwujudkan dalam bentuk kerjasama taktis antar unsur di daerah operasi (*Air Joining Procedure*). Kerjasama taktis dilakukan melalui 3 fase, yaitu: Fase pertama, adalah *strategic reconnaissance* (intai strategis) yang dilaksanakan oleh pesawat-pesawat TNI-AU dari ketinggian tertentu di udara; Fase kedua, hasilintai tersebut dikirimkan ke kapal-kapal ataupun pesawat-pesawat udara TNI-AL untuk kemudian disikapi, yaitu dalam hal ini TNI-AL dapat melakukan *cross-check* dengan mengirimkan pesawat udaranya yang terbang pada ketinggian lebih rendah untuk kemudian menginformasikan pada kapal-kapal patroli mengenai adanya pelanggaran oleh kapal-kapal yang melintas di ALKI, atau TNI-AL dapat langsung mengirimkan kapal-kapalnya ke titik-titik hasilintai; dan kemudian pada Fase ketiga, bila terjadi pelanggaran hukum kapal TNI-AL dapat melakukan penindakan.¹⁸⁵ Berikut ini adalah skema mekanisme kerjasama taktis antar unsur dalam pengamanan ALKI:

¹⁸⁵ Berdasarkan wawancara penulis dengan Letkol Edwin, *loc.cit.*

Gambar 5
Skema Mekanisme Kerjasama Antar Unsur dalam PAM-ALKI



Keterangan:

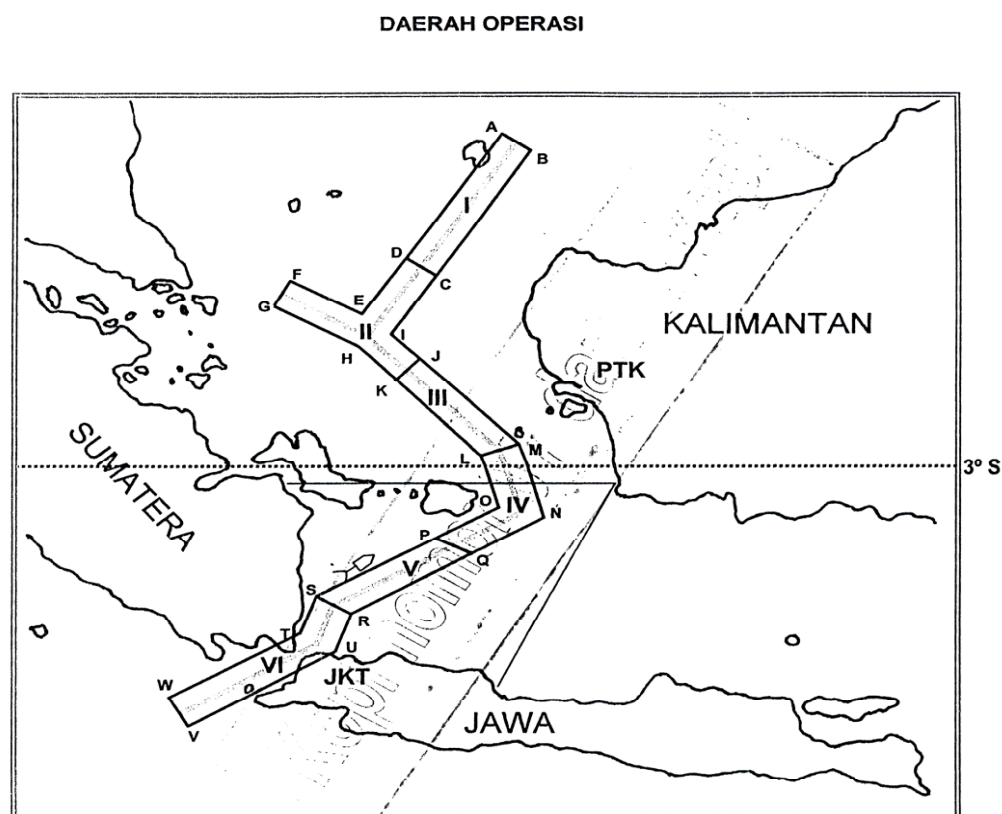


Keterangan tambahan:

KOOPSAU : Komando Operasi Angkatan Udara
 KOARMA RI: Komando Armada RI
 KOHANUDNAS: Komando Pertahanan Udara Nasional
 LANUD : Pangkalan Udara
 GUSPURLA : Gugus Tempur Laut
 GUSKAMLA: Gugus Keamanan Laut
 KRI: Kapal Republik Indonesia
 PESUD: Pesawat Udara
 SUR PESAWAT: Unsur Pesawat

Pada ALKI I yang merupakan daerah operasi Koarmabar, kekuatan yang dikerahkan untuk melakukan operasi Pam ALKI meliputi 3 (tiga) KRI dan 2 (dua) pesawat patrol maritim jenis CN 212 dan N-22 dengan total personel yang dilibatkan adalah 200 orang. Operasi ini dilaksanakan

dibawah Komando Pengendali Taktis Komandan Gugus Keamanan Laut Barat (Kodaltis Danguskamlabar). Sementara TNI-AU mengerahkan masing-masing 1 (satu) *flight* pesawat Hawk, F-27, dan C-130, serta 1 (satu) helicopter.¹⁸⁶ Berikut ini peta daerah operasi PAM-ALKI-I Armabar:



Gambar 6
Peta Daerah Operasi PAM ALKI-I

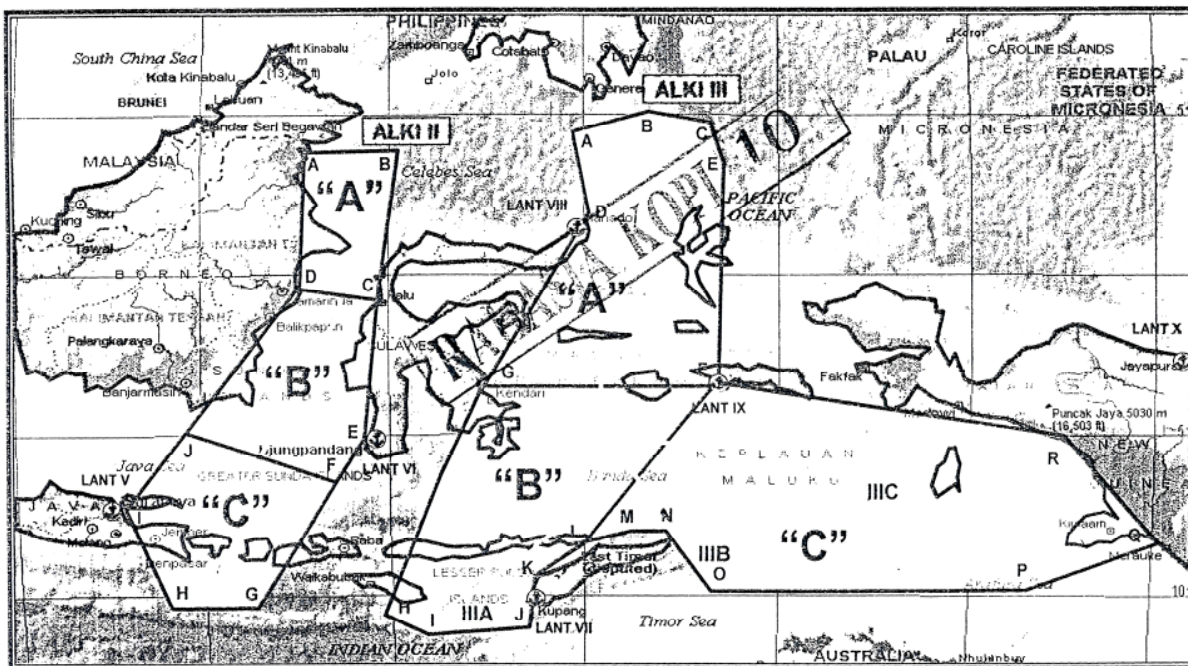
Sedangkan di ALKI-II dan ALKI-III yang merupakan daerah operasi Koarmatim, kekuatan yang dikerahkan untuk melakukan operasi Pam ALKI meliputi 6 (enam) KRI dan 3 pesawat patroli maritime yang terdiri dari 2 (dua) N-22 dan 1 (satu) NC-212 di bawah Komando Pengendali Taktis Komandan Gugus Keamanan Laut Timur (Kodaltis Danguskamlatim). Sementara TNI-AU mengerahkan masing-masing 1 (satu) *flight* pesawat F-5/F-16, C-212, C-130, dan 1 (satu) helicopter. TNI-AL menyelenggarakan operasi Pam ALKI selama 300 hari dalam setahun

¹⁸⁶ *Ibid.*

sementara TNI-AU melaksanakan operasi hanya selama 60 hari.¹⁸⁷ Berikut ini peta daerah operasi PAM ALKI-II dan ALKI-III Armatim:

DAERAH OPERASI PAM ALKI II DAN III (CAKRA-08)

1. SEKTOR PATROLI



Gambar 7
Peta Daerah Operasi PAM ALKI-II dan ALKI-III

Operasi Pengamanan ALKI bertujuan untuk mengamankan ALKI dari pelanggaran-pelanggaran dan kegiatan-kegiatan yang dilarang untuk dilakukan oleh kapal-kapal asing yang melalui wilayah tersebut, berdasarkan PP No. 37 Tahun 2002, sebagai bentuk implementasi UNCLOS 1982. Dalam melaksanakan operasi pengamanan ALKI, setiap unsur yang terlibat, baik itu KRI maupun pesawat udara (Pesud) wajib berpedoman pada Aturan Pelibatan (*Rule Of Engagement*) yang telah dikeluarkan oleh Mabes TNI, yang mengatur mengenai bagaimana KRI maupun Pesud harus bersikap dalam keadaan-keadaan tertentu terhadap kapal-kapal asing baik kapal militer maupun non-militer yang melintasi jalur ALKI. Berikut ini adalah ketentuan-ketentuan dalam *Rule of Engagement* sebagaimana dimaksud:

¹⁸⁷ *Ibid.*

Tabel 3
Aturan Pelibatan Dalam Operasi Pengamanan ALKI

NO	KONTAK (JENIS KAPAL)	KEGIATAN/TINDAKAN	AKSI
1	Kapal Perang Permukaan Asing	<p>Melanggar Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak terus menerus, langsung, secepatnya. 2. Menyimpang >25 mil ke kedua sisi dari garis sumbu alur laut. 3. Mendekat ke pantai < 10% lebar alur/selat. 4. Berlabuh jangkar, berhenti, mondar-mandir. 5. Latihan perang/penembakan gunakan amunisi. 6. Melakukan siaran gelap/gangguan system komunikasi & berkomunikasi dengan orang/kelompok orang yang tidak berwenang. 7. Bongkar muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan per-UU-an bea cukai, fiscal, imigrasi/saniter negara pantai. 8. Melaksanakan riset dan/atau survey di laut. 9. Tidak patuhi prosedur dan praktek keselamatan di laut termasuk peraturan ttg pencegahan tubrukan kapal. 10. Merusak/ganggu alat/fasilitas 	<p><u>KRI:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Laksanakan peran tempur bahaya permukaan 2. Adakan hubungan komunikasi melalui VHF/FM Chnl. 16. 3. Identifikasi dan dokumentasikan dengan sarana yang ada. 4. Hentikan kegiatan hak lintas ALKI dan bayangi hingga keluar Indonesia. 5. Bila tidak mengindahkan peringatan dan mengarah kepada tindakan permusuhan, segera ambil tindakan. <p><u>Pesud:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dekati kontak pada jarak aman, hubungi komunikasi dengan sarana yang ada. 2. Identifikasi kegiatan hak lintas ALKI dan bayangi hingga keluar Perairan Indonesia. 3. Laporkan ke Komando atas dan samping. 4. Bila tidak mengindahkan peringatan segera ambil tindakan sesuai ketentuan.

