



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**POTENSI ANCAMAN  
DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI)  
DALAM PERSPEKTIF KETAHANAN NASIONAL**

Studi Kasus :  
Potensi Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II

**TESIS**

Diajukan Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar Magister Sain  
(M.Si) Pada Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional

Oleh :  
**SYARIF THOYIB**  
NPM. 0606023614

**PROGRAM STUDI KAJIAN STRATEGIK KETAHANAN NASIONAL  
PROGRAM PASCASARJANA UNIVERSITAS INDONESIA  
2009**

## ABSTRAK

SYARIF THOYIB. Potensi Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia Dalam Perspektif Ketahanan Nasional (Studi Kasus : Potensi Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia II). Dosen Pembimbing : Laksamana Muda TNI (Purn) Wahyono S.K., Ph.D dan Dr. Amirsyah Syahil, SE. M.Si.

Konsepsi hukum negara kepulauan atau Wawasan Nusantara yang diperjuangkan Indonesia melalui pernyataan "Deklarasi Djuanda" tanggal 13 Desember 1957, akhirnya membuahkan hasil dengan diterimanya *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* atau Konvensi PBB tentang Hukum Laut yang ditandatangani di Montego Bay, Jamaica, tanggal 10 Desember 1982. Indonesia kemudian meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982 ini dengan Undang-undang Nomor 17 tahun 1985 tanggal 13 Desember 1985. Ini artinya konsepsi Wawasan Nusantara menjadi salah satu prinsip yang diterima dan diakui dalam hukum laut internasional yang baru.

Tetapi Pengakuan terhadap prinsip negara kepulauan Indonesia dalam Konvensi Hukum Laut 1982 harus pula dibayar dengan mewedahi dan menghormati kepentingan yang sah dan hak-hak tertentu negara pengguna perairan negara kepulauan, seperti hak lintas kapal dan pesawat udara asing melalui alur laut kepulauan (*The Right of Archipelagic Sealmes Passage*). Pelaksanaan hak lintas alur-alur laut kepulauan telah diakomodasikan berdasarkan Pasal 53 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982 yang dapat dilaksanakan melalui alur-alur laut kepulauan yang ditentukan oleh negara kepulauan bersama-sama dengan *International Maritime Organization/IMO*.

Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) selain dapat memberikan dampak positif bagi kegiatan pembangunan nasional untuk kesejahteraan rakyat, juga dapat menimbulkan potensi ancaman terhadap kepentingan nasional Indonesia. Kondisi geografi Indonesia memiliki posisi terbuka yang setiap saat dapat menjadi peluang bagi negara lain untuk masuk dan melakukan aktivitasnya di wilayah Indonesia dengan berbagai dampak yang ditimbulkannya. Potensi Ancaman di ALKI tentu akan berdampak kepada lingkungan perairan dan pulau sekitarnya, begitu pula sebaliknya.

Penelitian ini mengambil studi kasus di ALKI II sebagai alur laut yang menghubungkan pelayaran internasional dari Laut Sulawesi melintasi Selat Makasar, Laut Flores dan Selat Lombok ke Samudera Hindia atau sebaliknya. Penelitian ini bertujuan, *pertama* untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berpotensi menjadi ancaman terhadap ALKI II serta bagaimana dampaknya terhadap ketahanan nasional dan *kedua* untuk merumuskan kebijakan dan strategi yang dapat ditempuh berkaitan dengan penanggulangan masalah keamanan di sekitar ALKI II.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa upaya pengamanan ALKI membutuhkan kemampuan pencegahan dan penangkalan melalui kerjasama dan koordinasi yang melibatkan peran seluruh instansi yang berwenang di dalam negeri serta melalui kerjasama dengan negara-negara lain dalam hal dukungan teknis berkaitan dengan peningkatan kontrol dan pengendalian keamanan di ALKI.

## ABSTRACT

The conception of law of archipelagic country which was struggled by Indonesia via statement of 'Djoeanda Declaration' 13 December 1957, finally obtained by the acceptableness of UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea). This is ratified in Montego Bay Jamaica on 10 December 1982. Then Indonesia ratified this convention based on the constitution No. 17 1985 on 13 December 1985. It meant the conception of archipelagic country became one of the principles which were acknowledged by the global of law of the sea as the new one. And this acknowledgment should be paid by respecting the legitimate interest and certain rights of the country which used the sea lanes passage and also aero lanes passage.

The application of the right of sea lanes passage was accommodated by section 53 verse 1 on convention of law of the sea 1982 which also approved by IMO (International Maritime Organization). The setting of Indonesian Sea lanes passage can contribute a positive effect on the national development for the prosperity of people. And also can affect a potency of threat (external threat) against national security. Indonesia has an opened geography condition which every time can invite a foreign country to do an illegal passing and activity in the national territory.

The potency of threat in Indonesian archipelago definitely would effect to territorial waters and lands. So would they on the other way. This research took a place in ALKI II as the sea lanes connected an international voyage from sulawesi sea passing through Makassar Staits, Flores sea and Lombok straits to Indian Ocean or opposite of it. This research aimed first to identify several aspects had potency to be a threat against ALKI II And its effect to the national defense. Second to form couple policies and strategies which should be taken to secure around ALKI II.

The results of this research concluded the efforts to secure ALKI required the competence to prevent and handle via joint and coordination which envolved all authorized agencies in our country. Also to biuld a mutual joints with regional countries for the technical backup to increase monitoring and controlling around ALKI.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT sehingga penyusunan tesis yang berjudul Potensi Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia dalam Perspektif Ketahanan Nasional (Studi Kasus : Potensi Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia II), akhirnya telah berhasil diselesaikan.

Tesis ini merupakan tugas akhir sekaligus sebagai salah satu syarat bagi penyelesaian studi guna meraih gelar Magister Sains pada Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional Program Pascasarjana Universitas Indonesia.

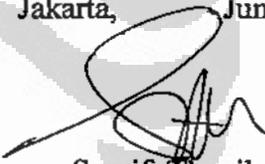
Penyelesaian Tesis ini tidak terlepas dari bantuan dan dukungan berbagai pihak, untuk itu ucapan terima kasih yang tidak terhingga disampaikan secara khusus kepada :

1. Laksda TNI (Purn) Wahyono, SK. Ph.D dan DR. Amirsyah Sahil, SE, M.Si selaku dosen pembimbing sekaligus penguji pada sidang tesis, yang telah memberikan kesempatan, bimbingan dan arahan hingga tersusunnya penulisan tesis ini.
2. Prof. DR. Tb. Ronny R. Nitibaskara selaku Ketua Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional sekaligus selaku Ketua Panitia Penguji yang telah memberikan kritik dan saran demi kesempurnaan tesis ini.
3. Ir. Abdul Rivai Ras, MM. M.Si, selaku penguji pada sidang tesis yang telah memberikan kritik dan saran untuk penyempurnaan tesis ini.
4. Laksamana Pertama TNI Iskandar Sitompul, selaku Kepala Dinas Penerangan TNI Angkatan Laut yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menempuh studi di Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
5. Kolonel Laut (KH) Aris Priyono Wibowo, ST, Letkol Laut (KH) Drs. Ariris Miftahurrahman, Mayor Laut (KH) Drs. Heri Sutrisno, M.Si, Mayor Laut (KH) Suratno, SS dan PNS Adi Patrianto SS, selaku Keluarga Besar Subdisjarah Dispenal yang telah memberikan dukungan moril dan bantuan pencarian data selama masa penelitian hingga selesainya penulisan tesis.

6. PNS Mubasir, selaku staf Perpustakaan Seskoal Cipulir Jakarta dan Iman Zulhad Farid, yang telah membantu pencarian data hingga selesainya penyusunan tesis ini.
7. Istri dan anak-anak, Kania Yuniarsih, Salma Nabila dan Nadia Syifa, yang senantiasa mendampingi dalam suka dan duka serta tidak pernah lelah memberikan motivasi selama proses penyusunan tesis ini.
8. Rekan sejawat di jajaran TNI AL dan rekan studi Angkatan XXV Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional yang telah memberikan dukungan moril selama studi hingga selesainya tesis ini.

Tesis ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu segala kritik dan saran membangun diperlukan untuk menyempurnakan tesis ini. Akhirnya peneliti berharap bahwa tesis ini, dapat memberikan manfa'at dalam upaya merumuskan kebijakan tentang pengamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia.

Jakarta, Juni 2009



Syarif Thoyib

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>ABSTRAK</b>	i
<b>KATA PENGANTAR</b>	iii
<b>DAFTAR ISI</b>	v
<b>DAFTAR TABEL</b>	viii
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	ix
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Pembatasan Masalah .....	10
C. Perumusan Masalah .....	10
D. Pertanyaan Penelitian .....	11
E. Tujuan Penelitian.....	11
F. Manfaat Penelitian.....	12
G. Metodologi Penelitian.....	12
1. Jenis Penelitian.....	12
2. Teknik Pengumpulan Data.....	13
3. Teknik Pengolahan dan Analisa Data.....	13
H. Sistematika Penulisan .....	14
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Potensi Ancaman .....	16
B. Kepentingan Nasional.....	16
C. Keamanan Nasional .....	17
D. Strategi.....	18
E. Tugas dan Konsep Strategik TNI AL.....	19
F. Politik Luar Negeri.....	23
G. Negara Kepulauan.....	24
1. Status Hukum Negara Kepulauan.....	24
2. Kedaulatan Negara Kepulauan di Perairan Kepulauan .....	26

H. Wawasan Nusantara.....	28
I. Ketahanan Nasional.....	29

### **BAB III GAMBARAN UMUM ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI) II**

A. Profil Perairan Alur Laut Kepulauan Indonesia II.....	32
B. Profil Kawasan Sekitar Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II.....	35
1. Propinsi Kalimantan Timur.....	35
2. Propinsi Kalimantan Selatan.....	37
3. Propinsi Sulawesi Tengah.....	38
4. Propinsi Sulawesi Barat.....	39
5. Propinsi Sulawesi Selatan.....	40
6. Propinsi Nusa Tenggara Barat.....	41
7. Propinsi Bali.....	42
C. Proses Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia .....	43
D. Hak Lintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia.....	58
1. Lintas Damai (" <i>Innocent Passage</i> ").....	59
2. Lintas Transit (" <i>Transit Passage</i> ").....	61
3. Lintas Alur Laut Kepulauan (" <i>Archipelagic Sea Lane Passage</i> ").....	63
E. Potensi Ancaman di Sekitar Alur Laut Kepulauan Indonesia II.....	66
1. Masalah Pelanggaran Wilayah.....	67
2. Masalah Penangkapan Ikan Secara Ilegal ( <i>Illegal Fishing</i> ).....	69
3. Masalah Penyelundupan Senjata dan Perdagangan Manusia.....	71

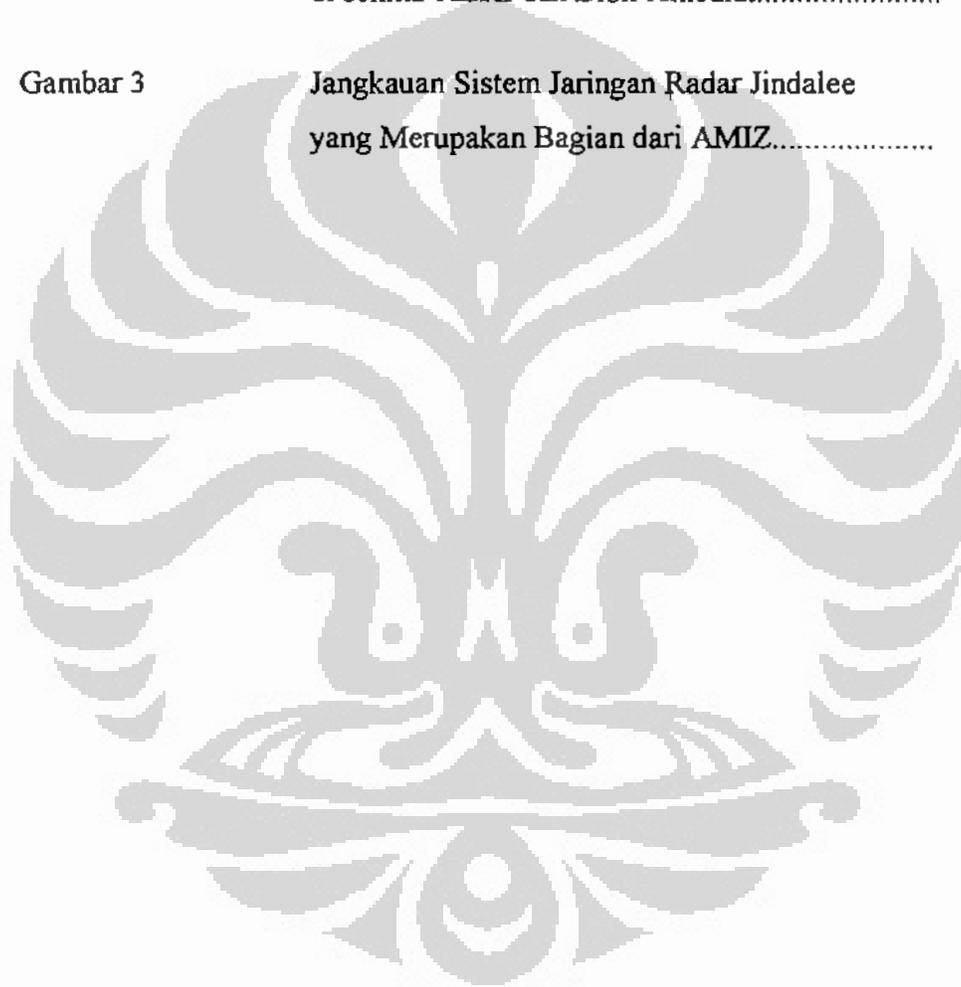
**BAB IV ANALISIS**

A.	Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Munculnya Potensi Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia ALKI) II.....	74
1.	Kondisi Geografis.....	74
2.	Potensi Sumber Daya Alam yang Melimpah.....	75
3.	Masih Adanya Tuntutan ALKI Timur-Barat.....	77
4.	Terbatasnya Anggaran.....	80
5.	Lemahnya Penegakan Hukum.....	82
B.	Pengaruh Terhadap Kepentingan Indonesia.....	82
C.	Kepentingan Negara-negara Besar.....	87
1.	Kepentingan Amerika Serikat.....	87
2.	Kepentingan Jepang.....	90
3.	Kepentingan Cina.....	92
4.	Kepentingan Australia.....	93
D.	Kebijakan dan Strategi Penanggulangan Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia.....	94
1.	Kebijakan.....	94
2.	Strategi .....	95
E.	Upaya Yang Harus Dilakukan .....	99
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP</b>	
A.	Kesimpulan.....	102
B.	Saran.....	104

**DAFTAR PUSTAKA****LAMPIRAN**

**DAFTAR GAMBAR**

<b>No. Gambar</b>	<b>Judul Gambar</b>	<b>Halaman</b>
Gambar 1	Peta Yurisdiksi Nasional Indonesia.....	6
Gambar 2	Gelar Pangkalan TNI AL dan Pangkalan TLDM di sekitar ALKI dan Blok Ambalat.....	68
Gambar 3	Jangkauan Sistem Jaringan Radar Jindalee yang Merupakan Bagian dari AMIZ.....	94



**DAFTAR TABEL**

<b>No. Tabel</b>	<b>Judul Tabel</b>	<b>Halaman</b>
Tabel 1	Matrik Kewenangan Institusi Dalam Penindakan Berbagai Pelanggaran Menurut Rejim Laut.....	20
Tabel 2	Perbedaan Negara Pantai dengan Negara Kepulauan.....	26
Tabel 3	Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Penghubung Garis Sumbu Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II	32
Tabel 4	Potensi Sumber Daya Ikan di Selat Makasar dan Laut Flores (ALKI II).....	71
Tabel 5	Data Kapal Ikan yang Diadhock/Dikawal di ALKI II dan Perairan Sekitarnya tahun 2007.....	71

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Bangsa Indonesia memandang bahwa semua pulau dan kepulauan Indonesia serta laut yang menjadi perekatnya merupakan kesatuan yang tidak dapat dipisahkan-pisahkan dalam bingkai wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Kesadaran mendalam terhadap perlunya kesatuan ini tentu dipengaruhi secara kuat oleh realitas yang tidak bisa diubah, yakni bahwa geostrategi Indonesia merupakan negara kepulauan yang terletak pada posisi silang dunia antara benua Asia dan Australia serta menghubungkan Samudera Hindia dengan Samudera Pasifik.

Sejarah perkembangan bangsa Indonesia telah menunjukkan, bahwa inti kejayaan negara kepulauan Nusantara ini adalah integritas Nusantara sebagai satu kesatuan dan kekuatan yang bulat dan utuh dalam semua aspek kehidupan. Hanya kekuasaan yang mampu menegakkan dan mempertahankan integritas Nusantara yang dapat berjaya di kepulauan Nusantara, seperti ditunjukkan oleh Kemaharajaan Sriwijaya dan Majapahit di masa lalu dan oleh NKRI di masa sekarang.<sup>1</sup>

Tetapi karena sifatnya yang terbuka, maka laut juga dianggap sebagai warisan bersama umat manusia, sehingga hampir setiap negara merasa berhak untuk melintasi dan memanfaatkan lautan bagi kepentingannya. Asumsi tersebut tentu dapat menjadi sumber konflik yang potensial apabila tidak diatur melalui perangkat hukum laut internasional yang mengatur antara hak dan kewajiban setiap negara berkaitan dengan perlintasan melalui laut, karena berkaitan dengan keamanan dan kedaulatan sebuah negara.

Pertentangan antara keinginan menguasai laut dan adanya sifat alami laut sebagai ruang terbuka, akhirnya melahirkan berbagai perjanjian, kesepakatan

---

<sup>1</sup> Wahyono S. Kusumoprojo, *Beberapa Pikiran Tentang Kekuatan dan Pertahanan di Laut*, Jakarta, Penerbit Surya Indah, 1979, hal. 85. Lihat pula, *Ibid*, hal. 101, menurut Wahyono, dalam hampir 2000 tahun terakhir sejarah peradaban manusia, di kawasan Asia Tenggara hanya dikenal tiga negara Nusantara, yaitu Kemaharajaan Sriwijaya, Kemaharajaan Majapahit dan Republik Indonesia.

bersama, serta aturan hukum internasional.<sup>2</sup> Tetapi meskipun norma-norma hukum Internasional terus lahir, tidak ada satu negara pun yang mampu menjamin akan terbebas dari sengketa antar negara, termasuk yang paling ekstrim terlibat dalam perang terbuka yang mengancam kedaulatan wilayahnya. Peta-peta geografis yang dimiliki oleh suatu negara dapat diubah oleh perang dan negara-negara baru dapat muncul dari perang itu<sup>3</sup>. Oleh karena itu pula, maka masalah upaya penegakan dan mempertahankan integritas Nusantara adalah tantangan abadi bangsa Indonesia.<sup>4</sup>

Untuk menjamin perlindungan dan kesatuan wilayah Nusantara, maka Pemerintah Indonesia pada tanggal 13 Desember 1957 telah mendeklarasikan Konsepsi Nusantara melalui Pengumuman Pemerintah RI yang dikenal dengan “Deklarasi Djuanda”,<sup>5</sup> yang kemudian dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia.<sup>6</sup> Hal terpenting dan bersejarah dari konsepsi tersebut adalah :

“Bahwa segala perairan disekitar, diantara dan yang menghubungkan 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. Lalulintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapal asing terjamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. Penetapan batas laut teritorial yang lebarnya 12 mil yang diukur dari garis-garis yang menghubungkan titik yang terluar daripada pulau-pulau negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan undang-undang”.

<sup>2</sup> Agus Rustandi, *Isu Keamanan Maritim dan PSI Perspektif Angkatan Laut*, Jakarta, 2006, hal. 1.

<sup>3</sup> Andi Widjajanto, et al., *Intelijen : Velox et Exactus*, Jakarta : Pacivis bekerjasama dengan Kemitraan, 2006, hal. 14. Dari perspektif historis, adanya norma *veto power* yang diberikan bagi lima negara anggota permanen Dewan Keamanan PBB sebenarnya menyampaikan pesan bahwa perang antar negara dalam lima puluh tahun sejak pembentukannya hampir tidak dapat dicegah jika perang semacam itu melibatkan salah satu dari lima negara anggota permanen.

<sup>4</sup> Wahyono S. Kusumoprojo, *Op. Cit*, hal. 1.

<sup>5</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Konsepsi Hukum Negara Nusantara Pada Konperensi Hukum Laut Ke-III*, Jakarta, Bandung, PT Alumni, 2003, hal. 1. Menurutnya, konsepsi Nusantara pada awalnya kalau dilihat dari sudut hukum pada hakekatnya merupakan tindakan sepihak Indonesia untuk mewujudkan suatu konsepsi atau buah pikiran dalam bidang Hukum Laut agar menjadi kenyataan.

<sup>6</sup> Saat ini sudah disempurnakan lagi dengan Undang-Undang RI Nomor 6 Tahun 1996 untuk menyesuaikan dengan azas dan rezim kepulauan sebagaimana disebutkan dalam Bab IV Konvensi PBB Tentang Hukum Laut yang telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi PBB Tentang Hukum Laut)

Melalui Deklarasi Djuanda tersebut, disamping mengubah cara penarikan garis pangkal lurus, pemerintah Indonesia juga telah mengubah lebar laut teritorial Indonesia yang tadinya 3 mil laut menjadi 12 mil laut.<sup>7</sup> Deklarasi yang disampaikan oleh Pemerintah RI ini mendapat reaksi dan kecaman yang keras dari negara-negara lain, terutama yang sangat berkepentingan dengan jalur lalu lintas internasional yang memang harus melalui wilayah Indonesia.

Mereka menganggap Indonesia telah melanggar ketentuan hukum laut internasional. Amerika Serikat bahkan menjadi negara pertama yang mengajukan protes ketika “Deklarasi Djuanda” ini diumumkan.<sup>8</sup> Namun adanya reaksi internasional tersebut, justru menjadi sebuah kesempatan bagi Indonesia untuk menjelaskan sekaligus mempertahankan pendiriannya.

Indonesia tetap konsisten memperjuangkan dan mempertahankan prinsip pokok kesatuan wilayah nasional itu, baik di forum negara-negara berkembang, maupun negara-negara Asia Afrika ataupun melalui forum-forum Non-Blok dan di berbagai forum akademik ilmiah internasional dimana-mana. Perjuangan melalui jalur akademis antara lain dilakukan melalui pertemuan tahunan yang diadakan oleh *Law of the Sea Institute University Rhode Island*, di Kingston Amerika Serikat.<sup>9</sup> Di kalangan akademisi, konsepsi negara kepulauan menemukan seorang pendukung yang sangat kuat dan berpengaruh dalam diri Prof. Daniel O’Connell, seorang Gurubesar Hukum Internasional Universitas *Cambridge* yang menaruh perhatian besar terhadap konsepsi negara kepulauan sejak tahun 1969, ketika masih menjadi Gurubesar pada *University of Adelaide*.<sup>10</sup>

<sup>7</sup> Lihat penjelasan *Undang-Undang RI Nomor 17 tahun 1985*, ini berarti perairan yang dahulu merupakan bagian dari Laut Lepas kini menjadi Perairan Kepulauan dan menjadi wilayah Perairan Indonesia. Lihat juga, Hasjim Djalal, *Masa Depan Indonesia Sebagai Negara Kesatuan : Ditinjau Dari Hukum Laut dan Kelautan*, Makalah Seminar, Jakarta, 2000, hal. 9. Perubahan status hukum perairan Indonesia tersebut, juga membawa perubahan terhadap keseluruhan luas wilayah perairan Indonesia, dari kira-kira 2.027.080 juta km<sup>2</sup> pada tahun 1945 menjadi kira-kira 5.193.250 juta km<sup>2</sup> dan kawasan kekayaan alam Indonesia tidak hanya Perairan Nusantara dan Laut Wilayah tetapi juga dengan ZEE dan landas kontinen sampai kira-kira 3 juta km persegi lagi, yang dengan demikian membuat seluruh kawasan kekayaan alam Indonesia menjadi kira-kira 8 juta km persegi, atau kira-kira 4 kali lipat dari kawasan kekayaan alam Indonesia pada waktu Proklamasi tanggal 17 Agustus 1945.

<sup>8</sup> Atje Misbach Muhjiddin, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung: Penerbit Alumi, 1993.

<sup>9</sup> Mochtar, *Op. Cit*, hal. 23

<sup>10</sup> *Ibid.*

Konsepsi hukum negara kepulauan yang diperjuangkan Indonesia akhirnya masuk dalam pembahasan Konvensi PBB tentang Hukum Laut atau *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. Perjuangan yang teguh selama hampir 25 tahun, membuahkan hasil dengan diterimanya Konvensi PBB tentang Hukum Laut yang ditandatangani di Montego Bay, Jamaica, tanggal 10 Desember 1982. Indonesia kemudian meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982 dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985 tanggal 13 Desember 1985. Ini artinya konsepsi Wawasan Nusantara menjadi salah satu prinsip yang diterima dan diakui dalam hukum laut internasional yang baru. Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut mulai berlaku sejak tanggal 16 November 1994

Selain mencakup wilayah darat, laut, udara dan seluruh kekayaan alam yang terkandung didalamnya, Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 juga mengakui hak-hak Indonesia atas kawasan dan kekayaan alam di luar Nusantara Indonesia, seperti:

1. Hak untuk mendirikan Zona Tambahan selebar 12 mil lagi diluar laut wilayah yang 12 mil yang mengelilingi seluruh Nusantara Indonesia;
2. Hak atas ZEEI<sup>11</sup> selebar 200 mil dari garis-garis pangkal yang mengelilingi seluruh Nusantara Indonesia;
3. Hak atas landas kontinen<sup>12</sup> sampai ke seluruh lanjutan wilayah darat nusantara Indonesia ke dasar laut.
4. Hak-hak untuk berpartisipasi dan ikut memanfaatkan kekayaan-kekayaan alam di laut bebas di luar ZEE, dan
5. Hak untuk ikut mengatur dan memanfaatkan dasar laut internasional di luar landas kontinen.

Tetapi Pengakuan terhadap prinsip negara kepulauan Indonesia dalam Konvensi Hukum Laut 1982 harus pula dibayar dengan mewadahi dan

<sup>11</sup> Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan Undang-Undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah di bawahnya dan air di atasnya dengan batas terluas 200 mil laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia. Apabila ZEEI tumpang tindih dengan ZEE negara-negara yang pantainya saling berhadapan atau berdampingan, maka batas ZEE ditetapkan dengan persetujuan kedua negara. Luas wilayah ZEEI sekitar 2.700.000 Km<sup>2</sup>. Lihat, *Undang-Undang RI Nomor 5 tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia*, 1983.

<sup>12</sup> Landas Kontinen adalah wilayah di luar 12 mil laut dengan kedalaman sampai 200 meter atau lebih dimana masih mungkin diselenggarakan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam. Lihat *Undang-Undang RI Nomor 4/Prp/Tahun 1960 Perairan Indonesia*, 1960.

menghormati kepentingan yang sah dan hak-hak tertentu negara pengguna perairan negara kepulauan, seperti hak lintas kapal dan pesawat udara asing melalui alur laut kepulauan (*The Right of Archipelagic Sealanes Passage*). Pelaksanaan hak lintas alur-alur laut kepulauan telah diakomodasikan berdasarkan Pasal 53 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982 yang dapat dilaksanakan melalui alur-alur laut kepulauan yang ditentukan oleh negara kepulauan bersama-sama dengan *International Maritime Organization/IMO*). Namun apabila negara kepulauan tidak menetapkan alur-alur laut kepulauannya maka Pasal 53 ayat (12) Konvensi Hukum Laut 1982 menetapkan bahwa kapal dan pesawat udara asing tetap dapat melaksanakan haknya dengan menggunakan rute-rute biasa yang digunakan untuk pelayaran internasional.

Untuk penetapan alur-alur laut kepulauan tersebut, dalam Pasal 53 ayat (9) Konvensi Hukum Laut 1982 ditentukan bahwa negara kepulauan harus mengajukan usul penetapan alur-alur laut kepulauannya kepada organisasi internasional yang herwenang dengan maksud untuk dapat diterima. Penetapan alur laut kepulauan tersebut dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dengan memperhatikan kepentingan masyarakat internasional melalui organisasi Internasional yang kompeten yaitu *International Maritim Organization (IMO)*.

TNI Angkatan Laut telah mengambil prakarsa sejak tahun 1987 untuk merancang Alur Laut Kepulauan Indonesia yang akan dimajukan sebagai usul Pemerintah RI kepada IMO.<sup>13</sup> Keseriusan TNI AL dalam upaya mewujudkan alur laut kepulauan di wilayah perairan Indonesia ini antara lain melalui penyelenggaraan Forum Strategi TNI AL keempat yang diselenggarakan di SESCOAL Jakarta dari tanggal 12-27 Agustus 1991.

Pemerintah Indonesia mengusulkan Konsep ALKI Utara Selatan sebagai berikut<sup>14</sup> :

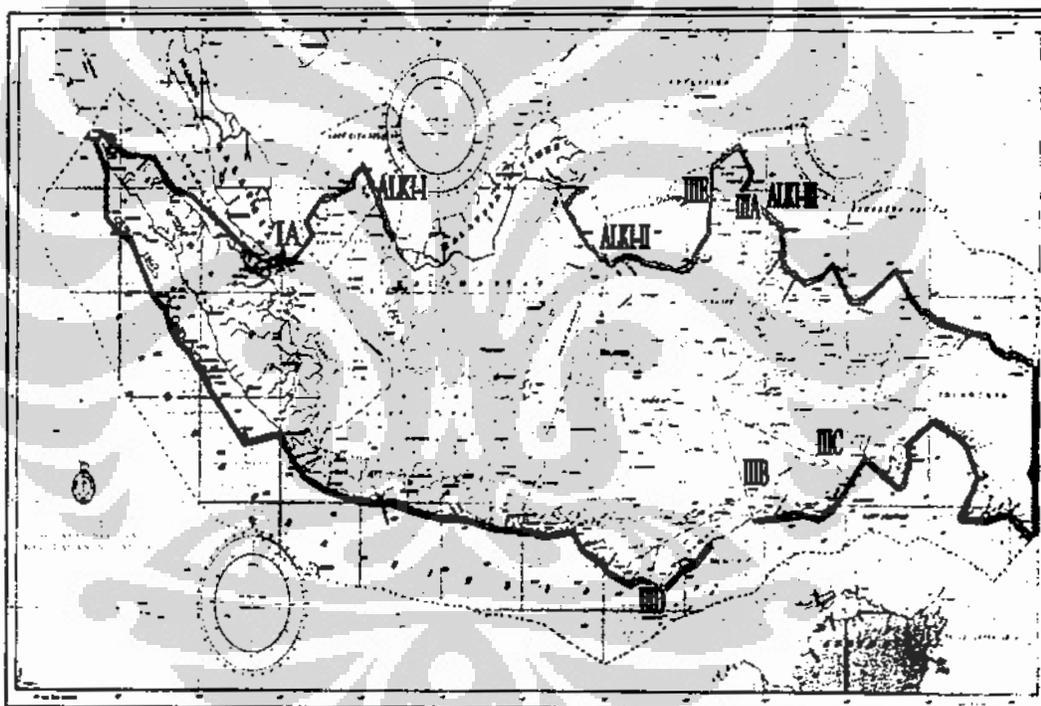
1. ALKI-I : Selat Sunda - Laut Jawa bagian Barat - Selat Karimata - Laut Natuna - Laut Cina Selatan.

<sup>13</sup> Setjen Departemen Kelautan dan Perikanan RI, *Kebijakan Pengaruh Alur Laut Kepulauan Indonesia Terhadap Ekanomi Suatu Kawasan*, Jakarta, 2005, hal. 12.

<sup>14</sup> Nicolas P. Ello, "Penetapan Tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)", dalam Majalah TNI AL *Cakrawala*, No. 361 Tahun 1999. Konsep ALKI ini merupakan konsep yang pertama dari semua negara kepulauan yang ada di dunia, sehingga dapat menjadi acuan bagi *IMO* untuk beberapa negara kepulauan lainnya. Konsep ALKI diterima dalam Sidang *Maritime Safety Committee 69 (MSC-69)* tanggal 19 Mei 1998.

2. ALKI -II : Selat Lombok – Selat Makassar – Laut Sulawesi.
3. ALKI III- A : Laut Sawu – Selat Ombai – Laut Banda – Laut Seram – Laut Maluku – Samudera Pasifik.
4. ALKI III -B : Laut Timor – Selat Leti – Laut Banda – terus ke Utara ke ALKI III A
5. ALKI III -C : Laut Arafura – Laut Banda – terus ke utara ke ALKI III A.
6. ALKI III- D : Laut Sawu ke ALKI III-A.
7. ALKI III- E : Dari ALKI III-A ke Laut Sulawesi.

**Gambar 1**  
**Peta Yurisdiksi Nasional Indonesia**



Sumber : Dinas Hidro-Oseanografi TNI AL

Keterangan :

- Perairan laut wilayah
- - - - - Garis batas ZEE
- · · · · Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Usul penetapan ALKI Utara-Selatan yang diajukan oleh Pemerintah Indonesia telah dibahas dalam Sidang Komite Keselamatan Palayaran IMO ke-67 (*Maritime Safety Committee/MSC-67*) pada bulan Desember 1996 dan pada

Sidang Sub-Komite Keselamatan Navigasi IMO ke-43 (NAV-43) bulan Desember 1997. Sidang Pleno MSC-69 MSC-69 IMO pada tanggal 19 Mei 1998 secara resmi telah menerima tiga jalur ALKI yang diusulkan oleh Indonesia.

Untuk menindaklanjuti keputusan IMO tersebut, sesuai ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982, Pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia. Pada saat sama keluar juga Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan.

Penetapan ALKI tentu dapat dilihat dari berbagai sudut pandang, selain dapat memberikan dampak positif bagi kegiatan pembangunan nasional untuk kesejahteraan rakyat, juga dapat menimbulkan potensi ancaman terhadap kepentingan nasional Indonesia. Kondisi geografi Indonesia memiliki posisi terbuka yang setiap saat dapat menjadi peluang bagi negara lain untuk masuk dan melakukan aktivitasnya di wilayah Indonesia dengan berbagai dampak yang ditimbulkannya. Potensi ancaman di ALKI tentu akan berdampak kepada lingkungan perairan dan pulau sekitarnya, begitu pula sebaliknya.

Secara faktual ada beberapa permasalahan yang harus dihadapi berkaitan dengan diberlakukannya ALKI tersebut. Permasalahan tersebut berkaitan dengan masalah kompleksitas tanggung jawab, karena untuk melindungi dan mempertahankan wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan yang terdiri dari 17 ribu lebih pulau dengan luas 7.7 juta Km<sup>2</sup> dan panjang pantai sekitar 81 ribu kilometer, bukanlah hal yang mudah. Meskipun sudah terdapat tiga ALKI sebagai bentuk penyederhanaan untuk pengawasan lalu lintas kapal dan pesawat udara asing yang melewati wilayah perairan kepulauan Indonesia, tetapi tanggung jawab untuk mengawal Nusantara tetap kompleks karena wilayah Indonesia sangat luas dan menyebar, sehingga sangat rawan terhadap berbagai ancaman baik ancaman tradisional maupun non tradisional.<sup>15</sup> Beberapa permasalahan yang perlu diwaspadai tersebut adalah :

---

<sup>15</sup> Edy Prasetyono, *Faktor Geografi dan Pembangunan Kekuatan TNI*, Makalah pada Seminar Silaturahmi Media 2006, di Graha Marinir Jakarta, Februari, 2006, hal. 1.

*Pertama*, masalah pelanggaran wilayah. Permasalahan pelanggaran wilayah khususnya di wilayah perairan Indonesia yang paling aktual adalah masalah kasus Ambalat dan kasus melintasnya Pesawat Udara Angkatan Laut AS di Laut Jawa. Kemelut di Ambalat terjadi karena Malaysia telah memasukkan Ambalat ke dalam Peta yang dibuatnya secara sepihak dan tanpa berunding terlebih dahulu dengan Indonesia.<sup>16</sup> Klaim yang lebih agresif terutama ditunjukkan sejak tahun 2005, sebagai imbas dari lepasnya Pulau Sipadan dan Ligitan ke Malaysia, sehingga mereka menarik garis batas baru untuk perbatasannya dengan RI.<sup>17</sup> Beberapa perbatasan RI dengan negara tetangga yang harus diwaspadai antara lain Pulau Ronde perbatasan dengan India, Pulau Sekatung dengan Vietnam, Pulau Miangas (atau Pulau Palmas menurut Filipina) perbatasan dengan Filipina, Pulau Nipa dengan Singapura, Pulau Fani dengan Palau, Pulau Batek dengan Timor Leste.<sup>18</sup> Sementara itu pelanggaran wilayah kedaulatan oleh AS berkaitan dengan masalah belum tuntasnya kesepakatan terhadap ALKI Utara-Selatan. Amerika Serikat hingga kini masih menuntut diwadahnya alur laut kepulauan Timur-Barat untuk memenuhi kepentingan strategisnya. Sikap Amerika yang tidak peduli dengan kewajiban untuk melewati ALKI yang sudah resmi ini ditunjukkan dengan melintasnya pesawat Hornet F-18 milik Angkatan Laut AS di atas Laut Jawa atau tepatnya di atas Pulau Bawean Jawa Timur tahun 2001.<sup>19</sup>

*Kedua*, masalah penangkapan ikan secara illegal (*Illegal Fishing*). Menteri Kelautan dan Perikanan Freddy Numberi mengungkapkan, bahwa kerugian ekonomi yang diderita Indonesia akibat praktek *illegal fishing* oleh kapal asing adalah sebesar Rp 30 triliun per tahun, yang dihitung dari 25% potensi perikanan yang dicuri atau sekitar 1,6 juta ton, dengan asumsi harga jual ikan US\$ 2 per kilogram.<sup>20</sup>

*Ketiga*, penyelundupan senjata dan perdagangan manusia. Setiap tahun ratusan ribu pucuk senjata selundupan beredar di kawasan Asia Tenggara.

