



Pengamanan dan Penegakan Hukum di Perairan Indonesia sebagai Konsekuensi Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Levina Yustitiantingtyas ✉

Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Hang Tuah, Surabaya, Indonesia
Permalink/DOI <http://dx.doi.org/10.15294/pandecta.v10i2>.

Article History

Received : August 2015;
Accepted: September 2015;
Published: September 2015

Keywords:
ALKI, law enforcement, shipping

Abstrak

Posisi Indonesia sangat strategis menjadi jalur pelayaran perdagangan dunia. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) menjadi jalur pelayaran bagi perekonomian dunia rentan terhadap kriminalitas di lautan, seperti perompakan terhadap kapal-kapal dagang dan kapal yang bermuatan ekonomis lainnya. Penelitian ini mengangkat permasalahan tentang bagaimana upaya pengamanan dan penegakan hukum di perairan Indonesia terkait dengan penetapan alur laut kepulauan Indonesia. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa meskipun telah dilaksanakan kerjasama antara angkatan laut Indonesia dengan angkatan laut Negara lain, akan tetapi kasus perompakan masih sering terjadi, hal ini dikarenakan luasnya serta minimnya kapal patroli untuk menegakkan keamanan di lautan.

Abstract

Indonesia strategic position that is becoming a very important shipping lanes for cruise lines and world trade. ALKI the shipping lane for the world economy makes prone to criminality in the sea. Until now prevalent crime committed by pirates against merchant vessels and ships and other economically. This research addresses the question of how the efforts of security and law enforcement in Indonesian waters associated with the establishment of archipelagic sea lanes Indonesia. The result of the research reveal taht although it has been implemented between the Indonesian navy cooperation with navies of other countries, but cases of piracy is still often the case, this is because the breadth and the lack of patrol vessels to enforce security at sea.

1. Pendahuluan

Dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (untuk selanjutnya disingkat UNCLOS 1982), kedaulatan Negara kepulauan meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan ditarik sesuai ketentuan yang ada dalam UNCLOS 1982 yang disebut sebagai perairan kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman dan jaraknya dari pantai. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, dasar laut, dan tanah dibawahnya dan sumber daya alam yang ada di dalamnya. Kedaulatan (*sovereignty*) dan hak berdaulat (*sovereignty right*) Negara atas laut merupakan hak Negara untuk melakukan pengaturan, pengawasan, perlindungan dan pengelolaan atas laut guna melindungi kepentingan nasional di lautan. Oleh karena itu merupakan suatu keharusan adanya pengamanan laut di Indonesia yang berkelanjutan.

Menurut Ken Booth dalam bukunya *Navies and Foreign Policies*, Angkatan Laut sebagai bagian utama dari kekuatan laut secara universal mengemban tiga peranan yang disebut dengan Trinitas peran Angkatan Laut, yaitu peran militer (*military role*), peran polisi (*constabulary role*) dan peran diplomasi (*diplomacy role*) (Booth, 2015). Sebagai salah satu alat perlengkapan Negara dibidang pertahanan dan keamanan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (selanjutnya disingkat TNI AL) dalam menjalankan tugasnya berpedoman pada Undang-undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia. TNI AL mempunyai tugas dalam menegakkan hukum dan menjaga keamanan wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi¹, dengan demikian dapat dikatakan bahwa penegakan keamanan di laut memiliki dua dimensi, yaitu penegakan kedaulatan dan penegakan hukum sehingga dua dimensi tersebut saling terkait satu sama lain.

Merujuk pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, ada beberapa instansi yang berwenang dalam menjalankan

¹ Lihat lebih lanjut pasal 9 butir b Undang-undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.

tugasnya sebagai aparat penegak hukum (penyidikan) di laut yaitu, TNI AL, POLRI, PPNS (Kepabean, Perhubungan Laut, Departemen Kelautan dan Perikanan, Imigrasi, Lingkungan Hidup, Departemen Kehutanan), tetapi justru hal ini menimbulkan duplikasi kewenangan pada masing-masing instansi tersebut karena banyaknya instansi yang berwenang dalam hal penegakan hukum di lautan.