		<p>navigasi, serta fasilitas/instalasi navigasi serta pipa/kabel laut.</p> <p>11. Mendekati instalasi eksplorasi/eksploitasi SDA yang terletak di ALKI < 500 meter dari instalasi tersebut.</p> <p>12. Membuang minyak, limbah minyak/bahan perusak lainnya ke dalam laut/melakukan kegiatan yang bertentangan dengan peraturan dan standard internasional untuk mencegah, mengurangi, dan/atau mengendalikan pencemaran laut dari kapal/</p> <p>13. Tidak membawa dokumen dan tidak mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional bagi kapal bertenaga nuklir/pengangkut bahan nuklir/barang/bahan berbahaya.</p>	
2	Kapal Selam Militer Asing	<p>Melanggar Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sama dengan seluruh poin (1-13) kegiatan/tindakan Kapal Perang Permukaan Asing. 	<p><u>KRI:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Laksanakan peran tempur bahaya kapal selam. 2. Adakan hubungan komunikasi melalui VHF/FM Chnl. 16/UWT. 3. Identifikasi dan dokumentasikan dengan sarana yang ada. 4. Berikan peringatan agar patuhi ketentuan hak lintas ALKI, usir

			<p>dan bayangi hingga keluar Perairan Indonesia melalui rute terpendek.</p> <p>5. Laporkan ke Komando atas, infokan ke Komando samping.</p> <p>6. Bila tidak mengindahkan peringatan dan mengarah kepada tindakan permusuhan, segera ambil tindakan.</p> <p><u>Pesud:</u></p> <p>1. Dekati kontak pada jarak aman, hubungi komunikasi dengan sarana yang ada.</p> <p>2. Berikan peringatan agar patuhi ketentuan hak lintas ALKI, usir dan bayangi hingga keluar Perairan Indonesia melalui rute terpendek.</p> <p>3. Identifikasi dan dokumentasikan.</p> <p>4. Bila tidak mengindahkan peringatan segera ambil tindakan sesuai ketentuan dalam tindakan permusuhan.</p> <p>5. Laporkan ke Komando atas dan samping.</p>
3	Pesawat Udara Militer Asing	<p>Melanggar Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia:</p> <p>1. Tidak terus menerus, langsung, secepatnya.</p> <p>2. Menyimpang >25 mil ke kedua sisi dari</p>	<p><u>KRI:</u></p> <p>1. Laksanakan peran tempur bahaya udara.</p> <p>2. Adakan hubungan komunikasi melalui VHF-AM 121,5 Mhz,</p>

		<p>garis sumbu alur laut.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Mendekat ke pantai < 10% lebar alur/selat. 4. Latihan perang/penembakan gunakan amunisi. 5. Melakukan siaran gelap/gangguan system komunikasi & berkomunikasi dengan orang/kelompok orang yang tidak berwenang. 6. Bongkar muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan per-UU-an bea cukai, fiscal, imigrasi/saniter negara pantai. 7. Melaksanakan riset dan/atau survey hidrografi baik dengan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh. 8. Melanggar peraturan udara yang ditetapkan oleh ICAO. 9. Melakukan pendaratan di wilayah Indonesia secara tidak sah. 	<p>VHF-AM 156,9 Mhz, dan UHF 243,0 Mhz..</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Identifikasi dan dokumentasikan. 4. Berikan peringatan agar patuhi ketentuan hak lintas ALKI, usir dan bayangi hingga keluar Perairan Indonesia melalui rute terpendek. 5. Laporkan ke Komando atas, infokan ke Komando samping. 6. Bila tidak mengindahkan peringatan dan mengarah kepada tindakan permusuhan, segera ambil tindakan. <p><u>Pesud:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adakan hubungan komunikasi melalui VHF-AM 121,5 Mhz, VHF-AM 156,9 Mhz, dan UHF 243,0 Mhz.. 2. Identifikasi dan dokumentasikan. 3. Berikan peringatan agar patuhi ketentuan hak lintas ALKI, usir dan bayangi hingga keluar Perairan Indonesia melalui rute terpendek. 4. Laporkan ke Komando atas, infokan ke Komando samping. 5. Bila tidak mengindahkan peringatan dan mengarah
--	--	--	---

			kepada tindakan permusuhan, segera ambil tindakan.
4	Kapal Non-Militer Asing	<p>Melanggar Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Membawa bahan nuklir tanpa ijin. 2. Ganggu atau ancam kedaulatan, integritas teritorial atau kemerdekaan dan persatuan nasional Indonesia. 3. Langgar dan menetapkan batas daerah pelayaran 1250 m dari instalasi minyak dan gas, daerah aman 500 m harus berhati-hati terhadap pipa dan kabel bawah laut. 4. Membuang benda yang mengandung racun di sekitar perairan Indonesia. 5. Berhenti, buang sauh, dan bergerak zig-zag berbolak-balik kecuali situasi darurat. 6. Tidak diizinkan memberikan bantuan kepada pekerja survey untuk melakukan penelitian di alur laut Indonesia dan wilayah yang ada di atasnya. <p>Manuver membahayakan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Memotong haluan. 2. Zig-zag di haluan. 3. Menghalangi gerakan KRI. 	<p><u>KRI:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tingkatkan kewaspadaan 2. Adakan hubungan komunikasi dengan VHF/FM Chnl. 16. 3. Usir dari perairan Indonesia dengan rute terpendek. 4. Laporkan ke Komando atas. <p><u>Pesud:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tingkatkan kewaspadaan. 2. Informasikan kepada kapal atas air agar melaksanakan aksi pengusiran. 3. Laporkan ke Komando Atas. <p><u>KRI:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kibarkan bendera “N” (siang hari) atau isyarat lampu “NNN” (malam hari) 2. Tingkatkan kewaspadaan laksanakan peran bahaya tubrukan, jalin komunikasi via VHF FM Chnl. 16.

		<p>Membawa senjata:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Angkut senjata tanpa ijin masuk ke wilayah Indonesia 2. Bawa senjata diduga mengganggu keamanan NKRI 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Laksanakan manuver penghindaran <p><u>KRI:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tingkatkan kewaspadaan 2. HUBungi komunikasi melalui VHF FM Chnl. 16 selanjutnya pindah ke Chnl. Yang telah disepakati. 3. Usir dari perairan Indonesia dengan rute terpendek. 4. Lapor ke Komando atas.
--	--	--	--

Data yang menampilkan hasil Operasi Pengamanan ALKI sayangnya sangatlah terbatas dan walaupun ada kurang lengkap karena biasanya hilang di salah satu triwulan. Antara data yang dibuat oleh Armabar dengan Armatim-pun juga berbeda dalam hal format dan kelengkapannya, dimana data-data dari Armabar dirasa penulis jauh lebih lengkap dan lebih baik format penulisannya dibandingkan dengan Armatim.

Berdasarkan data yang didapat oleh penulis dari Mabes TNI-AL, dari hasil pelaksanaan operasi Pengamanan ALKI-I selama **2006**, tercatat terdapat 62 kapal yang diperiksa karena dicurigai melakukan pelanggaran, termasuk di dalamnya 4 kapal berbedera asing (bendera Vietnam, Panama, dan Malaysia). Dari 62 kapal ini, 52 kapal diijinkan melanjutkan pelayaran sementara 10 lainnya diproses. Selain itu terdapat 5 kejadian perompakan/pembajakan, dengan 1 kapal asing berbendera Singapura sebagai korban dan 4 kejadian kecelakaan/SAR yang terjadi.

Sedangkan selama **triwulan pertama tahun 2007** (T.W. I, yaitu bulan Januari-Maret) Operasi Pengamanan ALKI-I, tercatat terdapat 93 kapal yang diperiksa, termasuk didalamnya 6 kapal berbedera asing (Vietnam, Malaysia, Thailand, Singapura). Dari 93 kapal ini, 84 diijinkan

melanjutkan pelayaran sementara 9 kapal diproses. Selain itu terdapat 1 kejadian perompakan/pembajakan dan 3 kejadian kecelakaan/SAR, dimana salah satunya menimpa kapal TB SABAK berbendera Malaysia. Selama **triwulan kedua tahun 2007** (T.W. II, yaitu bulan April-Juni), tercatat terdapat 103 kapal yang diperiksa termasuk didalamnya 10 kapal berbendera asing (Thailand, Vietnam, Singapura). Dari 103 kapal ini, 95 diijinkan melanjutkan pelayaran sedangkan 8 lainnya diproses. Tidak ada kejadian perompakan/pembajakan maupun kecelakaan yang terjadi selama triwulan ini. Selama **triwulan ketiga tahun 2007** (T.W. III, yaitu bulan Juli-September) tercatat terdapat 66 kapal yang diperiksa, 2 diantaranya merupakan kapal berbendera asing (Vietnam). Dari 66 kapal ini, 62 diijinkan berlayar sementara 4 kapal diproses. Tidak ada pembajakan/perompakan yang terjadi, sementara kecelakaan/SAR yang terjadi sebanyak 4 kejadian. Di tahun 2008, pada **triwulan kedua** (T.W. II, yaitu bulan April-Juni), tercatat terdapat 48 kapal yang diperiksa, termasuk didalamnya 6 kapal berbendera asing (Vietnam dan Thailand). Dari 48 kapal ini, 41 diijinkan berlayar kembali, sementara 7 sisanya diproses. Selain itu terjadi pula 1 kasus perompakan/pembajakan yang melibatkan kapal asing berbendera Singapura (MV MONALISA) sebagai korban, dan 2 kejadian kecelakaan/SAR. Pada **triwulan ketiga** (T.W. III, yaitu bulan April-Juni) tercatat terdapat 47 kapal yang diperiksa, 2 diantaranya merupakan kapal asing (Vietnam dan Thailand). Dari 47 kapal tersebut, 45 kapal diijinkan berlayar kembali sementara 2 kapal diproses. Tidak ada kasus perompakan/pembajakan yang terjadi selama triwulan ini, namun terdapat 1 kejadian kecelakaan/SAR. Pada **triwulan keempat** (T.W. IV, yaitu bulan Oktober-Desember), terdapat 59 kapal yang diperiksa, termasuk didalamnya 4 kapal asing (Vietnam). Dari 59 kapal tersebut 46 kapal diijinkan berlayar kembali sementara 13 lainnya diproses. Tak ada kasus perompakan yang terjadi, namun terdapat 1 kecelakaan/SAR.

Sementara pada ALKI II dan III, dari data yang didapatkan penulis selama **triwulan pertama tahun 2007** (T.W. I), dari hasil pelaksanaan

Operasi PAM ALKI-II dan ALKI-III, terdapat 49 kapal yang diperiksa, termasuk didalamnya 4 kapal asing. Dari 49 kapal tersebut, 4 diproses sementara 45 lainnya diijinkan berlayar kembali. Di tahun 2008, pada **triwulan kedua** (T.W. II) terdapat 94 kapal yang diperiksa, 3 diantaranya merupakan kapal asing (Thailand dan Malaysia). Dari 94 kapal tersebut, hanya 2 yang diproses sementara sisanya diijinkan berlayar kembali. Sementara pada **triwulan ketiga** (T.W. III) terdapat 94 kapal yang diperiksa, 6 diantaranya merupakan kapal asing (Malaysia dan Singapura). Dari 94 kapal tersebut, 4 kapal diproses, sementara 90 lainnya diijinkan berlayar kembali.

Selain dalam bentuk operasi, TNI-AL juga melakukan beberapa langkah lain yang dianggap perlu dalam pengamanan ALKI, yaitu:

- Melaksanakan pemutakhiran data kerawanan ALKI, yang dilakukan berdasarkan informasi dan analisa intelijen dari unsur-unsur operasi di lapangan. Pemutakhiran data kerawanan ALKI dilakukan tiap tahun dan biasanya dilampirkan dalam tiap-tiap Rencana Operasi Pengamanan masing-masing ALKI.¹⁸⁸
- Melakukan *up date* dan sosialisasi ALKI, terutamanya perubahan-perubahan alamiah yang terjadi disana, melalui Berita Pelaut Indonesia (*Indonesian Mariners Notice*) yang diterbitkan oleh Dinas Hidrooseanografi TNI-AL (Dishidros).¹⁸⁹ Terkait dengan poin terakhir, maka langkah tersebut merupakan implementasi dari ketentuan pasal 54 jo. 44 UNCLOS 1982 yang menyatakan bahwa negara pantai harus memberikan pengumuman yang memadai mengenai setiap bahaya terhadap navigasi atau penerbangan yang terdapat didalam atau diatas alur laut kepulauan yang mereka ketahui.¹⁹⁰

¹⁸⁸ Berdasarkan wawancara penulis dengan Mayor Lubis, S.H., Staf Operasi TNI-AL, Mabes TNI-AL, Jakarta, 12 Juni 2009.