<sup>16</sup> A.Z. Pagola, "Penyelesaian Sengketa Wilayah Ambalat", Makalah, bulan Nopember 2005.

<sup>17</sup> Lihat, Soeparno, et al, *Kilas Balik Ambalat, Peran TNI AL Dalam Menghadapi Krisis Ambalat*, Surabaya: TNI Angkatan Laut, 2006. Lihat juga, Dirwilhan Ditjen Strahan Dephan, "Aspek Pertahanan Dan Peran TNI Dalam Pengamanan Dan Pemberdayaan Pulau-Pulau Terluar RI, *Warta Departemen Pertahanan RI*, Edisi Khusus, 2005, hal. 39.

<sup>18</sup> Arif Djohan Tunggal, *Hukum Laut Suatu Pengantar*, Jakarta : Harvarindo, 2008, bal. 27.

<sup>19</sup> S.Y. Pailah, *Archipelagic State Tantangan dan Perubahan Maritim*, Manado, Klub Studi Perbatasan, 2007, hal. 107.

<sup>20</sup> Lihat, *Forum Hukum*, Volume 2 No. 2 tahun 2005.

Sebagian besar, kurang lebih 80%, disebarkan melalui jalur laut. Beredarnya senjata-senjata ilegal di daerah konflik di Indonesia menunjukkan betapa kontrol udara dan laut yang lemah atas wilayah laut. Begitu pula masalah perdagangan manusia, baik antar pulau maupun dengan tujuan antar negara, tetap marak terjadi. Aparat keamanan sepertinya mengalami kesulitan untuk memberantas perdagangan manusia terutama melalui laut. Daerah-daerah yang berhimpitan dengan ALKI selalu sangat rawan terhadap kegiatan-kegiatan kejahatan internasional, karena mereka bisa bergerak dengan bebas untuk memasuki Indonesia.<sup>21</sup>

Beberapa permasalahan faktual yang terjadi di wilayah kedaulatan Indonesia tersebut dapat mempengaruhi ketahanan nasional. Pengaruh politik dari Negara-negara yang memiliki kepentingan terhadap keamanan jalur wilayah perairan Indonesia sangat terlihat dari upaya-upaya intervensi dan inisiatif negara-negara besar untuk memainkan peran di kawasan sekitar Indonesia. Hal ini dapat merusak citra dan menurunkan posisi tawar Indonesia di dunia internasional.

Pengaruh ketahanan nasional dalam bidang pertahanan dan keamanan nasional sudah dibuktikan melalui klaim-klaim terhadap wilayah perairan yang berbatasan dengan negara tetangga, termasuk hilangnya secara tragis kedaulatan Republik Indonesia atas Pulau Sipadan dan Ligitan. Dalam konteks ini, termasuk juga melintasnya pesawat tempur AS di pulau Bawean.

Beberapa pelanggaran wilayah oleh Tentara Laut Diraja Malaysia dan oleh Angkatan Laut Amerika Serikat di Bawean misalnya, adalah gambaran faktual yang tidak bisa lagi dipandang sederhana oleh Indonesia. Semua itu merupakan ancaman terhadap wilayah kedaulatan nasional Indonesia.

Pengaruh ketahanan nasional di bidang ekonomi sangat jelas tergambar dari angka-angka fantastis hilangnya asset trilyunan yang diakibatkan lemahnya pengawasan dan pengamanan di wilayah kedaulatan Indonesia. Apabila hal ini terus terjadi dan semakin meningkat, tentu ancaman terhadap ketahanan bidang ekonomi akan berimbas terhadap terganggunya stabilitas nasional.

Berdasarkan beberapa permasalahan yang telah diuraikan di atas, maka dipilih kasus berpotensi menjadi ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia

---

<sup>21</sup> *Ibid*

(ALKI) II, sebagai studi dalam penelitian ini. Pemilihan kasus ini berdasarkan pertimbangan hasil studi pendahuluan, sebagai berikut :

1. Permasalahan yang terjadi di sekitar Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II merupakan permasalahan krusial yang dapat mengancam integritas wilayah serta kewibawaan Indonesia sebagai sebuah negara berdaulat.
2. Permasalahan yang muncul sebagai potensi ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II relatif mewakili berbagai permasalahan penting tifikal Negara Kepulauan seperti masalah sengketa batas maritim, *illegal fishing*, perompakan atau pembajakan, *illegal logging*, penyelundupan, maupun isu terorisme maritim.
3. Penelitian kasus ini diharapkan dapat menjadi sumbangan pemikiran kepada pemerintah dalam pengendalian keamanan ALKI II sebagai upaya mendukung Ketahanan Nasional.

#### **B. Pembatasan Masalah**

Permasalahan kedaulatan, keamanan dan keselamatan di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II merupakan permasalahan yang kompleks, karena berkaitan luasnya wilayah perairan Indonesia serta adanya dilema antara mewadahi kepentingan dunia internasional sesuai Konvensi Hukum Laut 1982 dan melindungi kepentingan nasional Indonesia. Oleh karena itu untuk menuju kepada pembahasan yang fokus, maka peneliti membatasi pada masalah potensi ancaman yang terjadi antara tahun 2004 dan 2009, kalau pun muncul data dan permasalahan di luar tahun 2004 hanyalah sebagai latar belakang untuk mendukung substansi permasalahan. Begitu pula tentang hak lintas, penulis hanya meneliti masalah hak lintas bagi kapal asing saja tanpa membahas lebih lanjut hak lintas pesawat udara asing.

#### **C. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas maka peneliti merumuskan empat permasalahan aktual sekitar ALKI untuk selanjutnya akan dianalisis dalam penelitian ini sebagai berikut :

*Pertama*, permasalahan pelanggaran wilayah, penangkapan ikan secara ilegal dan masalah penyelundupan senjata serta perdagangan manusia, merupakan permasalahan yang cukup menonjol di wilayah perairan Indonesia sehingga sangat berpotensi menjadi ancaman terhadap kepentingan nasional Indonesia. Untuk itu akan diteliti faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap munculnya potensi ancaman tersebut.

*Kedua*, dengan adanya beberapa permasalahan yang menjadi potensi ancaman ini tentu akan memiliki pengaruh terhadap kepentingan Indonesia.

*Ketiga*, ALKI II sebagai alur laut strategis yang menjadi pilihan kapal-kapal super tanker dan tujuan utama perdagangan antara Asia Timur dan Australia dipastikan akan menjadi sumber perhatian negara-negara besar untuk mengamankan kepentingannya, sehingga akan dikaji bagaimana kepentingan negara-negara tersebut terhadap ALKI II.

*Keempat*, setelah masalah teridentifikasi maka diperlukan upaya melalui kebijakan dan strategi untuk menyikapi berbagai permasalahan yang muncul di ALKI II dan perairan sekitarnya.

#### **D. Pertanyaan Penelitian**

Dari beberapa permasalahan yang muncul, maka peneliti mencoba mengajukan beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Mengapa muncul permasalahan yang berpotensi menjadi ancaman di ALKI II ?
2. Bagaimana pengaruh potensi ancaman di ALKI II tersebut terhadap kepentingan Indonesia ?
3. Bagaimana kepentingan negara besar terhadap ALKI II ?
4. Kebijakan dan strategi apakah yang perlu diambil untuk menanggulangi permasalahan di sekitar ALKI II ?

#### **E. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap munculnya permasalahan yang berpotensi menjadi ancaman di ALKI II.

2. Untuk mengetahui pengaruh munculnya potensi ancaman di ALKI II terhadap kepentingan nasional Indonesia terutama kepentingan nasional di laut.
3. Untuk mengetahui kepentingan negara-negara besar terhadap ALKI II terutama dalam perspektif kepentingan ekonomi dan militer mereka.
4. Untuk merumuskan kebijakan dan strategi yang dapat dilaksanakan dalam rangka menanggulangi potensi ancaman di sekitar ALKI II.

#### **F. Manfaat Penelitian**

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi aktual dan faktual mengenai kondisi ancaman terhadap keamanan nasional di sekitar ALKI sebagai bahan referensi dalam menentukan kebijakan yang proporsional di sekitar ALKI.
2. Penelitian ini diharapkan bermanfaat secara akademis sebagai bahan diskusi dan referensi dalam pengkajian ketahanan nasional.

#### **G. Metodologi Penelitian**

##### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang dilaksanakan merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan metode analisis isi (*content analysis*). Metode ini adalah suatu aplikasi dan modifikasi teori ilmiah untuk menguji teori tersebut terhadap kasus yang menjadi objek penelitian.<sup>22</sup> Menurut Kushadi Wijaya, dalam metode penelitian kualitatif tidak mungkin dilakukan random sampling sehingga tidak mungkin uji statistik atas data, tetapi penelitian kualitatif memiliki beberapa kelebihan antara lain *cross check* mudah dilakukan, pola dan hubungan-hubungan yang saling terkait dapat diungkap serta variabel yang mempengaruhi suatu masalah dapat diungkap.<sup>23</sup> Penelitian menggunakan studi kasus yang merupakan uraian dan penjelasan komprehensif mengenai berbagai aspek penelitian mulai

---

<sup>22</sup> Deddy Mulyana, *Metodologi Penelitian Kualitatif, Paradigma Baru Ilmu Komunikasi dan Sosial Lainnya*, Bandung, PT. Remaja Rosdakarya, 2003, hal. 173-174.

<sup>23</sup> Lihat dalam, Boy S. Sabarguna, *Analisis Data Pada Penelitian Kualitatif*, Jakarta: UI Press, 2006, hal. 1.

dari aspek individu, kelompok, organisasi atau komunitas, program atau situasi sosial.<sup>24</sup>

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam upaya memperoleh data yang tepat, relevan dan sesuai dengan kebutuhan dalam penelitian ini, maka metode pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut :

### **1. Studi Kepustakaan.**

Studi kepustakaan atau studi literatur merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang akan digunakan peneliti dalam mengumpulkan data yang berbentuk tulisan yang telah dipublikasikan, baik dalam bentuk buku, jurnal-jurnal ilmiah, media cetak, laporan penelitian, maupun data yang diambil dari internet, serta dokumen resmi yang dikeluarkan oleh pemerintah. Pengumpulan data dilakukan di sejumlah instansi terkait terutama di Mabes TNI AL, Departemen Luar Negeri, Perpustakaan Departemen Kelautan dan Perikanan, Perpustakaan CSIS, Perpustakaan Nasional, dan Perpustakaan Sekolah Staf dan Komando TNI AL (Seskoal).

### **2. Wawancara**

Pelaksanaan wawancara dimaksudkan untuk mengkonstruksikan tentang suatu kebijakan yang diambil oleh pemerintah dalam rangka implementasi kebijakan pengamanan di ALKI II. Pelaksanaan wawancara dilakukan dengan para pejabat yang terkait dalam masalah keamanan nasional di laut serta penggunaan transkrip hasil wawancara pejabat terkait yang pernah dilakukan sebelumnya.

## **3. Teknik Pengolahan dan Analisa Data**

Untuk mendapatkan analisis yang tepat, maka data yang berhasil dikumpulkan kemudian dianalisis melalui kategorisasi-kategorisasi yang sengaja dibangun untuk itu. Sementara proses validitas data ditempuh lewat proses

---

<sup>24</sup> Deddy Mulayan, *Op. Cit*, hal. 200.

triangulasi data yaitu dengan menjalankan *bargaining result* kepada aktor penelitian.

Proses analisa terhadap data hasil penelitian dilakukan melalui pendekatan kualitatif. Data hasil penelitian dikumpulkan kemudian disusun secara rinci sehingga dapat mendeskripsikan potensi ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II dan upaya yang ditempuh untuk mengendalikannya, khususnya selama 5 tahun. Dari data deskripsi tersebut kemudian peneliti akan menganalisa terhadap keseluruhan kegiatan untuk mencari dan menyimpulkan faktor-faktor mana yang berpotensi menjadi ancaman secara umum.

Dari data hasil pengamatan dan dokumen tersebut kemudian diadakan pengecekan ulang yang bertujuan untuk mendapatkan triangggulasi hasil penelitian. Dengan perpaduan ini diharapkan akan mendapatkan data yang valid dan sah dalam upaya mengambil kesimpulan tentang faktor-faktor mana yang berpotensi menjadi ancaman di ALKI II.

#### **H. Sistematika Penulisan**

Penelitian tentang Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dibagi dalam enam Bab dengan sistematika sebagai berikut :

#### **BAB 1 PENDAHULUAN**

- A. Latar Belakang
- B. Pembatasan Masalah
- C. Perumusan Masalah
- D. Pertanyaan Penelitian
- E. Tujuan Penelitian
- F. Manfaat Penelitian
- G. Metodologi Penelitian
- H. Sistematika Penulisan

#### **BAB II LANDASAN TEORI**

- A. Potensi Ancaman
- B. Kepentingan Nasional

- C. Keamanan Nasional
- D. Strategi
- E. Tugas dan Konsep Strategik TNI AL
- F. Politik Luar Negeri
- G. Negara Kepulauan
- H. Wawasan Nusantara
- I. Ketahanan Nasional

### **BAB III GAMBARAN UMUM ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI) II**

- A. Profil Perairan Alur Laut Kepulauan Indonesia II
- B. Profil Kawasan Sekitar Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II
- C. Proses Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia
- D. Hak Lintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia
- E. Potensi Ancaman di Sekitar Alur Laut Kepulauan Indonesia II

### **BAB IV ANALISIS**

- A. Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Munculnya Potensi Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia II
- B. Pengaruh Terhadap Kepentingan Indonesia
- C. Kepentingan Negara-negara Besar
- D. Kebijakan dan Strategi Penanggulangan Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia

### **BAB V PENUTUP**

- A. Kesimpulan
- B. Saran

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Potensi Ancaman

Menurut Undang-undang nomor 3 Tahun 2003 tentang Pertahanan Negara, yang dimaksud dengan ancaman adalah setiap usaha dan kegiatan, baik dari dalam negeri maupun luar negeri yang dinilai membahayakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah negara dan keselamatan negara.<sup>25</sup> Menurut John M. Collins,<sup>26</sup> dalam mengevaluasi ancaman terdapat tiga pertimbangan yang berpengaruh yaitu : pertama, dengan cara menilai kemampuannya (*capabilities*); kedua, intensitasnya (*intensions*); dan ketiga, kemudahan untuk dapat diserang (*vulnerabilities*).

Sedangkan potensi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia mengandung pengertian kemampuan yang mempunyai kemungkinan untuk dikembangkan. Dalam potensi ancaman terdapat dua hal yang berpengaruh, yakni kombinasi antara motivasi dan kemampuan.

#### B. Kepentingan Nasional

Kepentingan nasional adalah nilai-nilai atau tujuan akhir yang ingin dicapai oleh suatu bangsa.<sup>27</sup> Bagi Indonesia, sebagaimana tercantum dalam Pembukaan Undang-undang Dasar 1945, kepentingan nasional Indonesia adalah melindungi kedaulatan negara dan menjaga keutuhan wilayah negara Kesatuan Republik Indonesia, melindungi keselamatan dan kehormatan bangsa, dan ikut serta secara aktif dalam usaha-usaha perdamaian dunia.<sup>28</sup>

Dengan demikian maka kepentingan nasional Indonesia di dan atas laut merupakan pencerminan dan bagian yang tidak terpisahkan dari kepentingan nasional secara keseluruhan. Karena itu laut bagi bangsa Indonesia mempunyai fungsi bukan saja sebagai sumber penghidupan melainkan sebagai sarana

<sup>25</sup> Sekretariat Negara RI, Penjelasan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, Jakarta, hal. 9

<sup>26</sup> Wahyono, S.K, "Pengertian dan Lingkup Keamanan Nasional", KSKN UI, 2003, hal. 19-20

<sup>27</sup> Soewarso, M.Sc, *Dasar-Dasar Pemikiran Untuk Pengembangan TNI AL Dalam Rangka Implementasi Wawasan Nusantara dan Cadek*, Jakarta, Lemhannas, 1976, hal. 5.

<sup>28</sup> Departemen Pertahanan RI, *Mempertahankan Tanah Air Memasuki Abad 21*, Jakarta: Dephan RI, 2003, hal. 43.

pemersatu seluruh wilayah negara (darat, laut dan udara), sebagai wadah kesatuan ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya dan Hankamnas.

Dengan perkataan lain, kepentingan nasional di dan atas laut berarti penerapan daripada fungsi-fungsi negara untuk mewujudkan perlindungan dan keamanan bangsa dan seluruh tanah air Indonesia di dan lewat laut, melalui usaha-usaha pengelolaan, pemanfaatan dan pendayagunaan segala sumber kekayaan alam hayati dan non-hayati laut baik yang terdapat dalam ruang airnya maupun yang terkandung di dasar laut dan tanah di bawahnya serta penggunaan permukaannya untuk kepentingan lalu-lintas pelayaran dan perdagangan antar pulau dan antar negara dan sebagai alat untuk melaksanakan ketertiban dan perdamaian internasional berdasarkan kemerdekaan dan keadilan sosial, dilakukan dengan melaksanakan politik luar negeri yang bebas dan aktif serta menjalin hubungan baik dan kerjasama terutama dengan negara-negara tetangga baik secara bilateral maupun secara regional.<sup>29</sup>

### C. Keamanan Nasional

Pada hakikatnya keamanan nasional merupakan kepentingan nasional paling hakiki bagi setiap bangsa atau dengan kata lain keamanan nasional adalah suatu kemampuan untuk melindungi nilai hakiki negara terhadap berbagai ancaman dari dalam maupun luar negeri. Keamanan nasional perlu mempertimbangkan pula kemampuan pertahanan, keselamatan negara dan kepastian hukum. Dengan demikian keamanan nasional harus dilihat secara luas dan komprehensif dalam rangka menjamin kelangsungan hidup bangsa dan negara dari setiap ancaman. Menurut Glenn Snyder, keamanan nasional menyangkut dua konsep yaitu penangkalan (*deterrence*) dan pertahanan (*defence*).<sup>30</sup>

Pada tataran filosofis, selalu terdapat dua fungsi yang selalu melekat pada Negara sebagai suatu unit politik yaitu fungsi keamanan dan fungsi kesejahteraan. Adanya fungsi keamanan yang melekat pada Negara itu yang kemudian melahirkan istilah keamanan nasional. Keamanan nasional dalam kerangka statis

<sup>29</sup> Atje Misbach Muhjiddin, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung: Penerbit Alumni, 1993, hal. 215.

<sup>30</sup> Douglas J. Murray dan Paul R. Viotti (Ed), *The Defense Policies of Nations : A Comparative Study*, Baltimore: The John Hopkins University, 1985, hal. 4.

biasanya selalu menyangkut aktor. Jika dilihat dari tujuannya, keamanan nasional dimaksudkan untuk melindungi negara dari berbagai ancaman yang dapat meruntuhkan Negara itu. Sedangkan jika dilihat dari aktornya, tanggung jawab untuk menyelenggarakan keamanan nasional selalu dilekatkan pada Negara.<sup>31</sup>

#### D. Strategi

Strategi menurut konsep tradisional strategi militer berarti “seni untuk mengerahkan kekuatan militer untuk mencapai tujuan akhir yang ditetapkan oleh kebijakan politik” (*the art of employing military force to achieve the ends set by political policy*). Definisi ini dirumuskan oleh Liddle Hart pada tahun 1929 dan hampir tidak jauh berbeda dengan rumusannya Clausewitz.<sup>32</sup>

Menurut Jendral *Andre Beaufre*, definisi tersebut terlalu sempit karena hanya berhubungan dengan bidang militer saja. Ia selanjutnya membuat definisi strategi lain yaitu : “Seni mengerahkan kekuatan agar dapat memberikan sumbangan/kontribusi yang paling efektif dalam pencapaian tujuan akhir yang ditetapkan oleh kebijakan politik”.

Menurut *Andre Beaufre*, esensi dari strategi adalah hubungan yang abstrak yang muncul dari perselisihan antara dua keinginan yang saling bertentangan, dan senilah yang membuat orang itu mampu mengatasi masalah yang timbul karena adanya perselisihan keinginan (*clash of wills*). Jadi strategi dapat juga dikatakan seni dialektika dua keinginan yang saling bertentangan dengan menggunakan kekuatan untuk menyelesaikan perselisihan tersebut.

*Adapun tujuan dari strategi* adalah untuk memenuhi sasaran yang diatur oleh kebijakan, dengan menggunakan sumber daya yang tersedia dengan sebaik-baiknya. Sedangkan tujuan tersebut bisa ofensif (menyerang), namun bisa juga defensif (bertahan) atau bahkan mempertahankan *status quo* politik. Adapun hasil yang diinginkan adalah memaksa musuh untuk menerima persyaratan yang dibebankan kepada mereka.<sup>33</sup>

<sup>31</sup> Andi Widjajanto, *Op. Cit*, hal. 15

<sup>32</sup> Lihat, *Andre Beaufre, An Introduction To Strategy*, Paris, 1963.

<sup>33</sup> *Ibid*

Secara universal, strategi menunjukkan adanya keterkaitan tiga unsur elemen, yakni cara (*ways*), sarana (*means*) dan tujuan (*ends* atau *goals*). Secara matematis, strategi diasumsikan sebagai cara ditambah tujuan, dengan rumus :

$$St = W + M + E$$

dimana :

- St (Strategy)* = Strategi  
*W (Ways)* = Cara yang ditempuh untuk mencapai tujuan  
*M (Means)* = Sumber-sumber, sarana dan prasarana yang dapat digunakan dalam mencapai tujuan.  
*E (Ends)* = Tujuan yang sudah ditentukan dalam kebijakan

#### E. Tugas dan Konsep Strategik TNI AL

Secara universal peran hakiki Angkatan Laut adalah sebagai kekuatan militer yang ditujukan untuk mampu melaksanakan pengendalian wilayah (*sea control*), menangkal serangan musuh dan bila perlu menghancurkannya dalam rangka mempertahankan kedaulatan negara di laut. Dalam perkembangannya, Angkatan Laut selain memiliki peran militer, juga mempunyai peran diplomasi dan polisionil (*Policing role*). Menurut Ken Booth dalam bukunya, "*Navies and Foreign Policy*" menyebutkan bahwa tiga fungsi angkatan laut sebagai "Trinitas Angkatan Laut".<sup>34</sup> Menurut Ken Booth, peran dan tugas Angkatan Laut dimasa datang adalah :

- a. *War at Sea*, melaksanakan perang laut
- b. *Deterrence at sea*, untuk menangkal ancaman.
- c. *Power Projection*, proyeksi kekuatan ke darat
- d. *Coercive Naval Diplomacy*, lebih menekankan kepada patroli-patroli laut atau kehadiran di laut.
- e. *Cooperative Naval Diplomacy*, kerjasama militer antar Angkatan Laut untuk meningkatkan solidaritas internasional.

<sup>34</sup> Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, London, Croom Helm, Ltd, 1977, hal. 15.

**Tabel 1**  
**Matrik Kewenangan Institusi Dalam Penindakan**  
**Berbagai Pelanggaran Menurut Rejim Laut**

No.	JENIS TINDAK PIDANA	PERAIRAN PEDALAMAN	PERAIRAN KEPULAUAN/ TERITORIAL	PERAIRAN LAUT LEPAS		
				Zona Tambahan	ZEEI	> 200 Mil
1	Pembajakan	TNI AL	TNI AL	TNI AL	TNI AL	TNI AL
2	Perikanan	PPNS DKP	PPNS DKP	TNI AL	TNI AL	-
3	Cagar Budaya	PPNS DIKNAS / TNI AL	PPNS DIKNAS / TNI AL	TNI AL	TNI AL	-
4	Konservasi Sumber Daya Alam	POLRI / PPNS Kehutanan / PPNS DKP	POLRI / PPNS Kehutanan / PPNS DKP	TNI AL	TNI AL	-
5	Lingkungan Hidup	PPNS LH / POLRI / TNI AL	PPNS LH / POLRI / TNI AL	TNI AL	TNI AL	-
6	Kehutanan	POLRI / PPNS Kehutanan	POLRI / PPNS Kehutanan	-	-	-
7	Pelayaran	TNI AL / POLRI/PPNS Hubla	TNI AL / POLRI/PPNS Hubla	-	-	-
8	Bahan Bakar Minyak	POLRI	POLRI	-	-	-
9	Kepabeanan	PPNS Bea Cukai	PPNS Bea Cukai	-	-	-
10	Imigrasi	POLRI / PPNS Imigrasi	POLRI/PPNS Imigrasi	-	-	-
11	Narkotika dan Psikotropika	POLRI/PPNS Kesehatan	POLRI/PPNS Kesehatan	-	-	-
12	Senpi/Amunisi/Handak	POLRI	POLRI	-	-	-

Sumber : Mabes TNI AL tahun 2002

Sementara itu berdasarkan Undang-undang Nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara dikatakan bahwa tujuan pertahanan negara adalah untuk menjaga kedaulatan Negara, memelihara integrasi wilayah, dan melindungi keselamatan bangsa Indonesia.<sup>35</sup>

*Pertama, Kedaulatan (sovereignty)* adalah kebebasan (*authority*) dan kekuasaan (*power*) suatu Negara dan bangsa untuk mengatur dirinya sendiri dan juga menentukan pilihannya melakukan hubungan dan bangsa untuk mengatur dirinya sendiri dan juga menentukan pilihannya melakukan hubungan dengan Negara lain secara penuh tanpa tekanan dari Negara atau bangsa manapun. Kedaulatan merupakan *survival interest* bilamanan ancaman kedaulatan itu bersifat total dan akan menghapus eksistensi bangsa dan Negara. Kedaulatan bisa

<sup>35</sup> Bijah Subijanto, "Penyelenggaraan Pertahanan Negara di Laut, Perspektif Peran Naval Aircraft", Makalah Seminar Badan Intelijen Negara, Juni 2004.

juga dikategorikan sebagai *vital interest* bagi semua bangsa dan Negara, bilamana ancaman terhadapnya tidak total, hanya melumpuhkan sebagian saja eksistensinya. Kedaulatan merupakan symbol yang paling nyata dari eksistensi suatu Negara dan kehidupan kebangsaannya.

*Kedua*, integritas wilayah merupakan salah satu yang paling kongkrit dan sangat klasik dari kedaulatan suatu bangsa. Manakala kesatuan dan keutuhan wilayah sudah mulai terusik, apalagi terancam, Negara manapun akan mengambil langkah yang paling otoritas dan paling efektif, baik itu berupa tindakan preventif sampai dengan tindakan represi maksimal dengan mengerahkan kekuatan bersenjata. Meskipun hanya sebagian saja wilayah yang terancam dikuasai oleh pihak musuh, pasti akan dihalau dengan segenap kemampuan bangsa dan secara menyeluruh.

*Ketiga*, keselamatan, apabila keselamatan bangsa itu sudah masuk ke kategori *survival interest* dan *vital interest*, maka secara naluri setiap bangsa akan bangkit motivasi dan kekuatan untuk menghadapinya. Dalam hubungan ini, militer baik dalam kapasitasnya sebagai kekuatan pemaksa dan pemukul (*coersive and strike force*) maupun sebagai kekuatan penangkal (*deterrence force*), selalu difungsikan secara maksimal untuk melindungi keselamatan bangsa.

Dalam upaya mencapai ketiga tujuan pertahanan Negara tersebut rasionalitas politik mensyaratkan adanya serangkaian penyelenggaraan sistematis, komprehensif, dan bersifat terus menerus sebagai suatu tindakan maksimal yang harus didukung dengan postur kekuatan dan susunan kekuatan pertahanan Negara. TNI berperan sebagai komponen utama Pertahanan Negara yang memiliki fungsi-fungsi yang didedikasikan sepenuhnya untuk mencapai tujuan pertahanan Negara.

Penjabaran fungsi TNI tersebut selanjutnya dijabarkan kedalam tugas-tugas untuk melaksanakan Operasi Militer untuk Perang (*Military Operation*) dan melaksanakan tugas-tugas Operasi Selain Perang (*Military Operation Other Than War : MOOTW*). Berkaitan dengan tugas MOOTW, pada hakikatnya merupakan suatu penegasan bahwa TNI selalu siap melaksanakan tugas yang bermanfaat bagi kepentingan bangsa dan Negara.

Sesuai dengan Undang-Undang RI No. 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, TNI AL sebagai bagian integral dari TNI merupakan komponen utama sistem pertahanan negara di laut, mengemban tugas dan tanggung jawab untuk menegakkan kedaulatan negara di laut dan melindungi kepentingan nasional di dan atau lewat laut bersama-sama dengan komponen kekuatan pertahanan nasional lainnya. Oleh karena itu, dengan memperhatikan kondisi geografis sebagai Negara Kepulauan, maka bagi Indonesia pembangunan kekuatan Angkatan Laut merupakan suatu keharusan yang tak terelakkan. Hal ini logis mengingat kekuatan laut memiliki kemampuan operasi tempur di laut, sekaligus mampu mencegah terjadinya perang melalui dampak penangkalan yang ditimbulkannya.<sup>36</sup>

Menurut UU RI Nomor 34 tahun 2004 pasal 1 ayat 23, datangnya ancaman militer sangat mungkin melalui corong strategis berikut ruang udara di atasnya, sehingga kekuatan laut dan kekuatan udaralah yang akan pertama kali menyongsong kekuatan militer asing tersebut. Konsekuensi logisnya adalah bahwa kegagalan pertahanan maritim akan berpengaruh besar terhadap pertahanan Indonesia secara keseluruhan.<sup>37</sup> Untuk itulah konsep strategik yang harus disusun untuk TNI AL ke depan adalah TNI AL yang Besar, Kuat dan Profesional. Besar, maksudnya adalah jumlah unsur yang dimiliki TNI AL sebanding dengan rasio luas perairan yang harus dijaga. Kuat, dimaksudkan unsur yang dimiliki berkemampuan pukul strategis dan mampu memberikan dampak penangkalan serta daya hancur terhadap musuh yang akan mengganggu kedaulatan negara. Dan Profesional, artinya TNI AL memiliki kemampuan tempur yang dapat diandalkan dan memenuhi standar profesionalisme prajurit dengan senantiasa berorientasi pada perkembangan teknologi Alat Utama Sistem Senjata (Alutsista) yang diwakinya.<sup>38</sup>

Secara nyata kemampuan Angkatan Laut dapat dilihat dari Sistem Senjata Armada Terpadu (SSAT) yang digelar, yang meliputi Kapal Perang, Pesawat

<sup>36</sup> Edy Prasetyono, *Op. Cit.*

<sup>37</sup> Mabes TNI AL, "Strategi Pertahanan Dalam Perspektif Maritim Guna Melaksanakan OMP dan OMSP", Makalah Kasal pada Seminar Silaturahmi Media 2006, di Graha Marinir Jakarta, Februari, 2006.

<sup>38</sup> Adiyaman A. Saputra, et al. *Laksamana Bernard Kent Sondakh Mengibarkan Bendera Kewajiban*, Jakarta, Dispenal, 2001, hal. 73.

Udara, Satuan-satuan Marinir dan Pangkalan-pangkalan TNI AL. Sedangkan keberhasilannya dapat dilihat dari terpenuhinya komitmen penugasan TNI dan seberapa besar manfaat yang dapat dirasakan oleh masyarakat.

Pembangunan Kekuatan TNI AL memiliki wajah multi guna, yaitu dimilikinya daya tangkal yang bersifat dualistik komprehensif terhadap segala bentuk ancaman baik ke luar maupun ke dalam; keseimbangan kekuatan Angkatan Laut Negara Kawasan sebagai *bargaining power* dalam melaksanakan *Naval diplomacy*; pengamanan sumber-sumber kekayaan alam dari pemanfaatan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab; merekatkan kembali persatuan dan kesatuan bangsa melalui Pengendalian Laut (*Sea Control*); dan mengendalikan seluruh Laut Wilayah Yurisdiksi Nasional.<sup>39</sup>

#### F. Politik Luar Negeri

Politik Luar Negeri atau Kebijakan Luar Negeri tidak terlepas dari berbagai perkembangan keadaan nasional dan internasional, bahkan Politik Luar Negeri merupakan cerminan dari kebijakan dalam negeri yang diambil oleh Pemerintah. Demikian pula dengan Politik luar negeri Indonesia tidak terlepas dari pengaruh banyak faktor, antara lain posisi geografis Indonesia yang terletak pada posisi silang antara dua benua dan dua samudera, potensi sumber daya alam serta faktor demografi atau penduduk di Indonesia, serta berbagai perkembangan yang terjadi di dunia internasional.<sup>40</sup>

Pasal 1 ayat 2, Undang-Undang No. 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri menjelaskan bahwa Politik Luar Negeri Republik Indonesia adalah :

"Kebijakan, sikap, dan langkah Pemerintah Republik Indonesia yang diambil dalam melakukan hubungan dengan negara lain, organisasi internasional, dan subyek hukum internasional lainnya dalam rangka menghadapi masalah internasional guna mencapai tujuan nasional."

Hal senada juga disampaikan oleh Mochtar Kusumaatdja,<sup>41</sup> kebijakan luar negeri merupakan aspek dari suatu strategi nasional beserta sasaran jangka pendek

<sup>39</sup> Ibid

<sup>40</sup> <http://www.deplujunior>. diakses tanggal 16 Juni 2008.

<sup>41</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Politik Luar Negeri Indonesia dan Pelaksanaannya Dewasa Ini*, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan, 1983, hal. 153.

dan panjang. Kebijakan luar negeri, yang didalamnya tercakup berbagai keputusan menyangkut tujuan-tujuan nasional suatu Negara, diformulasikan di dalam Negara serta aksi-aksi suatu Negara terhadap lingkungan yang ada di luarnya untuk mencapai tujuan nasional tersebut.

Kebijakan luar negeri Indonesia adalah politik luar negeri bebas aktif. Artinya, politik luar negeri yang dianut bukan menjadikan Indonesia netral terhadap suatu permasalahan melainkan suatu Politik luar negeri yang bebas menentukan sikap dan kebijaksanaan terhadap permasalahan internasional serta tidak mengikatkan diri hanya pada satu kekuatan dunia. Aktif berarti ikut memberikan sumbangan, baik dalam bentuk pemikiran maupun keikutsertaan Indonesia secara aktif dalam menyelesaikan berbagai konflik, sengketa dan permasalahan dunia lainnya, sebagaimana diamanatkan dalam Pembukaan UUD 45 yaitu agar terwujudnya ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

## G. Negara Kepulauan

### 1. Status Hukum Negara Kepulauan

Istilah negara kepulauan (*archipelagic state*) telah dikenal sebelum Konvensi Hukum Laut 1982.<sup>42</sup> Tetapi konsepsi negara kepulauan sebagai kaidah hukum laut internasional yang baru dan mendapat pengakuan dari masyarakat internasional, baru muncul setelah ditandatanganinya Konvensi PBB tentang Hukum Laut pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaica.<sup>43</sup> Dengan diterimanya prinsip negara kepulauan sebagai salah satu lembaga dalam hukum laut internasional sebagaimana termuat dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982, maka masalah status hukum negara kepulauan menjadi pasti.

<sup>42</sup> Lihat, Ali Nur. *Azas Negara Kepulauan dan Konsekuensinya Terhadap Aktualisasi Penegakan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia, Taskap Kursus Singkat Angkatan VI*. Jakarta : Lemhanas, 1996. hal. 12. Istilah *Archipelagic* berasal dari istilah bahasa Italia *archipelagos*, *arci* artinya penting atau terutama sedangkan *pelagos* artinya laut atau wilayah lautan. Sebelum istilah *archipelagos* tersebut lahir, naskah resmi perjanjian antara Republik Venezia dan Raja Micael Palaelogus pada tahun 1268 mengenalnya sebagai "*Aigaius Pelagos*" yang berarti laut *Aigaia* yang dianggap sebagai laut terpenting. Dalam perkembangan selanjutnya pulau-pulau yang ada di dalam laut *Aigaia* dinamakan; *Arc (h) ilago*", yang mengandung arti wilayah lautan dengan pulau-pulau di dalamnya.

<sup>43</sup> Atje Misbach, *Op. Cit.*, hal. 95

Pasal 46 huruf (a) dan (b) Konvensi Hukum Laut 1982 menyebutkan bahwa negara kepulauan adalah suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih gugusan kepulauan, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungan satu sama lainnya demikian erat sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu menjadi suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian. Dengan diakuinya asas negara kepulauan, maka perairan yang dahulu merupakan bagian dari Laut Lepas kini menjadi wilayah Perairan Kepulauan yang berarti menjadi wilayah perairan Republik Indonesia.<sup>44</sup>

Pasal 47 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982 menetapkan bahwa negara-negara yang berdasarkan Pasal 46 Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan negara kepulauan, dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan (*straight archipelagic baselines*) untuk mengukur lebar laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan landas kontinen negaranya. Untuk penarikan garis pangkal lurus kepulauan (*straight archipelagic baselines*) demikian, Konvensi Hukum Laut 1982 memberikan pembatasan- pembatasan<sup>45</sup> antara lain :

- a. Rasio darat dan air, 1:9 dan 9:1
- b. Panjang garis pangkal tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali hingga 3% dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga pada suatu kepanjangan maksimum 125 mil laut;
- c. Tidak boleh memotong atau memisahkan laut teritorial negara lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusifnya;
- d. Harus memberikan akomodasi bagi kepentingan-kepentingan negara tetangga yang wilayahnya dipisahkan oleh perairan kepulauannya.

<sup>44</sup>Lihat Penjelasan Undang-undang RI Nomor 17 Tahun 1985 Tentang *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982* (Konvensi PBB tentang Hukum Laut), 1985.

<sup>45</sup> Lihat E.D. Brown, *The International Law of the Sea (Introductory Manual)*, Volume 1, Dartmouth Publishing Company, England, 1994, hlm. 103. Lihat juga Penjelasan Undang-undang RI Nomor 17 Tahun 1985 Tentang *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982* (Konvensi PBB tentang Hukum Laut), 1985.