Berdasarkan data dari Buku Putih Departemen Pertahanan Republik Indonesia 2006 disebutkan bahwa wilayah kedaulatan Indonesia dengan lebih dari 17.500 pulau, menempatkan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Dua pertiga dari wilayah Indonesia merupakan wilayah laut dengan garis pantai 81.000 km serta wilayah ZEE seluas 4.000.000km². kegiatan perdagangan dan transportasi internasional melalui *Sea Lane Of Communication* (SLOC) dan *Sea Lane of Transportation* (SLOT) di perairan Indonesia terus meningkat. Aktivitas perairan yang meningkat tersebut menempatkan laut memegang peranan yang sangat penting bagi bangsa Indonesia maupun masyarakat internasional. Arti penting laut yang dimaksud bukan hanya terbatas pada kekayaan sumber daya alam saja tetapi juga sebagai penghubung pulau-pulau yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia, oleh karena itu keamanan laut sangat penting bagi Indonesia (Miswan, dkk. 2007).

Akhir-akhir ini isu keamanan laut perlu mendapatkan perhatian yang serius. Isu keamanan laut tersebut berupa ancaman kekerasan (pembajakan, perompakan, sabotase serta teror terhadap obyek vital), ancaman navigasi (kekurangan dan pencurian sarana bantu navigasi), ancaman sumber daya laut (perusakan serta pencemaran laut dan ekosistemnya) dan ancaman kedaulatan dan hukum (penangkapan ikan secara illegal, imigrasi gelap, *human trafficking*, eksploitasi dan eksplorasi sumber daya laut) (www.kompas.com.20/4/2013). Kondisi yang demikian menyebabkan dunia pelayaran pelayaran internasional masih menempatkan perairan Indonesia sebagai wilayah yang relatif masih berbahaya bagi pelayaran kapal-kapal asing. Pengamanan jalur pelayaran internasional yang melalui selat Malaka dan tiga jalur ALKI

adalah tanggung jawab Indonesia.

Kelalaian dan kelemahan dalam pengamanannya dapat membawa konsekuensi terhadap masuknya pasukan asing untuk turut mengamankan sesuai dengan Resolusi Dewan Keamanan PBB Nomor 1816 tanggal 2 Juni 2008² sebagaimana ditetapkan di perairan Somalia. Kondisi keamanan laut yang cukup memprihatinkan menuntut upaya sistematis untuk menyelamatkan perairan Indonesia dari gangguan keamanan, hukum dan kedaulatan. Faktanya karena Indonesia berbatasan darat dan laut dengan 10 negara tetangga dan sampai saat ini Indonesia masih menghadapi masalah perbatasan negara, terutama terkait dengan garis batas dengan negara tetangga, sehingga potensi ancaman pencurian ikan dan sumber daya laut lainnya terbuka lebar.

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka dalam penelitian ini akan dianalisis bagaimana upaya pengamanan dan penegakan hukum di perairan Indonesia terkait dengan konsekuensi Indonesia dalam penetapan jalur ALKI.

2. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah yuridis normative, yaitu dengan memfokuskan pembahasannya pada peraturan perundang-undangan maupun konvensi internasional yang berlaku sebagai dasar pembahasan serta kaitannya dengan penerapan yang dalam praktek. Penerapan yang dimaksud adalah aspek hukum internasional maupun hukum nasional yang relevan dalam hal pengamanan dan penegakan hukum terhadap tindak pidana di wilayah perairan Indonesia. Bahan hukum yang dipakai adalah bahan hukum, sekunder yang merupakan bahan hu-

2 Dalam Resolusi Dewan Keamanan PBB Nomor 1816 tanggal 2 Juni 2008 Dewan Keamanan PBB menekankan pentingnya kerjasama semua negara termasuk dengan *International Maritime Organization (IMO)* dengan Pemerintah Transisi Federalo Somalia untuk menghadapi masalah pembajakan dan perompakan bersenjata di negara itu. Dari resolusi ini menandakan bahwa masalah keamanan maritime kini dimensi politiknya semakin meningkat di dunia internasional sehingga negara yang terkait dengan masalah tersebut harus mengelola keamanan maritimnya dengan baik.

kum berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Bahan hukum sesuai obyek yang diteliti yang berhasil dikumpulkan kemudian dianalisis secara deduktif, dimana bahan hukum utama yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan dan literatur-literatur yang ada di perpustakaan kemudian diklasifikasikan untuk mengetahui mana yang dapat digunakan dalam menyusun kembali bahan hukum sesuai obyek yang diteliti berdasarkan teori yang digunakan untuk mengambil kesimpulan.