¹⁸⁹ Berdasarkan wawancara penulis dengan Letkol Edwin, *loc.cit.*

¹⁹⁰ UNCLOS 1982, Pasal 54 jo. 44, bunyi aslinya adalah sebagai berikut: *States bordering straits... shall give appropriate publicity to any danger to navigation or overflight within or over the strait ("archipelagic sea lane") of which they have knowledge.*

BPI sendiri merupakan kompilasi informasi terhadap segala perubahan kondisi alamiah di wilayah perarian Indonesia yang menyebabkan perubahan pada peta-peta pelayaran dan perarian Indonesia yang dibuat oleh Dishidros dan dengan demikian dapat berdampak atau berpengaruh terhadap pelayaran. Informasi ini berasal dari pemberitahuan yang dilakukan oleh tiap-tiap kapal yang melakukan pelayaran di wilayah perairan Indonesia atas segala perubahan kondisi laut. Informasi ini diterbitkan secara rutin setiap minggu dan dipublikasikan baik secara nasional maupun internasional. Secara internasional BPI dipublikasikan melalui *International Hydrographic Organization* (IHO) dan *International Maritime Organization* (IMO) guna didistribusikan ke negara-negara yang menggunakan perairan Indonesia sebagai jalur pelayarannya. Di level nasional, BPI dapat diperoleh di distributor yang telah mengantongi ijin dari Dishidros untuk mendistribusikannya. Mengenai BPI yang memuat mengenai kondisi pelayaran di ALKI sendiri pernah beberapa kali dimuat dalam BPI yang diterbitkan antara periode 2002-2003 dan manakala ada perubahan-perubahan lagi akan di selalu di *update*.¹⁹¹

Publikasi BPI sangatlah penting, karena apabila apabila terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan atau tidak *update*-nya peta pelayaran yang diterbitkan oleh Dishidros, maka Indonesia dapat dituntut ganti rugi. Hal ini disebabkan karena peta laut yang diterbitkan Dishidros merupakan satu-satunya peta di Indonesia yang mempunyai aspek legal, artinya memberikan hak dan kewajiban pada pihak-pihak yang menggunakannya. Sehingga,

¹⁹¹ Berdasarkan wawancara penulis dengan Kolonel Ir. Trismadi, M.Sc, Kasubdispeta, Dishidros TNI-AL, Jakarta, 15 Mei 2009, dan Kolonel Drs. Rusdi Ridwan, Dipl. Cart., Menkoplhukum, Jakarta, 11 Juni 2009.

manakala terjadi kerugian yang disebabkan oleh kesalahan dalam peta tersebut, pihak-pihak terkait dapat melakukan klaim.¹⁹²

- Penerbitan 23 (dua puluh tiga) peta ALKI oleh Dishidros yang telah didepositkan ke Sekjen PBB sebagai tindak lanjut atas kewajiban yang diberikan oleh IMO dalam proses penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia.¹⁹³

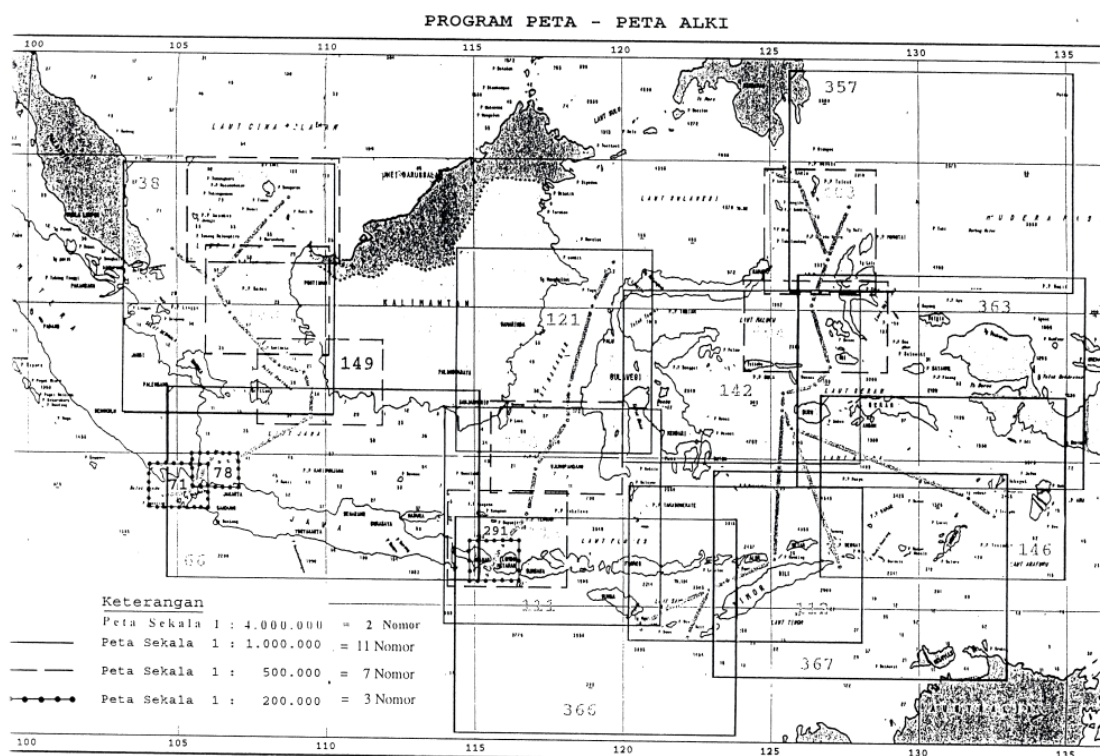
IMO pada sidang *Maritime Security Conference* (MSC) 69 bulan Mei 1998 dalam klausul “General Provisions for Adoption, Designation and Substitution of Archipelagic Sea Lanes” butir 3:13 mewajibkan negara yang menetapkan Alur Laut Kepulauan sudah harus mencantumkan perubahan atau merevisi peta yang dilalui Alur Laut Kepulauan Indonesia selambat-lambatnya 6 bulan sebelum Alur Laut Kepulauan tersebut berlaku efektif. Sebagai konsekuensi dari diterimanya ALKI, Indonesia mempunyai kewajiban untuk menerbitkan peta ALKI dengan simbol-simbol yang telah ditentukan oleh IHO. Untuk itu Dishidros kemudian menerbitkan peta laut yang memuat seluruh ALKI sebanyak 23 nomor dengan berbagai variasi skala. ALKI I sebanyak 8 nomor peta, ALKI II sebanyak 5 nomor dan ALKI III sebanyak 10 nomor peta, yang kesemuanya kemudian didepositkan ke Sekjen PBB.¹⁹⁴ Berikut ini merupakan keterangan peta-peta yang telah dibuat oleh Dishidros:

¹⁹² Berdasarkan wawancara penulis dengan Kolonel Ir. Trismadi, M.Sc, Kasubdispeta, dan Kolonel Samyanto, Kasubdisinfotahid, Dishidros TNI-AL, Jakarta, 15 Mei 2009.

¹⁹³ Berdasarkan wawancara penulis dengan Kolonel Drs Rusdi Ridwan, Dipl. Cart., Menkopohlukam, Jakarta, 11 Juni 2009.

¹⁹⁴ Dinas Hidro-Oseanografi, *Proses Terbentuknya Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Sampai Dengan Diadopsi Organisasi Maritim Internasional (IMO) Pada Tanggal 19 Mei 1998*, (Jakarta: Dishidros, 1998).

Gambar 8
Program Pembuatan 23 Peta ALKI Sebagai Tindak Lanjut MSC-69



- Pembangunan IMSS (*Integrated Maritime Surveillance System*) di jalur masuk (*entry point*) ALKI-II, yaitu di Laut Sulawesi yang merupakan hasil kerjasama dengan Amerika Serikat. IMSS berfungsi untuk memonitor dan mengawasi kapal-kapal yang melalui ALKI sehingga upaya pengamanan disana dapat berjalan secara optimal. Untuk kedepannya, direncanakan IMSS dibangun di sepanjang jalur-jalur ALKI yang lain sehingga pengawasan dan pengamanan terhadap ALKI akan dapat lebih dioptimalkan.¹⁹⁵ Berdasarkan kondisi system Komando, Komunikasi, Komputer, dan Informasi (K3I) saat ini, maka untuk mengembangkan IMSS terdapat tiga elemen utama yang dikembangkan, yaitu: Manajemen system pengendalian unsur secara terpusat dan kontinu; Pengembangan system *coastal surveillance* berbasis radar dan/atau

¹⁹⁵ Berdasarkan wawancara penulis dengan Kolonel Drs Rusdi Ridwan, Dipl. Cart., *loc.cit.*

TV Camera yang dapat dikontrol serta data/informasinya bisa dilihat di Posal setempat, Puskodal Mabes TNI-AL, dan Puskodal Komando Utama TNI-AL lainnya, dimana semua informasi dari *coastal surveillance* termasuk *data control* yang ditransmisikan lewat satelit sudah dalam keadaan terenkripsi.

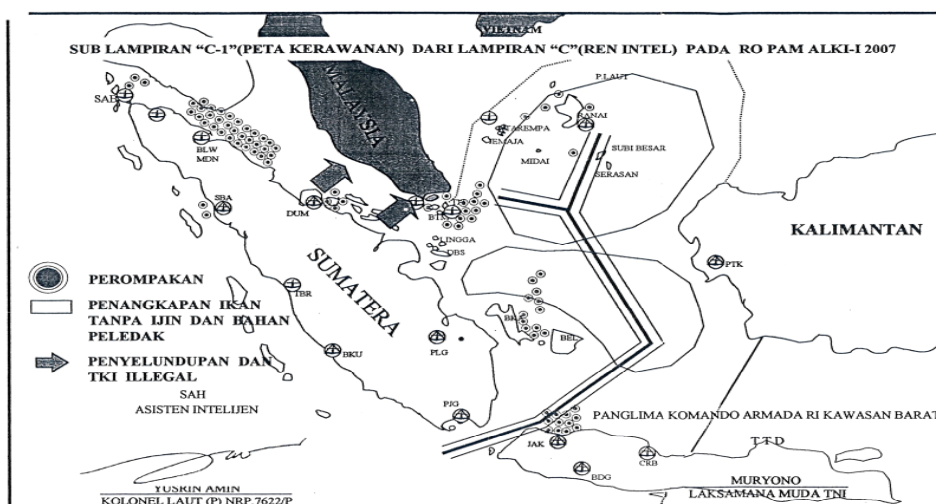
Guna mencapai hasil yang optimal dalam rangka pengamanan ALKI lewat langkah-langkah sebagaimana telah disebut diatas, TNI-AL telah mengambil beberapa kebijakan, antara lain:

- a. Mengoptimalkan kekuatan pendukung operasi pengamanan di sepanjang ALKI (Unsur Kapal Angkatan Laut atau Patroli Keamanan Laut dan Pos Pengamat TNI-AL);
- b. Merencanakan sektor operasi disesuaikan dengan tingkat kerawanan wilayah perairan ALKI; serta
- c. Melaksanakan koordinasi dengan Kotama Ops TNI di sekitar ALKI dan instansi-instansi lain terkait guna kelancaran operasi pengamanan ALKI. Koordinasi dengan instansi-instansi lain yang terkait dengan pengamanan ALKI sangat penting guna menyamakan pola pikir, pola sikap, dan pola tindak aparat yang terkait; mengoptimalkan peran, fungsi, dan tugas masing-masing instansi sesuai dengan kewenangan yang ada; dan menetapkan pokok-pokok kebijakan dan langkah-langkah srategis dalam melaksanakan pengamanan laut yang dilaksanakan berdasarkan skala prioritas.