**Tabel 2**  
**Perbedaan Negara Pantai dengan Negara Kepulauan**

	<b>Negara Pantai</b>	<b>Negara Kepulauan</b>
<b>Bentuk Geografis</b>	-Negara yang mempunyai daratan dan pantai -Negara pantai dapat terdiri atas pulau-pulau	-Negara yang terdiri atas gugusan pulau, bagian pulau dan perairan yang mempunyai hubungan wujud alamiah sehingga merupakan satu kesatuan historis, geografis, ekonomi dan politik.
<b>Cara Penarikan Garis Pantai</b>	-Negara pantai mempunyai hak untuk menarik garis pangkal lurus ( <i>straight baselines</i> ), garis pangkal biasa, garis penutup teluk dan garis lurus yang melintasi mulut sungai.	-Negara kepulauan mempunyai hak untuk menarik garis pangkal lurus kepulauan ( <i>archipelagic straight baselines</i> ), garis pangkal normal, garis penutup teluk, garis lurus yang melintasi mulut sungai.
<b>Penetapan Perairan Pedalaman</b>	-Daerah sebelah dalam /sisi darat dari garis pangkal	-Daerah sebelah dalam dari: garis pangkal normal, garis penutup teluk, garis lurus yang melintasi mulut sungai, garis pangkal yang ditarik dari instalasi pelabuhan permanen terluar.
<b>Penarikan Garis Pangkal</b>	<b>Garis Pangkal Lurus:</b> -Garis pantai menjorok ke dalam dimana cara penarikannya dengan menghubungkan titik-titik terluar yang disebut dengan garis pangkal lurus.	<b>Garis Pangkal Lurus Kepulauan:</b> -Garis pangkal menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau, karang kering dengan ketentuan di dalam garis pangkal termasuk pulau utama dan suatu daerah dengan rasio perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan adalah 1:1 dan 9:1.

Sumber : Majalah Forum Hukum Vol. 2 No. 1 tahun 2005.

## 2. Kedaulatan Negara Kepulauan di Perairan Kepulauan

Dalam pasal 49 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982 disebutkan bahwa kedaulatan Negara kepulauan mencakup perairan kepulauan (*archipelagic waters*) yaitu perairan yang terletak pada sisi dalam dari garis pangkal negara kepulauan (*archipelagic baselines*) yang ditarik sesuai dengan ketentuan yang termuat dari pantai-pantai kepulauannya. Selanjutnya ayat (2) pasal ini menyebutkan bahwa kedaulatan negara kepulauan meliputi seluruh wilayah perairannya, termasuk ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah dibawahnya serta kekayaan alam yang terkandung didalamnya. Dengan demikian kedaulatan negara kepulauan itu dilihat

dari ruang lingkungannya tidak saja bersifat horizontal melainkan juga bersifat vertikal.<sup>46</sup>

Pengertian kedaulatan negara atas perairan tidak sama dengan kedaulatan negara atas daratannya yaitu karena adanya pasal-pasal lain yang berisi ketentuan-ketentuan yang mengharuskan dihormatinya hak-hak yang ada dan kepentingan yang sah dari negara-negara lain yang berkepentingan terhadap negara kepulauan ini. Adapun ketentuan-ketentuan dari bab ini, yang secara praktis merupakan pembatasan terhadap kedaulatan negara kepulauan itu adalah<sup>47</sup>:

- a. Ketentuan tentang keharusan menghormati hak-hak dan kepentingan-kepentingan yang sah (*the existing rights and legitimate interests*) dari negara-negara tetangga yang berbatasan (pasal 47 ayat 6)
- b. Ketentuan yang berkenaan dengan penghormatan atas persetujuan-persetujuan yang ada dengan negara-negara lain, pengakuan hak-hak perikanan tradisional dan kegiatan-kegiatan yang sah lainnya dari Negara-negara tetangganya yang berdekatan serta kabel-kabel dasar laut yang ada (pasal 51)
- c. Ketentuan tentang hak lintas damai (pasal 52)
- d. Ketentuan tentang hak lintas melalui alur-alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*) (pasal 53)
- e. Ketentuan yang berkenaan dengan larangan untuk menghalangi pelayaran melalui alur-alur laut nusantara (pasal 54 dalam penerapan pasal 44).

Mengenai pembatasan kedaulatan suatu negara ini, Mochtar Kusumaatmadja mengemukakan<sup>48</sup> bahwa hubungan suatu negara-negara atau hubungan internasional yang teratur tidak mungkin tanpa menerima pembatasan terhadap kedaulatan negara yang menjadi anggota masyarakat itu. Tunduknya suatu negara yang berdaulat atau tunduknya paham kedaulatan kepada kebutuhan pergaulan masyarakat internasional demikian merupakan syarat mutlak bagi terciptanya suatu masyarakat internasional yang teratur.

<sup>46</sup> Atje Misbach, *Op. Cit.* hal. 100.

<sup>47</sup> *Ibid*

<sup>48</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung : Binacipta, 1990, hal. 14.

## H. Wawasan Nusantara

Menurut Ketetapan MPR Tahun 1993 dan 1998 tentang GBHN Wawasan Nusantara yang merupakan wawasan nasional yang bersumber pada Pancasila dan UUD 1945 adalah cara pandang dan sikap bangsa Indonesia mengenai diri dan lingkungannya dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa serta kesatuan wilayah dalam menyelenggarakan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara untuk mencapai tujuan nasional.<sup>49</sup>

Menurut Lemhannas RI<sup>50</sup> Wawasan Nusantara adalah implementasi Pancasila ke dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara diaktualisasikan dengan mempertimbangkan wujud konstelasi dan posisi geografi maupun segala isi dan potensi yang dimiliki wilayah Nusantara, serta sejarah perjuangan bangsa. Hal tersebut menimbulkan semangat dan dorongan kepada bangsa Indonesia untuk membina dan mengembangkan potensi kehidupan nasionalnya secara dinamis, utuh dan menyeluruh, agar mampu mempertahankan identitas, integritas dan kelangsungan hidup serta pertumbuhannya dalam perjuangan mewujudkan cita-cita nasional. Dalam menyelenggarakan kehidupan nasionalnya, bangsa Indonesia didorong oleh motivasi untuk mencapai tujuan nasional dalam rangka mewujudkan cita-cita nasional, dan dihadapkan kepada lingkungan yang serba berubah, merasa perlu memiliki cara pandang atau wawasan nasional yang dinamakan Wawasan Nusantara. Wawasan Nusantara pada hakikatnya merupakan refleksi dari falsafah Pancasila dalam kondisi nyata Indonesia yang berfungsi menentukan prasyarat atau rambu-rambu guna menjamin persatuan dan kesatuan bangsa dan negara, serta kepentingan nasional dalam hubungan antar bangsa.

Menurut Prof. Dr. Ermaya Suradinata, SH, MS, MH, Wawasan Nusantara merupakan wawasan nasional yang bersumber pada Pancasila dan berdasarkan UUD 1945, yaitu cara pandang dan sikap bangsa Indonesia mengenai diri dan lingkungannya dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa serta

<sup>49</sup> S. Sumarsono, dkk, *Pendidikan Kewarganegaraan*, Gramedia, Jakarta, 2005, hal. 82. lihat juga, Ir. Soeharto dan Ir. Nyoman Mastra (Editor), *Wawasan Nusantara, Ketahanan Nasional, Keamanan Nasional, Kumpulan Karangan Laksamana Pertama TNI Soewaes, M.Sc*, Jakarta, 1980.

<sup>50</sup> Pokja Bid Geostrategis & Tannas Lemhannas RI, *Ketahanan Nasional Indonesia*, Lemhannas, 2003.

kesatuan wilayah dalam penyelenggaraan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara, yang satu kesatuan ideologi, satu kesatuan politik, satu kesatuan ekonomi, satu kesatuan sosial budaya dan satu kesatuan pertahanan keamanan.<sup>51</sup>

## I. Ketahanan Nasional

Ketahanan Nasional adalah kondisi dinamik bangsa Indonesia yang meliputi segenap aspek kehidupan nasional yang terintegrasi, berisi keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional, dalam menghadapi dan mengatasi segala tantangan, ancaman, hambatan dan gangguan (TAHG) baik yang datang dari luar maupun dari dalam, untuk menjamin identitas, integritas, kelangsungan hidup bangsa dan negara serta perjuangan mencapai tujuan nasionalnya. Proses untuk mewujudkan kondisi tersebut dilakukan berdasarkan pemikiran geostrategi berupa suatu konsepsi yang dirancang dan dirumuskan dengan memperhatikan kondisi bangsa dan konstelasi geografi Indonesia. Hakikat Ketahanan Nasional Indonesia adalah keuletan dan ketangguhan bangsa yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional, untuk dapat menjamin kelangsungan hidup bangsa dan negara dalam mencapai tujuan nasional.<sup>52</sup>

Ketahanan Nasional memiliki sifat yang terbentuk dari nilai-nilai yang terkandung dalam landasan dan asas-asasnya, yaitu :

1. *Mandiri*. Ketahanan Nasional bersifat percaya pada kemampuan dan kekuatan sendiri dengan keuletan dan ketangguhan yang mengandung prinsip tidak mudah menyerah serta bertumpu pada identitas, integritas dan kepribadian bangsa. Kemandirian (*independent*) ini merupakan prasyarat untuk menjalin kerjasama yang saling menguntungkan dalam perkembangan global (*interdependent*).
2. *Dinamis*. Ketahanan Nasional tidaklah tetap, melainkan dapat meningkat ataupun menurun tergantung pada situasi dan kondisi bangsa dan negara, serta kondisi lingkungan strategisnya. Hal ini sesuai dengan hakikat dan

<sup>51</sup> Prof. Dr. Ermaya Suradinata, *Op. Cit*, hal. 3.

<sup>52</sup> Pokja Bid Geostrategis & Tannas Lemhannas RI, *Ketahanan Nasional Indonesia*, Lemhannas, 2003.

pengertian bahwa segala sesuatu di dunia ini senantiasa berubah dan perubahan itu senantiasa berubah pula. Oleh karena itu upaya peningkatan Ketahanan Nasional harus senantiasa diorientasikan ke masa depan dan dinamikanya diarahkan untuk pencapaian kondisi kehidupan nasional yang lebih baik.

3. *Wibawa*. Keberhasilan pembinaan Ketahanan Nasional Indonesia secara berlanjut dan berkesinambungan akan meningkatkan kemampuan dan kekuatan bangsa yang dapat menjadi faktor yang diperhatikan pihak lain. Makin tinggi tingkat Ketahanan Nasional Indonesia, makin tinggi pula nilai kewibawaan nasional yang berarti makin tinggi tingkat daya tangkal yang dimiliki bangsa dan negara Indonesia.
4. *Konsultasi dan Kerjasama*. Konsepsi Ketahanan Nasional Indonesia tidak mengutamakan sikap konfrontatif dan antagonis, tidak mengandalkan kekuasaan dan kekuatan fisik semata, tetapi lebih pada sikap konsultatif dan kerjasama, serta saling menghargai dengan mengandalkan pada kekuatan moral dan kepribadian bangsa.

Menurut Prof. Dr. Wan Usman dalam tulisannya yang berjudul "*Key Factor That Contribute To National Resilience*",<sup>53</sup> bahwa secara teoritis terdapat faktor kunci yang memberikan kontribusi terhadap ketahanan nasional suatu bangsa yakni faktor kesejahteraan dan keamanan. Kesejahteraan dan keamanan bagaikan dua sisi dari satu mata uang yang tidak bisa dipisahkan satu sama lain.

Suatu negara tidak mungkin bisa menjadi makmur atau sejahtera tanpa keamanan dan dilain pihak masalah keamanan tidak mungkin dicapai tanpa adanya kesejahteraan. Untuk itu definisi Ketahanan nasional adalah sebagai suatu kondisi dinamis dari suatu bangsa yang meliputi semua aspek kehidupan untuk tetap jaya, ditengah keteraturan dan perubahan yang selalu ada.<sup>54</sup>

Ketahanan nasional suatu bangsa merupakan indikasi dari aspek statis dan aspek dinamis. Aspek relatif statis adalah sumber daya manusia, sumber daya alam dan geografi. Sedangkan aspek yang sifatnya dinamis mencakup ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan. Kedelapan aspek

<sup>53</sup>Lihat, Wan Usman, *Daya Tahan Bangsa*, Jakarta : Program Studi PKN Universitas Indonesia, Cetakan I, 2003, hal 174.

<sup>54</sup> *Ibid*, hal. 88.

(Astragatra) tersebut, saling berinteraksi satu dengan yang lainnya dan membentuk suatu sistem yang terintegrasi.

Lemhannas merumuskan model ketahanan Nasional yang bersifat penjumlahan dari :

$$K = Ge + Pd + Sa + Id + Po + Ek + So + Hk$$

dimana :

K = Ketahanan

Ge = Geografi

Pd = Penduduk

Sa = Sumberdaya alam

Id = Ideologi

Po = Politik

Ek = Ekonomi

So = Sosial budaya

Hk = Hankam

**BAB III**  
**GAMBARAN UMUM ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA**  
**(ALKI) II**

**A. Profil Perairan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II**

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II merupakan alur laut untuk menghubungkan pelayaran dari laut Sulawesi melintasi Selat Makasar, Laut Flores dan Selat Lombok ke Samudera Hindia atau sebaliknya. Posisi geografis (II-1) sampai (II-2) menetapkan garis sumbu dari Laut Sulawesi sampai Selat Makasar. Posisi geografis (II-2) sampai (II-5) menetapkan garis sumbu di antara Pulau Kalimantan dan Pulau Sulawesi. Posisi geografis (II-5) sampai (II-7) menetapkan garis sumbu melalui Laut Flores. Posisi geografis (II-7) sampai (II-8) menetapkan garis sumbu melalui Selat Lombok sampai Samudera Hindia.<sup>55</sup>

**Tabel 3**  
**Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Penghubung Garis Sumbu**  
**Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II**

ALUR LAUT KEPULAUAN	NOMOR REF-TITIK PENG-HUBUNG GRS SUMBU	KOORDINAT		KETERANGAN
		LINTANG	BUJUR	
ALUR LAUT KEPULAUAN II Untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melintasi Selat Makassar, Laut Flores dan Selat Lombok ke Samudera Hindia atau sebaliknya.	II-1	00° 57' 00" U	119° 33' 00" T	Posisi geografis (II-1) sampai (II-2) menetapkan garis sumbu dari Laut Sulawesi sampai Selat Makassar.
	II-2	00° 00' 00"	119° 00' 00" T	
	II-3	02° 40' 00" S	118° 17' 00" T	Posisi geografis (II-2) sampai (II-5) menetapkan garis sumbu di antara Pulau Kalimantan dan Pulau Sulawesi.
	II-4	03° 45' 20" S	118° 17' 00" T	
	II-5	05° 28' 00" S	117° 05' 00" T	Posisi geografis (II-5) sampai (II-7) menetapkan garis sumbu melalui Laut Flores.
	II-6	07° 00' 00" S	116° 50' 30" T	
	II-7	08° 00' 00" S	116° 00' 00" T	Posisi geografis (II-7) sampai (II-8) menetapkan garis sumbu melalui Selat Lombok sampai Samudera Hindia.
	II-8	09° 01' 00" S	115° 36' 00" T	

Sumber : PP No. 37 Tahun 2002

ALKI II berada diantara Pulau Kalimantan dan Pulau Sulawesi serta antara Pulau Bali dan Pulau Lombok. Pintu masuk selatan ALKI II (arah dari Samudera Hindia) adalah Selat Lombok yang memiliki lebar sekitar 20 mil dan panjangnya

<sup>55</sup> Lampiran Peraturan Pemerintah RI Nomor 37 Tahun 2002.

sekitar 40 mil dengan kedalaman lautnya mencapai 700-800 m. Jarak Selat Lombok ke Selat Makassar sepanjang  $\pm 700$  mil,<sup>56</sup> dan alur laut ini terkenal sebagai salah satu lintasan utama pertukaran air antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik.<sup>57</sup>

Dengan karakteristik perairannya yang dalam sehingga relatif aman untuk dilayari, maka alur laut kepulauan tersebut merupakan jalur alternatif setelah Selat Malaka untuk menghubungkan pelayaran antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Negara-negara maritim mengakui bahwa secara teknis kapal tanker raksasa yang berbobot mati 200.000 ton keatas dan sarat muatan (*laden tanker*) berbahaya melewati Selat Malaka. Ini Karena *draft* (kedalaman) kapal tanki tersebut akan mencapai  $\pm 19$  m. Apabila kapal tersebut akan melalui kedalaman alur  $\pm 23$  m maka ia berada pada ambang bahaya untuk kandas (*safety limitation*). Kedalaman sebagian selat-selat Malaka bervariasi antara 27-40 m. Tetapi ada juga yang kedalamannya  $\pm 18$  m. Apabila kapal berlayar di Selat Malaka maka ia akan meneruskan pelayarannya ke Selat Singapura yang kedalamannya bervariasi antara 18-50 m, sehingga secara teknis untuk kapal tanki raksasa yang sarat muatan tidak layak melewati Selat Malaka.<sup>58</sup> Peristiwa kandasnya kapal tanker milik Jepang “*Showa Maru*” di Selat Malaka pada tahun 1975<sup>59</sup> telah menjadi pelajaran berharga.

Oleh karena itu pada umumnya kapal tanker raksasa dari Teluk Persia lebih menginginkan lewat Selat Lombok terutama yang berbobot 200.000 ton ke atas dengan sarat muatan. Sebaliknya kapal tanker raksasa melewati Selat Malaka hanya jika muatan kosong dari Jepang ke Teluk Persia. Selat Lombok tidak saja ramai dilewati oleh kapal tanker raksasa tapi juga oleh kapal angkut dari Australia, Selandia Baru ke Asia Timur atau sebaliknya. Biasanya kapal-kapal dari Australia menuju Singapura, Cina, Jepang melalui alur perhubungan laut ini. Alur ini merupakan rute utama kapal yang datang dari Tanjung Harapan (Afrika) menuju Asia Tenggara.<sup>60</sup> Tiap tahun sebanyak 3.900 kapal melewati alur laut

<sup>56</sup> Max Kariso, *Op. Cit*, hal. 16.

<sup>57</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Selat\\_Lombok](http://id.wikipedia.org/wiki/Selat_Lombok), diakses tanggal 13 Januari 2009.

<sup>58</sup> Max Kariso, “Alur Perhubungan Laut (Sea Lanes of Communicatio)”, dalam *Majalah Seskoal Dharma Wiratama*, NO. 74 Oktober 1991, hal. 13.

<sup>59</sup> Lihat Atje Misbach, *Op. Cit*, hal. 222.

<sup>60</sup> Max Kariso, *Op. Cit*, hal. 16.

tersebut dengan total nilai barang 40 milyar dollar.<sup>61</sup> Menurut catatan *Singapore Port Authority*<sup>62</sup> pada tahun 1985 kapal tanker raksasa yang melewati Selat Malaka dan Selat Lombok hampir sama banyak. Lewat Selat Malaka  $\pm$  52% dan lewat Selat Lombok  $\pm$  48%. Dari uraian tersebut tampak bahwa alur laut kepulauan yang menghubungkan Samudera Hindia dengan Samudera Pasifik melalui Selat Lombok, Laut Flores, Selat Makasar dan Laut Sulawesi atau sebaliknya merupakan alur perhubungan laut yang sangat ramai dilalui pelayaran internasional.

Setelah Selat Lombok, ALKI II bersambung ke Laut Flores yang juga memiliki karakteristik kedalaman hingga 5.123 meter. Laut ini terdapat di sebelah utara Pulau Flores dan menjadi batas alami antara Propinsi Nusa Tenggara Timur dengan Propinsi Sulawesi Selatan. Di sebelah utara Laut Flores terdapat gugusan pulau-pulau kecil, diantaranya Kepulauan Bonerate dan Pulau Kalaotoa.<sup>63</sup>

Begitu pula Selat Makassar yang merupakan selat yang terletak di antara pulau Kalimantan dan Sulawesi, termasuk kategori laut dalam.<sup>64</sup> Perairan Selat Makassar di sebelah barat Sulawesi memiliki perubahan kedalaman yang relatif besar dibanding dengan pantai timur Kalimantan. Bagian terdalam dari Selat Makassar (sekitar 2000 meter) terletak di bagian utara antara Kalimantan dan Sulawesi, kemudian mendekati ke arah Sulawesi di bagian selatan. Di kedalaman Selat Makassar ini terkandung gas laut dalam untuk memasok kebutuhan PT Pupuk Kalimantan Timur (PKT). Cadangan gas yang diperkirakan sebesar 120-900 MMSCFD ini bisa memenuhi kebutuhan PKT selama 10 tahun.<sup>65</sup>

Sementara itu Laut Sulawesi yang merupakan pintu masuk dari arah utara ALKI II kedalamannya mencapai 6.200 m. Laut ini berbentuk basin besar, dan memanjang 420 mil (675 km) utara-selatan dan 520 mil (837 km) timur-barat serta wilayah permukaan totalnya 110.000 mil persegi (280.000 km persegi). Laut ini terletak di sebelah barat Samudra Pasifik dan berbatasan dengan Kepulauan Sulu, Laut Sulu, dan Pulau Mindanao, Filipina. Laut Sulawesi merupakan tempat

<sup>61</sup> Lihat Edy Prasetyono, "Keamanan Internasional dan Politik Luar Negeri Indonesia", dalam Bantarto Bandoro, ed, *Mencari Desain Baru Politik Luar Negeri Indonesia*, Jakarta: CSIS, 2005, hal. 122.

<sup>62</sup> Max Kariso, *Op. Cit.*, hal. 12.

<sup>63</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Laut\\_Flores](http://id.wikipedia.org/wiki/Laut_Flores) diakses 20 Pebruari 2008

<sup>64</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Selat\\_Makasar](http://id.wikipedia.org/wiki/Selat_Makasar) diakses tanggal 16 Juni 2008

<sup>65</sup> <http://esdm.go.id> diakses tanggal 27 Mei 2009

bagi banyak spesies ikan dan makhluk bawah air. Latar tropis dan air terang yang hangat memungkinkan sebagai tempat hidup sekitar 580 dari 793 spesies koral pembangun karang dunia, yang tumbuh sebagai salah satu tempat yang kaya akan terumbu karang di dunia, dan susunan kehidupan bawah laut yang mengesankan, termasuk ikan paus dan lumba-lumba, kura-kura laut, ikan pari, ikan pari elang, barakuda, marlin serta spesies karang dan pelagik. Tuna dan tuna sirip kuning juga berlimpah.

Bersama dengan Laut Sulu yang bersambungan, Laut Sulawesi termasuk ekoregion laut yang paling produktif dan beragam dengan keanekaragaman hayati karang tertinggi di dunia. Terletak di puncak Segitiga Terumbu Karang Dunia (*The Coral Triangle*) dan mengiris tiga negara: Indonesia, Malaysia, Filipina sehingga ia menjadi kawasan berharga yang dilindungi oleh ketiga negara tersebut.

*Sulu-Sulawesi Marine Ecoregion (SSME)* terletak di Laut Sulu dan Laut Sulawesi serta ditetapkan sebagai satu dari 11 ekoregion laut yang menjadi kawasan konservasi kunci di dunia. Penetapannya dipelopori oleh beberapa lembaga internasional diantaranya WWF, *The Nature Conservancy*, *Conservation International*, *World Research International*.<sup>66</sup>

## B. Profil Kawasan Sekitar Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II

### 1. Propinsi Kalimantan Timur<sup>67</sup>

Kalimantan Timur merupakan Propinsi terluas di Indonesia, dengan luas wilayah kurang lebih 245.237,80 Km<sup>2</sup> atau sekitar satu setengah kali Pulau Jawa dan Madura. Propinsi ini berbatasan langsung dengan negara tetangga, yaitu Negara Bagian Sabah dan Serawak, Malaysia Timur.

Penduduk Kalimantan Timur pada tahun 2004 berjumlah 2.750.369, dibandingkan dengan luas wilayah, kepadatan penduduk Propinsi Kalimantan Timur relatif rendah, yaitu rata-rata sekitar 11,22 jiwa per Km<sup>2</sup>. Daerah ini memiliki sumber daya alam yang melimpah, baik berupa pertambangan seperti emas, batubara, minyak dan gas bumi, juga hasil-hasil hutan yang pada umumnya belum dimanfaatkan secara optimal. Lahan potensial pertanian tanaman pangan

<sup>66</sup> <http://rafflesia.www.or.id> diakses tanggal 13 Juni 2008

<sup>67</sup> <http://www.ina.go.id> diakses tanggal 14 Februari 2009

dan hortikultura pada tahun 2006 seluas 2.511.167 ha terdiri dari lahan sawah seluas 225.451 ha dan lahan bukan sawah 2.285.716 ha.

Tahun 2005, Propinsi Kalimantan Timur menghasilkan kayu tebangan tahunan sebesar  $\pm$  1,5 juta meter kubik. Untuk memenuhi kebutuhan seluruh industri di Propinsi Kalimantan Timur setidaknya diperlukan bahan baku kayu sebesar 3,2 juta meter kubik.

Perkembangan sektor kelautan dan perikanan menjadi sektor unggulan bagi pertumbuhan ekonomi, potensi sumberdaya ikan yang cukup besar, diantaranya Wilayah ZEEI (Zone Ekonomi Eksklusif Indonesia) di laut Sulawesi seluas  $\pm$ 297.813 km<sup>2</sup>. Perkembangan produksi ikan tangkapan ikan laut, produksi perikanan tambak dan produksi penangkapan perairan umum meningkat dari 99.691 ton tahun 2005 menjadi 101.187 ton pada tahun 2006 dengan rata-rata pertumbuhan per tahun sebesar 1,5%.

Ekspor hasil perikanan sebagian besar ke negara Jepang dan ke beberapa negara tujuan seperti Amerika Serikat, Hongkong, Malaysia, Singapura beberapa negara Eropa. Jenis komoditas yang diekspor adalah udang beku yang terdiri atas udang windu dan udang putih, udang segar, ikan tenggiri, ikan hidup berupa ikan berutu, ikan kerapu, lobster serta kepiting, labi-labi, kura-kura, dan cacing laut.

Potensi sumberdaya alam dan sumberdaya mineral yang cukup besar dilihat dari segi geologi dan potensi lahan galian sangat mempunyai daya tarik yang cukup tinggi dimata para investor bidang pertambangan. Saat ini terdapat enam perusahaan yang telah memproduksi minyak bumi, masing-masing Pertamina, OPEP Sangata, tiga perusahaan asing serta dua perusahaan swasta nasional.

Dilihat dari perkembangannya, produksi minyak mentah, gas alam dan batu bara mengalami peningkatan. Produksi minyak mentah pada 2004 sebesar 58.975,99 barel sedangkan produksi gas alam sebesar 1.220.287,54 dan produksi batu bara sebanyak 63.769.646,04 ton. Sementara pada 2005, produksi minyak mentah 57.025,99 barell, produksi gas alam 1.110.900.740 MMBTU dan batu bara sebanyak 81.517.819,59 ton, Sedangkan untuk tahun 2006 produksi minyak mentah 13.476,48 barel, produksi gas alam 292.227,42 MMBTU, dan produksi batu bara sebesar 58.489,691,98 ton.

## 2. Propinsi Kalimantan Selatan<sup>68</sup>

Propinsi Kalimantan Selatan secara astronomis terletak diantara 114 19' 13" - 116 33' 28" Bujur Timur dan 1 21' 49" - 4 10' 14" Lintang Selatan. Secara administratif, Propinsi Kalimantan Selatan terletak di bagian selatan Pulau Kalimantan dengan batas-batas : Sebelah barat dengan Propinsi Kalimantan Tengah, sebelah timur dengan Selat Makassar, sebelah selatan dengan Laut Jawa dan sebelah utara dengan Propinsi Kalimantan Timur.

Pertanian merupakan sektor yang berkontribusi besar terhadap PDRB Propinsi Kalimantan Selatan. Dengan luas areal produksi (panen) 397.998 ha hasil produksi padi tahun 2004 mencapai 1.403.250 ton. Selain mengembangkan sektor pertanian, Propinsi Kalimantan Selatan juga mempunyai sektor perkebunan baik yang dikelola perusahaan besar swasta maupun pemerintah. Perkebunan karet memproduksi sebanyak 91.406,42 ton, perkebunan sawit memproduksi 303.085,59 ton.

Luas areal hutan di Propinsi Kalimantan Selatan adalah 1.659.003 ha termasuk didalamnya; hutan lindung, hutan alam, hutan produksi tetap, hutan produksi terbatas, hutan konversi dan hutan bakau. Luas lahan kritis adalah sebesar 500.077 ha dan luas lahan reboisasi alam 14.454 ha. Produksi sektor kehutanan terdiri dari dua jenis yaitu kayu dan non kayu. Hasil hutan non HPH berupa kayu bulat pada tahun 2004 adalah sebesar 719.980,01 m<sup>3</sup> dan kayu olahan sebesar 1.568.715,38 m<sup>3</sup>. Produksi rotan adalah sebesar 239.206 ton; produksi kayu manis adalah sebesar 1.056 ton, produksi karet adalah sebesar 91.406 ton.

Sektor perikanan yang meliputi perikanan laut dan perikanan darat juga dikembangkan oleh Propinsi ini. Total produksi perikanan darat mencapai 11.706 ton. Sektor pertambangan di Propinsi Kalimantan Selatan didominasi oleh migas dan batu bara, namun migas cenderung mengalami penurunan, batu bara justru mengalami peningkatan yang cepat. Produksi batu bara pada tahun 2004 mencapai 45.032.100 m<sup>3</sup> ton dengan peningkatan mencapai 7% dari tahun 2003 yang hanya mencapai 41.344.695 m<sup>3</sup> ton, sedangkan produksi minyak mentah 394.976.000 ton dan produksi gas alam sebanyak 23.240,50 ton.

<sup>68</sup> <http://www.ina.go.id> diakses tanggal 12 Januari 2009

### 3. Propinsi Sulawesi Tengah<sup>69</sup>

Propinsi Sulawesi Tengah secara astronomis terletak pada Lintang 2 22' LU - 3 48' LS dan Bujur 119 22' BB - 124 22' BT dengan luas wilayah 68.033,0 Km<sup>2</sup>. Batas wilayah meliputi sebelah Utara dengan Laut Sulawesi, Propinsi Sulut, Sebelah Timur dengan Propinsi Maluku, Sebelah Selatan dengan Propinsi Sulawesi Tenggara dan Propinsi Sulawesi Selatan serta Sebelah Barat dengan Selat Makasar. Jumlah penduduk sebesar 2,44 juta jiwa (Oktober 2008) dengan tingkat kepadatan penduduk 36 kilometer persegi Km<sup>2</sup> (2006).

Perkembangan sektor pertanian sangat dominan. Lahan persawahan sesuai sistem pengairannya dapat dibedakan antara lain lahan sawah irigasi teknis seluas 54.314 ha, irigasi setengah teknis seluas 36.241 ha, irigasi sederhana seluas 13.410 ha, irigasi desa/Non PU seluas 22.929 ha dan lahan sawah non irigasi teknis seluas 23.518 ha.

Sektor kehutanan memiliki hutan mencapai luas 4.394.932 ha, dengan potensi hutan yang dimiliki sangat besar. Hasil produksi menghasilkan antara lain kayu bulat sebanyak 114.583,25 m<sup>3</sup>, kayu gergajian 90.308.477,5 m<sup>3</sup>, kayu eboni 708,32 m<sup>3</sup>, rotan 13.908.462 m<sup>3</sup> dan damar 1.468.826 m<sup>3</sup>.

Potensi lestari perairan laut Sulawesi Tengah diperkirakan sebesar 1.593.796 ton pertahun. Potensi penangkapan ikan di laut lepas dan budidaya pantai dapat menghasilkan 92.088 ton ikan dengan jumlah kapal penangkap ikan sebanyak 31.675 unit. Sedangkan di perairan umum mencapai 299 ton ikan. Saat ini, Propinsi Sulawesi Tengah mengekspor hasil perikanan sebanyak 1.641 ton ke berbagai negara setiap tahunnya.

Potensi penting lainnya adalah bidang pertambangan dan energi. Jenis-jenis pertambangan antara lain nikel dengan luas areal bahan galian mencapai 322.200 ha dengan jumlah potensi cadangan mencapai 8.000.000 WMT dan jumlah cadangan Inferred imonit 14.062,20 juta ton. Jenis pertambangan lainnya adalah gelena dengan potensi cadangan mencapai 100.000.000 ton, emas mencapai 16.000.000 ton, dan batu bara yang sekitar 15 ha.

<sup>69</sup> <http://www.dephut.go.id>, diakses tanggal 25 Mei 2008, lihat juga, <http://www.Indonesia.go.id>.

#### 4. Propinsi Sulawesi Barat<sup>70</sup>

Propinsi Sulawesi Barat merupakan pemekaran dari Propinsi Sulawesi Selatan yang merupakan Propinsi ke-33 dan diresmikan sejak 5 Oktober 2004 berdasarkan UU No. 26 Tahun 2004. Ibukota propinsi adalah Mamuju dan terdiri dari 5 Kabupaten yaitu : Polewali Mandar, Mamasa, Majene, Mamuju dan Mamuju Utara 58 Kecamatan serta 50 Kelurahan dan 393 desa. Luas wilayah 16.937,18 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk berdasarkan hasil survei Sosial dan Ekonomi Nasional (SUSENAS) Tahun 2006 berjumlah 992.656 jiwa yang tersebar di 5 Kabupaten, dengan jumlah penduduk terbesar yakni 356.391 jiwa mendiami Kabupaten Polewali Mandar.

Propinsi ini memiliki potensi sumber daya alam yang besar dan bervariasi mulai dari pertanian, kehutanan, kelautan dan perikanan, peternakan sampai perkebunan. Lahan sawah beririgasi teknis seluas 11.366 ha, sawah beririgasi setengah teknis 2.813 ha, sawah beririgasi nonteknis atau sederhana seluas 15.254 ha, dan lahan sawah tadah hujan seluas 26.012 ha, total saluran irigasi mencapai 29.433 km.

Di sektor hutannya 1.120.583 ha atau 67% luas wilayah Propinsi Sulawesi Barat, mempunyai hutan lindung seluas 700.020 ha, hutan terbatas 341.904 ha dan hutan tetap 78.659 ha. Hutan-hutan ini menghasilkan 51.306 ton kayu dan 2.927 ton rotan dan damar. Lahan perkebunan seluas 342.917 ha, terbagi dalam perkebunan rakyat seluas 278.014 ha dan perkebunan besar swasta seluas 64.903 ha. Sumberdaya kelautan dan perikanan Propinsi ini menghasilkan 18.456 ton ikan pada 2005, terdiri atas 37.720,4 ton perikanan laut dan 4.364 ton perikanan darat.

Di sektor pertambangan dan energi, potensi sumberdaya alamnya meliputi batu bara dengan potensi 322.142.102 ton. Kedua potensi ini terdapat di Kabupaten Mamuju. Potensi bijih besi sebesar 88.819 ton terdapat di Kabupaten Polewali Mandar, potensi tembaga 50.000 ton, zeng dan mangan 15.000 ton. Semua potensi ini terdapat di Kecamatan Karossa, Kabupaten Mamuju. Potensi pasir kuarsa sangat besar, sebanyak 3.534.411 ton dan zeolit di Kabupaten Mamasa dengan potensi sebesar 17.057.600 ton, kaolin di Kabupaten Polewali

<sup>70</sup> <http://www.sulbar.com> 15 Maret 2009

Mandar dengan potensi sebesar 570.937 ton, batu gamping sebesar 3.864.430 ton di Kabupaten Majene serta potensi marmer dengan potensi sebesar 570.937 ton. Setelah dieksplorasi, potensi minyak dan gas bumi terdapat di Kabupaten Bloka Surumanal Pasangkayu, Kurna, Budang Budong, dan Karama.

## 5. Propinsi Sulawesi Selatan<sup>71</sup>

Propinsi Sulawesi Selatan terletak di jazirah Selatan Pulau Sulawesi. Propinsi yang Beribukota di Makassar ini, terletak antara : 0 ° 12' - 8 ° Lintang Selatan 116 ° 48' - 122 ° 36' Bujur Timur. Secara administratif berbatasan : Sebelah Utara dengan Propinsi Sulawesi Tengah, Sebelah Barat dengan Selat Makassar, Sebelah Timur dengan Teluk Bone dan Sebelah Selatan dengan Laut Flores. Luas wilayahnya 62.482,54 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk sebesar 7,81 juta jiwa (Oktober 2008) dengan tingkat kepadatan penduduk 169 kilometer persegi.

Posisi yang strategis di Kawasan Timur Indonesia memungkinkan Sulawesi Selatan dapat berfungsi sebagai pusat pelayanan, baik bagi Kawasan Timur Indonesia maupun untuk skala internasional. Hasil sektor perikanan sebanyak 319 ribu ton yang terdiri dari perikanan laut, perairan darat dan perairan umum. Luas hutan sebesar 3,09 juta ha yang meliputi hutan lindung, hutan produksi terbatas dan hutan produksi biasa dengan hasil hutan sebanyak 148 ribu m<sup>3</sup> kayu dan produksi non kayu terdiri atas 7 ribu ton rotan dan 181 ribu ton getah pinus.