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Sejarah Perjuangan Indonesia menjadi Negara Kepulauan (Arcipelagis State) dalam UNCLOS 1982.

Pada tanggal 13 Desember 1957 Indonesia mengeluarkan pengumuman pemerintah yang kemudian dikenal sebagai Deklarasi Djuanda yang dicetuskan Perdana Menteri Ir. H. Djuanda Kartawidjaya. Deklarasi ini menyatakan kepada masyarakat internasional bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, diantara dan yang menghubungkan pulau-pulau di dalam kepulauan Indonesia merupakan satu kesatuan wilayah yaitu Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Sebelum lahirnya Deklarasi Djuanda peraturan tentang laut Indonesia berdasarkan pada Ordonasi Hindia Belanda 1939, yaitu *Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonantie 1939 (TZMKO)*. Pasal 1 ayat 1 Ordonansi ini mengatur bahwa Laut Teritorial negara Indonesia membentang kearah seluas 3 mil laut dihitung dari garis air surut pada tiap-tiap pulau atau bagian dari dari pulau. Konsekwensi dari ketentuan ini adalah bahwa tiap pulau di dalam negara Indonesia mempunyai laut teritorial sendiri-sendiri, dipisahkan oleh laut bebas. Ini berarti kapal asing boleh dengan bebas melayari laut yang memisahkan pulau tersebut (Kusumaatmadja. 1978).

Deklarasi Juanda telah menjadikan semua perairan yang berada di atara dan di sekitar pulau-pulau di Indonesia sebagai bagian dari wilayah NKRI. Perubahan tersebut secara drastis telah merubah arti laut dari

sudut pandang kolonialisme dengan politik divide et impera-nya, menjadikan alat pemersatu yang melahirkan satu kesatuan yang kuat antara unsure tanah dan air. Meskipun merupakan perairan nasional Indonesia tidak akan menutup perairan pedalamannya sepanjang lalu lintas kapal asing dilaksanakan secara damai. Konsepsi ini kemudian dikenal sebagai Wawasan Nusantara yang disahkan dalam Peraturan Pengganti Undang-undang (perpu) Nomor 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Akibat perubahan aturan dari Ordonansi TZMKO menjadi aturan hukum nasional itu sangat signifikan, karena wilayah yang berada dibawah kedaulatan negara yang tadinya 2.027.087 km² (daratan) menjadi ± 5.193.250 km² (daratan dan lautan), jadi dengan demikian ada penambahan wilayah laut sebesar 3.166.163 km².

Untuk menjamin lalu lintas kapal asing melewati perairan nusantara, Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomer 8 Tahun 1962 tentang Lalu Lintas Damai Kendaraan Asing Dalam Perairan Indonesia. Aturan ini ditetapkan guna memberikan arahan kepada para petugas yang berada dilautan tentang ketentuan hak lintas damai yang dijamin oleh Undang-undang diatas.

Perjuangan atas prinsip nusantara ini tidak hanya membuat peraturan bagi Indonesia saja, di masyarakat internasional Indonesia mengenalkan prinsip nusantara di konperensi-konperensi internasional yang diselenggarakan di kota Jenewa pada tahun 1958 dan 1960. Usaha Indonesia pada saat itu untuk mendapatkan pengakuan sebagai Negara Nusantara belum ada hasilnya, sementara itu Indonesia juga melakukan perjanjian-perjanjian tentang laut dengan negara-negara tetangga. Sekitar tahun 1970-an Indonesia memprakarsai pengajuan masalah hukum laut dalam AALCC (*Asian African Legal Consultative Committee*), dan kemudian di siding itu ditetapkan bahwa masalah hukum laut akan menjadi prioritas utama untuk tahun-tahun berikutnya, pada pertemuan negara-negara Non-Blok juga dijadikan Indonesia untuk mencari dukungan terhadap prinsip nusantara.

Hasil yang paling penting adalah usaha dalam *United Nation Seabed Committee* dan

dalam konferensi hukum laut itu sendiri. Usaha pertama yang dilakukan adalah dengan menyatukan konsep archipelago states tentang prinsip-prinsip pokoknya yang kemudian dikembangkan menjadi draft artikel dalam konferensi(Djalal, 1997:339). Meskipun telah terjadi perubahan-perubahan pada naskah penyempurnaan dari draft konvensi, pada draft tersebut telah memuat pengakuan terhadap negara nusantara, yang dengan demikian perjuangan Indonesia di tingkat masyarakat Internasional telah berhasil.