BAB IV

TINDAKAN PENGAMANAN DI ALKI YANG DILAKUKAN OLEH TNI-AL DAN KENDALA-KENDALANYA

Permasalahan-permasalahan yang pada umumnya terjadi di wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia berbeda-beda antara satu wilayah ALKI dengan wilayah lainnya tergantung kepada tingkat dan kecenderungan kerawanan pada tiap-tiap ALKI. Data kerawanan permasalahan selalu dimutakhirkan tiap tahun oleh Mabes TNI-AL berdasarkan laporan intelejen dari satuan-satuan di lapangan. Untuk ALKI-I, mengingat wilayah ini merupakan salah satu jalur perdagangan tersibuk di dunia dan lebih sering dilewati kapal-kapal niaga, kerawanan yang terdapat di wilayah ini meliputi perompakan terhadap kapal-kapal asing maupun kapal dalam negeri, gangguan terhadap objek vital di laut, dan *illegal fishing* di wilayah Laut Cina Selatan, Laut Natuna, dan Laut Jawa.¹⁹⁶ Berikut ini disajikan peta kerawanan ALKI-I:



Gambar 9
Peta Kerawanan ALKI-I

Sementara pada ALKI-II, dimana mayoritas jalurnya melintasi wilayah perairan diantara pulau Sulawesi dan Kalimantan bagian timur yang merupakan

¹⁹⁶ Berdasarkan wawancara penulis dengan Letkol Edwin, Staf Operasi TNI-AL, Mabes TNI-AL, Jakarta, 12 Juni 2009.

daerah pertambangan, menjadikannya rawan akan penyelundupan hasil-hasil tambang (*illegal mining*) dan hutan (*illegal logging*). Sedangkan di ALKI-III, diperkirakan wilayah ini sering dijadikan jalur infiltrasi oleh pengacau-pengacau asing, mengingat seringnya terjadi konflik horizontal di wilayah ini (konflik SARA di Ambon, Poso, gerakan Papua Merdeka, dll) dan dekatnya wilayah ini dengan Pulau Mindanao yang merupakan basis operasi gerakan pemberontak Abu Sayyaf di Filipina. Selain itu, wilayah ALKI-III juga rawan akan penyelundupan kapal-kapal asing terhadap hasil *illegal logging* dan *illegal fishing* mengingat wilayah lautnya yang relatif paling luas dibandingkan dua ALKI lainnya dan luasnya wilayah hutan di Papua.¹⁹⁷

IV.1 Kasus “US Naval Ship Observation Islands”

Pada triwulan ke-empat dari pelaksanaan Operasi Pengamanan ALKI-I, pada pukul 17.30 WIB di posisi 00 37’ 00’’ U – 106 03’ 50’’ T, KRI Pattimura yang sedang melaksanakan patrol di ALKI-I menangkap kontak di radar adanya kapal asing yang sedang mengapung. Komandan KRI Pattimura kemudian melaksanakan komunikasi dan menanyakan nama kapal, kegiatan, serta alasan mengapung di perairan tersebut. Namun kapal tersebut menjawab: “*We have no allowed give information*”. KRI Pattimura lalu mendekati kapal tersebut pada jarak sekitar 500 yard untuk membaca nama kapal dan terbaca “US Naval Ship Observation Islands”, kapal survey berkebangsaan Amerika Serikat yang melakukan perlintasan di ALKI-I dari Selatan menuju Selat Philips di Singapura.

“US Naval Ship Observation Islands” sendiri merupakan jenis kapal “Missile Range Instrumentation Ship”, yaitu kapal Angkatan Laut Amerika Serikat (US Navy) yang berfungsi untuk mendukung berbagai program riset udara, luar angkasa dan peluru kendali Amerika Serikat sekaligus memonitor aktivitas uji coba peluru kendali Rusia di daerah Pasifik. Kapal dengan kapasitas 120 personil ini dilengkapi radar dan perangkat elektronik untuk melakukan deteksi dan verifikasi peluru kendali jarak jauh dan pengumpulan data intelijen.¹⁹⁸

¹⁹⁷ *Ibid.*

¹⁹⁸ Norman Polmer, *The Naval Institute Guide To The Ships And Aircraft Of The US Fleets*, 18th Edition (US Naval Institute Press), hal. 252-254.



Gambar 10
USNS Observation Islands

KRI Pattimura kemudian mengitari “US Naval Ship Observation Islands” sebanyak dua kali untuk memastikan bahwa kapal survey AS tersebut tidak menurunkan sekoci maupun peralatan lainnya. KRI Pattimura sempat melihat beberapa benda yang mengapung di sekitar kapal tersebut pada jarak +/- 1500 yard, namun setelah dicek ternyata sampah. Selanjutnya KRI menyampaikan agar “US Naval Ship Observation Islands” menghidupkan mesin dan segera melanjutkan pelayaran.



Gambar 11
KRI Pattimura

Permintaan KRI Pattimura tidak segera direspon oleh “US Naval Ship Observation Islands” karena kapal tersebut hanya bergerak lambat. Selanjutnya KRI Pattimura menyampaikan agar “US Naval Ship Observation Islands” segera meninggalkan perairan tersebut karena wilayah tersebut akan dijadikan sebagai daerah latihan tembak oleh KRI Pattimura. Pihak “US Naval Ship Observation Islands” menjawab bahwa mereka tidak keberatan dan tidak merasa terganggu jika KRI Pattimura akan melaksanakan latihan penembakan. KRI Pattimura-pun selanjutnya melaksanakan latihan penembakan menggunakan meriam kaliber 57 mm pada posisi 00 24’ 00’’ – 106 06’ 09’’ T dengan sasaran udara sebanyak 8 kali. Ketika latihan berlangsung Nampak “US Naval Ship Observation Islands” menambah laju kecepatannya ke arah utara perairan Indonesia.

Bila kita melihat dari duduk perkara kasus yang terjadi diatas, kita bisa menyimpulkan bahwa kapal “US Naval Ship Observation Islands” telah melakukan pelanggaran terhadap ketentuan pasal 54 jo. 40 UNCLOS 1982 yang menyatakan bahwa:

“During transit passage, foreign ships, including marine scientific research and hydrographic survey ships, may not carry out any research or survey activities without the prior authorization of the States bordering straits.”

Dan dengan demikian, telah pula melanggar pasal 5 PP No. 37 Tahun 2002 yang menyatakan bahwa Kapal atau pesawat udara asing, termasuk kapal atau pesawat udara riset atau survey hidrografi, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan kegiatan riset kelautan atau survey hidrografi, baik dengan mempergunakan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh, kecuali telah memperoleh izin untuk hal itu. Karena sebagaimana kita ketahui pasal ini merupakan penginkorporasian dari pasal 54 jo. 40 UNCLOS 1982.

Pelanggaran yang dilakukan oleh kapal “US Naval Ship Observation Islands” dalam kasus ini adalah bahwa dia melakukan kegiatan riset kelautan di lingkungan tersebut tanpa mendapatkan izin terlebih dahulu. Argumen ini didukung fakta-fakta sebagai berikut:

- Bahwa kapal “US Naval Ship Observation Islands” merupakan kapal survey yang kegiatannya melakukan penelitian dan riset kelautan, sehingga sudah seharusnya dia mendapatkan izin atau otorisasi terlebih dahulu dalam bentuk ‘Security Clearance’ dari instansi yang berwenang, yaitu Departemen Pertahanan lewat Direktorat Wilayah Pertahanan (Dirwilhan) sebelum melakukan kegiatannya di ALKI.
- Bahwa kapal tersebut mengapung di wilayah perairan ALKI selama waktu yang tidak dapat diketahui, bisa saja dia telah mengapung disana selama beberapa hari dan baru diketahui manakala KRI Pattimura melakukan patroli di wilayah tersebut.
- KRI Pattimura-pun ketika menemukan kapal “US Naval Ship Observation Islands” sama sekali tidak tahu menahu mengenai keberadaan kapal tersebut, sehingga harus mengusirnya, artinya tidak ada informasi sama sekali dari Mabes TNI-AL mengenai keberadaan dan aktivitas kapal tersebut, padahal bila memang “US Naval Ship Observation Islands” telah memperoleh izin, seharusnya dia tercatat dan keberadaannya dilaporkan pada kapal-kapal yang melakukan patroli di jalur ALKI-I. Kalaupun tidak, menurut Letkol Choky Hutabarat, Asisten Operasi Pangkalan Utama AL (Lantamal) III, biasanya para komandan kapal akan melakukan komunikasi dengan markas untuk menanyakan mengenai keberadaan suatu

kapal asing dan apakah dia telah memperoleh ‘Security Clearance’ untuk melaksanakan kegiatan survey kelautan di wilayah tersebut. Dalam hal ini, dapat dipastikan bahwa “US Naval Ship Observation Islands” belum mendapatkan izin karena, karena KRI Pattimura sampai mengambil tindakan pengusiran terhadap kapal tersebut.¹⁹⁹;

- Ketika KRI Pattimura menanyakan mengenai nama kapal, kegiatan, dan alasan mengapung di wilayah tersebut, “US Naval Ship Observation Islands” tidak memberikan jawaban melainkan mengatakan “We have no allowed give information.” Padahal, bila memang mereka telah mendapatkan izin, seharusnya mereka mengidentifikasi dirinya, menyatakan maksud keberadaannya di wilayah tersebut, dan menyatakan bahwa mereka telah mendapatkan otorisasi untuk melakukan kegiatan di wilayah tersebut.

Terhadap kapal pemerintah asing yang memiliki tujuan non-komersial (*government ships operating for non-commercial purpose*), seperti “US Naval Ship Observation Islands” ini, suatu negara memang tidak bisa melakukan penangkapan karena dia memiliki kekebalan (*immunity*) yang diberikan oleh UNCLOS lewat pasal 32 yang mengatakan bahwa:

“With such exceptions as are contained in subsection A and in articles 30 and 31, nothing in this Convention affects the immunities of warships and other government ships operated for non-commercial purposes.”

Namun demikian, terhadap kapal-kapal demikian, negara pantai/negara kepulauan bisa melakukan pengusiran dan melakukan protes lewat nota diplomatik manakala dia telah secara signifikan melanggar kedaulatan negara. Hal ini didasarkan pada ketentuan UNCLOS 1982 pasal 30 yang menyatakan:

“If any warship does not comply with the laws and regulations of the coastal State concerning passage through the territorial sea and disregards any request for compliance therewith which is made to it, the coastal State may require it to leave the territorial sea immediately.”

¹⁹⁹ Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Letkol Choky Hutabarat, Asisten Operasi (Asops) Pangkalan Utama TNI-AL (Lantamal) III, Jakarta, 23 Juni 2009.

Apabila dia telah melakukan tindakan yang menimbulkan kerugian pada negara pantai yang bersangkutan yang diakibatkan oleh tidak dipatuhinya hukum dan perundang-undangan negara pantai yang bersangkutan, maka negara bendera kapal tersebut memangku kewajiban internasional untuk mengganti kerugian yang dimaksud. Hal ini ditegaskan dalam pasal 31 UNCLOS 1982.²⁰⁰

Kalaupun seandainya “US Naval Ship Observation Islands” tidak melakukan kegiatan riset kelautan di wilayah itu, dia tetap melanggar ketentuan mengenai Hak Lintas ALKI, karena dia tidak melakukan perlintasan yang *continuous*, dan *expeditious* sebagaimana dipersyaratkan dalam UNCLOS 1982 dan PP No. 37 Tahun 2002. UNCLOS 1982 dalam pasal 54 jo. 39 par. 1 (a) dan (c) menyatakan bahwa:

*“Ships and aircraft, while exercising the right of transit passage, shall:
(a) proceed without delay through or over the strait;
(c) refrain from any activities other than those incident to their normal modes of continuous and expeditious transit unless rendered necessary by force majeure or by distress;”*

Lebih lanjut Pasal 4 ayat (1) dan (6) dari PP No. 37 Tahun 2002 menegaskan bahwa:

“Kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus melintas secepatnya melalui atau terbang di atas alur laut kepulauan dengan cara normal, semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang.”; dan

“Semua kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh berhenti atau berlabuh jangkar atau mondar-mandir, kecuali dalam hal force majeure atau dalam hal keadaan musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dalam keadaan musibah.”

Dalam kasus ini, “US Naval Ship Observation Islands” tidaklah melakukan suatu perlintasan yang terus menerus, langsung, cepat dan tidak terhalang (*continuous*, *expeditious*, dan *unobstructed*) melainkan berhenti

²⁰⁰ UNCLOS 1982, Pasal 31 menyatakan: *The flag State shall bear international responsibility for any loss or damage to the coastal State resulting from the non-compliance by a warship or other government ship operated for non-commercial purposes with the laws and regulations of the coastal State concerning passage through the territorial sea or with the provisions of this Convention or other rules of international law.*

mengapung dalam keadaan mesin mati pada jalur ALKI-I sehingga berpotensi membahayakan pelayaran kapal-kapal yang melintasi jalur tersebut.. Dengan demikian, apa yang dilakukan oleh merupakan pelanggaran terhadap UNCLOS 1982 dan PP No. 37 Tahun 2002.