Pada tahun 2006 potensi sumberdaya mineral di Sulawesi Selatan tercatat bahan galian Emas terdapat di Kabupaten Luwu, Enrekang, Tator dan Gowa dengan potensi 4.675 pound, Nikel di Kabupaten Luwu Timur dengan potensi 180 miliar ton. Besi di Kabupaten Luwu dan Bone 22 miliar ton, Pasir Besi di Takalar, Selayar dan Jeneponto 3,4 juta ton, Tembaga di Tana Toraja dan Luwu 8,55 juta ton (PT. ANTAM, PT. Sasak Teguh Semangat & Aberfoile Eksplorasi), Batu Gamping terdapat di Bone, Pangkep, Selayar, Pinrang, Enrekang, Soppeng, Tana Toraja, Maros, Jeneponto, Barru, Sidrap, Bulukumba dan Takalar 33,24

<sup>71</sup> <http://www.sulsel.go.id> diakses tanggal 12 Februari 2009, lihat juga, <http://www.setneg.ri.go.id> diakses tanggal 12 Februari 2009.

miliar ton, Marmer di Maros, Bone, Luwu, Pangkep, Barru dan Enrekang 85,01 miliar ton.

Batubara terdapat di Maros, Pangkep, Barru, Sidrap, Enrekang, Soppeng, Bone, Sinjai Tator dan Gowa potensi 53,36 juta ton, Timah Hitam di Gowa, Tana Toraja dan Takalar 212.375 ton, Lempung terdapat di Kabupaten Pangkep, Selayar, Soppeng, Maros, Bulukumba, Takalar, Gowa, Enrekang dan Tator dengan potensi 334,83 juta ton (digarap PT Semen Tonasa), Pasir Kuarsa terdapat di Soppeng, Enrekang, Maros, Sidrap, Pinrang, Luwu dan Bone dengan potensi 93,82 juta ton. Di Kabupaten Wojo juga terdapat cadangan gas alam.

Pertumbuhan ekonomi tahunan sebesar 4,83 persen, yang didukung oleh pertumbuhan investasi sebesar 19,10 persen dan kontribusi terhadap pertumbuhan sebesar 3,43 persen. Sedangkan sektor pertambangan penggalian mengalami kontraksi sebesar 2,17 persen. Nilai ekspor non migas sebesar US\$296,40 juta dengan volume sebesar 272 ribu ton. Sedangkan nilai impor non migas sebesar US\$94,19 juta dengan volume 109 ribu ton.

## 6. Propinsi Nusa Tenggara Barat<sup>72</sup>

Propinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) terletak antara 115°45' - 119°10' BT dan antara 8°5' - 9°5' LS. Wilayah utara berbatasan dengan Laut Jawa, di selatan dengan Samudera Hindia, di timur dengan Selat Sepadan di barat dengan Selat Lombok. Luas wilayah keseluruhan adalah 49.312,11 Km<sup>2</sup> yang terdiri atas daratan 20.153,07 Km<sup>2</sup> dan lautan 29.159,04 Km<sup>2</sup>. memiliki dua buah pulau besar yaitu Pulau Lombok dengan luas wilayah daratan 4.738,70 Km<sup>2</sup> (23,51%) dan Pulau Sumbawa 15.414,37 Km<sup>2</sup> (76,49%). Selain itu juga dikelilingi ratusan pulau kecil. Pulau-pulau kecil tersebut diantaranya Gili Air, Gili Meno, Gili Trawangan, Gili Gede, Gili Nanggu, Gili Tangkong, Pulau Moyo, Pulau Bungin, Pulau Satonda, Pulau Kaung, dan Pulau Panjang. Secara administratif NTB yang beribukota di Kota Mataram terdiri atas 7 (tujuh) Kabupaten dan 2 (dua) Kota, masing-masing 4 (empat) Kabupaten/Kota berada di Pulau Lombok dan 5 (lima) Kabupaten/Kota berada di Pulau Sumbawa.

<sup>72</sup> <http://www.indonesia.go.id> diakses tanggal 5 Mei 2009

Potensi areal pertanian yang dapat diusahakan dan dikembangkan dalam rangka menunjang ketahanan pangan dan pengembangan sektor agribisnis adalah 1.106.599 ha, dan baru dimanfaatkan untuk kegiatan pertanian terdiri dari lahan irigasi 146.916 ha, non irigasi 35.339 ha, lahan tadah hujan 28.553 ha, dan lahan kering 287.085 ha. Luas hutan berdasarkan data dinas kehutanan Propinsi NTB tahun 2006 seluas 1.098.744,08 ha. Propinsi NTB mempunyai potensi sumber daya pesisir dan laut yang cukup tinggi, dengan luas perairan lautnya sekitar 29.159,04 km<sup>2</sup>, panjang pantai 2.333 km<sup>2</sup> dan perairan karang sekitar 3.601 km<sup>2</sup>. Potensi lestari perikanan sekitar 102.804 ton/tahun.

Propinsi Nusa Tenggara Barat berada di dua lempeng besar yakni Hindia Australia dan Eurasia yang saling berinteraksi dan berbentuk, menjadikan wilayah NTB kaya dengan sumber daya mineral dan energi. Terdapat enam jenis bahan galian mineral logam, dan yang telah memperoleh izin baik segi eksplorasi maupun eksploitasi adalah lima jenis bahan galian yaitu emas, perak, tembaga, pasir besi, dan timbal atau timah hitam, sedangkan belerang jumlahnya belum ekonomis untuk diproduksi.

## 7. Propinsi Bali

Secara astronomis Propinsi Bali terletak pada 8°3'40" - 8°50'48" Lintang Selatan dan 114°25'53" - 115°42'40" Bujur Timur. Secara fisik, perbatasan Propinsi Bali adalah, di sebelah Utara berbatasan dengan Laut Bali, sebelah Timur dengan Selat Lombok (Propinsi Nusa Tenggara Barat), Selatan dengan Samudera Indonesia dan sebelah Barat dengan Selat Bali (Propinsi Jawa Timur). Jumlah penduduk Bali sekitar 4 juta jiwa, dengan mayoritas 92,3% menganut agama Hindu. Agama lainnya adalah Islam, Protestan, Katolik, dan Buddha.<sup>73</sup>

Secara administrasi, Propinsi Bali terbagi menjadi delapan kabupaten dan satu kota, yaitu Kabupaten Jembrana, Tabanan, Badung, Gianyar, Karangasem, Klungkung, Bangli, Buleleng, dan Kota Denpasar yang juga merupakan ibukota Propinsi. Selain Pulau Bali, Propinsi Bali juga terdiri dari pulau-pulau kecil lainnya, yaitu Pulau Nusa Penida, Nusa Lembongan, dan Nusa Ceningan di

<sup>73</sup> <http://www.bali.forumotion.net/propinsi-bali/>, diakses tanggal 17 Januari 2009.

wilayah Kabupaten Klungkung, Pulau Serangan di wilayah Kota Denpasar, dan Pulau Menjangan di Kabupaten Buleleng. Luas total wilayah Propinsi Bali adalah 5.634,40 ha dengan panjang pantai mencapai 529 km.

Kawasan hutan di Propinsi Bali memiliki luas sekitar 130.686,01 ha dan 23,2% dari luas Pulau Bali terdiri dari kawasan Hutan Lindung seluas 95.766,66 ha (73,28% dari luas hutan keseluruhan). Hutan Konservasi seluas 26.293,59 ha yang terdiri dari: Cagar Alam seluas 1.762,80 ha dan Taman Nasional seluas 19.002,89 ha yang terdiri dari daratan seluas 15.587,89 ha dan perairan seluas 3.415 ha, Hutan Wisata Alam seluas 19.002,89 ha, Taman Hutan Raya seluas 1.373,50 ha, Hutan Produksi Tetap seluas 1.907,10 ha dan Hutan Produksi Terbatas seluas 6.719,26 ha dan Hutan Bakau seluas 3.013 ha yang terdiri dari 2.177 ha di dalam kawasan hutan dan 834 ha terletak di luar kawasan hutan.<sup>74</sup>

Kebijakan perkembangan daerah tidak terlepas juga dari prinsip-prinsip pembangunan yang berwawasan lingkungan seperti yang tertuang dalam Agenda 21 Nasional dan Agenda 21 Daerah yang bertujuan untuk mengintegrasikan pembangunan ekonomi, sosial dan lingkungan ke dalam satu paket kebijakan. Selain itu paradigma pembangunan yang berwawasan lingkungan dan bersifat holistik senantiasa mendorong pemerintah daerah untuk menciptakan kinerja pembangunan yang lebih baik dengan memperhatikan ongkos lingkungan dan ongkos pasokan serta cadangan sumber daya alam.

### **C. Proses Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia**

Berdasarkan Konvensi PBB tentang Hukum Laut atau *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982* yang telah diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut), maka Indonesia sebagai negara kepulauan yang telah diakui oleh dunia Internasional diwajibkan untuk melaksanakan ketentuan Konvensi Hukum Laut guna mengakomodasikan kepentingan nasional Indonesia dan kepentingan Internasional di perairan Kepulauan Indonesia. Diantara kewajiban yang harus dipenuhi adalah menentukan alur laut kepulauan untuk

---

<sup>74</sup> <http://www.indonesia.go.id/id/index/php>, diakses tanggal 17 januari 2009.

mewadahi hak lintas bagi kapal dan pesawat udara asing (*The Right of Archipelagic Seanes Passage*).

Konvensi Hukum Laut 1982 mengakui kompetensi negara kepulauan terhadap wilayahnya yang diwujudkan dalam ketentuan Pasal 53 ayat (1) dimana memberikan hak kepada negara kepulauan untuk menentukan alur-alur laut kepulauan yang cocok dipergunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing. Konvensi telah mengatur hak dan kewajiban masing-masing pihak yang berkaitan dengan "Alur Laut Kepulauan" ini, namun Indonesia sebagai Negara kepulauan, belum menentukan di bagian perairan mana saja yang akan dijadikan "Alur laut Kepulauan".

Pasal 53 ayat 3 Konvensi PBB Tentang Hukum Laut 1982 menyebutkan bahwa "Alur Laut Kepulauan" sebagai pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan yang seluas-luasnya dengan cara normal dengan tujuan semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara bagian laut lepas atau ZEE dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya.<sup>75</sup> Tetapi Pasal 53 ayat (12) Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan apabila negara kepulauan tidak menetapkan alur-alur laut kepulauannya maka kapal dan pesawat udara asing tetap dapat melaksanakan haknya dengan menggunakan rute-rute biasa yang digunakan untuk pelayaran internasional.

Rute-rute ini menurut azas kebiasaan di laut diartikan sebagai rute-rute laut teraman dan terpendek. Setiap Negara, berdasarkan kepada pengalaman para pelaut-pelautnya menetapkan sendiri rute pelayaran kapal-kapalnya. Dengan demikian akan terdapat banyak sekali "*routes normally used for internasional navigation*" yang melalui perairan kepulauan Indonesia.<sup>76</sup> Negara-negara maju, terutama negara-negara adikuasa, sangat berkepentingan dengan penggunaan Alur Laut Kepulauan sebagai konsekwensi logis dari kepentingan-kepentingan strategiknya.

<sup>75</sup> Sementara itu berdasarkan Undang-undang RI No. 6 Tahun 1996 dijelaskan bahwa "Alur Laut Kepulauan" adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak langsung melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas ZEEI dan bagian laut lepas atau ZEEI lainnya.

<sup>76</sup> Seskoal, "Hasil Forum Strategi TNI AL Keempat Tahun 1991", Jakarta, 1991, hal. 22.

Mengingat akan banyaknya alur pelayaran di perairan kepulauan Indonesia yang biasa digunakan oleh pelayaran internasional, maka Indonesia harus memilih dan menentukan alur-alur laut yang akan ditetapkan sebagai alur laut kepulauan ("*archipelagic sea lanes*") dari alur-alur yang biasa digunakan oleh pelayaran internasional tersebut.

Untuk mempercepat pemenuhan kewajiban RI dalam mengakomodasikan hak lintas di laut kepulauan sebagaimana diamanatkan dalam Konvensi Hukum Laut 1982, maka di Indonesia telah dilaksanakan berbagai kajian oleh beberapa institusi pemerintah terkait untuk direkomendasikan kepada Pemerintah.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui pengkajiannya yang didasarkan pada "*Ocean Passage For the world*" serta dengan memperhatikan kepentingan Indonesia, mengusulkan alur-alur laut kepulauan sebagai berikut:<sup>77</sup>

- 1) Alur I : Dari Samudra Pasifik ke Samudera Hindia dan sebaliknya melalui Laut Maluku - Laut Seram - Laut Banda - Selat Ombai.
- 2) Alur II : Dari Samudra Pasifik ke Samudera Hindia dan sebaliknya melalui Laut Sulawesi - Selat Makasar - Selat Lombok.
- 3) Alur III : Dari Laut China Selatan ke Samudera Hindia dan sebaliknya melalui Laut Natuna - Selat Karimata - Selat Gelasa - Selat Sunda

Selanjutnya dari Panitia Koordinasi Penyelesaian Masalah Wilayah Nasional dan Dasar Laut (PANKORWILNAS) telah melakukan pengkajian tentang penentuan dan penetapan alur-alur laut kepulauan di perairan Indonesia yang diperkirakan dapat memenuhi tuntutan kepentingan Nasional dan Internasional. Melalui Surat PANGAB Nomor R/345-05/13/3/STER tanggal 11 Juni 1991 yang ditujukan kepada Presiden Republik Indonesia, alur laut kepulauan yang direkomendasikan sebagai berikut:<sup>78</sup>

- 1) Alur I : Dari Samudera Pasifik ke samudera Hindia dan sebaliknya melalui Laut Maluku - Laut Seram - Laut Banda - Laut Timor.

<sup>77</sup> Laksda TNI Soentoro, "Manfaat Penetapan Alur Lintas Laut Kepulauan Untuk Kepentingan Nasional", Prasaran pada Seminar Forum Strategi TNI AL Keempat di Seskoal, Jakarta tanggal 27 Agustus tahun 1991.

<sup>78</sup> *Ibid*

- 2) Alur II : Dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia dan sebaliknya Laut Sulawesi - Selat Makasar - Selat Lomok.
- 3) Alur III : Dari Laut China Selatan ke Samudera Hindia dan sebaliknya, Melalui Laut Natuna - Selat Karimata - Laut Jawa - Selat Sunda.

TNI Angkatan Laut juga melakukan sebuah kajian komprehensif terhadap alur laut kepulauan melalui penyelenggaraan Forum Strategi TNI AL IV dari tanggal 12 s/d 27 Agustus 1991. Tema yang diusung adalah: "Penetapan dan Pengaturan *Sea Lanes* Sebagai Tindak Lanjut Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi PBB Tentang Hukum Laut Internasional"<sup>79</sup>. Forum Strategi ini dilaksanakan dalam tiga tahap meliputi tahap persiapan, tahap pra Seminar dan tahap Seminar.

Pada tahap Seminar yang dilaksanakan tanggal 27 Agustus 1991 dan dibuka secara resmi oleh Pangab Jenderal TNI Try Sutrisno, telah menghadirkan para pemrasaran dari kalangan Pejabat Teras RI dan para pakar yang kompeten di bidang hukum laut Internasional diantaranya Menhankam Jenderal TNI (Purn) L.B. Murdani, Menteri Luar Negeri Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja, Dirjen Perhubungan Laut Laksda TNI Soentoro, Dr. Etty Roesmaryati Agoes dan Komandan Seskoal Laksda TNI Abdul Hakim.

Dalam laporan Hasil Seminar dikemukakan bahwa pertimbangan yang harus diperhatikan dalam menetapkan Alur laut kepulauan, adalah sebagai berikut :

- 1) Kepentingan nasional bangsa Indonesia
- 2) Kepentingan keamanan pelayaran dan keselamatan bernavigasi,
- 3) Sedapat-dapatnya harus merupakan jarak pelayaran yang terpendek.
- 4) Harus mempertimbangkan sampai sejauh mana pengaruhnya terhadap ketahanan nasional bangsa Indonesia.

<sup>79</sup> Lihat, "Prakata Komandan Seskoal selaku Penyelenggara" pada Seminar Forum Strategi TNI AL Keempat di Seskoal, Jakarta tanggal 27 Agustus tahun 1991. hal. 3.

Oleh karena itu, Forum Strategi TNI AL IV menyimpulkan dan merekomendasikan tiga alternatif Alur Laut Kepulauan yang dianggap memenuhi persyaratan, sebagai berikut :<sup>80</sup>

- 1) ALKI I : Selat Lombok, Selat Makasar, Laut Sulawesi.
- 2) ALKI II : Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Cina Selatan.
- 3) ALKI III : a) Selat Ombai, Selat Wetar, Laut Banda (Barat Pulau Buru), Laut Seram (timur Pulau Manggoli), Laut Maluku, Laut Pasifik.  
 b) Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda (barat Pulau Buru), Laut Seram (timur P. Mangoli), Laut Maluku, Laut Pasifik.  
 c) Laut Arafura, Laut Banda (barat Pulau Buru), Laut Seram (timur Pulau Mangoli), Laut Maluku, Laut Pasifik.

Konsep ALKI yang direkomendasikan oleh Forum Strategi TNI AL IV sudah menyebar ke publik melalui media massa dan memancing reaksi beberapa negara antara lain Amerika Serikat, Inggris dan Australia. Mereka secara informal menanyakan kepada beberapa pejabat Departemen Luar Negeri RI antara lain Duta Besar RI di Bonn Dr. Hasjim Djalal.<sup>81</sup> Melalui kawat No. 228/bo/10/91, Dubes RI di Bonn menyatakan, bahwa Mr. Tuckerscully dari State Department di Washington mengharapkan agar Indonesia bersedia mengadakan pembicaraan bilateral secara informal<sup>82</sup> dengan Amerika tentang masalah penentuan "Sea Lanes".

Menjelang pertemuan Indonesia-Amerika, telah diadakan rapat koordinasi dengan beberapa instansi dan tenaga ahli terkait yaitu Departemen Luar Negeri,

<sup>80</sup> Seskoal, "Hasil Seminar Forum Strategi TNI AL IV Tahun 1991", Jakarta, 27

<sup>81</sup> Babinkum TNI, *Laporan Pertemuan Indonesia - Amerika tentang Alur Laut Kepulauan Tanggal 21-22 Nopember 1991*, Jakarta, 1991, hal. 2.

<sup>82</sup> Menurut Ketua Delegasi RI Laksamana Muda Drs. R. M. Soenardi, bahwa pertemuan ini adalah informal, sehingga pembicaraan-pembicaraan yang substansinya sangat teknis tersebut tidak bersifat formal dan akan menjadi input bagi masing-masing pihak. Ketua Delegasi Amerika Rear Admiral Wiliam Schachte Jr menyatakan bahwa kedatangan mereka adalah dalam rangka persahabatan serta untuk melakukan kerjasama dalam membahas aspek-aspek teknis UNCLOS 1982 serta tukar menukar informasi. Kedua belah pihak sepakat untuk membicarakan kepentingan masing-masing pihak, pengertian-pengertian dalam UNCLOS 1982 serta masalah-masalah yang menjadi kepentingan bersama.

Departemen Pertahanan Keamanan, Mabes ABRI, TNI-AL, Departemen Perhubungan, Departemen Pertanian dan Universitas Padjajaran, serta petunjuk Prof. Mochtar Kusumaatmaja. Selanjutnya pertemuan informal tingkat teknis Indonesia-Amerika dilaksanakan pada tanggal 21 dan 22 November 1991. Dalam pertemuan tersebut Amerika Serikat mengemukakan beberapa aspirasinya sebagai berikut :

*Pertama*, Amerika menganjurkan agar Indonesia dalam menetapkan Alur Laut Kepulauan tersebut melakukan konsultasi dengan "*Competent international organization*" sebagaimana tercantum dalam pasal 53 ayat 9 Konvensi Hukum Laut, yang dalam hal ini diwakili oleh IMO (*International Maritime Organization*).

*Kedua*, Delegasi Amerika menyatakan bahwa Amerika mempunyai kepentingan terhadap Alur Laut Kepulauan (ALK) dan menyarankan agar ALK dapat memenuhi kepentingan internasional. Dalam rangka menunjukkan sikap tersebut kepada Delegasi Indonesia, Delegasi Amerika telah menyerahkan suatu peta Hidrografi skala kecil (1 : 2.921.400) No. 632 DMA yang menggambarkan Wilayah Indonesia tanpa memuat perairan Halmahera, Arafura dan Irian. Dalam peta yang diserahkan kepada Delegasi Indonesia tersebut memuat konsep Alur laut yang secara keseluruhan masih terdapat alur-alur yang belum sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 atau kepentingan Indonesia, seperti keinginan adanya Alur Laut Kepulauan di :

- a. Laut Jawa
- b. Laut Flores
- c. Selat Gaspar
- d. Selat Bangka, Berhala, Durian
- e. Selat Selayar, Tukang Besi

*Ketiga*, Amerika menyampaikan masalah pencemaran di lingkungan alur pelayaran karena kemungkinan adanya radiasi tumpahan minyak atau peralatan peperangan, yang akan membahayakan pelayaran lingkungan hidup. Mengenai hal ini pihak Indonesia berpendapat bahwa Negara pantai tidak boleh menjadi korban pencemaran, oleh karena itu Negara pantai memiliki wewenang dalam pertanggungjawaban pencemaran di Alur Laut Kepulauan.

Keempat, dalam rangka pelaksanaan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 pasal 53 ayat 5 mengenai sumbu Alur Laut Kepulauan, pihak Indonesia telah memberikan penjelasan bahwa pasal tersebut pelaksanaannya sangat tergantung pada hubungan antara bentuk dasar laut dan letak garis pantai. Setiap alur pelayaran internasional harus diletakkan pada jarak tertentu dari garis pantai untuk melindungi keamanan Negara pantai. Pada suatu selat yang sempit, jarak tersebut ditetapkan 10%, tetapi pada suatu selat yang cukup lebar dengan kedalaman yang tidak beraturan dan membahayakan pelayaran, jarak bebas dari alur pelayaran internasional tersebut terpaksa harus disesuaikan sendiri. Indonesia menyatakan bahwa dalam rangka pelaksanaan dan penggunaan Alur Laut Kepulauan, diperlukan adanya kerjasama internasional sebagaimana juga diharapkan oleh pasal 43 KHL 1982.

*Kelima*, dalam rangka memantapkan letak serta jumlah alur laut yang akan diakomodasi bagi kepentingan lintas internasional, pihak Indonesia telah memaparkan pula gambaran daerah-daerah yang memiliki potensi sumber daya perikanan dan daerah perkiraan potensi sumber daya minyak dan gas bumi yang tentunya akan memberikan pengaruh terhadap perlintasan internasional tersebut.

Dari pertemuan informal dengan AS tersebut dapat ditarik kesimpulan antara lain, *pertama*, bahwa masalah lintas serta kaitannya dengan status hukum perairan kepulauan dan perairan territorial masih menggambarkan adanya perbedaan sikap yang disebabkan karena adanya pengertian serta pendekatan yang berbeda. *Kedua*, keinginan adanya Alur Laut Kepulauan di Laut Jawa dan Laut Flores yang merupakan konsistensi sikap Amerika sejak 1982, 1984 dan 1991 akan merupakan perjuangan yang berat bagi Indonesia, meskipun Indonesia mempunyai cukup alasan-alasan yang objektif tentang masalah lingkungan hidup, perikanan, pertambangan, pelayaran dan security.<sup>83</sup> Pihak Amerika telah menawarkan untuk melakukan pertemuan lanjutan dalam membahas masalah Alur Laut Kepulauan ini.

Setelah menerima berbagai pertimbangan dan masukan serta mempelajari berbagai hasil kajian dari sejumlah instansi, selanjutnya dilaksanakan Rapat Kerja Nasional (Rakernas) oleh Departemen Luar Negeri R.I di Cisarua Bogor tanggal

---

<sup>83</sup> *Ibid*, hal. 11.

17-19 Januari 1995 yang dihadiri oleh wakil-wakil departemen terkait. Rakernas 1995 antara lain merekomendasikan kepada pemerintah sebagai berikut<sup>84</sup> :

*Pertama*, segera mengusulkan kepada IMO penetapan tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia, khususnya untuk pelayaran lintas melalui beberapa rute-rute yang biasa dipergunakan untuk pelayaran internasional.<sup>85</sup>

*Kedua*, konsep ALKI yang akan diusulkan adalah Utara –Selatan, yaitu ALKI I yang di bagian utara bercabang dua, ALKI II dan ALKI III yang dibagian selatan bercabang empat menjadi ALKI III-A, III-B, III-C dan III-D yang melalui perairan Indonesia sebagai berikut :

1. ALKI I : Selat Sunda - Laut Jawa bagian Barat - Selat Karimata - Laut Natuna - Laut Cina Selatan.
2. ALKI II : Selat Lombok - Selat Makassar – Laut Sulawesi.
3. ALKI III-A : Laut Sawu - Selat Ombai - Laut Banda - Laut Seram - Laut Maluku - Samudera Pasifik.
4. ALKI III-B : Laut Timor - Selat Leti - Laut Banda - terus ke Utara ke ALKI III-A
5. ALKI III-C : Laut Arafuru - Laut Banda - terus ke Utara ke ALKI III-A
6. ALKI III-D : Laut Sawu ke ALKI III-A
7. ALKI III-E : Dari ALKI III-A ke Laut Sulawesi

*Ketiga*, mengenai ALKI Barat-Timur untuk pelayaran melalui laut Arafuru-Laut Flores dan Laut Jawa, Pemerintah Indonesia untuk saat ini belum mengusulkan penetapannya.

<sup>84</sup> Laksma TNI Nicolas P. Ello, "Penetapan Tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia", dalam Majalah TNI AL *Cakrawala* Nomor. 361 tahun 1999, hal. 32.

<sup>85</sup> *Internasional Maritime Organization (IMO)* adalah suatu badan khusus PBB yang mengurus bidang maritim. Konvensi-konvensi Internasional dibidang maritim yang diadakan atau di prakarsai oleh badan ini ada hubungan dengan pelayaran Nasional khususnya dalam rangka pembinaan hukum dibidang maritim. IMO didirikan di Jenewa oleh United Nations Maritime Conference pada tahun 1948 yang sebelumnya bernama *Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*. IMO/IMCO mulai berlaku sejak tanggal 17 Maret 1958 ketika Jepang menyatakan turut serta sebagai Negara kedelapan yang memiliki tonase kapal yang melebihi 1 juta ton. IMO akan berlaku apabila telah diratifikasi oleh sekurang-kurangnya 21 negara, termasuk 7 negara masing-masing dengan tonase kapal 1 juta ton. Tujuan utama IMO adalah untuk memajukan kerjasama antara Negara-negara anggotanya dalam masalah-masalah teknis dibidang pelayaran, dengan perhatian khusus akan keselamatan di laut dan untuk menjamin tercapainya taraf keselamatan serta efisiensi pelayaran setinggi-tingginya. Organisasi IMO ini terdiri dari tiga badan utama yaitu *Assembly, Council* dan *Maritime Safety Committee*.

Pengusulan tiga ALKI Utara-Selatan tersebut didasarkan atas pertimbangan dari berbagai aspek kepentingan sektoral yang terkait, antara lain kepentingan pertahanan dan keamanan, kondisi hidro-oseanografis di masing-masing ALKI, masalah lingkungan laut dan kawasan konservasi laut, kegiatan-kegiatan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam terutama migas, kegiatan penangkapan ikan, kepentingan dan keselamatan pelayaran dan penerbangan nasional serta kepentingan-kepentingan internasional terhadap lintas laut yang paling aman dan cepat melalui perairan Internasional.

Dalam upaya menetapkan ALKI tersebut, Indonesia tetap melakukan serangkaian pertemuan informal dengan negara-negara maritim besar pengguna ALKI seperti Amerika Serikat, Australia, Jepang dan Inggris serta dengan beberapa negara tetangga, khususnya Singapura, Malaysia, Thailand dan Filipina. Pada pertemuan informal berikutnya dengan Amerika Serikat tanggal 21–22 September 1995 di Jakarta, pihak Amerika Serikat mengharapkan adanya ALKI Barat-Timur melalui Laut Jawa, Laut Flores dan Selatan Laut Banda untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan/Selat Malaka – Singapura menuju Laut Arafura, yang berhubungan dengan ALKI Utara – Selatan.<sup>86</sup>

Usul Amerika Serikat yang menghendaki adanya ALKI Barat-Timur tersebut dilatar belakangi oleh pandangan sebagai berikut:<sup>87</sup>

*Pertama*, Sesuai dengan ketentuan Pasal 53 ayat (4) Konvensi Hukum Laut 1982, ALKI tersebut haruslah mencakup “semua rute lintas normal yang digunakan sebagai rute atau alur untuk pelayaran internasional”, maka Pemerintah Indonesia harus pula menetapkan ALKI Timur-Barat melalui Laut Jawa yang menurut Amerika Serikat, selalu dipergunakan kapal-kapal perang dan armada dagang mereka untuk pelayaran dari Asia Tenggara menuju Australia, *Kedua*, Apabila Laut Jawa tidak ditetapkan sebagai ALKI Timur-Barat maka :

- a) Amerika Serikat tidak menghendaki penerapan rezim hak lintas damai (“*innocent passage*”) di Laut Jawa. Penerapan rezim hak lintas damai (“*innocent passage*”) di Laut Jawa tersebut akan mengakibatkan kapal-kapal selam Amerika Serikat harus berlayar di atas permukaan air, hal mana

<sup>86</sup> Tim Panja Mabes TNI-AL. *Hasil Evaluasi Panja TNI-AL tentang Penentuan Alur Laut Kepulauan Indonesia*, Jakarta, 1996.

<sup>87</sup> *Ibid*

dianggap Amerika Serikat tidak sesuai dengan kebiasaannya yang selalu berlayar di bawah permukaan air Laut Jawa, dan hanya di tempat-tempat yang sangat dangkal saja akan terpaksa ke atas permukaan.

- b) Tidak ditetapkannya Laut Jawa sebagai ALKI Timur-Barat mengakibatkan pesawat-pesawat udara militer Amerika Serikat tidak lagi memiliki hak lintas dari Timur ke Barat perairan kepulauan Indonesia, melainkan harus memutar melalui Samudera Hindia yang akan mengakibatkan penambahan jam terbang dan penambahan jarak lebih jauh sekitar 400 mil.
- c) Tidak ditetapkannya ALKI Barat-Timur, maka kapal-kapal perang Amerika Serikat yang melintas dari Timur ke Barat perairan kepulauan Indonesia tidak dapat memperoleh perlindungan udara ("*air cover*"). Hal tersebut menurut Amerika Serikat akan membuat mobilitas armadanya menjadi sangat sensitif".

Sedangkan konsultasi informal dengan Australia pertama kali diselenggarakan pada tanggal 30 Januari 1996 di Mabes ABRI, Jakarta, tetapi pertemuan terbatas hanya antara kedua angkatan bersenjata yakni antara Mabes ABRI dengan *Australian Defence Force*. Pada pertemuan tersebut dibicarakan masalah "*normal mode*" menurut pandangan kedua negara dan kegiatan apa saja yang diperbolehkan kapal dan pesawat udara sewaktu melaksanakan hak lintas melalui alur-alur laut kepulauan. Dalam pertemuan tersebut, Indonesia berpandangan bahwa pada prinsipnya semua kapal dan pesawat udara sewaktu melaksanakan hak lintas alur-alur laut kepulauan tidak boleh mengadakan kegiatan apapun yang membahayakan keamanan negara pantai.<sup>88</sup>

Sementara itu pertemuan dengan Inggris dilakukan di London pada tanggal 15 Februari 1996 di Kementerian Luar Negeri Inggris. Pada pertemuan tersebut sebagaimana halnya dengan Amerika Serikat, Inggris mengusulkan pula tentang pentingnya penetapan ALKI Barat-Timur. Selain membahas mengenai penetapan tiga ALKI Utara-Selatan, dalam pertemuan tersebut Indonesia juga memberikan daftar 19 ketentuan yang harus dipatuhi oleh kapal dan pesawat udara asing yang

<sup>88</sup> Tim Panja Mabes TNI-AL, *Op. Cit.* hal. 18.

melaksanakan hak lintas alur-alur laut kepulauan di ALKI (*19 rules*), untuk dipelajari lebih lanjut oleh Inggris.

Jepang turut pula mengikuti usaha Indonesia dalam menetapkan alur-alur laut kepulauannya. Kepentingan utama Jepang adalah hak lintas melalui perairan kepulauan bagi kapal-kapal tanker dan kapal-kapal ikan (bukan kapal perang sebagaimana Amerika Serikat), oleh karenanya bagi Jepang yang paling penting adalah ALKI Utara-Selatan. Namun, meskipun demikian Jepang mendukung pandangan Amerika Serikat yang mengusulkan adanya ALKI Timur-Barat melalui Laut Jawa.

Terhadap berbagai usulan Amerika Serikat, Inggris, Australia dan Jepang agar Indonesia menetapkan ALKI Timur-Barat, Pemerintah Indonesia menolak usulan tersebut. Menurut Mochtar Kusumaatmadja, penolakan Indonesia itu disebabkan karena ALKI Timur-Barat “tidak menggambarkan ‘*sealane traversing the archipelago for the expeditious and unimpeded passage*’ sebagaimana dimaksudkan oleh Konvensi 1982”.<sup>89</sup> Tetapi dari pertimbangan aspek strategis, penolakan Indonesia terhadap penetapan ALKI Timur-Barat tersebut dilatar belakangi oleh alasan-alasan sebagai berikut :<sup>90</sup>

*Pertama*, Apabila ALKI Timur-Barat yang secara geografis terletak di daerah jantung negara Indonesia ditetapkan, maka semua kapal-kapal termasuk kapal perang dalam suatu formasi, dapat melintas tanpa harus memberitahukan atau meminta ijin kepada Pemerintah Indonesia, begitu pula untuk kapal selam dapat terus menyelam selama melewati ALKI tanpa harus muncul ke permukaan. Hal tersebut dapat menyulitkan Pemerintah Indonesia, apabila kondisi-kondisi ini dimanfaatkan oleh kapal-kapal perang dari negara-negara yang tidak bersahabat dengan Indonesia.

*Kedua*, Laut Jawa secara hidrografis merupakan laut yang dangkal dan terdapat banyak fasilitas ekonomi sehingga merupakan wilayah yang sangat rawan apabila terjadi kecelakaan kapal terutama kapal yang bertenaga nuklir atau kapal yang mengangkut nuklir. Selain dampak yang timbul berupa kerusakan/kehancuran di sekitar wilayah perairan Pulau Jawa yang sulit untuk direhabilitasi kembali,

<sup>89</sup> Etty R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung, *Abardin*, 1991. hal. 590.

<sup>90</sup> Tim Panja Mabes TNI AL, *Op. Cit.* hal. 50.

kepulauan dengan cara normal, semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang. (Pasal 4 ayat 1)

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. (Pasal 4 ayat 2)

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. (Pasal 4 ayat 3)

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. (Pasal 4 ayat 3)

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 (Pasal 4 ayat 4)

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. (Pasal 4 ayat 5)

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. (Pasal 4 ayat 6)

- 8) 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 5)
- 9) Kapal asing, termasuk kapal penangkap ikan, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan kegiatan perikanan. (Pasal 6 ayat 1)
- 10) 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. (Pasal 6 ayat 2)
- 11) 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. (Pasal 6 ayat 3)
- 12) 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. (Pasal 7 ayat 1)
- 13) 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. (Pasal 7 ayat 2)
- 14) 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. (Pasal 7 ayat 3)
- 15) 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. (Pasal 7 ayat 4)

16) Pesawat udara sipil asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus :

- a. menaati peraturan udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mengenai keselamatan penerbangan
- b. setiap waktu memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otorita pengawas lalu lintas udara yang berwenang yang ditetapkan secara internasional atau frekuensi radio darurat internasional yang sesuai

17) Pesawat udara negara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus :

- a. menghormati peraturan udara mengenai keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a ;
- b. memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b.

18) 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 (Pasal 9 ayat 1)

19) Kapal asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dilarang melakukan dumping di Perairan Indonesia (Pasal 9 ayat 2)

20) 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 (Pasal 9 ayat 3)

#### **E. Potensi Ancaman di Sekitar Alur Laut Kepulauan Indonesia II**

Dilihat dari perspektif penyebaran wilayah RI yang luas dan terbuka, ALKI merupakan bentuk penyederhanaan untuk pengawasan lalu lintas kapal dan pesawat udara asing yang melewati wilayah perairan kepulauan Indonesia. Tetapi

karena letaknya yang strategis sebagai jalur penghubung Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, menjadikan ALKI memiliki sejumlah permasalahan yang berpotensi menjadi ancaman terhadap wilayah perairan Indonesia. Beberapa permasalahan tersebut adalah :

### 1. Masalah Pelanggaran Wilayah

Sebagai sebuah negara kepulauan, Indonesia memiliki batas maritim potensial dengan 10 negara tetangga, yakni India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, Australia dan Timor Leste. Perbatasan maritim, karena letaknya di posisi terdepan wilayah NKRI sangat rawan terhadap tindakan pelanggaran kedaulatan oleh negara lain.

Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan (Menko Polhukam) Widodo Adi Sutjipto mengungkapkan, selama tahun 2008 tercatat pelanggaran wilayah laut Indonesia sebanyak 21 kali oleh kapal perang Malaysia dan enam kali oleh kapal patroli Maritim Malaysia yang terjadi di perairan Kalimantan Timur (Laut Sulawesi).<sup>99</sup> Di sekitar wilayah tersebut terdapat perairan Blok Ambalat yang diklaim secara tidak sah oleh Malaysia.

Wilayah ini meskipun bukan merupakan garis sumbu ALKI II, tetapi terletak di Laut Sulawesi yang merupakan pintu masuk dan keluar untuk pelayaran melalui ALKI II, sehingga setiap bentuk ancaman di sekitar wilayah tersebut dipastikan akan memberikan dampak besar terhadap keamanan di wilayah sekitar ALKI II.