Oleh karena itu, tindakan-tindakan yang dilakukan oleh KRI Pattimura dalam menyikapi kehadiran kapal perang asing tersebut sudahlah tepat. Sesuai dengan *rule of engagement* yang dimiliki oleh TNI-AL dalam Operasi Pengamanan ALKI, terhadap kapal militer asing yang melanggar hak lintas ALKI, yaitu dengan melakukan riset atau survey kelautan tanpa seizin negara kepulauan, dan melakukan perlintasan yang tidak terus-menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang, serta berhenti pada jalur ALKI padahal tidak dalam keadaan *force majeure* atau *distress*, haruslah dilakukan pengusiran terhadapnya hingga keluar dari perairan Indonesia dengan mengidentifikasi dan mendokumentasikan kapal tersebut dengan sarana yang ada serta mengadakan hubungan komunikasi sebelumnya dengan VHF/FM Ch. 16. Dalam kasus ini, berdasarkan fakta yang terjadi, KRI Pattimura telah melakukan komunikasi beberapa kali dengan kapal “US Naval Observations Islands”. Komunikasi pertama dilakukan untuk mengidentifikasi kapal dengan menanyakan nama kapal, kegiatan, serta alasan mengapung, dimana “US Naval Ship Observation Islands” menolak untuk memberikan informasi. Komunikasi kedua dilakukan untuk memperingatkan “US Naval Ship Observation Islands” agar menghidupkan mesin dan segera melanjutkan pelayaran, namun tidak segera direspon oleh kapal tersebut. Komunikasi ketiga dan terakhir dilakukan untuk memperingatkan kapal tersebut untuk segera meninggalkan perairan Indonesia karena KRI Pattimura akan melaksanakan latihan penembakan di wilayah tersebut, yang direspon oleh “US Naval Ship Observation Islands” dengan mengatakan bahwa dia tidak mempermasalahkan bila KRI Pattimura melakukan latihan penembakan di wilayah tersebut.

Tindakan KRI Pattimura yang melaksanakan penembakan di wilayah itu bukanlah ditujukan untuk melukai atau mencederai kapal maupun awak-awak kapal “US Naval Observations Islands”, melainkan semata-mata suatu metode pengusiran terhadap kapal tersebut mengingat bahwa dia sama sekali tidak

mengindahkan peringatan-peringatan sebelumnya, sehingga harus ditempuh cara yang lebih tegas. Dapat diperkirakan bahwa metode ini diambil karena KRI Pattimura tidak dapat melakukan penangkapan terhadap kapal tersebut, mengingat “US Naval Ship Observation Islands” merupakan kapal pemerintah sehingga memiliki imunitas. Jadi langkah terbaik yang dapat diambil apabila hanya peringatan lisan saja tidak berhasil mengusir kapal tersebut, adalah dengan melakukan latihan penembakan.

Hal yang perlu mendapat sorotan khusus disini adalah persistensi “US Naval Ship Observation Islands” dalam merespon seruan KRI Pattimura untuk meninggalkan wilayah perairan dimana dia mengapung dan untuk melanjutkan pelayaran. Bahkan “US Naval Ship Observation Islands” seolah-olah tidak menghiraukan peringatan KRI Pattimura yang akan melakukan latihan penembakan. Persistensi ini merupakan cerminan dari sikap Amerika Serikat terhadap hukum laut internasional kontemporer yang didasarkan atas UNCLOS 1982. Seperti yang kita ketahui, sampai saat ini, Amerika Serikat menolak untuk meratifikasi UNCLOS 1982 karena alasan-alasan yang didasarkan pada kepentingan nasionalnya. Salah satu hal yang menjadi kepentingan nasional Amerika Serikat adalah menjaga agar doktrin *Freedom of Navigation* yang telah sejak lama menjadi dasar bagi perumusan strategi militernya di lautan tetap terjaga dan dapat dilaksanakan. *Freedom of Navigation* menjadi vital bagi Amerika Serikat karena strategi militer nasionalnya bertumpu pada 3 (tiga) pilar utama, yaitu *deterrence* (penangkalan), *forward defense* (pertahanan yang maju guna mencegah terjadinya peperangan di dalam wilayah negaranya), dan *alliance solidarity* (penggalangan solidaritas sekutu-sekutunya). Tiga pilar ini jugalah yang mendasari perumusan strategi keamanan nasional Amerika Serikat pasca Perang Dingin dengan tantangan dan permasalahan-permasalahan yang berbeda dan lebih kompleks, yaitu: *enhancing mutual security in concert with allies* (meningkatkan/memperkuat kerjasama keamanan dengan sekutu-sekutu), *promoting economic prosperity* (memajukan kesejahteraan ekonomi), dan *promoting democracy* (memajukan/menyebarkan demokrasi). Peningkatan/perkuatan kerjasama keamanan dengan sekutu-sekutunya di seluruh belahan dunia mengharuskan Amerika Serikat memiliki kemampuan pertahanan

yang kuat untuk menangkal dan mengalahkan agresinya di berbagai konflik regional dengan cara proyeksi dan menjaga keberadaan kekuatan militer AS secara berlanjut, sehingga menimbulkan rasa aman dan terjaga bagi negara-negara yang menjadi sekutu Amerika Serikat. Memajukan kesejahteraan ekonomi dilakukan Amerika Serikat lewat menjaga dan meningkatkan akses kepada pasar-pasar dunia (*world markets*) dan mendorong terciptanya pembangunan yang berkelanjutan baik di dalam maupun di luar negeri. Sementara dalam memajukan demokrasi Amerika Serikat berkeinginan untuk mengembangkan dan melindungi institusi demokrasi dan pasar bebas.²⁰¹

Guna mendukung dan merealisasikan strategi dan kepentingan nasionalnya itu, pemerintah Amerika Serikat telah mencanangkan apa yang disebut sebagai “Freedom of Navigation (FON) Program”. Program ini diinisiasikan pada tahun 1979 pada masa pemerintahan Presiden Jimmy Carter dan berlanjut tanpa mengalami perubahan signifikan sekarang. Tujuan utamanya adalah untuk “menantang” (*to challenge*) klaim-klaim yang dilakukan oleh negara-negara atas wilayah lautnya yang dianggap eksklusif oleh Amerika Serikat dan berpotensi merugikan *freedom of navigation* dengan cara mengirimkan kapal-kapal perangnya ke wilayah-wilayah tersebut,²⁰² termasuk juga ke selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional melalui penggunaan hak-hak lintas yang diatur oleh UNCLOS 1982, tentunya sesuai dengan interpretasi mereka sendiri atas hak-hak tersebut dan ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengannya. Pada tahun 2000 saja, tercatat angkatan bersenjata Amerika Serikat lewat US Navy telah melakukan 22 (dua puluh dua) transit melalui perairan Indonesia, dan 28 (dua puluh delapan) transit melalui perairan Filipina.²⁰³ Tidak jarang, kegiatan yang dilakukan oleh kapal-kapal perang Amerika Serikat ini menimbulkan keadaan yang bersitegang dengan negara-negara yang perairannya dilalui oleh

²⁰¹ Richard J. Grunwald, “Freedom of Navigation in the Post-Cold War Era”, sebagaimana dimuat dalam *Navigational Rights and Freedoms and The New Law of the Sea* (The Hague: Kluwer Law International, 2000), hal. 11-21.

²⁰² D.G. Stephens, “The Impact Of The 1982 Law Of The Sea Convention On The Conduct Of Peacetime Naval/Military Operations”, *California Western International Law Journal*, Spring 1999, hal. 4.

²⁰³ <<http://www.iwar.org.uk/military/resources/us-defense-report/2001/H.pdf>>, diakses 19 Juni 2009.

kapal-kapal perang Amerika Serikat tersebut. Salah satunya adalah insiden Bawean yang sempat terjadi di Indonesia beberapa tahun yang lalu.

Dalam kaitannya dengan hak lintas alur laut kepulauan oleh kapal-kapal perang asing melalui ALKI, sampai sekarang masih terdapat suatu pertentangan pandangan masalah izin ataupun notifikasi. Terdapat pandangan yang mengatakan bahwa kapal-kapal militer asing haruslah melakukan izin atau notifikasi terlebih dahulu kepada Negara Kepulauan yang bersangkutan lewat instansi terkait, sementara negara-negara maritim besar beranggapan bahwa hal semacam itu tidak diperlukan. Walhasil, dalam kesepakatan informal yang dikenal dengan nama “The Nineteen Rules of Indonesian Archipelagic Sea Lanes Passage” antara Indonesia dengan negara-negara pengguna ALKI, termasuk negara-negara maritim besar, pada saat proses penetapan ALKI, masalah izin atau notifikasi yang diatur terhadap kapal-kapal perang asing hanyalah sebatas rekomendasi.²⁰⁴ Namun demikian sayangnya pengaturan yang tergolong lunak inipun tidak dimasukkan kedalam PP No. 37 Tahun 2002, sehingga kapal-kapal perang asing yang melewati jalur ALKI sampai saat ini tidak ada kejelasan mengenai prosedur perizinan (*security clearance*) ataupun notifikasinya.²⁰⁵ Hal ini menimbulkan suatu *loophole* dalam hubungannya dengan upaya pengamanan ALKI.

IV.2 Kasus Penemuan Torpedo Di Wilayah ALKI-I

Pada tanggal 6 Mei 2007, pukul 17.00 kapal TNI-AL yang sedang melakukan patroli menemukan torpedo di perairan sekitar 35 mil Barat Laut Pulau Lengkuas Belitung. Perairan ini merupakan perairan yang sangat berdekatan dengan jalur ALKI-I.

Spesifikasi teknis torpedo yang ditemukan menyerupai jenis torpedo 61/62 buatan Swedia. Dari hasil pengecekan data dan analisa intelijen yang dilakukan

²⁰⁴ Redaksional selengkapnya dari “draft rules of the Indonesian Archipelagic Sea Lane Passage” (*Nineteen Rules of The Indonesian Archipelagic Sea Lanes Passage*) Pasal 5 adalah sebagai berikut: *Foreign warships, as well as ships using nuclear energy, passing through sea lanes, are recommended to inform the Indonesian Government (namely, the Commander of the Indonesian Armed Forces) in advance for the purpose of safety of navigation and to take the preparatory actions should something untoward happen.*

²⁰⁵ Berdasarkan wawancara penulis dengan Prof. Dr. Hasjim Djalal, MA., Jakarta, 21 Juni 2009.

oleh TNI-AL, berhasil diketahui bahwa, di Asia, torpedo dengan spesifikasi sebagaimana dimaksud hanya dimiliki oleh negara Singapura saja. Torpedo semacam ini dapat diluncurkan dari kapal selam kelas *Sjoorman* buatan Swedia, yaitu jenis kapal selam yang memperkuat armada kapal selam AL Singapura (*Republic Singapore Navy* atau RSN) yang terdiri atas 4 kapal selam dengan kelas yang sama.²⁰⁶

Gambar 12: Torpedo Yang Ditemukan RVN



Gambar 13: Kapal Selam Kelas *Sjoorman*



Diperkirakan, torpedo diluncurkan dalam rangka latihan perang yang dilakukan oleh kapal selam AL Singapura di bagian utara jalur ALKI-I, yaitu tepatnya di sekitar wilayah perairan Laut Natuna pada titik IA-1, I-2, I-3, dan I-4 ALKI-I. Pada wilayah ini memang terdapat Area Bravo, yaitu area latihan militer yang merupakan hasil kesepakatan antara Indonesia dengan Singapura lewat *Defence Cooperation Agreement* (DCA). Namun demikian, area ini belumlah ditetapkan secara final karena Indonesia dengan Singapura sampai saat ini masih merundingkan mengenai aturan pelaksanaan dan ketentuan-ketentuan terkait dengan penggunaan daerah latihan militer tersebut.²⁰⁷ Oleh karena itu, sekalipun

²⁰⁶ Stephen Saunders (ed.), *Jane's Fighting Ships 2006-2007*, (Coulson: Janes Information Group, 2006), hal. 686-687.