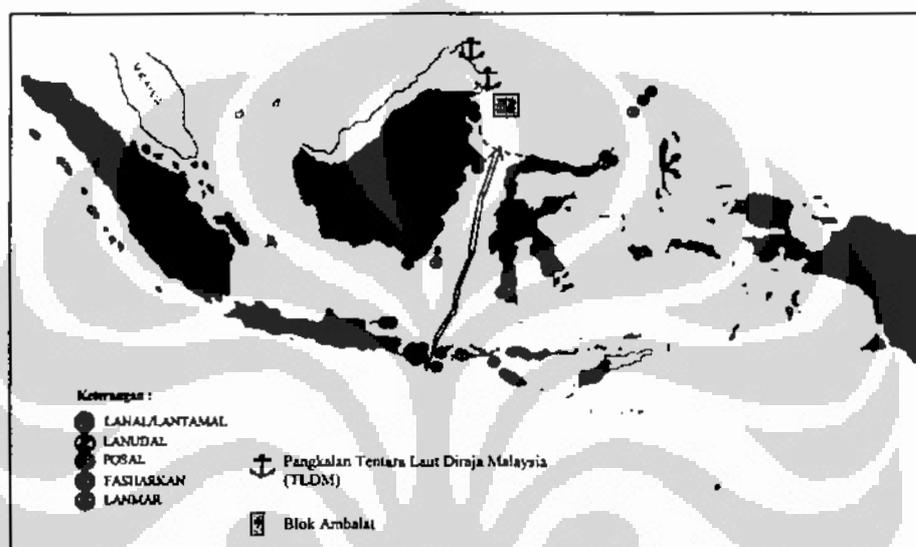
Meningkatnya eskalasi ancaman di perairan perbatasan RI-Malaysia ini terutama setelah Malaysia pada tanggal 16 Februari 2005 mengumumkan bahwa Blok ND 6 dan ND 7 merupakan konsesi perminyakan baru yang akan dioperasikan oleh Shell dan Petronas Carigali (Malaysia) dimana blok tersebut tumpang tindih dengan Blok Ambalat yang dioperasikan oleh *Eni Ambalat Ltd* dan Blok Ambalat Timur oleh *Unocal Ventures* (Indonesia) yang penandatanganan kontraknya telah dilaksanakan pada tanggal 27 September 1999.<sup>100</sup> Di wilayah Blok Ambalat (10.750 km<sup>2</sup>) dan Blok Ambalat Timur (4.739

<sup>99</sup> <http://www.Antaraneews.com>, diakses tanggal 2 Maret 2009.

<sup>100</sup> Marsetio, "Mempertahankan Amhalat Dari Caplokkan Negeri Jiran Malaysia", *Dharma Wiratama*, No. DW/127/2005.

km<sup>2</sup>) menurut perhitungan mengandung cadangan minyak bumi 421,61 juta barrel dan gas bumi 3,3 trilyun kaki kubik.<sup>101</sup> Oleh karena itu para pengamat melihat, isu yang berkembang di Ambalat bukan hanya sebatas klaim batas wilayah, tetapi ada aroma persaingan energi didalamnya.

**Gambar 2**  
**Gelar Pangkalan TNI AL dan Pangkalan TLDM**  
**di sekitar ALKI II dan Blok Ambalat**



Sumber : Diolah dari data Mabes TNI AL

Malaysia telah mengklaim sebagian wilayah di laut Sulawesi tersebut berdasarkan peta yang dibuat secara sepihak oleh Malaysia pada tahun 1979. Peta tersebut merupakan upaya mencaplok wilayah kedaulatan Indonesia secara semena-mena. Oleh karena itu peta tersebut tidak hanya diprotes oleh Indonesia, tetapi juga oleh negara-negara tetangga di ASEAN antara lain Singapura, Filipina, Vietnam, Cina termasuk Inggris yang melayangkan protes atas nama Brunei Darussalam.<sup>102</sup>

Dari aspek geografi pun, posisi Ambalat tidak realistis untuk dianggap sebagai kelanjutan alamiah dari Pulau Sipadan dan Ligitan. Blok Ambalat terletak di wilayah Muara Sungai Kayan yang membentuk delta pada bagian lepas pantai berkedalaman antara 1.000 sampai 2.375 meter di bawah permukaan laut pada

<sup>101</sup> Eky Syachrudin, "Ambalat Ada Perusahaan Minyak di Baliknyaa", *Republika*, Maret 2005.

<sup>102</sup> Yuri Thamrin, "Sejak 1960 Ambalat Memang Dompot Kita", *Rakyat Merdeka*, Maret 2005.

landas kontinen Kalimantan. Wilayah sampai kedalaman tersebut merupakan kelanjutan daratan Kalimantan wilayah Indonesia, yang merupakan cekungan sedimentasi bagi pengendapan *sediment terrigenous* (asal daratan).<sup>103</sup>

Pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia lainnya yang secara nyata dilakukan oleh Negara lain adalah ketika terjadinya manuver pesawat Hornet F-18 milik Angkatan Laut Amerika Serikat di atas Laut Jawa atau di sebelah Barat Pulau Bawean Jawa Timur tanggal 3 Juli 2001 dengan alasan untuk mengawal armada kapal perangnya. Kasus tersebut diperkirakan terjadi antara lain karena masih adanya perbedaan persepsi antara Indonesia dan Amerika mengenai ALKI<sup>104</sup> dimana sejak awal diusulkan ALKI Utara-Selatan oleh Indonesia ke *International Maritime Organization* (IMO), Amerika tidak pernah berhenti menuntut diakomodasikannya ALKI Timur-Barat di perairan kepulauan Indonesia.

ALKI sudah menjadi bagian dari hukum internasional sehingga AS harus pula mengikuti ALKI yang sudah ditetapkan. Oleh karena itu tindakan Amerika sesungguhnya sudah merupakan tindakan *Intuisi*, yaitu tindakan pengganggu, pengacauan lalu lintas dan campur tangan terhadap Negara lain. Tindakan AS sudah merupakan ancaman terhadap stabilitas nasional.<sup>105</sup> Menurut Hasjim Djalal, tindakan AS adalah salah dan karena itu Indonesia perlu memperingatkannya, kecuali kalau penerbangan ini telah mendapat izin dari Indonesia.<sup>106</sup> Dalam penerbangannya tersebut seharusnya pesawat AS melalui ALKI yang sudah ditetapkan, tetapi hanya memotong ALKI Utara-Selatan terutama ALKI II di garis sumbu Laut Flores.

## 2. Masalah Penangkapan Ikan Secara Ilegal (*Illegal Fishing*)

Potensi lestari sumber daya ikan laut Indonesia adalah sebesar 6,4 juta ton per tahun atau 7% dari total potensi lestari sumber daya ikan laut dunia. Saat ini Indonesia merupakan produsen ikan terbesar ke enam di dunia dengan volume

<sup>103</sup> Dadang S. Wirasuta, "Sengketa Ambalat Ditinjau Dari Aspek Hukum, Geografis, Geologis, Sosial Politik, Ekonomi, dan Pertahanan Keamanan", *Widya Dharma*, Edisi VII April 2006.

<sup>104</sup> S.Y. Pailah, *Archipelagic State Tantangan dan Perubahan Maritim*, Manado : Klub Studi Perbatasan, 2007, hal. 110.

<sup>105</sup> *Ibid*

<sup>106</sup> <http://majalah.tempointeraktif.com> diakses tanggal 17 Mei 2009.

produksi 6 juta ton.<sup>107</sup> Sumberdaya perikanan ini tersebar dalam sembilan wilayah pengelolaan perikanan (WPP) masing-masing (1) Selat Malaka, (2) Laut Cina Selatan, (3) Laut Jawa, (4) Selat Makasar dan Laut Flores, (5) Laut Banda, (6) Laut Seram sampai Teluk Tomini, (7) Laut Sulawesi dan Samudera Pasifik, (8) Laut Arafura dan (9) Samudera Hindia.<sup>108</sup> Apabila potensi perikanan laut ini dikelola secara serius diperkirakan akan memberikan sumbangan devisa sebesar US\$ 10 milyar per tahun.

Tetapi ironisnya pengelolaan sumberdaya perikanan saat ini belum mampu memberikan kontribusi signifikan bagi peningkatan kesejahteraan, malahan negara banyak dirugikan trilyunan rupiah dari sektor tersebut. Ini diakibatkan oleh berbagai hal, diantaranya adalah masalah penangkapan ikan secara illegal (*illegal fishing*) dan terganggunya keseimbangan ekosistem akibat *over fishing* yang tidak mengindahkan kesinambungan atau keberlanjutan sumberdaya.

Menteri Kelautan dan Perikanan Freddy Numberi berdasarkan data dari FAO mengungkapkan, bahwa kerugian ekonomi yang diderita Indonesia akibat praktek *illegal fishing* oleh kapal asing, sebesar Rp 30 trilyun per tahun, yang dihitung dari 25% potensi perikanan yang dicuri atau sekitar 1,6 juta ton, dengan asumsi harga jual ikan US\$ 2 per kilogram.<sup>109</sup>

Maraknya *illegal fishing* ini tergambar dari besarnya jumlah kapal ikan yang beroperasi di sekitar Laut Arafura, sekitar 500 kapal dengan kapasitas 70-100 gross ton (GT) dan di Laut Cina Selatan 250-350 kapal. Kapasitas mesin pun hampir sama. Setiap saat kapal penangkap ikan itu selalu dikawal semacam "kapal induk" untuk penampung ikan, dan ketika penuh akan berlayar menuju negaranya untuk menyuplai industri pengolahan ikan. Kapal-kapal ikan asing ini umumnya berasal dari China, Thailand, Taiwan dan Filipina.<sup>110</sup>

Selat Makassar dan Laut Flores sebagai wilayah perairan dimana terdapat garis sumbu ALKI II, masuk dalam WPP 4 dengan potensi perikanan 929.000,72

<sup>107</sup> Rohmin Dahuri, "Memberdayakan Potensi Laut Nusantara", dalam *Gatra* Edisi Khusus No. 08 Tahun XII Januari 2006.

<sup>108</sup> Direktur Kapal Perikanan dan Alat Penangkap Ikan DKP, "Armada Perikanan Indonesia," *Paper* disampaikan kepada peserta Kursus Manajemen Strategi Angkatan Ke - 2 Seskoal TP. 2007, tanggal 14 Mei 2007.

<sup>109</sup> *Forum Hukum*, Volume 2 No. 2 2005.

<sup>110</sup> *Kompas*, 28 Mei 2005, hal. 41.

ton dan pemanfaatannya baru 70%. Dalam WPP 4 ini untuk beberapa jenis ikan sudah termasuk dalam kategori over exploitasi.

**Tabel 4**  
**Potensi Sumber Daya Ikan di Selat Makasar dan Laut Flores (ALKI II)**

No	Kelompok Sumberdaya	Potensi (ribu ton)	Produksi (ribu ton)	Pemanfaatan (%)
1	Pelagis Besar	193,64	85,10	43,96
2	Pelagis Kecil	605,44	333,35	55,06
3	Demersal	87,70	87,20	> 100
4	Ikan Karang Konsumsi	34,10	24,15	70,70
5	Udang Peneaid	4,80	4,80	> 100
6	Lobster	0,70	0,65	92,86
7	Cumi-cumi	3,88	3,88	> 100
<b>TOTAL</b>		<b>929,72</b>	<b>655,45</b>	<b>70,50</b>

Sumber : Ditjen Perikanan Tangkap DKP tahun 2005

**Tabel 5**  
**Data Kapal Ikan yang Diadhock/Dikawal di ALKI II dan Perairan Sekitarnya Tahun 2007**

Kapal Ikan Indonesia (KII)		Kapal Ikan Asing (KIA)		Jenis Pelanggaran	
Diadhock	Terbukti Melanggar	Diadhock	Terbukti Melanggar	KII	KIA
19	16	6	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tidak sesuai dengan fishing ground</li> <li>- ABK tidak sesuai SIPI</li> <li>- Tanpa dilengkapi dokumen</li> <li>- Melarikan diri</li> <li>- Jumlah tangkapan tidak sesuai izin SIKPI</li> <li>- SIPI habis masa berlakunya</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Masuk perairan Indonesia tanpa izin dan tidak dilengkapi dokumen</li> </ul> <p><b>Bendera Kapal :</b> Philipina = 4 Kapal Hongkong = 1 Kapal</p>

Sumber : Diolah dari data Mabes TNI AL

Keterangan : Perairan sekitarnya dimaksudkan perairan ZEE di arah pinn masuk/kehur ALKI II

### 3. Masalah penyelundupan senjata dan perdagangan manusia.

Setiap tahun ratusan ribu pucuk senjata seludupan beredar di kawasan Asia Tenggara. Sebagian besar, kurang lebih 80%, disebarkan melalui jalur laut. Kalau dirunut ke belakang, Indonesia telah menjadi bagian dari peredaran senjata yang diperlihatkan melalui fenomena jumlah korban di daerah konflik. Di Ambon

tercatat kurang lebih 3.000 orang kehilangan nyawa sepanjang masa konflik yang terjadi sejak bulan Januari 1999 dan 400.000 orang menjadi pengungsi.<sup>111</sup>

Adanya fakta jumlah korban dalam konflik meningkat secara signifikan bisa menimbulkan asumsi bahwa penggunaan *small arms dan light weapon* (SALW) dalam konflik-konflik tersebut juga meningkat. Beredarnya senjata-senjata ilegal di daerah konflik di Indonesia menunjukkan betapa kontrol udara dan laut yang lemah atas wilayah laut. Kategori *small arms* ini juga bisa meliputi senjata-senjata rakitan. Hal ini cukup masuk akal mengingat hakikat *small arms* yang portable dan mudah dipindahkan, sehingga alih teknologi perakitannya relatif mudah dilakukan. Di Kalimantan Barat dan Lombok Barat, misalnya, aktivitas perakitan senjata sangat marak sehingga senjata rakitan bisa dibeli dengan harga mulai dari Rp. 75.000,- hingga Rp. 500.000,-.<sup>112</sup> Daerah-daerah yang berhimpitan dengan ALKI selalu sangat rawan terhadap kegiatan-kegiatan kejahatan internasional, karena mereka bisa bergerak dengan bebas untuk memasuki Indonesia.<sup>113</sup>

Kemudian salah satu ancaman keamanan lintas negara terutama di daerah perbatasan setiap negara di dunia yakni: penyelundupan orang dan barang. Modus operandi ini menjadi potensi ancaman besar bagi keamanan lintas negara yang sulit diberantas. Berdasarkan data Bank Pembangunan Asia (ADB) tahun 2006, setiap tahun, jumlah manusia yang "diperdagangkan" berjumlah antara 1.500.000 - 2.000.000 di seluruh dunia. Sebanyak 150.000 orang berasal dari Asia Barat dan 225.000 dari Asia Tenggara. Di Asia Tenggara, Indonesia dan Filipina merupakan pusat dan negara transit bagi pria, wanita, dan anak-anak.

Dalam siaran persnya pertengahan Juni 2009, Kedubes Amerika Serikat di Jakarta melaporkan<sup>114</sup> bahwa Indonesia adalah negara sumber perdagangan wanita, anak, dan pria untuk tujuan kerja paksa dan eksploitasi seks komersil. Pada lingkup yang lebih kecil, Indonesia menjadi negara tujuan dan transit untuk perdagangan manusia dari negara lain. Menurut data dari IOM, ancaman perdagangan manusia terbesar yang dihadapi para pria dan wanita Indonesia adalah yang disebabkan oleh kondisi kerja paksa dan sistem kerja ijon di banyak

<sup>111</sup> Philips Jusario Vermonte, "Problematika Peredaran Small Arms di Kawasan Asia Tenggara : Thailand, Filipina dan Indonesia", dalam *Analisis CSIS Tahun XXXII/2003* No. 1, hal. 59.

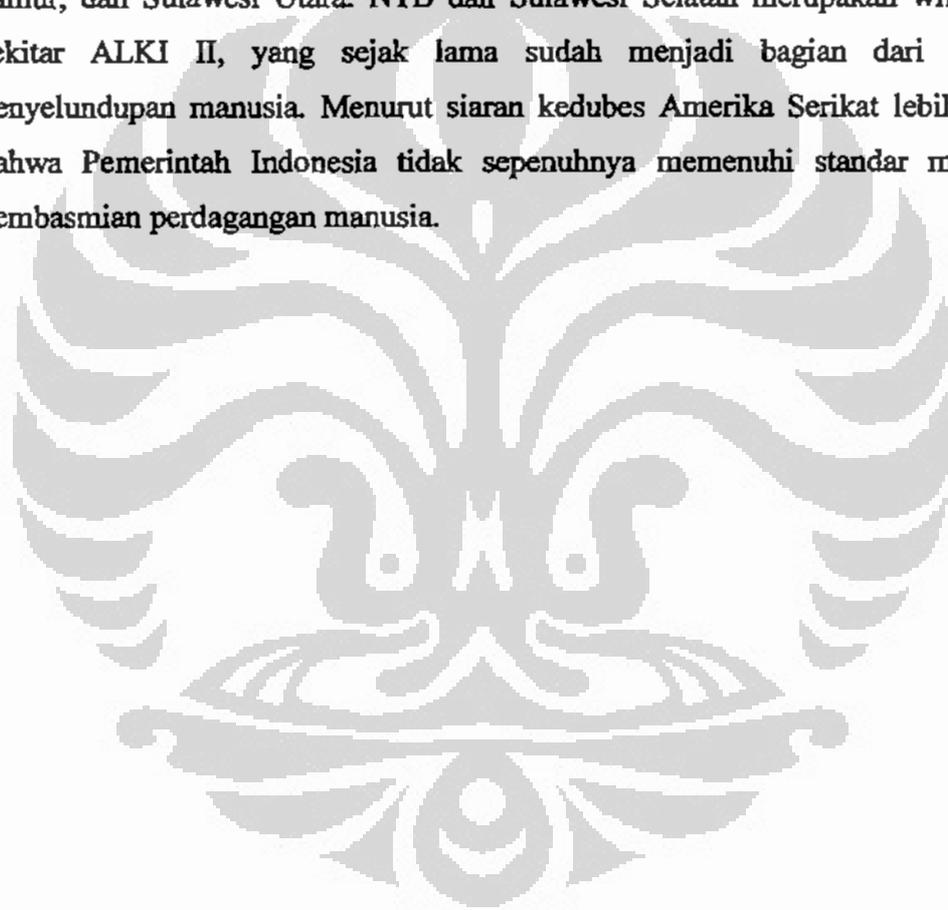
<sup>112</sup> Philip Jusario Vermonte, *Op. Cit.* hal. 61.

<sup>113</sup> Edy Prasetyono, *Op. Cit.*

<sup>114</sup> *Ibid*

negara Asia – terutama Malaysia, Singapura, dan Jepang dan Timur Tengah terutama Arab Saudi. Para wanita dan anak perempuan Indonesia diperdagangkan ke Malaysia dan Singapura untuk dipaksa menjadi pelacur, dan ke berbagai pelosok daerah di Indonesia untuk dipaksa menjadi pelacur dan pekerja paksa.

Dari sejumlah 33 provinsi di Indonesia yang menjadi sumber maupun tujuan perdagangan manusia, daerah yang paling menjadi sumber perdagangan manusia terutama adalah Jawa diikuti oleh Kalimantan Barat, Lampung, Sumatra Utara, Banten, Sulawesi Selatan, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur, dan Sulawesi Utara. NTB dan Sulawesi Selatan merupakan wilayah di sekitar ALKI II, yang sejak lama sudah menjadi bagian dari sindikat penyelundupan manusia. Menurut siaran kedubes Amerika Serikat lebih lanjut, bahwa Pemerintah Indonesia tidak sepenuhnya memenuhi standar minimum pembasmian perdagangan manusia.



## BAB IV ANALISIS

### A. Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Munculnya Potensi Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II

#### 1. Kondisi Geografis

Terdapatnya tiga buah ALKI yang mengatur hak lintas bagi kapal dan pesawat udara asing yang akan melalui perairan kepulauan Indonesia, pada baktekatnya merupakan bentuk penyederhanaan dari begitu luas dan banyaknya pintu-pintu masuk ke wilayah Indonesia. Tetapi adanya pintu masuk dan keluar yang terpusat di tiga ALKI tersebut, ternyata belum mampu menjadi jaminan terbebasnya Indonesia dari ancaman. Kondisi geografis ini merupakan faktor umum yang mempengaruhi seluruh potensi ancaman yang muncul di sekitar ALKI II.

Konstelasi geografi Indonesia yang tersebar dalam bingkai negara kepulauan dengan jumlah pulau lebih dari 17 ribu buah dan luas 7.7 juta Km<sup>2</sup>, tentu berimplikasi kepada tanggung jawab yang kompleks dalam mengawal Nusantara. Oleh karena itu permasalahan-permasalahan yang muncul seperti : (1) masalah pelanggaran wilayah, (2) masalah penangkapan ikan secara illegal, dan (3) masalah penyelundupan senjata dan perdagangan manusia, semuanya hampir dipastikan tidak dapat dilepaskan dari perspektif kondisi geografis Indonesia.

Dengan posisi geografis yang serba terbuka dan pintu masuk-keluar yang menyebar, maka para pelaku tindak pelanggaran di wilayah perairan Indonesia akan memiliki banyak kesempatan melarikan diri menembus perairan bebas atau menyebrang ke perbatasan. Indonesia memiliki 12 perbatasan wilayah laut dan 8 diantaranya bersinggungan langsung dengan Pulau-pulau di Indonesia yaitu Pulau Rondo (dengan India), Pulau Berhala (dengan Malaysia), Pulau Nipa (dengan Singapura), Pulau Sekatung (dengan Vietnam), Pulau Marore (dengan Filipina),

Pulau Fani dan Pulau Fanildo (dengan Republik Palau), pulau Batek (dengan Timor Leste), Pulau Dana (dengan Australia).<sup>115</sup>

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II merupakan alur laut penting yang menjadi bagian dari kepentingan strategis negara-negara lain terutama negara-negara besar. Oleh karena itu Indonesia sebagai penanggungjawab ALKI terikat dengan hukum internasional untuk memberi jaminan keamanan dan keselamatan kepada para pengguna lintas alur laut kepulauan tersebut. Munculnya beberapa permasalahan menonjol yang berpotensi menjadi ancaman di ALKI II, apabila tidak mampu ditanggulangi, tentu akan melemahkan posisi tawar Indonesia dihadapan negara-negara besar ketika suatu saat mereka menawarkan bentuk-bentuk kerjasama “keamanan bersama” di ALKI.

## 2. Potensi Sumber Daya Alam yang Melimpah

Dari berbagai literatur kemaritiman dunia<sup>116</sup> perairan Nusantara merupakan salah satu primadona di muka bumi. Dari sisi ekonomi dan industri, perairan Indonesia sangat menguntungkan bagi alur transportasi laut dan daerah penangkapan ikan serta sumber daya laut lainnya yang sangat menjanjikan. Dalam hal pemberdayaan perikanan di Indonesia, Laut Flores dan Selat Makasar masuk ke dalam Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) IV. Wilayah perairan sekitar ALKI II juga menyimpan potensi sumber daya energi yang melimpah.

Dunia kini dihadapkan pada kecenderungan penggunaan energi yang kian meningkat, yang dibarengi dengan semakin menipisnya persediaan energi tidak terbarukan, seperti minyak bumi dan gas alam. Baik di negara maju maupun negara berkembang yang sangat membutuhkan sumber energi untuk kegiatan pembangunan ekonominya, telah muncul sebuah kekhawatiran mengenai habisnya pasokan energi.

Kondisi demikian kemudian menempatkan isu energi pada dimensi krisis, setidaknya dari segi ketersediaan dan pengelolaannya. Dampak dari krisis energi

<sup>115</sup> Staf Ahli Kasal, *Pemberdayaan Potensi Maritim Wilayah Perbatasan Indonesia Dalam Perspektif Pembangunan Negara Kepulauan*, Jakarta: Staf Ahli Kasal Mabes TNI AL, 2007, hal. 16.

<sup>116</sup> Anak Agung Banyu Perwita, “Kecenderungan Perkembangan Lingkungan Strategis Domestik dan Internasional serta Relevansinya Bagi Strategi Pertahanan Keamanan Indonesia”, dalam Majalah Dephan *SATRIA*, No. Agustus 2005.

tersebut bersifat meluas ke berbagai lini kehidupan, terutama dalam hubungan antar negara. Kondisi yang positif terjadi ketika negara dapat saling bekerjasama secara kooperatif dalam penanggulangan krisis energi. Namun kondisi yang sifatnya negatif juga dapat terjadi, misalnya ketika kompetisi atas akses dan suplai energi telah mendorong terjadinya perkembangan ekonomi yang tidak menguntungkan.

Craig Snyder<sup>117</sup> menganalisis bahwa diantara tiga faktor utama yang menurutnya mempengaruhi keamanan laut di Asia Tenggara pada umumnya, diantaranya adalah kepentingan atas kekayaan sumber daya laut dan ZEE sebagai konsekuensi hasil dari Konvensi Hukum Laut 1982.

Ketergantungan dunia terhadap minyak semakin meningkat, sedangkan substitusi dari sumber energi lainnya belum dapat berperan sehingga kepentingan nasional atas negara-negara industri memberikan tempat paling utama dalam daftar prioritas terhadap deposit minyak mentah, termasuk pengamanannya. Begitu pentingnya aspek minyak pada kegiatan ekonomi dan militer pada suatu negara, seluruh kegiatan yang berkaitan dengan akses ke sumber minyak dan gas akan mempunyai implikasi terhadap "*security policy* dan *foreign policy*".<sup>118</sup>

Para pengamat melihat, isu yang berkembang di Ambalat bukan hanya sebatas klaim batas wilayah, tetapi ada aroma persaingan energi di dalamnya. Ini dapat dimaklumi karena wilayah Ambalat sendiri merupakan sebuah persil atau area blok konsesi minyak dan gas bumi yang berada di perairan laut Sulawesi dan berada di luar laut territorial, namun masih dalam batas Landas Kontinen negara Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Meningkatnya eskalasi di perairan perbatasan RI-Malaysia sejak medio Februari 2005 hingga tahun 2009 ini pun berawal dari adanya klaim sepihak oleh Malaysia pada tanggal 16 Februari 2005 yang mengumumkan bahwa Blok ND 6 dan ND 7 merupakan konsesi perminyakan baru yang dioperasikan oleh Shell dan Petronas Carigali (Malaysia). Blok tersebut tumpang tindih dengan Blok Ambalat yang dioperasikan oleh *Eni Ambalat Ltd* dan Blok Ambalat Timur oleh *Unocal Ventures* (Indonesia) yang

<sup>117</sup> Craig Snyder, "Maritime Security in Southeast Asia" dalam Kingsbury (ed), hal. 105-126

<sup>118</sup> Dirgo Purbo, "Pengamanan Sumber Energi Merupakan bagian Terpenting dari Grand Strategy Ketahanan Nasional," *Widya Dharma*, Edisi VI Januari 2006.

penandatanganan kontraknya telah dilaksanakan pada tanggal 27 September 1999.<sup>119</sup>

Untuk mengantisipasi kesewenangan pemerintah Malaysia, Direktorat Jenderal Polkamwil Deplu RI telah menyelenggarakan rapat interdep dan ditidakanjuti dengan pengiriman nota protes melalui jalur diplomatik kepada pemerintah Malaysia dan Shell, dilanjutkan dengan press release ke media pada tanggal 25 Februari 2005. Selain melaksanakan perundingan dengan pihak Malaysia, pihak Deplu juga telah mengirim surat kepada *Eni Ambalat Ltd* dan *Unocal Ventures Ltd* dilampiri surat protes Indonesia kepada Malaysia.<sup>120</sup>

Dari kasus tersebut, maka sesungguhnya yang berhadapan dalam sengketa wilayah Blok Ambalat (10.750 km<sup>2</sup>) dan Blok Ambalat Timur (4.739 km<sup>2</sup>) yang menurut perhitungan mengandung cadangan 421,61 juta barrel minyak bumi dan 3,3 trilyun kaki kubik itu, bukan hanya antara Indonesia dengan Malaysia, tetapi juga perusahaan minyak Unocal dan Eni melawan Shell. Unocal adalah perusahaan migas Amerika dan Eni perusahaan Itali. Sedangkan Shell adalah perusahaan gabungan Inggris dan Belanda. Bila klaim Malaysia yang menang maka perusahaan minyak Amerika dan Italia harus hengkang dari Ambalat yang kaya itu.

Ini berarti dalam konflik Ambalat menyentuh juga kepentingan Amerika. Dilihat dari potensi dagangnya, Indonesia merupakan pasar yang lebih besar ketimbang Malaysia. Dari kepentingan strategi militer, Amerika juga risau kepada Malaysia dan Indonesia karena apabila terjadi perang diantara dua bangsa serumpun ini, Amerika akan sedikit menemui kendala untuk masuk ke wilayah *choke point* sebagai satu-satunya alternatif bagi jalur pelayaran kapal-kapal niaga dan tankernya dari Samudera Hindia menuju Lautan Pasifik untuk mencapai Cina dan Jepang.

### 3. Masih Adanya Tuntutan ALKI Timur-Barat

Faktor ini terutama berkaitan dengan kemungkinan tidak dipatuhinya ALKI sebagai hukum internasional oleh beberapa negara besar yang hingga saat ini

<sup>119</sup> Marsetio, "Mempertahankan Ambalat Dari Caplok Negeri Jiran Malaysia", *Dharma Wiratama*, No. DW/127/2005.

<sup>120</sup> Eky Syachrudin, "Ambalat Ada Perusahaan Minyak di Balikny", *Republika*, Maret 2005.

belum meratifikasi Alur Laut Kepulauan seperti Amerika Serikat dan Australia. Hingga saat ini Amerika Serikat dan Australia masih menyuarakan agar Indonesia membuka juga ALKI Timur-Barat melalui Laut Jawa. Permintaan tersebut tidak mudah untuk diakomodasi, karena akan menjadikan Laut Jawa sebagai wilayah terbuka untuk lintas kapal dan pesawat udara asing.

Tuntutan Amerika terhadap adanya ALKI Timur-Barat tidak main-main, yang dibuktikan dengan melintasnya pergerakan armada Amerika Serikat pada tanggal 3 Juli 2001 yang masuk jauh di Laut Jawa (Sekitar Pulau Bawean) dengan manuver 5 buah pesawat *F-18 Hornet* sebagai alasan *air cover* untuk mengawal konvoi kapal induk USS *Vinson* dan 2 buah kapal Fregatnya.<sup>121</sup>

Tindakan Amerika sudah sangat provokatif dan tidak mengindahkan kaidah hukum internasional karena sesungguhnya mereka harus mengikuti ALKI yang sudah ditetapkan. Tindakan Amerika sesungguhnya sudah merupakan tindakan *Intuisi*, yaitu tindakan pengganggu, pengacauan lalu lintas dan campur tangan terhadap Negara lain.<sup>122</sup> Tindakan AS sudah merupakan ancaman serius terhadap wilayah kedaulatan NKRI. Tidak ada yang mampu menjamin bahwa kejadian serupa tidak akan terulang kembali, oleh karena itu faktor tersebut sangat berpengaruh menjadi ancaman yang besar terhadap ALKI lainnya, karena Amerika hanya memotong jalur ALKI yang sudah ada tanpa mau mengikuti alur laut tersebut sebagaimana mestinya. Dalam kasus Bawean, meskipun ada insiden berhadapannya pesawat Indonesia dengan pesawat tempur Amerika, tetapi kenyataannya mereka dapat lewat begitu saja. Ini akan menjadi preseden buruk, karena dengan membiarkan pesawat Amerika lewat tanpa adanya tindakan nyata dari pemerintah Indonesia, akan juga memancing negara lain untuk melakukan hal yang sama. Ini sangat berbahaya dan berpotensi menjadi ancaman yang besar terhadap integritas wilayah Indonesia.

Untuk mewadahi ALKI Timur-Barat, bukanlah hal yang sederhana ditinjau dari kepentingan Indonesia. Hasil Evaluasi dari Panja TNI AL tentang Penentuan Alur Lintas Kepulauan Indonesia, tahun 1996<sup>123</sup> mengungkapkan:

<sup>121</sup> Lihat Iwan Isnurwanto, "Alur Timur Barat Dibalik Penetapan ALKI dan Kemampuan TNI Angkatan Laut Dalam Pengamanan ALKI", dalam Majalah TNI AL *Cakrawala*, tahun 2000.

<sup>122</sup> S.Y. Pailah, *Op. Cit.*, hal. 108.

<sup>123</sup> Iwan Isnurwanto, *Op. Cit.*

**a. Pengaruh terhadap Keamanan.**

- 1) Pulau Jawa merupakan tempat konsentrasi sebagian besar penduduk Indonesia, sehingga merupakan jantung negara Republik Indonesia.
- 2) Sebagian besar asset negara dan obyek-obyek strategis berada di Pulau Jawa khususnya pantai Utara Pulau Jawa, meliputi : Pabrik Baja Cilegon, Pembangkit Listrik Suralaya (Merak) Ibu kota RI Jakarta, PLTU Muara Karang, Pangkalan TNI AL Surabaya, Pipa Gas Alam Kangean Surabaya.
- 3) Bentangan kabel bawah laut antara Jakarta-Singapura dan Jakarta-Australia yang melewati Laut Jawa dan Selat Sunda serta kabel bawah laut dari Surabaya ke wilayah Timur.
- 4) Laut Jawa dapat menjadi ajang pertikaian antara dua negara bertikai yang lewat ALKI Timur-Barat.
- 5) Dapat dimanfaatkan oleh kapal-kapal tertentu untuk kepentingan infiltrasi dan penyelundupan di laut serta pelanggaran keimigrasian.

**b. Kerugian ALKI Timur-Barat ditinjau dari segi strategis**

- 1) Apabila ALKI Timur-Barat telah ditetapkan, maka semua kapal-kapal termasuk kapal perang dalam suatu formasi dapat lewat di atasnya tanpa harus memberitahukan atau meminta ijin kepada pemerintah Indonesia. Begitu juga untuk kapal selam dapat terus menyelam selama melintasi di ALKI tanpa harus muncul ke permukaan. Hal ini dapat meyulitkan Pemerintah Indonesia apabila kondisi ini dimanfaatkan oleh kapal-kapal perang dari negara-negara yang tidak bersahabat dengan Indonesia karena secara geografis terletak di daerah jantung negara Indonesia.
- 2) ALKI Timur-Barat melalui Laut Jawa yang secara hidrografis dangkal dan banyak aktifitas ekonomi di sepanjang pantai Pulau Jawa dan Kalimantan, bila terjadi kecelakaan pada kapal yang lewat terutama kapal yang bertenaga nuklir maka dapat menghancurkan/merusak kondisi lingkungan Indonesia. Bila hal ini terjadi maka sangat sulit untuk diadakan rehabilitasi, sedangkan ganti rugi akan sangat sulit dapat dilaksanakan apabila kapal-kapal milik pemerintah seperti kapal perang.

#### 4. Terbatasnya Anggaran

Keterbatasan anggaran adalah hal yang klasik dan sulit dihindari apalagi setelah Indonesia dilanda masa krisis ekonomi. Dilema antara prioritas pemenuhan kebutuhan pokok masyarakat atau belanja Alutsista pertahanan untuk melindungi integritas kedaulatan wilayah, akhirnya harus mengorbankan kemampuan pertahanan. Anggaran pertahanan Indonesia pada tahun 2005 hanya 1,1 % dari PDB atau 5,7 % dan APBN.<sup>124</sup>

Dengan kondisi anggaran yang sangat terbatas, padahal dihadapkan kepada luasnya wilayah yang menjadi tanggung jawab TNI akhirnya membuat kondisi kekuatan pertahanan militer Indonesia berada pada posisi "*under capacity*" artinya kekuatan pertahanan Indonesia berada pada posisi terbawah apabila disejajarkan dengan sesama anggota negara ASEAN. Dengan demikian pada kondisi kuantitas, kualitas, dan kesiapan operasional sangat sulit untuk menjaga integritas wilayah nasional secara optimal.

Sebetulnya ini sangat berbahaya karena apabila kebutuhan minimal tidak dapat dipenuhi maka akan berimbas kepada beberapa kemungkinan resiko, antara lain<sup>125</sup> : *pertama*, Berkurangnya daya tangkal bangsa. Penangkalan pada dasarnya adalah upaya negara, menyusun alternatif strategi untuk menjamin kepentingan nasional, dengan cara menunjukkan resiko tidak sepadan kepada pihak lain sehingga membatalkan niatnya untuk mengancam kepentingan nasional. Daya tangkal merupakan pengaruh psikologi yang ditimbulkan oleh negara-negara untuk mencegah terjadinya perang. Penangkalan termasuk juga ancaman terhadap lawan dengan menggunakan kekuatan sebagai respons, guna mencegah pihak lawan menggunakan kekuatannya, atau mencegah timbulnya ancaman yang berwujud kontijensi. Penangkalan perlu dikomunikasikan kepada lawan potensial tentang resiko yang akan dihadapinya, sehingga lawan akan membatalkan niatnya untuk mengadakan agresi militer.

*Kedua*, Terganggunya kedaulatan bangsa dan negara. Dengan tidak didukungnya pembangunan kekuatan dan kemampuan militer, Indonesia tidak mampu bertahan terhadap setiap serangan. Instrumen kebijakan luar negeri tidak

<sup>124</sup> Letjen Syafrie Sjamsoedin, "Pemenuhan Kebutuhan Kekuatan Pokok Minimum TNI", dalam *Warta Departemen Pertahanan*, Edisi Khusus tahun 2005.

<sup>125</sup> *Ibid*

dapat didukung dan dilindungi. Kemampuan untuk mempertahankan kehidupan damai dalam kehidupan masyarakat dan kemampuan untuk mendukung pemerintah dalam penegakan hukum tidak dimiliki terutama pada saat negara dalam keadaan tidak stabil atau sedang dalam bahaya. Ketidakmampuan tersebut akan berakibat kelangsungan hidup bangsa, kedaulatan dan persatuan bangsa akan terganggu.