²⁰⁷ Singapura sendiri berkehendak untuk mengatur secara sepihak prosedur penembakan dan peluncuran rudal di area tersebut, serta bersikeras agar dia dapat melakukan latihan penembakan di wilayah tersebut secara rutin sebanyak 15 kali dalam satu bulan. Hal ini tentunya tidak diizinkan pemerintah Indonesia yang hanya mengizinkan penggunaan area tersebut sebanyak

AL Singapura melakukan penembakan torpedo dari wilayah ini, hal tersebut tidak dapat dibenarkan mengingat area ini belumlah dapat dioperasikan secara penuh karena belum ada prosedur pelaksanaan lebih lanjut yang disepakati kedua negara.



Gambar 14: Daerah Kemungkinan Penembakan Torpedo AL Singapura

Apabila ternyata latihan penembakan torpedo dilakukan di ALKI-I, maka hal tersebut jelas melanggar ketentuan dalam UNCLOS 1982 dan PP No. 37 Tahun 2002. Karena UNCLOS 1982 mengatur bahwa kapal perang yang melintasi alur laut kepulauan suatu negara tidak boleh melakukan tindakan kekerasan atau ancaman terhadap kedaulatan dan kemerdekaan negara kepulauan. Hal ini disebutkan secara tegas dalam pasal 54 jo. 39 ayat (1) b, sebagai berikut:

*“Ships and aircraft, while exercising the right of transit passage, shall:
(b) refrain from any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of States bordering the*

empat kali dalam setahun, dan berpendapat bahwa segala hal yang berkaitan dengan masalah teknis, administrative, dan operasional kerjasama pertahanan harus diatur bersama-sama oleh masing-masing angkatan, sebagaimana dipersyaratkan oleh pasal 6 dari perjanjian tersebut. Dikutip dari <http://www.tempointeraktif.com/hg/nasional/2007/06/28/brk.20070628-102719.id.html>, diakses 24 Juni 2009.

strait, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations.”

Sementara PP No. 37 Tahun 2002 mengatur masalah ini dalam pasal 4 ayat (3) dan (4) yang menyebutkan secara berturut-turut:

“Kapal dan pesawat udara asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas Hukum Internasional yang terdapat dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa,” dan

“Kapal perang dan pesawat udara militer asing, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan latihan perang-perangan atau latihan menggunakan senjata macam apapun dengan mempergunakan amunisi.”

Penembakan torpedo yang dilakukan di wilayah perairan suatu negara lain jelas dapat membahayakan keselamatan pelayaran dan keadaan negara tersebut. Apalagi bila penembakan tersebut dilakukan tanpa ijin dari negara yang bersangkutan dan tidak dalam rangka latihan militer bersama. Apabila penembakan torpedo yang dilakukan oleh kapal selam Singapura terbukti dilakukan di ALKI-I, maka Singapura telah melakukan pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan hukum internasional maupun hukum nasional Indonesia. Terhadap kapal perang yang melakukan tindakan demikian, Indonesia memang tidak dapat melakukan penangkapan karena dia memiliki imunitas sebagaimana diberikan lewat pasal 32 UNCLOS 1982. Namun demikian Indonesia dapat melakukan pengusiran terhadapnya. Prosedur penyikapan terhadap kapal selam militer negara asing diatur dalam *Rules Of Engagement* Operasi Pengamanan ALKI, yaitu jika terdapat kapal selam yang melanggar hak lintas alur laut kepulauan, yaitu salah satunya dengan melakukan latihan perang-perangan, maka KRI yang memergokinya haruslah melaksanakan peran tempur bahaya kapal selam, kemudian melakukan komunikasi terhadap kapal selam tersebut melalui VHF/FM Chnl. 16/UWT, serta mengidentifikasi dan mendokumentasikan dengan sarana yang ada. Setelah itu KRI tersebut haruslah memberikan peringatan kepada kapal selam agar mematuhi ketentuan hak lintas ALKI, dan kemudian mengusir

dan membayangi hingga keluar Perairan Indonesia melalui rute terpendek. Dari awal sampai akhir proses ini haruslah dilaporkan ke komando atas.

Terjadinya kasus ini disebabkan karena lemahnya pengawasan Indonesia terhadap wilayah perariannya, terutamanya pengawasan bawah permukaan airnya. Hal ini merupakan salah satu poin yang dikritik oleh Prof Hasjim Djalal, karena menurut beliau pelanggaran terhadap wilayah perairan Indonesia oleh kapal-kapal perang asing jauh lebih sering terjadi di bawah air, sementara kapal-kapal kita memiliki kemampuan terbatas untuk mendeteksi pelanggaran semacam itu. Padahal dengan teknologi yang berkembang sekarang, menurut beliau, kapal bawah air pun (kapal selam) bisa mengontrol pesawat udara. Oleh karena itu, salah satu hal yang perlu diperbaiki kedepannya oleh TNI-AL adalah kemampuan pengawasan bawah airnya.

IV.3 Kendala-Kendala Yang Dihadapi TNI-AL Dalam Pengamanan ALKI

Pada dasarnya, kendala-kendala yang dialami TNI-AL dalam pengamanan ALKI dapat dibedakan menjadi dua, yaitu kendala organisasional dalam artian kendala yang dampaknya dirasakan oleh TNI-AL sebagai suatu institusi secara langsung dan menyeluruh, dan kendala operasional yang hanya dirasakan oleh unsur-unsur TNI-AL yang terlibat dalam pengamanan ALKI.

Tiga kendala organisasional utama yang dihadapi TNI-AL dalam menjalankan tugasnya mengamankan wilayah laut Indonesia, khususnya ALKI, yaitu:²⁰⁸

1. Keterbatasan Alat Utama Sistem Senjata (Alut Sista);

Alut Sista yang memadai baik dari segi kualitas maupun kuantitas merupakan prasyarat yang mutlak dibutuhkan dalam rangka melakukan pengamanan yang maksimal terhadap wilayah laut Indonesia yang luas, khususnya ALKI. Keadaan yang dialami TNI-AL saat ini cukup memprihatinkan. Alut Sista TNI-AL, utamanya KRI, hanya berjumlah 117 buah, sebagian besar telah berusia 30 tahun sehingga ketinggalan jaman

²⁰⁸ Bernard Kent Sondakh, *op.cit.*, hal. 11.

(*out of date*) dengan kemampuan tempur (*combat capability*) dan kemampuan olah gerak (*maneuverability*) yang telah jauh menurun. Demikian pula kondisi alut sista TNI-AL lainnya seperti pesawat udara dan peralatan tempur Korps Marinir. Secara perhitungan, apabila tidak ada penambahan pengadaan peralatan baru dan anggaran pemeliharaan unsur maka pada tahun 2013 nanti, TNI-AL tidak lagi memiliki kapal perang kombatan.

Sebagai perbandingan, dalam hal pemilikan kapal selam, Indonesia yang memiliki wilayah perairan yang begitu luas hanya memiliki dua kapal selam tua, sedangkan Malaysia memiliki empat kapal selam. Padahal, luas lautnya kurang dari 10% laut Indonesia. Bahkan Singapura sebagai negara pulau kecil sudah memiliki empat kapal selam yang lebih canggih. Keterbatasan jumlah dan terutama kualitas Alutsista berpengaruh terhadap kepercayaan diri para prajurit TNI-AL di medan tugas/perairan yang pada ujungnya akan semakin memperlemah kemampuan kita dalam mengamankan wilayah laut kita sendiri. Sering kali dalam mengejar kapal asing pencuri ikan KRI AL keteteran karena kalah cepat dengan kapal pencuri.²⁰⁹

2. Keterbatasan Alokasi Anggaran;

Pembangunan kekuatan TNI-AL yang tergabung dalam Sistem Senjata Armada Terpadu (SSAT) dilaksanakan secara bertahap berdasarkan skala prioritas dan ketersediaan anggaran. Kendala pokok yang dihadapi TNI-AL adalah minimnya anggaran yang tersedia, mengingat alokasi anggaran terhadap sektor pertahanan sangatlah ditentukan oleh kemampuan negara di bidang ekonomi dan keuangan. Perlu dikemukakan bahwa, keseluruhan anggaran belanja pertahanan keamanan Indonesia tergolong paling kecil di antara negara-negara Asia Tenggara dan negara-negara tetangga lainnya, padahal luas wilayah laut,

²⁰⁹ Departemen Kelautan dan Perikanan RI, "Laporan Akhir Penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Dewan Maritim Indonesia" (Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan RI, 2007), hal. 35.

panjang garis pantai, tingkat kerawanan terhadap gangguan keamanan, sumber daya alam, dan lain-lain di Indonesia jauh lebih besar.

Sebagai perbandingan, Singapura memiliki anggaran pertahanan sebesar 4,6 miliar dollar AS, sementara Malaysia 3,5 miliar dollar AS. Dari segi prosentase terhadap APBN, Indonesia hanya mengalokasikan sebesar 5,72 persen, dibandingkan dengan Malaysia yang mengalokasikan 9,08 persen, Singapura dengan 20,97 persen, atau Thailand yang mengalokasikan 15,04 persen dari APBN-nya.²¹⁰

3. Ego Sektoral yang Tinggi Antar Instansi yang Terlibat Dalam Pengamanan Wilayah Laut, Khususnya ALKI;

Menurut Laksamana Pertama (Laksma) Arnold Dt. Batuduang Ameh, S.H., Kadiskum TNI-AL, ego sektoral yang tinggi antar instansi-instansi yang terlibat dalam pengamanan ALKI merupakan kendala yang sangat besar dalam pengamanan wilayah laut Indonesia, khususnya di ALKI. Karena tiap-tiap instansi saling menonjolkan kepentingannya masing-masing dan tidak mengutamakan efektivitas dan efisiensi sehingga pada akhirnya akan berujung pada penurunan kemampuan pengamanan wilayah laut, terutamanya terhadap TNI-AL yang memiliki *primary responsibility* dalam pengamanan ALKI. Oleh karena itulah komunikasi dan koordinasi antar instansi yang memiliki kewenangan pengamanan di ALKI sangat penting.

Sedangkan kendala operasional yang dialami TNI-AL dalam pengamanan ALKI selama ini adalah:

- a. Keterbatasan alat komunikasi antara KRI-Pesawat Udara sehingga jalinan komunikasi belum optimal;
- b. Keterbatasan dukungan Logistik dan Suku Cadang, terutamanya disebabkan karena rendahnya alokasi anggaran bagi TNI-AL, sehingga

²¹⁰ <http://defense-studies.blogspot.com/2009/05/anggaran-pertahanan-indonesia-terkecil.html>; dan <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=6044>, diakses pada 22 Juni 2009.

menyebabkan kondisi teknis unsur-unsur operasi seringkali tidak berada dalam keadaan yang paling maksimal; dan

- c. Keterbatasan sarana dan prasarana Pos Pengamat TNI-AL yang berada di sekitar ALKI mengakibatkan pengamatan terhadap aktivitas kapal-kapal yang berlayar di ALKI tidak optimal.
- d. Waktu gelar operasi yang hanya 300 hari dalam setahun masih memberikan kekosongan waktu dan memungkinkan pelanggaran terjadi di waktu-waktu kosong tanpa operasi tersebut.
- e. Tidak diaturnya permasalahan notifikasi/izin bagi kapal-kapal perang asing yang melewati ALKI semakin mempersulit pengawasan dan pengamanan TNI-AL terhadap ALKI.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 Kesimpulan

Kegiatan pengamanan atau pelaksanaan fungsi penegakan keamanan di laut dan pantai, Menurut Prof. Mochtar Kusumaatmadja, meliputi kegiatan pengamanan secara tradisional, kegiatan pengamanan yang bertalian dengan keselamatan pelayaran dan perikemanusiaan, dan kegiatan pengamanan yang diakibatkan oleh penggalan kekayaan alam di laut dan penelitian ilmiah di laut. Kegiatan pengamanan secara tradisional meliputi pengamanan terhadap hal-hal seperti: Pemberantasan pembajakan di laut; Pemberantasan jual-beli budak belian dan wanita; Pemberantasan penyelundupan; Pemberantasan imigrasi gelap; Pencegahan pencurian ikan, dan lain-lain. Sementara kegiatan pengamanan yang bertalian dengan keselamatan pelayaran dan perikemanusiaan meliputi tindakan Pemeliharaan rambu-rambu dan alat-alat navigasi (*navigational aids*) lainnya; Pelayanan dan pemeliharaan mercu suar; Pemeriksaan layak laut dan kecelakaan di laut; dan Tugas pencarian dan pertolongan orang yang kandas dan hilang (*search and rescue*). Sedangkan kegiatan pengamanan yang diakibatkan oleh penggalan kekayaan alam di laut dan penelitian ilmiah di laut meliputi Perlindungan instalasi-instalasi pengeboran minyak dan eksploitasi kekayaan laut lainnya; Pengawasan atas penelitian dan survey di laut termasuk dasar laut dan tanah bawahnya (*seabed and subsoil*); dan Pencegahan pencemaran laut dan penanggulangannya (termasuk *monitoring* dan *cleaning up*).

Sementara itu keamanan di laut sendiri diartikan oleh TNI-AL sebagai laut bisa dikendalikan dan aman digunakan oleh pengguna untuk bebas dari ancaman atau gangguan terhadap aktifitas pemanfaatan laut, meliputi: ancaman kekerasan (yaitu ancaman dengan menggunakan kekuatan bersenjata yang terorganisir dan memiliki kemampuan untuk mengganggu serta membahayakan personel atau negara, yang dapat berupa pembajakan, perompakan, sabotase obyek vital, peranjauan dan aksi teror), ancaman navigasi (yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana bantu navigasi, seperti suar, buoy dll, sehingga dapat membahayakan keselamatan

pelayaran), ancaman terhadap sumber daya laut (yaitu berupa pencemaran dan perusakan ekosistem laut, serta konflik pengelolaan sumber daya laut), dan ancaman pelanggaran hukum (yaitu tidak dipatuhi hukum nasional maupun internasional yang berlaku di perairan seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, penyelundupan, dan lain-lain).

UNCLOS 1982 telah mengatur serangkaian hak dan kewajiban yang dibebankan kepada Negara Kepulauan maupun negara pengguna guna menjaga keamanan lingkungan laut pada alur-alur laut yang telah ditetapkan oleh Negara Kepulauan. Hak dan kewajiban ini diatur dalam pasal 53 ayat (5) dan (11), dan pasal 54 UNCLOS 1982 mengenai “Duties of ships and aircraft during their passage, research and survey activities, duties of the archipelagic State and laws and regulation of the archipelagic State relating to archipelagic sea lane passages.”

Mengingat bahwa Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982, dia memiliki kewajiban untuk menjalankan ketentuan-ketentuannya, salah satunya juga mengenai pengamanan alur laut kepulauan. Oleh karena itu kemudian ketentuan pengamanan ini dicoba untuk diimplementasikan lewat UU No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia dan 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. UU Perairan Indonesia hanya mengatur secara singkat mengenai hak-hak dan kewajiban kapal-kapal asing dalam melakukan hak lintas melwati Alur Laut Kepulauan Indonesia dan mengamanahkan agar mengenai hal ini diatur lewat PP. Oleh karena itu kemudian PP No. 37 Tahun 2002 mengaturnya dalam pasal 4, 5, 6, 7, dan 9.

Diantara instansi-instansi yang memiliki kewenangan pengamanan di laut, TNI-AL merupakan instansi yang memiliki legitimasi paling besar untuk melakukan pengamanan di ALKI karena tiga alasan utama, yaitu: **pertama**, secara tradisional/historis dan secara hakekat TNI-AL memiliki medan juang di laut, sehingga, secara organisasional, dia memang dirancang secara utuh dan khusus melaksanakan tugas penegakan hukum dan kedaulatan negara di laut, dengan demikian pengembangan kemampuan serta kapasitasnya sedari awal dia didirikan memang guna menjaga keamanan dan kedaulatan wilayah laut Indonesia. Hal ini berbeda dengan instansi-instansi lain yang menjalankan tugas

pengamanan hanya secara sektoral saja. **Kedua**, bila ditinjau dari segi kapabilitas, baik infrastruktur atau sarana dan prasarana, personil, maupun pengalaman, TNI-AL memiliki kelebihan dibandingkan instansi-instansi yang lain. **Ketiga**, mengingat kapal-kapal perang asing sering melewati ALKI, maka yang memiliki kemampuan dan legitimasi paling besar dalam menghadapi kapal-kapal demikian adalah TNI-AL.

Kewenangan TNI-AL yang paling mendasar dalam melakukan pengamanan di laut, khususnya ALKI, diberikan oleh UU TNI, yaitu dalam pasal 9 yang mengatur mengenai tugas dan fungsi TNI-AL, yaitu salah satunya adalah menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Dalam rangka menjalankan tugasnya melakukan pengamanan ALKI, TNI-AL telah membuat dan melaksanakan beberapa kebijakan dan langkah-langkah, antara lain:

- Menyelenggarakan Operasi Pengamanan ALKI (Pam ALKI) yang digelar setiap tahun selama 300 hari (yang dibagi menjadi 4 triwulan) dengan bekerjasama dengan Komando Operasi TNI-AU.
- Melaksanakan pemutakhiran data kerawanan ALKI, yang dilakukan berdasarkan informasi dan analisa intelijen dari unsur-unsur operasi di lapangan. Pemutakhiran data kerawanan ALKI dilakukan tiap tahun dan biasanya dilampirkan dalam tiap-tiap Rencana Operasi Pengamanan masing-masing ALKI.
- Melakukan *up date* dan sosialisasi ALKI, terutamanya perubahan-perubahan alamiah yang terjadi disana, melalui Berita Pelaut Indonesia (*Indonesian Mariners Notice*) yang diterbitkan oleh Dinas Hidrooseanografi TNI-AL (Dishidros). Hal ini merupakan implementasi dari pasal 54 jo. 44 UNCLOS 1982 yang menyatakan bahwa negara pantai harus memberikan pengumuman yang memadai mengenai setiap bahaya terhadap navigasi atau penerbangan yang terdapat didalam atau diatas alur laut kepulauan yang mereka ketahui.
- Penerbitan 23 (dua puluh tiga) peta ALKI oleh Dishidros yang telah didepositkan ke Sekjen PBB sebagai tindak lanjut atas kewajiban yang

diberikan oleh IMO dalam proses penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia pada sidang MSC (*Maritime Security Conference*)-69.

- Pembangunan IMSS (*Integrated Maritime Surveillance System*) di jalur masuk (*entry point*) ALKI-II, yaitu di Laut Sulawesi yang merupakan hasil kerjasama dengan Amerika Serikat, yang berfungsi untuk memonitor dan mengawasi kapal-kapal yang melalui ALKI sehingga upaya pengamanan disana dapat berjalan secara optimal.

Guna memperoleh hasil yang maksimal dalam mengamankan ALKI, TNI-AL telah menjalankan beberapa kebijakan, antara lain:

- d. Mengoptimalkan kekuatan pendukung operasi pengamanan di sepanjang ALKI (Unsur Kapal Angkatan Laut atau Patroli Keamanan Laut dan Pos Pengamat TNI-AL);
- e. Merencanakan sektor operasi disesuaikan dengan tingkat kerawanan wilayah perairan ALKI; serta
- f. Melaksanakan koordinasi dengan Kotama Ops TNI di sekitar ALKI dan instansi-instansi lain terkait guna kelancaran operasi pengamanan ALKI.

Dalam menjalankan tugasnya mengamankan ALKI, TNI-AL dihadapkan pada beberapa kendala, antara lain:

1. Kendala Organisasional, yaitu kendala yang dampaknya dirasakan oleh TNI-AL sebagai suatu institusi secara langsung dan menyeluruh. Kendala ini meliputi:
 - a. Keterbatasan Alat Utama Sistem Senjata (Alut Sista);

Seperti kita ketahui, kondisi Alut Sista TNI-AL guna mengamankan wilayah laut, khususnya ALKI cukup memprihatinkan baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Hal ini merupakan kendala yang sangat signifikan bagi TNI-AL dalam menjalankan tugasnya.

- b. Keterbatasan Alokasi Anggaran;

Alokasi anggaran yang minim menyebabkan TNI-AL tidak dapat melakukan pengembangan kekuatan dan kemampuan secara

optimal karena terkendala masalah dana. Pada akhirnya kegiatan pengamanan-pun tidak dapat berjalan dengan optimal.

- c. Ego Sektoral yang Tinggi Antar Instansi yang Terlibat Dalam Pengamanan Wilayah Laut, Khususnya ALKI;

Ego sektoral yang tinggi antar instansi menyebabkan inefektivitas dan inefisiensi dalam pengamanan wilayah laut Indonesia, khususnya ALKI, sehingga koordinasi dan komunikasi perlu diintensifkan.

2. Kendala Operasional, yaitu kendala yang hanya dirasakan oleh unsur-unsur TNI-AL yang terlibat dalam pengamanan ALKI, yaitu antara lain:

- a. Keterbatasan alat komunikasi antara KRI-Pesawat Udara sehingga jalinan komunikasi belum optimal;
- b. Keterbatasan dukungan Logistik dan Suku Cadang, terutamanya disebabkan karena rendahnya alokasi anggaran bagi TNI-AL, sehingga menyebabkan kondisi teknis unsur-unsur operasi seringkali tidak berada dalam keadaan yang paling maksimal; dan
- c. Keterbatasan sarana dan prasarana Pos Pengamat TNI-AL yang berada di sekitar ALKI mengakibatkan pengamatan terhadap aktivitas kapal-kapal yang berlayar di ALKI tidak optimal.
- d. Waktu gelar operasi yang hanya 300 hari dalam setahun masih memberikan kekosongan waktu dan memungkinkan pelanggaran terjadi di waktu-waktu kosong tanpa operasi tersebut.
- e. Tidak diaturnya permasalahan notifikasi/izin bagi kapal-kapal perang asing yang melewati ALKI semakin mempersulit pengawasan dan pengamanan TNI-AL terhadap ALKI.

V.2 Saran

Guna lebih memaksimalkan pengamanan terhadap Alur Laut Kepulauan Indonesia sebagai jalur pelayaran internasional yang penting dan menjaga kepentingan nasional kita disana, kedepannya perlu dilakukan langkah-langkah perbaikan dan penyempurnaan, antara lain:

- Pemenuhan kebutuhan anggaran TNI-AL, setidaknya guna mencukupi pembentukan *minimum essential force* dalam rangka mewujudkan TNI-AL sebagai *green water navy* yang sanggup menjaga dan menegakkan secara penuh dan optimal stabilitas nasional dan mampu mengadakan perlawanan terhadap setiap ancaman. Termasuk juga dalam hal ini meningkatkan kemampuan pengawasan TNI-AL yang meliputi tidak hanya pengawasan *surface* atau permukaan air, tapi juga *sub-surface* atau bawah air.
- Melengkapi sarana dan prasarana Pos Pengamat TNI-AL yang berada di sepanjang ALKI dengan alat komunikasi, pengamatan, dan data referensi yang lebih baik, seperti misalnya teropong malam/infra merah dan ensiklopedi ‘Janes Fighting Ships’ guna mendukung pengamanan ALKI. Berdasarkan data yang diperoleh penulis dari Rapat Pimpinan TNI-AL Tahun 2009, pada ALKI-I sendiri terdapat tujuh pos AL terpilih yang diharapkan kedepannya dapat dilengkapi dengan alat deteksi dan komunikasi yang lebih memadai, yaitu posal P. Sangiang, P. Serutu, P. Obi Mayor, P. Laut, P. Jemur, P. Takong Hiu, dan P. Tolop.
- Meneruskan pembangunan IMSS (*Integrated Maritime Surveillance System*) hingga ke seluruh jalur ALKI sehingga memudahkan pengawasan terhadap sepanjang jalur ALKI. Pembangunan hendaknya diprioritaskan di daerah-daerah rawan strategic berdasarkan data kerawanan yang dimiliki oleh TNI-AL, dan pada pos-pos pengamat TNI-AL (posal) yang dianggap strategis.
- Merubah PP No. 37 Tahun 2002 dengan menambahkan substansi pengaturan tentang notifikasi atau izin kapal-kapal asing, terutamanya kapal perang dalam melintasi ALKI. Notifikasi atau izin kapal-kapal asing ini menurut Prof Hasjim Djalal merupakan hal yang penting, mengingat

masalah ini sama sekali belum diatur di Indonesia, padahal masalah ini merupakan salah satu poin yang disepakati dalam perundingan antara Indonesia dengan negara-negara maritim besar yang menghasilkan “Nineteen Rules of Indonesian Archipelagic Sea Lanes Passage”. Sehingga, kita tidak memiliki dasar hukum yang jelas dalam melakukan *enforcement* terhadap kapal-kapal asing menyangkut izinnya atau pemberitahuan. Padahal, dengan adanya izin atau pemberitahuan tersebut TNI-AL akan dapat lebih maksimal mengamankan ALKI. Namun demikian pengaturan ini haruslah diikuti dengan peningkatan kemampuan TNI-AL dari segi alat sista guna dapat melakukan *enforcement* secara optimal.