*Ketiga*, menurunnya kemampuan alutsista, sebagian besar peralatan telah mencapai usia maksimum, hal ini mengakibatkan rendahnya tingkat keandalan. Ditambah lagi dengan kesulitan mendapatkan suku cadang pengganti dari negara asal, padahal industri dalam negeri belum mampu memproduksi seluruh kebutuhan suku cadang, sehingga berdampak pada ketidakpastian batas waktu pemeliharaan. Apalagi anggaran pembangunan yang disediakan tidak mencukupi untuk penggantian dan penambahan Alutsista yang diperlukan. Apabila dukungan untuk pemeliharaan dan penggantian Alutsista belum dapat dipenuhi, maka kondisi Alutsista sangat rendah, bahkan tidak akan berfungsi sama sekali. Dengan kondisi tidak berfungsi, untuk mengembalikan kondisi Alutsista akan diperlukan biaya yang sangat mahal. Tidak berdayanya Alutsista akan sangat rawan terhadap pertahanan dan keamanan, karena kita tidak mempunyai bargaining power terhadap negara lain, yang pada gilirannya bisa mengancam derajat dan eksistensi bangsa.

Dengan segala keterbatasan kemampuan pertahanan yang dimiliki oleh Indonesia saat ini, maka dapat dipahami mengapa Malaysia berani melakukan provokasi menantang Indonesia di Ambalat. Keberanian Malaysia mengerahkan kapal perang yang berarti akan berhadapan secara langsung dengan kapal perang Indonesia, tentu bukan tanpa perhitungan. Apabila Indonesia memang mengklaim wilayah tersebut memang milik Indonesia maka perhitungannya Angkatan Laut Indonesia akan mengambil tindakan yang signifikan. Secara kalkulasi teknis dan peralatan armada laut dan udara, Malaysia unggul. Malaysia mengetahui bahwa kapal-kapal Indonesia sudah menurun daya tempurnya dan ini tercermin dari tahun ke tahun diketahui biaya operasional untuk anggaran TNI selalu rendah.<sup>126</sup>

---

<sup>126</sup> Soeparno at. al., *Peran TNI AL Dalam Menghadapi Krisis Ambalat*, Surabaya, 2006, hal 15.

Dengan tidak mampunya Indonesia memperbaharui persenjataan, berarti akan selalu ketinggalan, khususnya dalam perkembangan teknologi persenjataan. Persenjataan dengan teknologi rendah tidak akan efektif dalam menyelesaikan tugas-tugas. Sehingga bila dukungan untuk peningkatan teknologi persenjataan tidak dapat diwujudkan, maka kemampuan persenjataan yang dimiliki tidak akan mempunyai kemampuan yang berarti untuk mempertahankan kedaulatan bangsa dan negara. Program pembangunan pemerintah akan terganggu. Untuk menjamin kelangsungan pembangunan nasional, dibutuhkan penciptaan kondisi yang stabil diantaranya bidang pertahanan. Apabila kemampuan komponen utama pertahanan negara sangat terbatas maka jaminan untuk mempertahankan kondisi stabilitas tersebut juga mengalami keterbatasan, yang pada akhirnya dapat mengganggu kelangsungan program pembangunan pemerintah.

#### **5. Lemahnya Penegakan Hukum**

Kelemahan dalam penegakan hukum terhadap para pelanggar hukum di laut, disebabkan berbagai hal antara lain, *pertama*, kurang memadainya perangkat hukum nasional yang harus memproses para pelanggar hukum. Kedua, tidak memadainya jumlah aparat yang harus ada di laut untuk mengawasi secara intensif, sehingga sulit untuk mendeteksi segala bentuk kejahatan di laut.

Kondisi tersebut memberikan peluang untuk dimanfaatkan oleh para pelanggar hukum di dalam negeri maupun para aktor yang masuk jaringan kejahatan lintas negara. Dari catatan media massa banyak pihak yang meragukan kemampuan Indonesia untuk dapat mengatasi berbagai masalah pelanggaran di laut. Satu kelemahan mendasar yang sering muncul adalah sedikitnya kasus yang memiliki putusan hukum tetap dibandingkan dengan kasus yang diproses setiap tahunnya.

#### **B. Pengaruh Terhadap Kepentingan Indonesia**

Sebagaimana telah dikemukakan di atas, bahwa terdapatnya tiga buah ALKI yang mengatur hak lintas bagi kapal dan pesawat udara asing yang akan melalui perairan kepulauan Indonesia, pada hakekatnya merupakan bentuk penyederhanaan dari begitu luas dan banyaknya pintu-pintu masuk ke wilayah Indonesia. Keberadaannya dapat dilihat dari berbagai sudut pandang, baik

kerugian maupun keuntungannya, tetapi pada akhirnya keberadaan ALKI harus mampu menjamin kepentingan nasional Indonesia.

ALKI II merupakan alur laut yang strategis dan tidak kalah penting dari Selat Malaka. Sebagai penghubung utama bagi kapal-kapal dari Australia menuju Singapura, Cina, Jepang dan pilihan utama untuk kapal-kapal super tanker, dipastikan Indonesia memiliki kepentingan besar terhadap jaminan keamanan di ALKI II. Masuknya 3.900 kapal melewati alur laut ini dengan total nilai barang 40 milyar dollar, adalah gambaran nyata besarnya potensi yang tersimpan di jalur tersebut.

Pada hakekatnya kepentingan nasional Indonesia adalah menjamin kesejahteraan seluruh rakyat Indonesia yang berada di dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Karena itu sangat penting menjamin tetap tegaknya NKRI yang memiliki wilayah yurisdiksi nasional dari Sabang sampai Merauke. Wilayah negara Indonesia yang terdiri lebih dari 17.500 pulau, memiliki posisi sangat strategis diantara benua Asia dan Australia, serta diantara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Dengan posisi strategis tersebut, maka berbagai negara khususnya negara-negara besar memiliki kepentingan terhadap kondisi stabilitas keamanan di Indonesia. Implikasi dari kepentingan negara lain tersebut menimbulkan kecenderungan campur tangan atau kepedulian yang tinggi dari negara-negara tersebut untuk tetap terjaminnya stabilitas keamanan Indonesia.

Disamping itu, kondisi obyektif Indonesia dengan jumlah penduduk yang besar (sekitar 210 juta jiwa) dan tingkat pluralitas yang sangat tinggi (suku, agama, ras dan golongan), mengandung dimensi positif dan negatif. Kondisi obyektif tersebut berpengaruh terhadap upaya pemenuhan kepentingan nasional Indonesia. Oleh sebab itu, dalam berbagai keragaman aspek kehidupan bangsa, maka persatuan bangsa dan keutuhan kesatuan wilayah Indonesia merupakan geopolitik bangsa Indonesia. Geopolitik tersebut berkembang dalam dua dimensi pemikiran dasar, yakni kewilayahan sebagai suatu realita dan kehidupan masyarakat sebagai suatu fenomena hidup. Perjuangan untuk memenuhi kepentingan nasional tetap berlandaskan pada dua dimensi pemikiran. Sebagaimana tercantum dalam Pembukaan UUD 1945, maka kepentingan

nasional Indonesia adalah melindungi kedaulatan negara dan menjaga keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, melindungi keselamatan dan kehormatan bangsa, dan ikut serta secara aktif dalam usaha-usaha perdamaian dunia.<sup>127</sup>

Rumusan kepentingan nasional tersebut akan menjadi landasan bagi bangsa Indonesia dalam mempersepsikan mengenai kondisi yang diinginkan di sekitar ALKI II. Sedikit agak berbeda dengan kondisi di Selat Malaka, maka di sekitar ALKI II tekanan dari negara-negara besar untuk ikut bergabung dalam pengamanan bersama hampir tidak muncul secara eksplisit. Yang ada adalah bentuk-bentuk perhatian dan kerjasama dalam batas bantuan untuk peningkatan kemampuan pengawasan dan keamanan.

Potensi ancaman terhadap ALKI II akan senantiasa hadir karena sebagai alur laut yang mewadahi hak lintas bagi kapal dan pesawat udara asing, tentu alur laut tersebut dapat dimanfaatkan untuk berbagai kepentingan, mulai dari pelayaran untuk perdagangan, penangkapan ikan, tujuan militer hingga kejahatan lintas negara termasuk kegiatan terorisme. Oleh karena itu negara-negara pengguna lintas tidak akan pernah melepaskan perhatiannya ke wilayah ini.

Amerika Serikat tahun 2008 menyumbang radarintai kepada TNI untuk dipasang di perairan sekitar ALKI II yaitu Selat Makasar. Radar-radarintai itu memperkuat pengamanan wilayah Indonesia bagian timur dan sebelumnya sudah dipasang di Selat Malaka. Menurut Menteri Pertahanan, Juwono Sudarsono, operasional radar itu tetap dilakukan oleh personel TNI karena menurutnya, tidak ada warga asing yang diperkenankan undang-undang untuk mengoperasikan radar di wilayah Indonesia.<sup>128</sup>

Bantuan dalam rangka *capacity buliding* ini tentu sudah dipikirkan secara matang oleh pemerintah Indonesia, karena imbas positifnya melalui radar tersebut pantaun terhadap situasi di ALKI II dan wilayah timur Indonesia dapat lebih intensif. Yang perlu diwaspadai adalah, agenda tersembunyi di balik bantuan

---

<sup>127</sup> Dephan, *op.cit*, hal. 42.

<sup>128</sup> <http://www.http://damnthetorpedo.blogspot.com> diakses tanggal 11 Februari 2009.

radar tersebut, karena bantuan itu pun dipastikan sebagai bagian integral dari kepentingan nasionalnya.

Sebagai negara Adikuasa yang memiliki kepentingan global, Amerika Serikat dapat melakukan apapun untuk mengamankan kepentingannya termasuk memaksakan kehendaknya. Indonesia sudah memiliki banyak pengalaman dalam berhubungan dengan Amerika Serikat, bahkan sejak NKRI ini diproklamkan. Pasang surut hubungan antara Indonesia dan Amerika Serikat merupakan sebuah indikator dalam menata hubungan kerjasama yang saling menguntungkan dan saling menghormati. Kasus melintasnya pesawat Hornet F-18 yang melanggar kedaulatan RI di Laut Jawa, embargo persenjataan, dan keinginannya yang kuat untuk masuk sebagai pengaman Selat Malaka, merupakan rambu dalam menata hubungan kerjasama di ALKI II. Oleh karena itu, pemerintah RI sudah tepat tidak mengizinkan pengoperasian radar maritim tersebut oleh orang asing.

Terlepas dari agenda tersembunyi yang mungkin muncul, bantuan Amerika Serikat ini dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin oleh aparat keamanan kita untuk menanggulangi berbagai bentuk potensi ancaman yang ada di ALKI II sehingga angka-angka tindak pelanggaran pidana di laut dapat diminimalisir. Tidak tertanggulangnya segala bentuk potensi ancaman di wilayah ini tentu akan menjadi alasan bagi negara-negara besar untuk ikut langsung mengawasi wilayah perairan Indonesia.

Bantuan radar maritim Amerika Serikat ini, tentu dapat dimanfaatkan juga untuk memantau pergerakan tidak bersahabat dari negara tetangga. Saat ini persis di pintu keluar ALKI II, tepatnya di Blok perairan Ambalat, kedaulatan dan kehormatan NKRI tengah dipertaruhkan. Segala kemungkinan dapat terjadi di wilayah perairan yang berusaha dicaplok Malaysia ini. Apabila kemungkinan terburuk terjadi, maka dengan sendirinya jalur masuk ke ALKI II akan terkena imbasnya.

Perhatian dari pemerintah negara lain seperti ini tentu harus diwaspadai dan segera mengambil langkah-langkah antisipatif. Ini karena kegagalan dalam menjaga keamanan wilayah perairan dari berbagai tindak kejahatan di laut akan dicap sebagai cerminan kegagalan negara-negara pantai dalam mengupayakan

terciptanya laut yang aman bagi semua pihak yang berkepentingan dengan laut. Dalam konteks geopolitik dan geostrategi, persoalan di perairan ALKI II, dapat menjadi ancaman serius bagi Indonesia. Bantuan radar Amerika Serikat adalah sinyal perhatiannya untuk lebih memperhatikan kepentingan nasionalnya di wilayah tersebut.

Sebagai negara merdeka, berdaulat, dan bermartabat, kepentingan strategis untuk mempertahankan diri harus selalu disiapkan dan dilaksanakan tanpa memperlumahkan ada atau tidak adanya ancaman nyata. Kita memiliki kepentingan pertahanan yang bersifat tetap, bangsa Indonesia senantiasa memegang prinsip sebagai bangsa yang cinta damai tetapi lebih cinta akan kemerdekaan dan kedaulatannya.

Penggunaan kekuatan pertahanan untuk tujuan perang hanya sebagai jalan terakhir setelah usaha-usaha diplomatik tidak membuahkan hasil. Dalam menyelesaikan setiap bentuk pertikaian dan persengketaan, bangsa Indonesia akan mengedepankan penggunaan cara-cara damai. Sejalan dengan prinsip tersebut, bangsa Indonesia menentang segala bentuk penjajahan dan intervensi terhadap kedaulatan bangsa lain. Oleh karena itu, Indonesia memilih pola defensif aktif dalam upaya pertahanannya.

Dalam menjamin kepentingan yang bersifat tetap, penyelenggaraan pertahanan dilaksanakan dengan sistem kesemestaan, melibatkan seluruh rakyat dan sumber daya, serta sarana dan prasarana nasional sebagai satu kesatuan pertahanan. Keikutsertaan seluruh rakyat dalam pertahanan negara merupakan hak dan kewajiban setiap warga negara sebagaimana diamanatkan oleh UUD 1945, serta mencerminkan kehormatan dan tanggung jawab sebagai bangsa yang percaya akan kemampuan sendiri. Mengacu pada hal tersebut, pertahanan negara Indonesia disusun berdasarkan prinsip demokrasi, penghormatan terhadap hak asasi manusia, kesejahteraan umum, lingkungan hidup, ketentuan hukum nasional dan internasional, serta prinsip hidup berdampingan dengan negara lain secara damai.

### C. Kepentingan Negara-negara Besar

#### 1. Kepentingan Amerika Serikat

Negara-negara besar sering dianggap merupakan ancaman potensial bagi stabilitas keamanan dan menentukan dinamika perkembangan keamanan regional serta telah menjadi aktor politik internasional yang paling dominan. Bahkan pada masa Presiden Bush ada pandangan yang umum berlaku bahwa mereka tampak siap menggunakan kekuatannya untuk mengejar teroris dan rezim jahat, namun tak siap menggunakannya untuk membangun tatanan dunia yang lebih stabil dan damai.<sup>129</sup> Amerika Serikat terlihat menyepelkan aturan dan lembaga komunitas internasional, dan bukannya meningkatkan mereka. Bagi dunia, pemikiran neo-imperial lebih berkaitan dengan penggelaran kekuatan ketimbang penerapan kepemimpinan.

Sebelumnya orientasi strategis Amerika mengesankan sebuah kekuatan dunia yang matang yang menginginkan stabilitas dan mengejar kepentingannya dalam cara-cara yang secara mendasar tidak mengancam posisi negara-negara lain. Strategi yang dijalankan adalah kerjasama dan penjaminan. Tetapi strategi besar imperial pada masa Bush menampilkan Amerika Serikat dalam cara yang sangat berbeda, sebuah negara revisionis yang berhasrat untuk menggunakan keunggulan kekuatannya saat ini kedalam sebuah tatanan dunia di mana ia mengatur segala sesuatunya. Memang tidak seperti negara-negara hegemonik di masa silam, Amerika Serikat tak menginginkan dominasi teritori atau politik langsung di Eropa atau Asia; "Amerika tak punya kerajaan untuk diluaskan atau utopia untuk dibangun," ujar Bush dalam pidatonya di West Point. Namun keunggulan kekuatan yang dimiliki Amerika Serikat dan doktrin tindakan pencegahan dan kontra terorisme yang dikoarkannya betul-betul menggelisahkan pemerintahan dan orang-orang di seluruh dunia.<sup>130</sup>

Setelah terjadi pergantian kepemimpinan, tampaknya Amerika tidak terlalu memperlihatkan sikap agresifnya meskipun itu tidak akan merubah sikap politik Amerika dalam melindungi kepentingan globalnya. Kepemimpinan baru dibawah Obama memahami bahwa dalam abad 21 ini keamanan Amerika Serikat sangat

<sup>129</sup> G. John Ikenberry, *Amerika dan Dunia Memperdebatkan Bentuk Baru Politik Internasional*, (Terjemahan) Jakarta: Yayasan Obor, 2005, hal. 454.

<sup>130</sup> *Ibid*

terkait secara dalam dengan Asia. Karena itu, kebijakan sempit yang hanya memfokuskan pada kawasan Timur Tengah, menurut Obama, menjadi kontra-produktif. Dalam pandangannya, Amerika Serikat harus mengatasi kekuatan China dengan cara-cara yang lebih canggih, dan Obama adalah seseorang yang memahami Asia Tenggara dengan baik. Dunia akan menyaksikan perubahan-perubahan besar kebijakan Amerika Serikat di Asia Tenggara dan dunia juga akan semakin memahami pentingnya Indonesia sebagai salah satu negara terpenting di dunia. Indonesia di Asia Tenggara dipandang oleh Amerika Serikat, sebagai negara kunci.<sup>131</sup> Sementara itu Asia Tenggara oleh Amerika Serikat dipandang sebagai bagian dari strategi perang Amerika Serikat melawan setiap elemen yang memusuhi dan mengancam keamanan nasional Amerika Serikat. Dalam konteks demikian, penguatan Asia Tenggara dan Asia Pasifik secara keseluruhan dari segi militer dan ekonomi menjadi salah satu cara untuk mengantisipasi kecenderungan seperti itu. Oleh karena itu kehadiran Amerika Serikat yang kuat di wilayah itu merupakan pilar stabilitas Asia.

Amerika memiliki kepentingan yang tidak terbantahkan dengan Indonesia dari berbagai segi, utamanya letak geografis Indonesia yang menghubungkan Samudera Pasifik dan Samudera Hindia yang merupakan jalur kepentingan strategis Amerika. Betapa pentingnya posisi Indonesia di mata Amerika, dapat dilihat dari ilustrasi kejadian penutupan Selat Lombok beberapa tahun yang lalu oleh Pemerintah Indonesia.

Pada bulan September 1988 Indonesia menutup Selat Lombok selama ± 3 hari. Pihak Amerika Serikat dan Australia mengajukan keberatan dengan penutupan sementara (*temporary closure*) Selat Lombok padahal selat tersebut merupakan alur pelayaran internasional. Menurut pihak Indonesia melalui Menteri Luar Negeri Ali Alatas, penutupan sementara Selat Lombok karena sedang diadakan latihan perang. Amerika Serikat menyatakan bahwa Selat Lombok, Selat Sunda dan Selat Malaka adalah selat-selat yang digunakan oleh pelayaran internasional. Jadi berlaku rezim lintas transit bagi kapal asing. Di samping itu

---

<sup>131</sup> Bantarto Bandoro, Kebijakan Luar Negeri Amerika Serikat terhadap Asia Tenggara Pasca Pemilihan Presiden 2008, dalam *Analisis CSIS*, Vol. 37 no. 1 Maret 2008, hal. 128

Selat Sunda dan Selat Lombok berlaku lintas alur laut kepulauan dalam arti lintas normal.<sup>132</sup>

Pernyataan Amerika Serikat tentang penutupan sementara Selat Lombok dan Selat Sunda tersebut apabila dikaji secara strategik maka penutupan sementara kedua selat tersebut merupakan strategi pemutusan alur perhubungan laut (*sea denial strategy*). Ketidaksetujuan pihak Amerika Serikat dan Australia atas penutupan sementara Selat Sunda dan Selat Lombok tidak saja berdasarkan pertimbangan yuridis tetapi juga pertimbangan stratejik. Negara-negara maritim seperti Amerika Serikat dan Australia menganut konsep pengendalian laut, sehingga mengutamakan penggunaan laut untuk kepentingan mereka haruslah terjamin baik di laut bebas, di selat internasional, di alur perhubungan laut (*sea lanes of communication*) maupun di alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes*). Bagi negara-negara maritim terjaminnya penggunaan laut untuk kepentingan mereka merupakan jaminan bagi kelangsungan hidup bangsa negara.<sup>133</sup>

Dalam perang Iran-Irak negara-negara maritim berusaha sedapat mungkin agar Teluk Persia tetap terbuka bagi lalu lintas pelayaran internasional terutama kapal tanker. Jepang meminta Amerika Serikat agar alur perhubungan laut ke wilayah mereka dapat selalu terbuka karena negara matahari terbit ini bergantung pada impor-ekspor lewat laut. Jepang menghendaki alur perhubungan laut sepanjang 1000 mil dari wilayah mereka dapat dikontrol "oleh mereka. Penutupan sementara Selat Lombok dan Selat Sunda mempunyai dampak yang sangat luas bagi negara-negara maritim besar. Dengan ilustrasi tersebut cukup dimengerti bahwa Indonesia akan selalu menjadi bagian penting bagi negara-negara besar.

Secara hubungan diplomatik, hubungan Indonesia dengan AS mengalami pasang surut, tetapi AS telah mencabut embargo senjata dan memberikan bantuan pendidikan kepada Indonesia sebesar 157 juta dollar AS untuk kurun waktu lima tahun. Selain itu, *Millennium Challenge Corporation* (MCC), sebuah lembaga bantuan pembangunan AS, juga telah mengakui berbagai kemajuan RI di bidang

<sup>132</sup> Max Kariso, *Pangkalan Angkatan Laut*, Monografi Seri No. MI. 19. 87, Jakarta: Seskoal, 1987, hal. 17

<sup>133</sup> *Ibid*, hal. 20

*good governance* dan didedikasi untuk mendorong liberalisasi ekonomi serta investasi dalam pembangunan sumber daya manusia.<sup>134</sup>

Perdagangan antara kedua negara mengalami kenaikan signifikan dari 18,5 miliar dollar AS (2007) menjadi 20,1 miliar dollar AS (Januari-November 2008). AS berperan aktif dalam upaya tanggap darurat tsunami di Aceh dan mendukung proses damai Aceh serta pemberlakuan otonomi khusus di Provinsi Papua dan Papua Barat. Kerja sama militer juga berlanjut melalui program *Foreign Military Financing dan International Military and Education Training (IMET)*. Dialog antar pejabat militer terus dilakukan melalui forum *US-Indonesia Strategic Dialouge*. Tidak ketinggalan Kepolisian Negara RI, Kejaksaan Agung, Mahkamah Agung, dan KPK terus meningkatkan hubungan kerja sama dengan sebagai institusi penegakan hukum di AS. Dalam isu lingkungan, AS pendukung *Coral Triangle Initiative* yang dipelopori RI dengan lima Negara Asia Pasifik.

## 2. **Kepentingan Jepang**

Jepang dan Indonesia mempunyai hubungan ekonomi dan politik yang kuat serta saling terkait satu sama lain. Secara geografis, ALKI II merupakan jalur laut bagi perdagangan Jepang. Secara politis, Indonesia merupakan negara terbesar dan cukup berpengaruh dalam ASEAN. Selain itu, Indonesia memiliki pasar yang sangat potensial untuk industri ekspor Jepang.

Indonesia juga dinilai sebagai negara yang memiliki prasyarat investasi terbaik di ASEAN, dengan tersedianya sumber daya alam, tenaga kerja, dan sektor infrastruktur yang memadai. Oleh karena itu, Jepang tetap merasa perlu untuk mendorong kemajuan perekonomian Indonesia dan membina hubungan baik dengan Indonesia. Dalam konteks regional, Indonesia merupakan elemen penting bagi Jepang untuk menjaga kepentingannya di ASEAN.<sup>135</sup>

Bagi Indonesia, Jepang tidak hanya dilihat sebagai pemberi dana paling besar-dimana utang Indonesia kepada Jepang mencapai setengah dari keseluruhan utang luar negeri Indonesia. Jepang juga merupakan salah satu rekan dagang

<sup>134</sup> Sudjadnan Parnohadiningrat, "Presiden Obama dan Babak Baru Hubungan RI-AS", dalam *Analisis CSIS*, VOL. 37 NO. 4 Desember 2008, hal 489.

<sup>135</sup> Syamsul Hadi at. al, "Komitmen Jepang dalam Membantu Mengatasi Krisis Ekonomi Indonesia 1997-2003" dalam *GLOBAL* Vol. 6 No. 1 November 2003, hal. 58.

paling penting Indonesia, baik di sektor ekspor (terutama sektor energi, seperti minyak, gas bumi dan batu bara) maupun sektor impor (khususnya di sektor manufaktur dan elektronika). Jepang adalah negara dengan Penanaman Modal Asing (PMA) terbesar di Indonesia. Kenyataan ini menunjukkan, bahwa peranan ekonomi Jepang di Indonesia lebih dari sekedar “*partner bisnis*”, bahkan sebagai faktor utama di balik kemajuan ekonomi Indonesia.

Dalam pemberian bantuan ekonomi, Jepang tidak pernah meminta persyaratan apapun dari Indonesia, kecuali bahwa semua proyek pembangunan di Indonesia yang didanai Jepang akan ditangani oleh konstruktor dari Jepang, termasuk alat-alatnya. Namun Jepang sama sekali tidak berusaha untuk mempengaruhi pembuatan kebijakan di Indonesia, bahkan tidak mencampuri kebijakan politik Indonesia. Hal ini dilatarbelakangi oleh kebijakan Jepang yang selalu mendasarkan program bantuannya dalam kerangka “yang menguntungkan kedua belah pihak”. Jepang seperti hanya ingin melibatkan diri dalam hubungan ekonomi semata. Selebihnya, Jepang hanya bekerja sama dengan pemerintah Indonesia di sektor pariwisata dan kebudayaan, seperti bersama-sama mengadakan festival-festival kebudayaan, pertukaran pelajar, dan paket pariwisata.

Dalam konteks ALKI, Jepang turut mengikuti usaha Indonesia dalam menetapkan alur-alur laut kepulauannya. Kepentingan utama Jepang adalah hak lintas melalui perairan kepulauan bagi kapal-kapal tanker dan kapal-kapai ikan (bukan kapal perang sebagaimana Amerika Serikat), oleh karenanya bagi Jepang sejak awal yang paling penting adalah ALKI Utara-Selatan. Namun, meskipun demikian Jepang mendukung pandangan Amerika Serikat yang mengusulkan adanya ALKI Timur-Barat melalui Laut Jawa

Jepang sangat menyadari bahwa 75% dari suplai energi ke Jepang untuk kepentingan industri Jepang melewati wilayah perairan Asia Tenggara. Sekitar 40% jalur perdagangan Jepang juga melewati Asia Tenggara. Karena itu ia tidak akan mengorbankan hubungannya dengan negara-negara di kawasan, terutama Indonesia.<sup>136</sup>

<sup>136</sup> Edy Prasetyono, “Keamanan Internasional dan Politik Luar Negeri Indonesia”, dalam Bantarto Bandoro, ed, *Mencari Desain Baru Politik Luar Negeri Indonesia*, CSIS, 2005, hal. 120.

### 3. Kepentingan Cina

Kawasan Asia Tenggara selalu menempati posisi penting bagi China baik secara politik maupun strategis. Hal ini tampaknya tidak akan berubah bahkan akan makin kuat karena kepentingan China yang makin besar untuk mengembangkan hubungan yang lebih baik dengan negara-negara Asia Tenggara. Hal ini disebabkan karena *pertama*, Asia Tenggara adalah kawasan kunci untuk memperluas pengaruh terutama dalam persaingan dengan Jepang; *kedua*, Asia Tenggara sangat strategis untuk kepentingan ekonomi dan keamanan, terutama karena menjadi jalur laut internasional (SLOC, *Sea Lanes of Communication*). Perairan Asia Tenggara dilayari oleh kapal-kapal dagang dan tanker dengan nilai lebih dari 350 milyar dollar tiap tahun.<sup>137</sup>

Secara eksternal, kepentingan ekonomi China juga memaksa China untuk menerapkan politik luar negeri yang bersahabat dengan masyarakat Internasional dengan ditopang oleh diplomasi yang makin asertif untuk melindungi kepentingan strategis dan perdagangan internasionalnya. Saat ini lima puluh persen impor minyak China diimport melalui laut dan akan terus naik karena China mengimpor 6,2 juta barel/hari. Ini berarti ketergantungan China pada perairan Asia Tenggara dan Indonesia khususnya akan terus menguat.

Karena itu kecenderungan China akan meningkatkan proyeksi kekuatan ke Asia Tenggara merupakan hal yang tidak dapat dihindarkan. China mendekati ASEAN dengan menandatangani *Treaty of Amity Cooperation* (TAC) dan kode etik penyelesaian damai atas konflik teritorial di Laut China Selatan, dan melancarkan diplomasi energi baik ke Asia Tengah, Afrika, maupun Amerika Latin.

Secara tradisional, China selalu melahirkan kecurigaan di kawasan Asia Tenggara karena faktor sejarah politik luar negerinya di masa lalu dan kebangkitannya sebagai negara besar. Tetapi, dalam satu setengah dekade terakhir ini China berhasil mengembangkan hubungan baru dengan Asia Tenggara. Kecurigaan negara-negara Asia Tenggara terhadap China relatif menurun atau paling tidak negara-negara di kawasan sepakat bahwa China harus dilibatkan dalam perkembangan-perkembangan regionalisme/multilateralisme di kawasan.

<sup>137</sup> Edy Prasetyo, "China dan Regionalisme Asia Tenggara", dalam *Analisis CSIS* Vol. 37 no. 1 Maret 2008.

Cina telah bersedia diikat oleh ASEAN untuk menandatangani Perjanjian Zona Bebas Nuklir Asia Tenggara. Pemerintah Cina mengeluarkan pernyataan bahwa Cina telah menerima persahabatan dan kepercayaan ASEAN, di mana hal tersebut lebih penting dari pada kesepakatan dagang. Cina tidak akan menjadi ancaman bagi siapa pun. Cina hanya akan menguntungkan bagi ASEAN dan dunia.<sup>138</sup>

Terhadap Indonesia RRC memiliki kepentingan untuk mengamankan laut vital bagi pasokan minyak mentah serta bahan-bahan mentah dari ASEAN. ALKI II merupakan jalur utama RRC dalam hubungan perdagangan dengan Australia. Dengan demikian Indonesia dapat juga mengambil keuntungan untuk kepentingan nasionalnya.

#### 4. Kepentingan Australia

Australia mempunyai kepentingan langsung atas kesetabilan kawasan. Dalam berbagai dokumen kebijakan keamanan Australia terlihat bagaimana kawasan Asia Tenggara dan Pasifik Selatan menjadi dasar pengembangan kemampuan militer Australia. Australia mengeluarkan batas keamanan maritim yang memasukkan wilayah Indonesia dalam parameter keamanan Indonesia. Sebenarnya hal ini tidak baru sama sekali pada dekade 1980-an sampai dengan awal 1990-an Australia telah merumuskan apa yang dinamakan sebagai lingkaran *primary strategic interest* yang juga mencakup wilayah Indonesia sebagai dasar dari pengembangan kekuatan pertahanan Australia termasuk didalamnya pengembangan radar *Jindalee* yang mampu mendeteksi gerakan pesawat terbang bahkan sampai ke beberapa wilayah Indonesia bagian barat.<sup>139</sup>

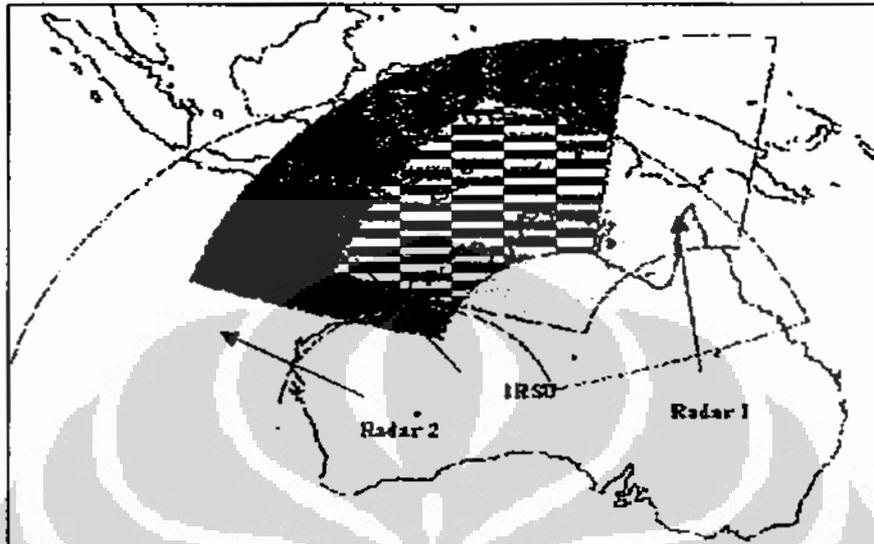
Australia pernah memiliki konsep *Australian Maritime Identification Zone* (AMIZ) yang mengancam kepentingan nasional Indonesia dimana konsep ini pada dasarnya merupakan surveillance untuk wilayah seluas 1850 km dari daratan Australia secara melingkar, dapat menjangkau laut Halmahera, Sulawesi dan Jawa. Hal ini berarti menjangkau 2/3 dari perairan air laut Indonesia.<sup>140</sup>

<sup>138</sup> Khrisna Dwipayana, "Pengaruh Perimbangan Kekuatan Luar di Kawasan Asia Tenggara terhadap Ketahanan Nasional Indonesia", dalam *Jakstra*, Vol. 1 No.1 tahun 2006.

<sup>139</sup> Edy Prasetyo, *Op. Cit.* hal. 121.

<sup>140</sup> Lihat Tb. Ronny R. Nitibaskara, "Paradigma Ancaman Nasional dan Strategi Penanggulangannya", dalam *Nasion* Jurnal Pusat pengkajian Strategi Nasional Volume 2 Nomor 1 tahun 2000, hal.

**Gambar 3**  
**Jangkauan Sistem Jaringan Radar Jindalee**  
**Yang Merupakan Bagian dari AMIZ**



Sumber : Mabes TNI AL

Australia sangat berkepentingan dengan Indonesia dan keberadaan ALKI II serta ALKI III sangat vital bagi hidup matinya Australia. Australia tentu akan selalu berupaya agar kawasan Indonesia Timur utamanya, berada dalam jangkauan pengamatannya. Dalam konteks dengan kepentingan maritim, Australia berkepentingan agar semua ancaman keamanan maritim menuju wilayahnya dapat dipatahkan dan oleh karena itu Australia sangat berkepentingan agar ALKI II dan III tetap terbuka tanpa gangguan. Segala cara tentu akan mereka tempuh untuk terjaminnya pengendalian laut di kedua ALKI tersebut.

#### **D. Kebijakan dan Strategi Penanggulangan Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia II**

##### **1. Kebijakan**

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II sebagai alur laut yang menjadi pintu lalu lintas kapal dan pesawat udara asing, dan diapit oleh pulau-pulau penting yang kaya sumber daya alam, merupakan salah satu bagian dari wilayah

Indonesia yang memiliki kedudukan strategis dalam konteks menjaga integritas wilayah NKRI. Terancamnya keamanan di ALKI II dan wilayah-wilayah sekitarnya akan merupakan ancaman bagi wilayah Indonesia lainnya.

Oleh karena itu upaya pengendalian terhadap ALKI II merupakan bagian dari pengendalian laut pada umumnya. Pengendalian laut mengandung dua hal pokok: pertama, menjamin kelancaran dan keamanan terselenggaranya penggunaan dan pemanfaatan laut bagi kepentingan sendiri dan kawan, kedua, mencegah penggunaan laut oleh pihak lain yang merugikan kepentingan sendiri.

Pengendalian ALKI II berarti untuk menjamin kepentingan nasional dan internasional secara serasi sejalan dengan aturan-aturan hukum yang terkait seperti hukum laut internasional maupun hukum nasional sebagai ratifikasi terhadap Hukum Internasional. Hal ini merupakan kewajiban Indonesia sebagai negara pantai. Untuk itu diperlukan sebuah kebijakan dalam upaya mengatur dan mengendalikan ALKI yang sejalan dengan latar belakang di atas. Kebijakan untuk pengendalian ALKI adalah : "bahwa dalam rangka pengendalian ALKI II perlu melibatkan kekuatan seluruh komponen militer dan non militer".

## **2. Strategi**

Berdasarkan kebijakan tersebut di atas, maka perumusan strategi untuk mengendalikan potensi ancaman di sekitar ALKI II mencakup tiga elemen dasar dari strategi yakni : tujuan (*ends*), cara (*ways*) dan sarana (*mean*).

### **a. Tujuan (*ends*)**

Tujuan yang ingin dicapai dalam mengendalikan potensi ancaman di ALKI adalah : "terjaminnya kelancaran dan keamanan pelayaran di ALKI II untuk kepentingan sendiri dan kawan serta mencegah penggunaan laut oleh pihak lain yang merugikan kepentingan sendiri".

### **b. Cara (*ways*)**

Cara yang dilakukan untuk pengendalian potensi ancaman di ALKI II adalah berdasarkan tingkat ancaman di ALKI dan korelasinya terhadap integritas dan kedaulatan NKRI, yaitu sebagai berikut :

### 1) **Pengendalian Lokal**

Pada masa damai maupun masa krisis, pengendalian ALKI harus bersifat lokal di sepanjang ALKI dengan titik berat pada pengendalian titik-titik masuk, titik-titik keluar, pada titik-titik belok, dan di "*chokepoints*".

### 2) **Pengendalian Permanen**

Pengendalian ALKI harus sepanjang tahun, dan merupakan pengendalian kerja, karena di ALKI tidak dapat diterapkan pengendalian mutlak, meskipun wilayah perairan tersebut merupakan wilayah kedaulatan Indonesia. Ini karena Indonesia sebagai negara pantai harus memberikan akomodasi bagi kepentingan internasional. Penerapan pengendalian mutlak akan memancing protes dan mungkin juga perlawanan.

### 3) **Pengamatan ("*surveillance*")**

Dalam pengamatan melibatkan unsur TNI AL bersama unsur-unsur potensi maritim dibawah kendali TNI AL dengan kegiatan melakukan deteksi visual, akustik, elektronik, atau deteksi gabungan dari semuanya. Langkah lainnya melakukan sensor teropong, sonar, radar, cctv atau peralatan kombinasi dari semuanya.

### 4) **Penindakan ("*action*").**

Dalam penindakan dapat dikerahkan kekuatan Laut TNI AL sebagai inti penindak, dibantu oleh kekuatan potensi maritim lainnya. Cara bertindak yang dilakukan adalah pengawasan, peringatan dan penindakan dengan memperhatikan hukum nasional dan internasional.

### 5) **Kerjasama Bilateral atau Mulilateral.**

Indonesia sebagai negara pantai mempunyai kewajiban yang telah diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 meliputi keselamatan pelayaran, pencemaran di laut, keamanan pelayaran serta riset ilmiah kelautan yang berkaitan dengan pencemaran. Kewajiban ini ditinjau dari kewajiban hukum cukup berat apalagi bila sarana tidak mencukupi. Untuk mengatasi hal ini dapat ditempuh melalui peluang kerja sama dengan pengguna ALKI, apalagi negara pengguna ALKI termasuk negara maju yang mempunyai kemampuan teknologi tinggi. Peluang-peluang ini perlu dikembangkan melalui kerja sama bilateral atau multilateral atas

dasar prinsip kesetaraan dan saling menghormati kedudukan masing-masing sebagai negara berdaulat.

6) ***Gun Boat Diplomacy* TNI Angkatan Laut.**

Cara ini merupakan salah satu peran yang sangat penting bagi setiap angkatan laut di seluruh dunia. Cara ini dilakukan dalam menghadapi masalah perbatasan antara RI-Malaysia di perairan Karang Unarang Kalimantan Timur yang dikenal sebagai Blok Ambalat. Di Ambalat unsur-unsur kapal perang Angkatan Laut kedua negara (TNI Angkatan Laut dan TLDM), tidak terjadi kontak pertempuran namun hanya saling herhadapan di perairan yang disengketakan. TNI Angkatan Laut melakukan *Gun Boat Diplomacy* sehingga menarik pemerintah kedua negara ke meja perundingan, ini juga merupakan *naval diplomacy* yang berhasil dilaksanakan oleh TNI Angkatan Laut.

Kerja sama yang bagus antara Departemen Luar Negeri dan TNI Angkatan Laut serta *public relation* di media massa telah membentuk semangat "*winning the war*" yang luar biasa. Peristiwa ini telah membawa perubahan dukungan politikus dan rakyat terhadap tindakan TNI khususnya TNI Angkatan Laut dengan keseriusan untuk mobilisasi masyarakat dan membuka mata dan telinga bangsa Indonesia untuk sadar dalam membela tanah airnya dari ancaman negara lain. Peristiwa inilah yang menyadarkan bangsa Indonesia untuk memiliki Angkatan Laut yang kuat dan memadai.<sup>141</sup>

c. **Sarana (*means*)**

Sarana yang dikerahkan untuk pengendalian potensi ancaman di ALKI II adalah segenap komponen pertahanan keamanan negara baik pemerintah, militer dan masyarakat yang didukung oleh sumber daya lainnya. Ini merupakan kekuatan laut nasional yang tidak muncul begitu saja namun ia terwujud melalui pembinaan potensi maritim. Sumber-sumber kekuatan laut nasional yang dilibatkan secara umum terdiri dari :

- a. Masyarakat maritim.
- b. Sumber daya/cadangan-cadangan.
- c. Corak pemerintahan.

<sup>141</sup> Laksmo TNI Soeparno, *Op. Cit*, hal.114

- d. Geografi dan geopolitik.
- e. Perkapalan dan industri maritim.
- f. Pangkalan-pangkalan/pelabuhan-pelabuhan.
- g. Peralatan tempur.

Sumber-sumber tersebut secara alamiah membentuk kemampuan negara untuk memproyeksikan kekuatannya melalui laut yang disebut sebagai kekuatan laut nasional. Dari sumber kekuatan laut nasional tersebut akan dihasilkan kekuatan-kekuatan hankamneg di laut yang dapat digunakan dalam kegiatan pertahanan keamanan negara di laut, termasuk didalamnya untuk kepentingan pengendalian ALKI.

Kegiatan proyeksi kekuatan laut Nasional berawal dari pangkalan-pangkalan, pelabuhan-pelabuhan dan tempat-tempat lain. Kegiatan tersebut didukung oleh industri dan jasa maritim. Kekuatan Hankam Negara di laut yang dapat diproyeksikan berupa :

- 1) Armada Pemerintah, yang meliputi kapal-kapal Perang dan kapal-kapal Negara.
  - a) TNI-AL
  - b) Satuan Polisi Perairan (Satpolair)
  - c) Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP)/*Cost Guard*
  - d) Bea Cukai.
- 2) Satuan Udara Maritim.
- 3) Armada Niaga baik milik badan usaha swasta maupun milik BUMN, yang meliputi seluruh unsur/kapal :
  - a) Pelayaran Samudra.
  - b) Pelayaran Nusantara.
  - c) Pelayaran Lokal.
  - d) Pelayaran Perintis.
  - e) Pelayaran Khusus.
  - f) Pelayaran Rakyat.
  - g) Tanker Pertamina.

- 4) Armada survai dan pemetaan, yang terdiri dari kapal-kapal Hidro-Oceanografi.
- 5) Armada perikanan, yang meliputi kapal-kapal :
  - a) Perikanan BUMN.
  - b) Perikanan swasta.
  - c) Nelayan/perikanan rakyat.

Sedangkan komponen kekuatan Hankam Negara di laut yang tidak diproyeksikan, namun dapat berperan untuk memberikan dukungan, yaitu :

- 1) Industri dan Jasa Maritim meliputi :
  - a) Dok dan Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan TNI-AL (Fasharkan).
  - b) Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL).
  - c) Pabrik kapal.
- 2) Pangkalan/pelabuhan :
  - a) Pangkalan-pangkalan TNI-AL.
  - b) Pelabuhan-pelabuhan Niaga.
- 3) Stasiun Pengindera Sasaran Permukaan dan Bawah Permukaan yang berada di pantai.
- 4) Stasiun Radio Pantai.
- 5) Aparat Teritorial/TNI-AD.

#### **E. Upaya-Upaya Yang Harus Dilakukan**

##### **1. Upaya Preventif**

Upaya ini dilakukan melalui latihan bersama atau operasi bersama secara terpadu dengan melibatkan semua institusi yang memiliki kewenangan penegakkan hukum di laut dibawah koordinasi Bakorkamla.

##### **2. Membangun Kekuatan TNI AL yang Besar Kuat dan Profesional.**

Upaya ini dalam rangka merespon kecenderungan perubahan situasi keamanan laut dan perkembangan isu-isu strategis menyangkut wilayah kedaulatan NKRI. Hanya TNI Angkatan Laut yang memiliki daya tangkal yang

akan mampu memberikan efek psikologis kepada lawan. TNI AL yang besar dimaksudkan bahwa jumlah unsur yang dimilikinya sebanding dengan rasio luas perairan yang harus dijaga. TNI AL yang kuat dimaksudkan bahwa kemampuan pukul strategis dari unsur yang dimiliki mampu memberikan dampak penangkalan dan daya hancur terhadap musuh yang akan mengganggu kedaulatan negara. TNI AL yang profesional dimaksudkan bahwa kemampuan tempur prajurit TNI AL dapat diandalkan dan memenuhi standar profesionalisme prajurit dengan selalu berorientasi pada perkembangan teknologi alat sista yang diwakinya.

Pada dasarnya pembangunan kekuatan pertahanan ditujukan untuk memperoleh kekuatan yang ideal. Bagi Indonesia dengan konstelasi geografis yang sedemikian rupa, konsep pembangunan kekuatan laut itu sendiri tentunya membutuhkan dukungan anggaran yang tidak sedikit. Pembangunan kekuatan laut membutuhkan anggaran yang sangat besar, dimana dengan kondisi perekonomian negara seperti saat ini, hal tersebut akan sulit diwujudkan. Pemerintah tidak dapat mengalokasikan anggaran yang cukup untuk TNI AL, baik untuk pengadaan Alutsista yang baru maupun untuk pemeliharaan Alutsista yang ada. Disamping itu kondisi sosial politik yang belum kondusif, yang berakibat pada masih sulitnya membangun suatu Angkatan Laut yang ideal sesuai dengan tantangan tugas yang harus dihadapi, sedangkan Alut Sista yang dimiliki baik KRI, kendaraan tempur Kopr Mariner maupun pesawat udara sebagian besar telah berusia tua dan *Combat Capability*-nya sudah jauh menurun.

Dihadapkan dengan ancaman faktual yang diprediksikan pada kurun waktu yang sama, maka terasa sulit untuk menyiapkan Alutsista guna memenuhi tuntutan kebutuhan operasi. Namun hal ini bukan berarti pembangunan kekuatan laut menjadi prioritas kedua, melainkan harus segera dimulai tahap demi tahap secara proporsional.

Menghadapi permasalahan tersebut, TNI AL telah menyusun Blue Print Pembangunan Kekuatan TNI AL sampai tahun 2013, yang merupakan pedoman dan landasan dalam pembangunan struktur kekuatan TNI AL sampai tahun 2013. Blue Print ini telah dipresentasikan Kepala Staf TNI AL Laksamana TNI Bernard Kent Sondakh di hadapan para Menteri dan pejabat terkait, para anggota DPR RI maupun para pejabat Industri Strategis Pertahanan, yang kesemuanya memberikan

respon positif. Penyusunan *Blue Print* ini diorientasikan kepada pelaksanaan tugas-tugas TNI AL dengan mempertimbangkan dinamika lingkungan strategik, utamanya bentuk-bentuk ancaman yang mungkin timbul dan kondisi keuangan negara. Dengan adanya *Blue Print* ini diharapkan upaya pembangunan TNI AL ke depan dapat lebih realistis rasional, terukur, konsisten dan memenuhi tuntutan akuntabilitas publik.

### **3. Meningkatkan Koordinasi dan Kerjasama antar Instansi**

Masalah keamanan maritim di ALKI II merupakan masalah nasional yang penanganannya tidak dapat dilakukan secara sektoral oleh satu institusi saja. Diperlukan keterlibatan seluruh aparat operasional di laut seperti TNI AL, Pori, Departemen Luar Negeri, Ditjen Perhubungan Laut, Ditjen Imigrasi, Ditjen Bea dan Cukai dan lain-lain, dengan mengedepankan peran sipil. Peningkatan kerjasama dan koordinasi antara aparat operasional di laut perlu dilakukan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi masing-masing agar dapat

### **4. Peningkatan Gelar Operasi TNI AL**

- a. Meningkatkan patroli rutin TNI AL yang diwujudkan dalam operasi sepanjang tahun dan operasi keamanan laut (kamla) disertai dengan penambahan jumlah unsur sehingga mampu mencakup seluruh sektor area.
- b. Meningkatkan patroli khusus TNI AL secara terprogram dengan menggunakan unsur Kapal Republik Indonesia (KRI) yang mempunyai mobilitas tinggi atau dengan menggunakan jenis Kapal Angkatan Laut (KAL).

## BAB V PENUTUP

### A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian pembahasan di atas dapat ditarik kesimpulan penelitian sebagai berikut:

*Pertama*, kondisi geografis di sekitar ALKI II yang memiliki perairan luas dan pulau yang tersebar serta berdekatan dengan wilayah perbatasan negara tetangga, berimplikasi kepada mudahnya wilayah tersebut dimanfaatkan untuk tindakan pelanggaran hukum sekaligus untuk melarikan diri. *Kedua*, selain memiliki letak yang strategis sebagai penghubung Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, kawasan sekitar ALKI II menyimpan potensi sumber daya alam yang melimpah seperti bahan tambang, gas alam, kayu hingga perikanan, sehingga wilayah tersebut rawan terhadap terjadinya berbagai tindak pelanggaran hukum maupun pelanggaran wilayah kedaulatan yang dapat mengancam integritas Nusantara.

*Ketiga*, ALKI Utara-Selatan meskipun sudah menjadi bagian dari hukum internasional, tetapi masih menyisakan permasalahan berkaitan dengan masih adanya tuntutan dari beberapa negara besar untuk diakomodasikannya ALKI Timur-Barat. Hingga saat ini Amerika Serikat dan Australia masih menyuarakan agar Indonesia membuka ALKI Timur-Barat melalui Laut Jawa padahal dalam konteks kepentingan nasional Indonesia, apabila ALKI Timur – Barat diwadahi akan menjadikan Laut Jawa yang berdekatan dengan daerah jantung sebagai wilayah terbuka untuk lintas kapal dan pesawat udara asing.

Keempat, terbatasnya anggaran negara telah memunculkan dilema antara prioritas pemenuhan kebutuhan pokok masyarakat dan belanja Alutsista pertahanan untuk melindungi kedaulatan wilayah, sehingga pada akhirnya harus mengorbankan kemampuan pertahanan. Kondisi kekuatan pertahanan militer Indonesia berada pada posisi "*under capacity*" artinya kekuatan pertahanan Indonesia berada pada posisi terbawah apabila disejajarkan dengan sesama anggota negara ASEAN. Dengan demikian pada kondisi kuantitas, kualitas, dan

kesiapan operasional sangat sulit untuk menjaga integritas wilayah nasional secara optimal.

*Kelima*, kelemahan dalam penegakan hukum terutama disebabkan oleh kurang memadainya perangkat hukum nasional yang harus memproses para pelanggar hukum, dan tidak memadainya jumlah aparat yang harus ada di laut untuk mengawasi secara intensif, sehingga sulit untuk mendeteksi segala bentuk kejahatan di laut. Kondisi tersebut memberikan peluang untuk dimanfaatkan oleh para pelanggar hukum di dalam negeri maupun para aktor yang masuk jaringan kejahatan lintas negara.

Keenam, ALKI II merupakan alur laut yang strategis dan tidak kalah penting dari Selat Malaka. Sebagai penghubung utama bagi kapal-kapal dari Australia menuju Singapura, Cina, Jepang dan pilihan utama untuk kapal-kapal super tanker, dipastikan Indonesia memiliki kepentingan besar terhadap jaminan keamanan di ALKI II. Masuknya 3.900 kapal melewati alur laut ini dengan total nilai barang 40 milyar dollar, adalah gambaran nyata besarnya potensi yang tersimpan di jalur tersebut. Perhatian diberikan juga oleh negara-negara maritim besar pengguna ALKI II, yang tentunya harus diwaspadai.

Ketujuh, bagi Indonesia, kegagalan dalam menjaga keamanan wilayah perairan dari berbagai tindak kejahatan di laut akan dicap sebagai cerminan kegagalan negara-negara pantai dalam mengupayakan terciptanya laut yang aman bagi semua pihak yang berkepentingan dengan laut. Dalam konteks geopolitik dan geostrategi, persoalan di perairan ALKI II, dapat menjadi ancaman serius bagi Indonesia.

Kedelapan, untuk mempertahankan diri harus selalu disiapkan dan dilaksanakan tanpa mempermasalahkan ada atau tidak adanya ancaman nyata. Indonesia memiliki kepentingan pertahanan yang bersifat tetap, bangsa Indonesia senantiasa memegang prinsip sebagai bangsa yang cinta damai tetapi lebih cinta akan kemerdekaan dan kedaulatannya. Sebagai negara merdeka, berdaulat, dan bermartabat, kepentingan strategis pertahanan dilaksanakan dengan sistem kesemestaan, melibatkan seluruh rakyat dan sumber daya, serta sarana dan prasarana nasional sebagai satu kesatuan pertahanan. Mengacu pada hal tersebut, pertahanan negara Indonesia disusun berdasarkan prinsip demokrasi,

penghormatan terhadap hak asasi manusia, kesejahteraan umum, lingkungan hidup, ketentuan hukum nasional dan internasional, serta prinsip hidup berdampingan dengan negara lain secara damai.

## B. Saran

Untuk menangkal potensi ancaman di ALKI II dan perairan sekitarnya, maka dapat disarankan sebagai berikut:

1. Indonesia sebagai negara maritim besar, harus memiliki sebuah angkatan laut yang besar, kuat, dan profesional. Betapa gagapnya bangsa Indonesia menghadapi Malaysia di Ambalat dan takluknya terbadap Amerika Serikat di kasus Laut Jawa, merupakan satu pelajaran berharga bahwa lemahnya kekuatan TNI dalam hal ini TNI AL menyebabkan kurang dihormatinya Indonesia sebagai negara yang berdaulat.
2. Bakorkamla harus lebih dioptimalkan lagi melalui penajaman manajemen satu atap dengan kewenangan yang lebih luas. Kucuran dana dari APBN untuk Bakorkamla merupakan satu langkah maju untuk perbaikan ke depan sehingga berbagai jenis pelanggaran di wilayah laut dapat lebih diminimalkan.
3. Seyogyanya Bakorkamla di daerah lebih dikonsentrasikan untuk menangani secara khusus Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sehingga penanganan masalah keamanan di ALKI dapat lebih intensif.
4. Pemerintah dalam hal ini Dephan dan Deplu harus lebih mampu menggalang negara-negara pengguna utama ALKI agar lebih banyak lagi memberikan bantuan teknis untuk *capacity buliding* seperti sudah dilakukan terhadap Selat Malaka dan Selat Makasar.
5. Untuk mengantisipasi Keamanan ALKI pada saat kondisi darurat perang, harus disiapkan penerapan kebijakan *Mono Sea Lane* ( Mono ALKI ) yang dipublikasikan ke *International Maritime Organization* ( IMO ) sebagai bentuk pertanggungjawaban Indonesia sebagai negara pantai.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Abdul Rivai RAS, *Konflik Laut Cina Selatan Dan Ketahanan Nasional*, Jakarta : Yayasan Abdi Persada Siporennu Indonesia (APSINDO), Cetakan Pertama, 2001.
- Adiyaman A. Saputra, et al., *Mengibarkan Bendera Kewajiban*, Jakarta: Dinas Penerangan TNI AL, Cetakan Pertama, 2004.
- Alman Helvas Ali, "Pembangunan Kapal Selam di Kawasan Asia Pasifik", *Quarter Deck*, Edisi Maret, Jakarta : Forum Kajian Pertahanan Dan Maritim, 2007.
- Andi Widjajanto, et al., *Intelijen : Velox et Exactus*, Jakarta : Pacivis bekerjasama dengan Kemitraan, 2006.
- Arif Djohan Tunggal, *Hukum Laut Suatu Pengantar*, Jakarta : Harvarindo, 2008.
- Atje Misbach Muhjiddin, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung: Penerbit Alumni, 1993.
- Bandoro, Bantarto, *Perspektif Baru Keamanan Nasional*, ed., Jakarta: CSIS, Cetakan Pertama, 2005.
- Bonn, LTC Keith E. and MSG Anthony E Baker, *Guide to Military Operation Other Than War*, Mechanicsburg: Stackpole Books, First Edition, 2000.
- Brzezinski, Zbigniew., *The Grand Chessboard, American Primacy And Its Geostrategik Imperatives*, Basic Books, A member of The Perseus Books Group, New York : 1997.
- Budiman Djoko Said, "Kepentingan Nasional Dan RUU Keamanan Nasional", *Quarter Deck*, Edisi Maret, Jakarta : Forum Kajian Pertahanan Dan Maritim, 2007.
- Drew, Dennis M, dan Donald M. Snow, *Menyusun Strategi*, Alih Bahasa oleh Pusdiklat Bahasa Badiklat Dephan, Jakarta: Centre For Security And Defence Studies, Cetakan VI, 2007.
- Departemen Pertahanan RI, *Mempertahankan Tanah Air Memasuki Abad 21*, Jakarta: Dephan RI, 2003.
- , *Menata Sistem Pertahanan, Kaji Ulang Pertahanan Negara (Strategic Defence Review)*, Jakarta, 2005.
- Dirgo D. Purbo, *Geopolitik Perminyakan*, Jakarta : Centre For The Study Of Intelligence And Counter Intelligence, 2006.

- Earle, Edward Mead, *Makers Of Modern Strategy*, New Jersey : Princeton University Press, 1943.
- Etty R. Agoes. *Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung : Abardin, 1991.
- “International Maritime Organization (IMO) dan Peranannya dalam Penetapan Alur-alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)”, artikel yang dimuat dalam *Mochtar Kusumaatmadja : Pendidik dan Negarawan*, Editor Mieke Komar c.s., Bandung : Penerbit Alumni, 1999.
- Ermaya Suradinata dan Kazan Gunawan, *Post-Mo Geopolitik*, PT. Paramrtha Dharmaguna, 2002.
- Fukuyama, Francis., *Memperkuat Negara Tata Pemerintahan dan Tata Dunia Abad 21*, Terjemahan A. Zaim Rofiqi, Jakarta : Kerjasama Kedubes Amerika Serikat, Freedom Institute dan Gramedia Pustaka Utama, Cetakan Pertama, 2005.
- Hasjim Djalal, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, BPHN Departemen Kehakiman RI, Bandung : Binacipta, 1979.
- H.S. Kirbiantoro dan Dody Rudianto, *Rekonstruksi Pertahanan Indonesia Potensi Tantangan dan Prospek*, Jakarta : Inti Media Publisher, 2007.
- I Made Andi Arsana, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan Yuridis*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2007.
- John W. Creswell, *Reseach Design, Quantitative & qualitative Approaches*, Jakarta, KIK Press, 2003.
- Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, London : Croom Helm, Ltd, 1977.
- Laode, M.D., *Peran Militer Dalam Ketahanan Nasional Studi Kasus Bidang Hankam di Indonesia Tahun 1967-2000*, Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 2006.
- Low, C.C., *Sun Tzu: Seni Berperang*, Terjemahan Marcus, A.S, Jakarta : P.T. Bhuana Ilmu Populer, 1993.
- Mahan, A.T. *The Influence Of Sea Power Upon History 1660-1783*, Boston: Little Brown And Company, Twelfth Edition.
- Max Kariso, *Pangkalan Angkutan Laut*, Monografi Seri No. MI. 19. 87, Jakarta: Seskoal, 1987.
- Mochtar Kusumaatmadja, *Konsepsi Hukum Negara Nusantara Pada Konperensi Hukum Laut Ke-III*, Bandung: PT Alumni, 2003.

- Munadjat Danusaputro, *Wawasan Nusantara dalam Konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982, Buku VII*, Bandung : Alumni, 1983.
- Pailah, S.Y, *Archipelagic State Tantangan dan Perubahan Maritim*, Manado : Klub Studi Perbatasan, 2007.
- P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta : Rineka Cipta, Cetakan Ketiga, 2005.
- Rangkuti, Freddy, *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis Untuk Menghadapi Abad 21*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2008.
- R.M. Sunardi, *Teori Ketahanan Nasional*, Jakarta: Lemhanas, 1999.
- , *Ketahanan Bangsa Dalam Rangka Memperkokoh Keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia*, Jakarta : P.T. Kuartemita Adidarma, Cetakan Pertama, 2004.
- Sabarguna, Boy. S, *Analisis Data Pada Penelitian Kualitatif*, Jakarta: UI Press, 2006.
- Sayidiman Suryohadiprojo, *Si Vis Pacem Para Bellum, Membangun Pertahanan Negara Yang Modern dan Efektif*, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama, 2005.
- Sembiring, Sentosa, *Himpunan Peraturan Perundang-Undangan*, Bandung : CV Nuansa Mulia, 2009.
- Setjen Departemen Kelautan dan Perikanan, *Kebijakan Pengaruh Alur Laut Kepulauan Indonesia Terhadap Ekonomi Satuan Kawasan*, Jakarta, 2005.
- Soeparno, et al, *Kilas Balik Ambalat, Peran TNI AL Dalam Menghadapi Krisis Ambalat*, Surabaya : TNI Angkatan Laut, 2006.
- Staf Ahli Kasal, *Pemberdayaan Potensi Maritim Wilayah Perbatasan Indonesia Dalam Perspektif Pembangunan Negara Kepulauan*, Jakarta: Staf Ahli Kasal Mabes TNI AL, 2007.
- Slamet Suwardjo, "Perkembangan Terkini Kekuatan Maritim Asia Tenggara", *Wira*, Vol. 18 No. 2 Juli-Agustus, 2006.
- Soewarso Hardjosoedarmo, *Dasar-Dasar Pemikiran Untuk Pengembangan TNI AL Dalam Rangka Implementasi Wawasan Nusantara Dan Cadek*, Jakarta : Lemhannas, 1976.
- , *Wawasan Nusantara Ketahanan Nasional Keamanan Nasional*, Kumpulan Karangan, Jakarta, 1980.
- , *Pertimbangan-Pertimbangan Strategik Untuk Pengembangan kekuatan Angkatan Laut*, (Kuliah Umum Komandan Sesko ABRI Bagian Laut Dalam Rangka Mengawali Program Pendidikan Reguler

Sesko ABRI Bagian Angkatan Laut Angkatan ke-XI Juni 1984), Jakarta: Seskoal, 1984

-----, *Garis Perhubungan Laut pada Sebagian Perairan Asia Tenggara Yang perlu Diperhatikan*, Monografi Seri No. MI.13.85, Jakarta: Seskoal, 1985.

Sutanto, *Kebijakan Hankam Matra Laut Dan Ketahanan Nasional*, Kuliah Umum di hadapan Mahasiswa S2 PKN UGM, Juni, 1997.

Tanto Koeswanto, *Sistem Pangkalan TNI AL Untuk Mendukung Operasi-Operasi Laut Dalam Rangka Pengendalian Laut Yurisdiksi Nasional Indonesia*, Monografi Khusus Seri No. MI, 22. 89, Jakarta : Seskoal, 1989.

Tim Perumus Seskoal, *Operasi TNI AL Selain Perang (Naval Operation Other Than War)*, Kajian Strategik Tim Perumus Seskoal, Jakarta : Seskoal, 2001.

Wahyono S. Kusumoprojo, *Beberapa Pikiran Tentang Kekuatan dan Pertahanan di Laut*, Jakarta : Penerbit Surya Indah, 1979.

-----, *Pola Dasar Pembinaan Sumber Daya Matra Laut*, Jakarta : Penerbit Surya Indah, 1980.

Wan Usman, *Daya Tahan Bangsa*, Jakarta : Program Studi PKN Universitas Indonesia, Cetakan I, 2003.

-----, *Pembangunan Dan Ketahanan Nasional*, Jakarta : Kerjasama PKN UI Lemhannas dan LPKM Universitas Terbuka, Cetakan Kedua, 1997.

Wolf, Robert Paul, *In Defense of Anarchism Menuju Dunia Tanpa Negara*, Terjemahan, Jakarta : Penerbit Erlangga, 2003.

#### **Artikel dan Makalah**

Ali Nur. *Azas Negara Kepulauan dan Konsekuensinya Terhadap Aktualisasi Penegakan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*, Taskap Kursus Singkat Angkatan VI. Jakarta : Lemhanas, 1996.

Bambang Murgiyanto, M.Sc, "Pertimbangan Pokok Dalam Penentuan Dan Pelaksanaan Pembangunan Pangkalan TNI AL", *Dharma Wiratama*, Majalah Resmi Seskoal, No. 81/Juli/1993.

Bijah Subijanto, "Pengembangan Metodologi Untuk Merumuskan Strategi Militer", *Dharma Wiratama*, Majalah Resmi Seskoal, No. 81/Juli/1993.

-----, *Penyelenggaraan Pertahanan Negara di Laut Dalam Perspektif Perannaval Aircraft*, Makalah Seminar Badan Intelijen Negara, Juni 2004.

- Dadang S. Wirasuta, "Sengketa Ambalat Ditinjau Dari Aspek Hukum, Geografis, Geologis, Sosial Politik, Ekonomi, dan Pertahanan Keamanan", *Widya Dharma*, Edisi VII April 2006.
- Dimiyati Hartono, *Penegakan Kedaulatan di Perairan Indonesia untuk Mewujudkan Keamanan Nasional Dalam Rangka Melindungi Kepentingan Nasional*, Makalah Seminar dan Workshop Keamanan Nasional, Mei 2006.
- Direktur Kapal Perikanan dan Alat Penangkap Ikan DKP, "Armada Perikanan Indonesia", *Paper* disampaikan kepada peserta Kursus Manajemen Strategi Angkatan Ke - 2 Seskoal TP. 2007, tanggal 14 Mei 2007.
- Dirwilhan Ditjen Strahan Dephan, "Aspek Pertahanan Dan Peran TNI Dalam Pengamanan Dan Pemberdayaan Pulau-Pulau Terluar RI, *Warta Departemen Pertahanan RI*, Edisi Khusus, 2005.
- Edy Prasetyono, *Faktor Geografi Dan Pembangunan Kekuatan TNI*, Makalah pada Seminar Silaturahmi Media 2006, di Graha Marinir Jakarta, Februari, 2006.
- F.X. Suratno, "Penerapan Dukungan Logistik Terpadu Untuk Mendukung Kesiapan Kapal-Kapal Armada RI Dalam Melaksanakan Operasi Laut", *Dharma Wiratama*, Majalah Resmi Seskoal, Edisi Khusus No. 57/XVII/Januari, 1985.
- Gatot Soedarto, "Lintasan Sejarah Strategi Maritim Dari Masa Ke Masa", *Dharma Wiratama*, Majalah Resmi Seskoal No. DW/115, 2002.
- Hasjim Djalal, *Masa Depan Indonesia Sebagai Negara Kesatuan : Ditinjau Dari Hukum Laut Dan Kelautan*, Makalah Seminar, Jakarta, 2000.
- Krishna Dwipayana, "Pengaruh Perimbangan Kekuatan Luar di Kawasan Asia Tenggara Terhadap Ketahanan Nasional Indonesia", *Jakstra*, Jurnal Aplikasi Kajian Strategik, Volume 1 No. 1, Jakarta: Program Studi PKN UI, 2006.
- Mabes TNI AL, *Strategi Pertahanan Dalam Perspektif Maritim Guna Melaksanakan OMP dan OMSP*, Makalah pada Seminar Silaturahmi Media 2006, di Graha Marinir Jakarta, Februari, 2006.
- Laksma TNI Nicolas P. Ello, "Penetapan Tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia", dalam Majalah TNI AL *Cakrawala* Nomor. 360, 361 tahun 1999 dan 362 tahun 2000.
- Lutfi Syaifullah, "Pembentukan Armada RI Kawasan Utara Dalam Rangka Menyikapi Era Pasca Perang Dingin", *Dharma Wiratama*, Majalah Resmi Seskoal, No. DW/107/2000.
- Mangindaan, Robert., *Keamanan Maritim di Kawasan Asia Pasifik*, Makalah Seminar dan Workshop Keamanan Nasional, Mei 2006.

Philips Jusario Vermonte, "Problematika Peredaran Small Arms di Kawasan Asia Tenggara : Thailand, Filipina dan Indonesia", dalam *Analisis CSIS Tahun XXXII/2003*

Rohmin Dahuri, "Memberdayakan Potensi Laut Nusantara", dalam *Gatra* Edisi Khusus No. 08 Tahun XII Januari 2006.

Slamet Soebijanto, "Gagasan Tentang Strategi Pertahanan Maritim Indonesia (SPMI) Sebagai Strategi Pertahanan Negara Kepulauan, *Satria*, Majalah Studi Pertahanan Badiklat Dephan RI, No. 2/Agustus 2005.

-----, "Membangun Kekuatan Angkatan Laut Berpostur Green Water Navy", *Candradimuka*, Majalah Kodikal No. 004/Mei, 2006.

-----, "Menuju Angkatan Laut Yang Besar, Kuat dan Profesional", *Patriot*, Majalah TNI, Edisi Khusus No. 21/Tahun VII, 2006.

Sondakh, Bernard Kent, "Strategi Peperangan Laut Kepulauan", *Satria*, Majalah Studi Pertahanan Badiklat Dephan RI, No. 1/Februari 2005.

Tim Kajian Seskoal, "Mengamati Ambisi China di Spratly (Studi Kasus Ringan)", *Dharma Wiratama*, Majalah Resmi Seskoal, No. DW/101/1998.

Tim Kajian Seskoal, "Mengamati Ambisi China di Spratly (Studi Kasus Ringan)", *Dharma Wiratama*, Majalah Resmi Seskoal, No. DW/101/1998.

Wahyono S.K., "Kepemimpinan Bahari dan Tantangan Abad XXI", *Dharma Wiratama*, Majalah Resmi Seskoal No. DW/99/1998, Jakarta: Seskoal, 1998.

## **Dokumen**

Babinkum TNI, Laporan Pertemuan Indonesia – Amerika tentang Alur Laut Kepulauan Tanggal 21-22 Nopember 1991., Jakarta, 1991.

Mabes TNI, *Laporan Pertemuan Indonesia Amerika Tentang Alur Kepulauan Tanggal 21-22 Nopember 1991*, Jakarta, 1991.

Mabes TNI AL, *Postur TNI AL Awal Abad XXI*, Jakarta, 2000.

-----, *Pokok-Pokok Kebijakan Kepala Staf Angkatan Laut Tahun 2001*, Jakarta, 2001.

-----, Keputusan Kepala Staf TNI Angkatan Laut Nomor: Kep/06/II/2001 Tentang Penataan Gelar Dan Klasifikasi Pangkalan-Pangkalan TNI Angkatan Laut, Ditetapkan di Jakarta pada Tanggal 13 Februari 2001.

-----, *Pokok-Pokok Kebijakan Kepala Staf Angkatan Laut Tahun 2002*, Jakarta, 2002.

- , *Pokok-Pokok Kebijakan Kepala Staf Angkatan Laut Tahun 2005*, Jakarta, 2005.
- , Keputusan Kepala Staf TNI Angkatan Laut Nomor: Kep/10/VII/2006 Tentang Perubahan Penomoran Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut (Lantamal), Ditetapkan di Jakarta pada Tanggal 13 Juli 2006.
- , Keputusan Kepala Staf TNI Angkatan Laut Nomor: Kep/14/VII/2006 Tentang Perubahan dan Klasifikasi Pangkalan-Pangkalan TNI Angkatan Laut, Ditetapkan di Jakarta pada Tanggal 25 Juli 2006.
- , Keputusan Kepala Staf TNI Angkatan Laut Nomor: Kep/15/VII/2006 Tentang Perubahan Struktur Organisasi Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut (Lantamal), Ditetapkan di Jakarta pada Tanggal 28 Juli 2006.
- , *Doktrin TNI AL Sasana Jaya*, Surat Keputusan Kasal Nomor Skep/372/III/2007, Tanggal 14 Maret 2007.
- , Peraturan Kepala Staf Angkatan Laut Nomor: Perkasal/9/V/2007 Tentang Pembentukan, Peningkatan Kelas Dan Relokasi Pos Pengamat TNI Angkatan Laut (Posal) di Jajaran Koarmabar dan Koarmatim, Ditetapkan di Jakarta pada Tanggal 15 Mei 2007
- , *Laporan Perkembangan Pembentukan Lantamal XI/Merauke*, 2007.
- , *Standarisasi Pangkalan TNI AL*, Surat Keputusan Kasal Nomor Skep/372/III/2007, Tanggal 14 Maret 2007.
- Sekretariat Negara RI, *Undang-Undang RI Nomor 4/Prp/Tahun 1960 Perairan Indonesia*, 1960.
- , *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia*, disahkan di Jakarta tanggal 18 Oktober 1983.
- , *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention On The Law of The Sea (Konvensi perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut)*, disahkan di Jakarta tanggal 31 Desember 1985.
- , *Undang-Undang RI Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia*, disahkan di Jakarta tanggal 8 Agustus 1996.
- , *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara*, disahkan di Jakarta tanggal 8 Januari 2002.
- , *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia*, disahkan di Jakarta tanggal 16 Oktober 2004.

-----, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara*, disahkan di Jakarta tanggal 15 Maret 2007.

Tim Panja Mabes TNI-AL. *Hasil Evaluasi Panja TNI-AL tentang Penentuan Alur Laut Kepulauan Indonesia, 1996.*

#### Website

[http://id.wikipedia.org/wiki/Laut\\_Flores](http://id.wikipedia.org/wiki/Laut_Flores) diakses tanggal 20 Pebruari 2008.

[http://id.wikipedia.org/wiki/Selat\\_Makasar](http://id.wikipedia.org/wiki/Selat_Makasar) diakses tanggal 16 Juni 2008.

<http://esdm.go.id> diakses tanggal 27 Mei 2009.

<http://rafflesia.www.or.id> diakses tanggal 13 Juni 2008.

<http://www.ina.go.id> diakses tanggal 14 Februari 2009.

<http://www.dephut.go.id>, diakses tanggal 25 Mei 2008.

<http://www.sulbar.com> 15 Maret 2009.

<http://www.sulsel.go.id> diakses tanggal 12 Februari 2009.

<http://www.setneg.ri.go.id> diakses tanggal 12 Februari 2009.

<http://www.indonesia.go.id> diakses tanggal 5 Mei 2009.

<http://www.bali.forumotion.net/propinsi-balif9>, diakses tanggal 17 Januari 2009.





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

**PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
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  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,**

- Menimbang : a. bahwa ketentuan dalam Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang merupakan tindak lanjut Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982, memuat ketentuan antara lain bahwa hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah;
- b. bahwa Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia tersebut juga menentukan bahwa Pemerintah menentukan alur-alur laut termasuk rute penerbangan di atasnya yang cocok digunakan untuk pelaksanaan lintas alur laut kepulauan tersebut dengan menentukan sumbu-sumbunya yang dicantumkan pada peta-peta laut yang diumumkan;
- c. bahwa Komite Keselamatan Maritim (*Maritime Safety Committee*) International Maritime Organization pada sidangnya ke 69 Tahun 1998 dengan Resolusi MSC. 72 (69) telah menerima usulan Indonesia tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan huruf a, b, dan c perlu ditetapkan Peraturan Pemerintah tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut yang Ditetapkan;

- Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 sebagaimana telah diubah dengan Perubahan Ketiga Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3647);

**MEMUTUSKAN :**

Menetapkan : **PERATURAN PEMERINTAH TENTANG HAK DAN KEWAJIBAN KAPAL DAN PESAWAT UDARA ASING DALAM MELAKSANAKAN HAK LINTAS ALUR LAUT KEPULAUAN MELALUI ALUR LAUT KEPULAUAN YANG DITETAPKAN.**

**BAB I  
KETENTUAN UMUM**

**Pasal 1**

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan :

1. Alur Laut Kepulauan adalah alur laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 butir 8 Undang-undang yang ditetapkan sebagai alur untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan.
2. Undang-undang adalah Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
3. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan adalah hak kapal dan pesawat udara asing untuk melakukan lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) dan ayat (2) Undang-undang.
4. Hak Lintas Damai adalah hak kapal asing untuk melakukan lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 Undang-undang.
5. Laut Teritorial adalah laut teritorial sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) Undang-undang.
6. Perairan Kepulauan adalah perairan kepulauan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) Undang-undang.
7. Konvensi adalah konvensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 9 Undang-undang.