- Penyempurnaan sistem pendataan dan laporan yang dimiliki oleh TNI-AL terhadap Operasi Pengamanan ALKI, terutamanya pada ALKI-II dan ALKI-III mengingat berdasarkan data yang didapatkan oleh penulis, data-data yang dilaporkan disitu tidak sekomprehensif data laporan Operasi Pengamanan ALKI-I.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU:

- Anand, R.P. *Origin and Development of The Law of The Sea*. The Hague: Martinus Nijhoff Publisher, 1983.
- Agoes, Eddy R. *Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: Abardin, 1991.
- Booth, Ken. *Navies and Foreign Policy*. London: Taylor & Francis, 1977.
- Churchill, R.R and A.V. Loewe. *The Law of The Sea*. Manchester: Manchester University Press, 1999.
- Departemen Luar Negeri RI, Badan Penelitian dan Pengembangan. *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*. Jakarta: Balitbang Deplu, 1986.
- Djalal, Hasjim. *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*, Bandung: Binacipta dan Badan Pembinaan Hukum Nasional, 1979.
- Dubner, Barry Hart. *The Law of Territorial Waters of Mid-Ocean Archipelagos and Archipelagic States*. The Hague: Martinus Nijhoff, 1976.
- Hartono, Dimiyati. *Hukum Laut Internasional Pengamanan Pemagaran Yuridis Kawasan Nusantara Negara Republik Indonesia*. Jakarta: Bharata Karya Aksara, 1977.
- Jayewardene, Hiran Wasantha. *The Regime of Islands in International Law*. The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1990.
- Kusumaatmadja, Mochtar. *Bunga Rampai Hukum Laut*. Bandung: Binacipta, 1979.
- _____, Mochtar. *Konsepsi Hukum Negara Nusantara Pada Konferensi Hukum Laut III*. Bandung: Alumni, 2003.
- Kusumaatmadja, Mochtar dan Eddy R. Agoes. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Alumni, 2003.
- Mauna, Boer. *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: Alumni, 2008.
- Misbach M, Atje. *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: Alumni, 1993.
- Projodikoro, Wirjono. *Hukum Laut Bagi Indonesia*. Bandung: Sumur Bandung, 1961.

- Oppenheim. *International Law*, Vol. 1. 8th Edition. London: Longmans, 1955.
- Polmer, Norman. *The Naval Institute Guide To The Ships And Aircraft Of The US Fleets*. 18th Edition. US Naval Institute Press, 2001.
- Saunders, Stephen (ed). *Jane's Fighting Ships 2006-2007*. Coulsdon: Janes Information Group, 2006.
- Soebagyo, P. Joko. *Hukum Laut Bagi Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta, 2002.
- Soehoed, A.R. *Bunga Rampai Pembangunan: Antara Harapan dan Ancaman Masa Depan*. Jakarta: Puri Fadjar Mandiri dan Fakultas Teknik Universitas Indonesia, 2002
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press, 1986.
- TNI-AL, Dinas Pembinaan Hukum. *Kewenangan Perwira TNI-AL Sebagai Penyidik*. Jakarta: Dinas Pembinaan Hukum, Markas Besar TNI-AL, 2004.

JURNAL:

- Agoes, ETTY R. "Praktik Negara-Negara Atas Konsepsi Negara Kepulauan". *Indonesian Journal Of International Law*. Volume 1 Nomor 3 April 2004.
- _____. "Kebijakan Dan Strategi Pembangunan Kelautan Dan Perikanan Dalam Mengisi Wawasan Nusantara". *Hukum dan Pembangunan*. Nomor 1 Tahun XXXIII Januari - Maret 2003.
- Agoes, ETTY R, dan Doug Mac Kinnon and Dick Sherwood (eds). "Policing Offshore Zone: Indonesia's Model and Experiences". *Policing Australia's Offshore Zones: Problems and Prospects*. Centre for Maritime Policy University of Wollongong, Australia 1997.
- Bernhardt, J. Peter A. "The Rights of Archipelagic Sea Lane Passage, A Primer", *Virginia Journal of International Law*, Summer 1995.
- O'Connell, D.P. "Mid-Ocean Archipelagos in International Law". *British Yearbook of International Law*. 1971.
- Purnomo, Didik Heru. "Pengamanan Wilayah Laut RI Bagian Barat". *Indonesian Journal of International Law*. Edisi Khusus Desember 2004.
- Sondakh, Bernanrd Kent. "Pengamanan Wilayah Laut Indonesia". *Indonesian Journal of International Law*. Edisi Khusus Desember 2004.

Stephens, D.G. "The Impact Of The 1982 Law Of The Sea Convention On The Conduct Of Peacetime Naval/Military Operations". *California Western International Law Journal*. Spring 1999.

Sudini, Luh Putu. "Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982". *Hukum dan Pembangunan* 3. Juli - September 2002.

MAKALAH / PAPER / KARYA ILMIAH:

Dishidros, Tim Panja. *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), Suatu Analisa dan Proposal*. Jakarta: Dinas Hidro-Oseanografi MABES TNI-AL, Mei 1996.

Prasetyono, Edy. *Masalah-Masalah Keamanan Nasional*. Paper dipresentasikan untuk Dialog Publik ProPatria: Kebijakan Keamanan Nasional dan Persiapan Menghadapi Pemilu 2004. Jakarta, 11 Desember 2003.

Rais, Jacob. *Pedoman Penentuan Batas Wilayah Laut Kewenangan Daerah Menurut UU No 22 Tahun 1999*, Koleksi Dokumen Proyek Pesisir USAID 1997-2003.

Republik Indonesia, Departemen Kelautan dan Perikanan. *Perumusan Kebijakan Strategi Pengamanan Wilayah Nasional*. Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan RI, 2007.

_____, Departemen Kelautan dan Perikanan. *Laporan Akhir Penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Dewan Maritim Indonesia*. Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan RI, 2007.

Schachte Jr., William L. *International Straits and Navigational Freedoms*. Remarks prepared for presentation to the 26th Law of the Sea Institute Annual Conference. Genoa, Italy, June 22-26, 1992.

Sutisna, Sobar. *Peta Perjalanan Penyelesaian Batas-Batas Maritim NKRI*. Makalah disampaikan pada Seminar Nasional Kelautan 2004. Yogyakarta, 24 -25 Maret 2004.

TNI-AL, Kepala Dinas Hukum. *Kajian Tentang Perubahan Protap Penegakan Hukum di Laut Oleh TNI-AL Menjadi Protap Penegakan Hukum Dan Penjagaan Keamanan Di Laut Oleh TNI-AL*. Jakarta: Dinas Pembinaan Hukum Markas Besar Angkatan Laut, Desember 2008.

_____, Dinas Hidro-Oseanografi. *Proses Terbentuknya Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Sampai Dengan Diadopsi Organisasi Maritim Internasional (IMO) Pada Tanggal 19 Mei 1998*. Jakarta: Dishidros, 1998.

_____, Forum Strategi Ke-empat Tahun 1991. *Penetapan dan Pengaturan "Sea Lanes" sebagai tindak lanjut UU RI Np. 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan Konvensi PBB Tentang Hukum Laut*. Jakarta, 27 Agustus 1991

Wisnumurti, Nugroho. "Archipelagic Waters and Arhipelagic Sea Lanes". Makalah disampaikan pada Workshop on International Navigation, diselenggarakan oleh Law of The Sea Institute. Honolulu, 1986.

INTERNET:

<<http://www.angkasa-online.com/11/03/lain/lain5.htm>>

<http://www.dephub.go.id/modules/Upload_File/files/BABV.pdf>

<<http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=129156>>;

<<http://www.gatra.com/artikel.php?id=91088>>,

<<http://www.tempointeraktif.com/hg/narasi/2004/12/15/nrs,20041215-01,id.html>>

<<http://www.iwar.org.uk/military/resources/us-defense-report/2001/H.pdf>>

<<http://www.tempointeraktif.com/hg/nasional/2007/06/28/brk,20070628-102719,id.html>>

<<http://defense-studies.blogspot.com/2009/05/anggaran-pertahanan-indonesia-terkecil.html>>;

<<http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=6044>>,

ARTIKEL:

Dahuri, Rokhmin. "Hari Nusantara Makna Bagi Kedaulatan Dan Kemakmuran Indonesia", *Kompas*, Rabu, 15 Desember 2004.

<<http://www2.kompas.com/kompas-cetak/0412/15/bahari/1440103.htm>>.

Kri, Ambar. "Perlunya Pendidikan Kebaharian". *Majalah Cakrawala TNI-AL*, 31 Agustus 2004. <http://beta.tnial.mil.id/cakrad_cetak.php?id=267>.

Kusumaatmadja, Sarwono. "Visi Maritim Indonesia: Apa Masalahnya?" Jakarta, 27 Juli 2005. <<http://www.beritamartim.com/opini/index.shtml>>.

“Paradoks Negeri Maritim”. *MediaIndonesia.com News And Views*, edisi Senin 01 September 2008. <http://mediaindonesia.com/print.php?ar_id=27042>.

Poerwoko, F. Djoko. “Ruang Udara Nasional Kenapa Harus Dibagi-bagi”, *Kompas*, Selasa, 01 Juli 2003. <<http://www2.kompas.com/kompas-cetak/0307/01/inspirasi/401934.htm>>.

Sutisna, Sobar, et.al. “Sejarah Perkembangan Wilayah Teritorial dan Yurisdiksi Kedaulatan NKRI”. Jakarta, 03 Oktober 2006. <<http://www.bakosurtanal.go.id/?o=21>>.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN:

Indonesia. *Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Tentang Perairan Indonesia Nomor 4 Tahun 1960*. LN No. 22 Tahun 1960, TLN No. 1942.

_____. *Peraturan Pemerintah Tentang Lalu Lintas Laut Damai Kendaraan Air Asing Dalam Perairan Indonesia Nomor 8 Tahun 1962*. LN No. 36 Tahun 1962, TLN No. 2466.

_____. *Peraturan Pemerintah Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia Nomor 36 Tahun 2002*. LN No. 70 Tahun 2002, TLN No.4209.

_____. *Peraturan Pemerintah Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan Nomor 37 Tahun 2002*. LN No. 71 Tahun 2002, TLN No. 4210.

_____. *Peraturan Pemerintah Tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia Nomor 38 Tahun 2002*. LN No. 72 Tahun 2002, TLN No. 4211.

_____. *Undang-Undang Tentang Pengesahan United Nations Convention on The Law Of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut) Nomor 17 Tahun 1985*. LN No. 76 tahun 1985, TLN No. 3319.

_____. *Undang-Undang Nomor Tentang Tentara Nasional Indonesia 34 Tahun 2004*. LN No. 127 Tahun 2004, TLN No. 4439.

- _____. *Undang-Undang Tentang Perairan Indonesia Nomor 6 Tahun 1996*.
LN No. 73 Tahun 1996, TLN 3647.
- _____. *Undang-Undang Tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan
Ekosistemnya Nomor 5 Tahun 1990*, LN No. 49 Tahun 1990, TLN No.
3419.
- _____. *Undang-Undang Tentang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008*, LN No.
64 Tahun 2008, TLN No. 4849.
- _____. *Undang-Undang Tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup Nomor 23
Tahun 1997*, LN No. 68 Tahun 1997, TLN No. 3699.
- _____. *Undang-Undang Tentang Perikanan Nomor 31 Tahun 2004*, LN No.
118 Tahun 2004, TLN No. 4433.
- Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 (*Territoriale Zee en
Maritieme Kringen Ordonnantie 1939*), Staatsblad 1939 No. 442.
- United Nations, *Geneva Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone*,
1958.
- _____, *Convention On The Law Of The Sea*, 1982.