## **BAB II**

### **HAK DAN KEWAJIBAN KAPAL DAN PESAWAT UDARA ASING DALAM MELAKSANAKAN HAK LINTAS ALUR LAUT KEPULAUAN**

#### **Pasal 2**

Kapal dan pesawat udara asing dapat melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, untuk pelayaran atau penerbangan dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.

#### **Pasal 3**

- (1) 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.
- (2) 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.

#### **Pasal 4**

- (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.

#### **Pasal 5**

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**

- (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.

#### **Pasal 7**

- (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.

#### **Pasal 8**

- (1) Pesawat udara sipil asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus :
  - a. menaati peraturan udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mengenai keselamatan penerbangan;
  - b. setiap waktu memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otorita pengawas lalu lintas udara yang berwenang yang ditetapkan secara internasional atau frekuensi radio darurat internasional yang sesuai.
- (2) Pesawat udara negara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus :
  - a. menghormati peraturan udara mengenai keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a;
  - b. memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b.

#### **Pasal 9**

- (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.

#### **Pasal 10**

- (1) Orang atau badan hukum yang bertanggung jawab atas pengoperasian atau muatan kapal atau pesawat udara niaga asing atau kapal atau pesawat udara pemerintah asing yang digunakan untuk tujuan niaga wajib bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang diderita oleh Indonesia sebagai akibat tidak ditaatinya ketentuan-ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7, Pasal 8, dan Pasal 9 sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Perairan Indonesia.
- (2) Negara bendera kapal atau negara pendaftaran pesawat udara memikul tanggung jawab internasional untuk setiap kerugian atau kerusakan yang diderita oleh Indonesia sebagai akibat tidak ditaatinya ketentuan-ketentuan

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7, Pasal 8, dan Pasal 9 oleh suatu kapal perang atau pesawat udara negara asing, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Perairan Indonesia.

**BAB III**  
**PENETAPAN ALUR LAUT KEPULAUAN YANG DAPAT**  
**DIGUNAKAN UNTUK HAK LINTAS ALUR LAUT KEPULAUAN**

**Pasal 11**

- (1) Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut kepulauan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda, adalah Alur Laut Kepulauan I yang garis sumbunya merupakan garis yang menghubungkan titik-titik penghubung I-1 sampai dengan I-15 sebagaimana tercantum dalam Daftar Koordinat yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2).
- (2) Alur Laut kepulauan I sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) di atas mempunyai Alur Laut Kepulauan Cabang IA yang menjadi satu dengan Alur Laut Kepulauan I pada titik I-3, untuk pelayaran dari Selat Singapura melalui Laut Natuna atau sebaliknya, yang garis sumbunya merupakan garis yang menghubungkan titik-titik penghubung IA-1 dan I-3 sebagaimana tercantum dalam Daftar Koordinat yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2).
- (3) Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok, adalah Alur Laut Kepulauan II yang garis sumbunya merupakan garis yang menghubungkan titik-titik penghubung II-1 sampai dengan II-8 sebagaimana tercantum dalam Daftar Koordinat yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2).
- (4) Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu, adalah Alur Laut kepulauan IIIA yang garis sumbunya merupakan garis yang menghubungkan titik-titik penghubung IIIA-1 sampai dengan IIIA-13, sebagaimana tercantum dalam Daftar Koordinat yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2).
- (5) Alur Laut Kepulauan III-A sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) di atas mempunyai :
  - a. Alur Laut Kepulauan Cabang IIIB yang menjadi satu dengan Alur Laut Kepulauan IIIA pada titik IIIA-8 untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, dan Laut Banda, dan Selat Leti yang garis sumbunya merupakan garis yang menghubungkan titik-titik penghubung IIIA-8, IIIB-1, dan IIIB-2, sebagaimana tercantum dalam Daftar Koordinat yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2);
  - b. Alur Laut Kepulauan Cabang IIIC yang menjadi satu dengan Alur Laut Kepulauan Cabang IIIB pada titik IIIB-1 untuk pelayaran dari Samudera

Pasifik ke Laut Arafura atau sebaliknya, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, dan Laut Banda, yang garis sumbunya merupakan garis yang menghubungkan titik-titik penghubung IIIB-1, IIIC-1, dan IIIC-2 sebagaimana tercantum dalam Daftar Koordinat yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2);

- c. Alur Laut Kepulauan Cabang IIID yang menjadi satu dengan Alur Laut Kepulauan IIIA pada titik IIIA-11 untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu, yang garis sumbunya merupakan garis yang menghubungkan titik-titik penghubung IIIA-11 dan IIID-1 sebagaimana tercantum dalam Daftar Koordinat yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2).
- d. Alur Laut Kepulauan Cabang IIIE yang menjadi satu dengan Alur Laut Kepulauan IIIA pada titik IIIA-2, untuk pelayaran dari Samudera Hindia ke Laut Sulawesi atau sebaliknya, melintasi Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda, Laut Seram, dan Laut Maluku atau untuk pelayaran dari Laut Timor ke Laut Sulawesi atau sebaliknya, melintasi Selat Leti, Laut Banda, Laut Seram, dan Laut Maluku atau untuk pelayaran dari Laut Arafura ke Laut Sulawesi atau sebaliknya, melintasi Laut Banda, Laut Seram, dan Laut Maluku yang garis sumbunya merupakan garis yang menghubungkan titik-titik penghubung IIIA-2, IIIE-1, dan IIIE-2 sebagaimana tercantum dalam Daftar Koordinat yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2).

#### Pasal 12

- (1) Garis sumbu alur-alur laut kepulauan dan titik-titik penghubung garis sumbu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 di atas dicantumkan dalam peta-peta navigasi untuk dipublikasikan sebagaimana mestinya.
- (2) Koordinat geografis titik-titik penghubung garis-garis sumbu alur laut kepulauan yang dimaksud dalam Pasal 11 adalah sebagaimana tercantum dalam Daftar Koordinat, dalam Lampiran I, Lampiran II, Lampiran IIIA, dan Lampiran IIIB.
- (3) Posisi titik-titik penghubung I-1, I-15, IA-1, II-1, II-8, IIIA-1, IIIA-13, IIIB-2, IIIC-2, IIID-1, dan IIIE-2 sebagai titik penghubung terluar garis sumbu alur laut kepulauan sebagaimana tercantum dalam Daftar Koordinat Geografis yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2) terletak pada perpotongan garis sumbu alur laut kepulauan dengan batas terluar laut teritorial.
- (4) Apabila karena perubahan alamiah titik penghubung terluar garis sumbu tersebut tidak berada pada posisi geografis seperti yang tercantum dalam Daftar Koordinat Geografis yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2), maka posisi geografis titik-titik penghubung terluar tersebut ditetapkan sesuai dengan kenyataan di lapangan.
- (5) Peta ilustratif yang menggambarkan garis-garis sumbu dan titik-titik penghubung garis sumbu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 dilampirkan sebagai Lampiran IV, Lampiran V, Lampiran VI dan Lampiran VII.

**BAB IV  
KETENTUAN LAIN-LAIN**

**Pasal 13**

Ketentuan dalam Peraturan Pemerintah ini tidak mengurangi hak kapal asing untuk melaksanakan lintas damai dalam alur-alur laut kepulauan.

**Pasal 14**

Ketentuan dalam Peraturan Pemerintah ini 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 Timor Timur, berubah statusnya menjadi perairan yang tidak merupakan bagian dari Perairan Kepulauan Indonesia.

**Pasal 15**

Enam bulan setelah Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, kapal dan atau pesawat udara asing dapat melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan hanya melalui alur laut kepulauan sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah ini.

**BAB V  
KETENTUAN PENUTUP**

**Pasal 16**

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini, dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 28 Juni 2002  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,  
ttd  
**MEGAWATI SOEKARNOPUTRI**

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 28 Juni 2002  
SEKRETARIS NEGARA REPUBLIK INDONESIA,

ttd

**BAMBANG KESOWO**

**LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA  
TAHUN 2002 NOMOR 71**



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

**PENJELASAN  
ATAS  
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
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**

**UMUM**

Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang ditetapkan sebagai tindak lanjut Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, sesuai dengan ketentuan Konvensi tersebut mengandung ketentuan bahwa kedaulatan Republik Indonesia mencakup selain wilayah daratan dan perairan pedalaman juga laut teritorial dan perairan kepulauan serta wilayah udara di atas wilayah daratan, perairan pedalaman, laut teritorial dan perairan kepulauan tersebut.

Sekalipun Indonesia mempunyai kedaulatan atas laut teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia tersebut, Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, sesuai dengan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982, mengandung ketentuan bahwa Kapal dan Pesawat Udara Asing menikmati Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia tersebut untuk keperluan melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif.

Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, mengandung ketentuan pokok mengenai Hak Lintas Alur Laut Kepulauan sebagaimana terdapat dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982, sedangkan pengaturan lebih lanjut mengenai ketentuan-ketentuan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut akan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah.

Peraturan Pemerintah tersebut perlu mengandung ketentuan pelaksanaan dari ketentuan-ketentuan lintas alur laut kepulauan yang termuat dalam Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan ketentuan-ketentuan lainnya mengenai lintas alur laut kepulauan sebagaimana terdapat dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982.

Dalam rangka pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut untuk melintasi Laut Teritorial dan Perairan Indonesia tersebut, sesuai dengan ketentuan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982, Indonesia dapat menetapkan alur-alur laut tertentu dari antara alur laut yang lazim digunakan bagi pelayaran internasional sebagai alur laut yang dapat digunakan untuk pelaksanaan lintas alur laut kepulauan tersebut.

Pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut dilakukan melalui rute-rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional seperti yang ditentukan dalam Pasal 53 ayat (12) Konvensi dapat menimbulkan banyak risiko dari segi keamanan, karena lintas Alur Laut Kepulauan tersebut merupakan lintas yang mengandung kebebasan-kebebasan tertentu.

Untuk mengurangi risiko dari segi keamanan, pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut perlu ditetapkan Alur-Alur Laut Kepulauan yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut.

Penetapan alur laut tersebut dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dengan memperhatikan kepentingan masyarakat internasional melalui organisasi internasional yang kompeten di bidang pelayaran internasional yaitu *International Maritime Organization* (IMO). Pada tanggal 19 Mei 1998 Sidang Komite Keselamatan Maritim ke-69 dari Organisasi Maritim yaitu *Maritime Safety Committee* (MSC-69-IMO) telah menerima usulan (submisi) Pemerintah Indonesia mengenai penetapan sumbu 3 (tiga) alur laut kepulauan beserta cabang-cabangnya yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melintasi Perairan Indonesia. Sebagai tindak lanjut diterimanya usulan Pemerintah Indonesia oleh IMO, perlu menetapkan 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan beserta cabang-cabangnya tersebut dalam Peraturan Pemerintah dengan menetapkan koordinat geografis titik-titik penghubung garis sumbu alur laut kepulauan tersebut.

Dengan ditetapkannya 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan dengan cabang-cabangnya tersebut, tidaklah berarti bahwa ketiga alur laut kepulauan dengan cabang-cabangnya tersebut hanya dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan oleh kapal-kapal asing yang hendak berlayar dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melintasi Perairan Indonesia ke bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif. Kapal asing yang hendak berlayar dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif menuju salah satu pelabuhan di Indonesia atau menuju bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif dapat melaksanakan pelayarannya berdasarkan Hak Lintas Damai dalam Perairan Indonesia, baik di alur laut kepulauan maupun di luar alur laut kepulauan.

Berhubung dengan itu sesuai dengan ketentuan Pasal 18 dan Pasal 19 Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah yang mengatur Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut yang Ditetapkan.

Peraturan Pemerintah ini mengandung ketentuan mengenai :

- a. Ketentuan Umum;
- b. Hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan;
- c. Penetapan alur laut kepulauan yang digunakan untuk Hak Lintas Alur Laut Kepulauan;
- d. Ketentuan Lain-lain; dan
- e. Ketentuan Penutup.

Peraturan Pemerintah ini merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang merupakan tindak lanjut Ratifikasi Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Berhubung dengan itu, dalam rangka untuk menjamin konsistensi interpretasi ketentuan Peraturan Pemerintah ini dengan interpretasi ketentuan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982, sesuai dengan yang telah dilakukan dalam penjelasan pasal-pasal Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996, dalam penjelasan atas pasal-pasal Peraturan Pemerintah ini dipandang perlu dilakukan penunjukan kepada ayat atau pasal ketentuan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tersebut, khususnya penjelasan atas pasal-pasal yang ketentuannya tidak terdapat dalam Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia akan tetapi terdapat dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982 tersebut.

Pengawasan yang perlu dilakukan agar kapal asing yang melaksanakan lintas alur laut kepulauan melintasi Perairan Indonesia mentaati ketentuan-ketentuan Peraturan Pemerintah ini dilaksanakan sesuai dengan peraturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996. Pengawasan tersebut dewasa ini dilakukan antara lain berdasarkan Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 (Stbl. 1939 Nomor 442) dan peraturan pelaksanaannya yaitu *Verordening* Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1935 (Stbl. 1935 Nomor 525) dan Keputusan Gubernur Jenderal Nomor 39 Tahun 1939 tentang Petunjuk untuk digunakan pada penyidikan tindak pidana di laut.

## **PASAL DEMI PASAL**

### **Pasal 1**

Cukup jelas

### **Pasal 2**

Ketentuan mengenai lintas alur laut kepulauan dapat digunakan oleh kapal asing hanya untuk melintas Perairan Indonesia dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif, sedangkan ketentuan mengenai lintas damai dapat digunakan oleh kapal asing baik untuk melintas melalui Perairan Indonesia tanpa memasuki pelabuhan Indonesia maupun untuk singgah di salah satu pelabuhan Indonesia.

Kapal asing yang berlayar di Perairan Indonesia dengan tujuan untuk memasuki pelabuhan Indonesia atau sebaliknya tunduk pada ketentuan lintas

damai dan oleh sebab itu dalam pelayaran di dalam alur laut kepulauan tetap tunduk pada ketentuan lintas damai dan tidak dapat menggunakan ketentuan mengenai lintas alur laut kepulauan.

### **Pasal 3**

#### **Ayat (1)**

Lihat Penjelasan Umum pada alinea 5.

#### **Ayat (2)**

Cukup jelas

### **Pasal 4**

#### **Ayat (1)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (1) huruf a Konvensi.

#### **Ayat (2)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 53 ayat (1) Konvensi.

#### **Ayat (3)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (1) huruf b Konvensi.

#### **Ayat (4)**

Sewaktu melaksanakan lintas alur laut kepulauan, kapal perang dan pesawat militer asing tidak boleh melakukan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat ini karena kegiatan tersebut merupakan kegiatan yang tidak langsung berkaitan dengan cara normal untuk transit yang terus-menerus, langsung, dan cepat yang dapat merupakan gangguan bagi kedamaian atau ketertiban atau keamanan negara.

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (1) huruf c Konvensi.

#### **Ayat (5)**

Sewaktu melaksanakan lintas alur laut kepulauan, kapal dan pesawat udara asing tidak boleh melakukan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat ini karena kegiatan tersebut merupakan kegiatan yang tidak langsung berkaitan dengan cara normal untuk transit yang terus-menerus, langsung, dan cepat yang dapat merupakan gangguan bagi kedamaian atau ketertiban atau keamanan negara.

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (1) huruf c Konvensi.

#### **Ayat (6)**

Sewaktu melaksanakan lintas alur laut kepulauan, kapal asing tidak boleh melakukan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat ini karena kegiatan tersebut merupakan kegiatan yang tidak langsung berkaitan dengan cara normal untuk transit yang terus-menerus, langsung, dan cepat yang dapat merupakan gangguan bagi kedamaian atau ketertiban atau keamanan negara.

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (1) huruf c Konvensi.

#### **Ayat (7)**

Sewaktu melaksanakan lintas alur laut kepulauan, kapal dan pesawat udara asing tidak boleh melakukan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat ini karena kegiatan tersebut merupakan kegiatan yang tidak langsung berkaitan dengan cara normal untuk transit yang terus-menerus, langsung, dan cepat yang dapat merupakan gangguan bagi kedamaian atau ketertiban atau keamanan negara.

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (1) huruf c Konvensi.

#### **Pasal 5**

Ketentuan Pasal ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 40 Konvensi.

#### **Pasal 6**

##### **Ayat (1)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan ketentuan perundang-undangan di bidang perikanan dan ketentuan Pasal 54 jo. Pasal 42 ayat (1) huruf c Konvensi.

##### **Ayat (2)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan ketentuan di bidang perikanan dan ketentuan Pasal 54 jo. Pasal 42 ayat (1) huruf c Konvensi.

##### **Ayat (3)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan ketentuan perundang-undangan di bidang kepabeanan, fiskal, keimigrasian, dan kesehatan dan ketentuan Pasal 54 jis. Pasal 42 ayat (1) huruf d dan Pasal 39 ayat (1) huruf c Konvensi.

#### **Pasal 7**

##### **Ayat (1)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (2) huruf a Konvensi.

##### **Ayat (2)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 53 ayat (1) Konvensi.

##### **Ayat (3)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 42 ayat (1) huruf a Konvensi.

##### **Ayat (4)**

Yang dimaksud dengan zona terlarang adalah zona yang ditetapkan di sekeliling instalasi yang lebarnya 500 (limaratus) meter dari titik-titik terluar instalasi atau titik-titik lainnya yang merupakan bagian tetap instalasi di mana kapal pihak ketiga tidak boleh berlayar.

Sewaktu melaksanakan lintas alur laut kepulauan, kapal asing tidak boleh melakukan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat ini untuk melindungi instalasi-instalasi tersebut dari bahaya-bahaya yang ditimbulkan oleh pelayaran kapal-kapal asing tersebut.

## **Pasal 8**

### **Ayat (1)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (3) Konvensi.

### **Ayat (2)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (3) Konvensi.

## **Pasal 9**

### **Ayat (1)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 42 ayat (1) huruf b dan Pasal 211 ayat (2) Konvensi.

### **Ayat (2)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 210 ayat (1) Konvensi.

### **Ayat (3)**

Perjanjian internasional yang dimaksud dalam ayat ini adalah sebagai berikut :

1. *Convention on the Physical Protection of Nuclear Materials;*
2. *Irradiated Nuclear Fuel (INF) Codes;*
3. *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Codes;*
4. *Hazardous Materials and Noxious Substance (HNS) Codes.*

## **Pasal 10**

### **Ayat (1)**

Yang dimaksud dengan tanggung jawab orang atau badan hukum yang bertanggung jawab atas pengoperasian atau muatan kapal atau pesawat udara dalam ayat ini adalah tanggung jawab perdata seperti penggantian kerugian atau kerusakan.

### **Ayat (2)**

Ketentuan dalam ayat ini merupakan penerapan Pasal 54 jo. Pasal 42 ayat (5) Konvensi.

## **Pasal 11**

Cukup jelas

## **Pasal 12**

### **Ayat (1)**

Pencantuman alur laut kepulauan dalam peta-peta navigasi dimaksudkan agar pelayaran kapal-kapal asing dapat dilaksanakan dengan mematuhi persyaratan lintas alur laut kepulauan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah ini sebagai penerapan ketentuan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982.

### **Ayat (2)**

Koordinat geografis titik-titik penghubung garis sumbu alur laut kepulauan disebutkan dalam lintang dan bujur, dengan penjelasan tentang perairan di mana titik-titik tersebut berada serta data-data petunjuk lainnya yang diperlukan.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Ketentuan dalam ayat ini dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum tentang letak sebenarnya dari titik penghubung terluar garis sumbu tersebut.

Ayat (5)

Peta-peta ilustratif sebagaimana dimaksud dalam ayat ini merupakan peta-peta yang memberikan gambaran umum tentang kedudukan garis-garis sumbu alur laut kepulauan dan tidak merupakan peta referensi navigasi.

### **Pasal 13**

Lihat Penjelasan Umum alinea ke-7.

### **Pasal 14**

Usul Indonesia mengenai penetapan Alur Laut kepulauan telah diterima oleh IMO (*International Maritime Organization*) dengan Resolusi MSC. 72 (69), pada sidang ke 69 Komite Keselamatan Maritim (*Maritime Safety Committee*) yang berlangsung di London dari tanggal 11 hingga tanggal 20 Mei tahun 1998, pada saat Selat Leti dan sebagian Selat Ombai yang berbatasan dengan wilayah Timor Timur masih merupakan bagian dari Perairan Kepulauan Indonesia.

Akan tetapi dengan perubahan status wilayah Timor Timur, Selat Leti dan sebagian Selat Ombai tersebut tidak lagi merupakan selat yang menjadi bagian dari Perairan Kepulauan Indonesia, karena telah berubah menjadi selat yang terletak di antara dua negara.

### **Pasal 15**

Ketentuan dalam pasal ini merupakan ketentuan bagi perubahan dari suatu keadaan di mana sesuai dengan ketentuan Pasal 53 ayat (12) Konvensi, hak lintas bagi kapal dan pesawat udara asing masih dapat menggunakan rute-rute yang biasanya digunakan bagi pelayaran internasional ke keadaan di mana sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Pemerintah ini hak lintas bagi kapal dan pesawat udara asing tersebut dapat dilakukan melalui alur-alur laut tertentu.

Waktu selama 6 (enam) bulan, dimaksudkan sebagai waktu yang cukup bagi persiapan segala sesuatu yang diperlukan untuk menjamin keselamatan pelayaran melalui alur laut kepulauan tersebut.

### **Pasal 16**

Cukup jelas

## **TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 4210**

Lampiran I  
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia  
Nomor 37 Tahun 2002

DAFTAR KOORDINAT GEOGRAFIS TITIK-TITIK PENGHUBUNG  
GARIS SUMBU ALUR LAUT KEPULAUAN I

ALUR LAUT KEPULAUAN	NOMOR REF TITIK PENGHUBUNG GARIS SUMBU	KOORDINAT		KETERANGAN
		LINTANG	BUJUR	
ALUR LAUT KEPULAUAN I  Untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda ke Samu- dera Hindia atau sebaliknya.	I-1	03° 35' 00" U	108° 51' 00" T	Posisi geografis (I-1)
	I-2	03° 00' 00" U	108° 10' 00" T	Sampai (I-3) mene- tapkan Garis sumbu
	I-3	00° 50' 00" U	106° 16' 20" T	dari Laut Cina
	I-4	00° 12' 20" S	106° 44' 00" T	Selatan, Laut Natuna,
	I-5	02° 01' 00" S	108° 27' 00" T	Posisi geografis (I-3)
	I-6	02° 16' 00" S	109° 19' 30" T	sampai (I-5) mene- tapkan garis sumbu
	I-7	02° 45' 00" S	109° 33' 00" T	dari Laut Natuna
	I-8	03° 46' 45" S	109° 33' 00" T	sampai Selat Kari- mata.
	I-9	05° 12' 30" S	106° 54' 30" T	Posisi geografis (I-5)
	I-10	05° 17' 15" S	106° 44' 30" T	sampai (I-7) mene- tapkan garis sumbu
	I-11	05° 17' 15" S	106° 27' 30" T	dari Laut Natuna
	I-12	05° 15' 00" S	106° 12' 30" T	sampai (I-12) mene- tapkan garis sumbu
	I-13	05° 57' 15" S	105° 46' 20" T	melalui Laut Jawa
	I-14	06° 18' 30" S	105° 33' 15" T	bagian Barat.
	I-15	06° 24' 45" S	104° 41' 25" T	Posisi geografis (I-12) sampai (I-15)
ALUR LAUT KEPULAUAN CABANG IA  Untuk pelayaran dari Selat Singa- pura melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda ke Samu- dera Hindia atau sebaliknya, atau melintasi Laut Natuna ke Laut Cina Selatan atau sebaliknya	IA-1	01° 52' 00" U	104° 55' 00" T	menetapkan garis sumbu melalui Selat Sunda ke Samudra Hindia.
	I-3	00° 50' 00" U	106° 16' 00" T	Posisi geografis (IA-1) sampai (I-3) mene- tapkan garis sumbu dari Selat Singapura melalui Laut Natuna.

Pada daftar koordinat sebagaimana ditetapkan dalam kesepakatan dengan IMO Nomor MSC.72 (69) satuan sekon busur diberikan dalam decimal menit busur.

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA  
ttd  
MEGAWATI SOEKARNOPUTRI

Lampiran II  
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia  
Nomor 37 Tahun 2002

**DAFTAR KOORDINAT GEOGRAFIS TITIK-TITIK PENGHUBUNG  
GARIS SUMBU ALUR LAUT KEPULAUAN II**

ALUR LAUT KEPULAUAN	NOMOR REF TITIK PENGHUBUNG GARIS SUMBU	KOORDINAT		KETERANGAN
		LINTANG	BUJUR	
ALUR LAUT KEPULAUAN II  Untuk pelayaran dari laut Sulawesi melintasi Selat Makassar, Laut Flores dan Selat Lombok ke Samu- dera Hindia atau sebaliknya.	II-1	00° 57' 00" U	119° 33' 00" T	Posisi geografis (II-1) sampai (II-2) men- etapkan garis sumbu dari Laut Sulawesi sampai Selat Ma- kassar.
	II-2	00° 00' 00"	119° 00' 00" T	
	II-3	02° 40' 00" S	118° 17' 00" T	Posisi geografis (II-2) sampai (II-5) mene- tapkan garis sumbu di antara Pulau Kali- mantan dan Pulau Sulawesi. Posisi geografis (II-5) sampai (II-7) mene- tapkan garis sumbu melalui Laut Flores. Posisi geografis (II-7) sampai (II-8) mene- tapkan garis sumbu melalui Selat Lom- bok sampai Samu- dera Hindia.
	II-4	03° 45' 20" S	118° 17' 00" T	
	II-5	05° 28' 00" S	117° 05' 00" T	
	II-6	07° 00' 00" S	116° 50' 00" T	
	II-7	08° 00' 00" S	116° 00' 00" T	
	II-8	09° 00' 00" S	115° 36' 00" T	

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd

**MEGAWATI SOEKARNOPUTRI**

Lampiran III  
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia  
Nomor 37 Tahun 2002

**DAFTAR KOORDINAT GEOGRAFIS TITIK-TITIK PENGHUBUNG  
GARIS SUMBU ALUR LAUT KEPULAUAN IIIA**

ALUR LAUT KEPULAUAN	NOMOR REF TITIK PENGHUBUNG GARIS SUMBU	KOORDINAT		KETERANGAN
		LINTANG	BUJUR	
ALUR LAUT KEPULAUAN IIIA  Untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Ma- luku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu ke Samudera Hindia atau seba- liknya.	III-1	03 27' 00" U	127° 40' 30" T	Posisi geografis (IIIA-1) Sampai (III-5) menetapkan garis sumbu dari Samudera Pasifik melalui Laut Ma- luku.
	III-2	01 40' 00" U	126° 57' 30" T	
	III-3	01 12' 00" U	126° 54' 00" T	
	III-4	00 09' 00" U	126° 20' 00" T	
	III-5	01 53' 00" S	127° 02' 00" T	
	III-6	02 37' 00" S	126° 30' 30" T	Posisi geografis (IIIA-5) sampai (IIIA-7) mene- tapkan garis sumbu melalui Laut Se- ram.  Posisi geografis (IIIA-7) sampai (IIIA-9) mene- tapkan garis sumbu melalui Laut Banda sampai Selat Om- bai.  Posisi geografis (IIIA-9) sampai (III-13) meneta- pkan garis sumbu melalui Selat Om- bai dan Laut Sawu diatara Pulau Sum- ba dan Pulau Sawu sampai Samudra Hindia.
	III-7	02 53' 00" S	125° 30' 00" T	
	III-8	03 20' 00" S	125° 30' 00" T	
	III-9	08 25' 00" S	125° 20' 00" T	
	III-10	09 03' 00" S	123° 34' 00" T	
	III-11	09 23' 00" S	122° 55' 00" T	
	III-12	10 12' 00" S	121° 18' 00" T	
	III-13	10 44' 30" S	120° 45' 45" T	

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd

**MEGAWATI SOEKARNOPUTRI**

Lampiran IIIA  
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia  
Nomor 37 Tahun 2002

**DAFTAR KOORDINAT GEOGRAFIS TITIK-TITIK PENGHUBUNG  
GARIS SUMBU ALUR LAUT KEPULAUAN IIIC**

ALUR LAUT KEPULAUAN	NOMOR REF TITIK PENGHUBUNG GARIS SUMBU	KOORDINAT		KETERANGAN
		LINTANG	BUJUR	
ALUR LAUT KEPULAUAN CABANG IIIB  Untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda dan Selat Leti ke Laut Timor atau sebaliknya.	IIIA - 8	03° 20' 00" S	125° 30' 00" T	Posisi geografis (IIIA-8) sampai (IIIB-2) meneta- kan garis sumbu melalui Laut Banda dan Selat Leti sampai Laut Timor.
	IIIB - 1	04° 00' 00" S	125° 40' 00" T	
	IIIB - 2	08° 31' 00" S	127° 33' 00" T	
ALUR LAUT KEPULAUAN CABANG IIIC.  Untuk pleyanan dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram dan Laut Banda ke Laut Arafura atau sebaliknya.	IIIA - 8	03° 20' 00" S	125° 30' 00" T	Posisi geografis (IIIB-1) Sampai (IIIC-2) meneta- kan garis sumbu melalui Laut Banda sampai Laut Arafuru.
	IIIB - 1	04° 00' 00" S	125° 40' 00" T	
	IIIC - 1	06° 10' 00" S	131° 45' 00" T	
	IIIC - 2	06° 44' 00" S	132° 35' 00" T	

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd

**MEGAWATI SOEKARNOPUTRI**

Lampiran IIB  
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia  
Nomor 37 Tahun 2002

**DAFTAR KOORDINAT GEOGRAFIS TITIK-TITIK PENGHUBUNG  
GARIS SUMBU ALUR LAUT KEPULAUAN IID DAN IIE**

ALUR LAUT KEPULAUAN	NOMOR REF TITIK PENGHUBUNG GARIS SUMBU	KOORDINAT		KETERANGAN
		LINTANG	BUJUR	
ALUR LAUT KEPULAUAN CABANG IID  Untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu sebelah Timur Pulau Sawu ke Samudera Hindia atau sebaliknya.	III-11	09° 23' 00" S	122° 55' 00" T	Posisi geografis (II-11) sampai (IID-1) menetapkan garis sumbu dari Laut sawu sampai Laut di antara Pulau Sawu dan Pulau Roti sampai Samudera Hindia.
	IID-1	10° 58' 00" S	122° 11' 00" T	
	IIE-2	04° 32' 12" U	125° 10' 24" T	
	IIE-1			
ALUR LAUT KEPULAUAN CABANG IIE  Untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu sebelah Barat Pulau Sawu atau Laut Sawu sebelah Timur Pulau Sawu ke samudera Hindia atau sebaliknya. Atau melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda Selat Ieti dan Laut Timor ke Samudera Hindia atau sebaliknya, atau laut Seram dan Laut banda ke Laut Arafuru atau sebaliknya.	III-2	04° 12' 06" U	126° 01' 00" T	Posisi geografis (IIE-2) sampai (IIA-2) menetapkan garis sumbu dari Laut Sulawesi sampai Laut Maluku.
		01° 40' 00" U	126° 57' 30" T	

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd

MEGAWATI SOEKARNOPUTRI

Lampiran IV  
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia  
Nomor 37 Tahun 2002



PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd

**MEGAWATI SOEKARNOPUTRI**

Lampiran V  
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia  
Nomor 37 Tahun 2002

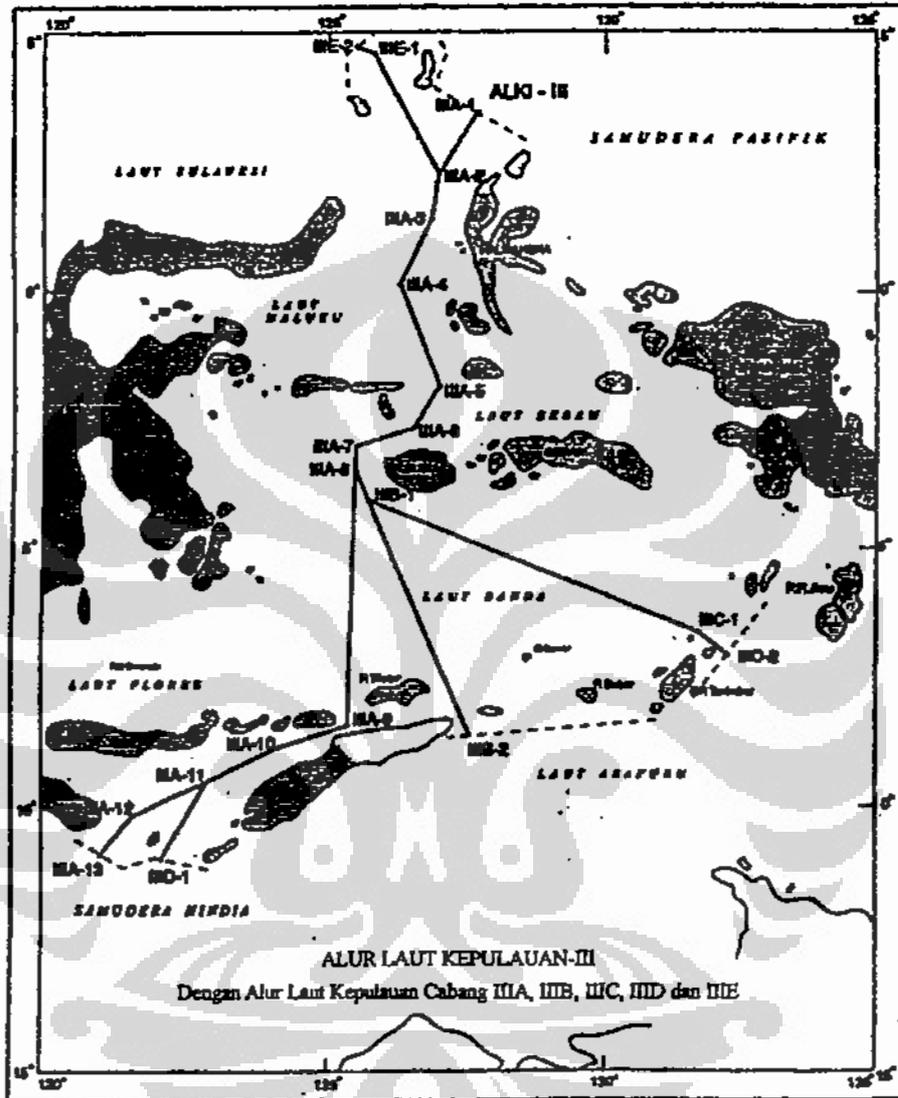


PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd

MEGAWATI SOEKARNOPUTRI

Lampiran VI  
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia  
Nomor 37 Tahun 2002

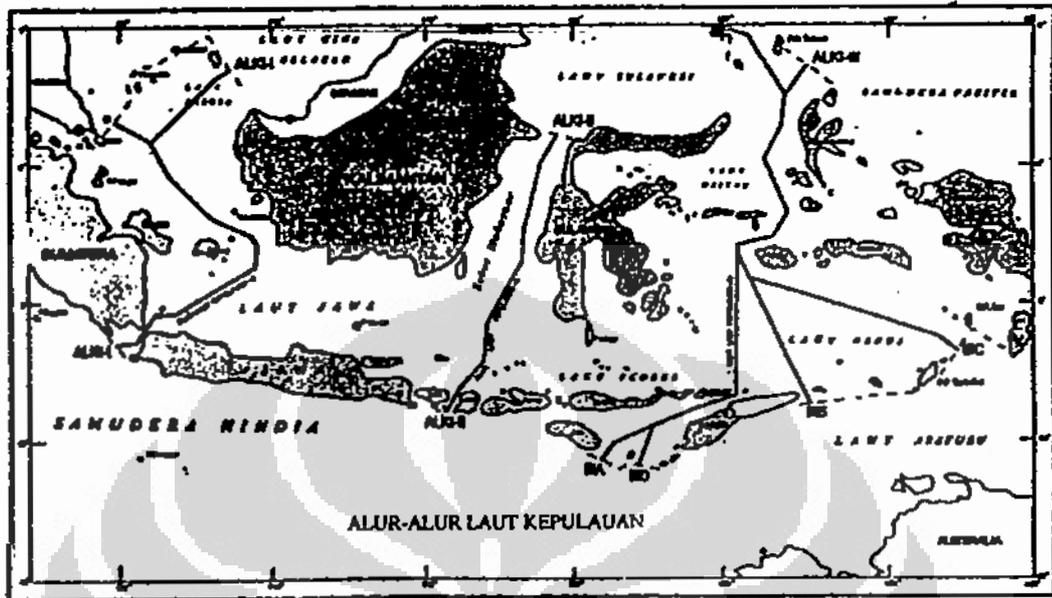


PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd

MEGAWATI SOEKARNOPUTRI

Lampiran VII  
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia  
Nomor 37 Tahun 2002



PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA  
td  
MEGAWATI SOEKARNOPUTRI