Pengaturan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dalam UNCLOS 1982.

Pada tanggal 10 Desember 1982 negara-negara di dunia berkumpul di Montego Bay untuk menandatangani *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). Perjanjian ini akan mulai berlaku setelah adanya 60 instrumen ratifikasi. Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985, sebagai negara kepulauan Indonesia mempunyai kedaulatan di wilayah perairan pedalaman, laut teritorial dan perairan kepulauan. Hak berdaulat (sovereign right) adalah kekuasaan suatu negara terhadap wilayah tertentu yang dalam pelaksanaannya harus tunduk pada hukum internasional. Hak berdaulat ini umumnya berupa hak untuk memanfaatkan sumber daya alam yang terdapat di kawasan tertentu yang termasuk dalam wilayah kedaulatannya. Hak berdaulat berlaku di landas kontinen dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)(Arsana, 2007:35).

Kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman dan dalam hal Negara Kepulauan, perairan kepulauannya meliputi pulau suatu jalur laut yang berbatasan dengannya disebut dengan laut teritorial. Kedaulatan ini meliputi ruang udara diatasnya serta dasar laut dan tanah dibawahnya. Kedaulatan atas laut teritorial dilaksanakan dengan tunduk pada ketentuan hukum internasional³.

Bertolak dari Deklarasi Juanda 1957 dan Pasal 26 pada Bab IXA UUD NRI 1945,

³ Lihat lebih lanjut penjelasan dalam Pasal 2 ayat (1), (2), (3) UNCLOS 1982.

maka luas wilayah laut yang berada di bawah kedaulatan dan yurisdiksi Indonesia menjadi 5,9 juta km² atau bertambah luas hampir 12 kali lipatnya, yang terdiri dari laut teritorial 0,3 juta km², perairan kepulauan 2,9 juta km² dan ZEE 2,7 juta km². Dengan begitu luasnya wilayah perairan Indonesia, maka penyusunan kebijakan kelautan harus lebih memperhatikan pendekatan wilayah dan ruang serta pengelolaan sumber daya kelautan didasarkan pada konsep geopolitik dan geostrategis sebagaimana tertuang dalam wawasan nusantara yang memandang seluruh wilayah daratan, lautan dan udara di atasnya, segenap penduduk, serta seluruh sumber daya alam yang terkandung di dalamnya sebagai satu kesatuan.

Berdasarkan pasal 53 tentang hak lintas alur laut kepulauan⁴ bahwa penentuan Alur Laut Kepulauan sendiri sebenarnya tidak diharuskan. Negara kepulauan dapat menentukan Alur Laut kepulauan dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya. Semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan yang demikian.

Alur laut dan rute penerbangan demikian harus melintasi perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan dan mencakup semua rute lintas normal yang digunakan sebagai rute atau alur untuk pelayaran internasional atau penerbangan melintasi perairan kepulauan dan dalam rute demikian, sepanjang mengenai kapal, semua alur navigasi normal dengan ketentuan bahwa duplikasi rute yang sama mudahnya melalui tempat masuk dan keluar tidak perlu yang sama.

Alur laut dan rute penerbangan demikian harus ditentukan dengan suatu rangkaian

an garis yang bersambungan mulai dari tempat masuk rute lintas hingga tempat keluar. Kapal dan pesawat udara yang melakukan lintas melalui alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil laut kedua sisi, dengan demikian ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat dengan pantai kurang dari 10 persen jarak antara titik-titik terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut.

Dalam menentukan atau mengganti alur laut atau menetapkan skema pemisah lalu lintas suatu negara kepulauan harus mengajukan usul-usul kepada organisasi internasional yang berwenang dalam hal ini adalah *International Maritime Organization (IMO)*, dengan maksud untuk dapat diterima. IMO hanya dapat menerima alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang demikian sebagaimana disetujui bersama dengan negara kepulauan setelah negara kepulauan dapat menentukan, menetapkan atau menggantinya. Nantinya jika negara kepulauan tidak menentukan alur laut atau rute penerbangan maka yang berlaku adalah semua kapal diperbolehkan melewati jalur-jalur navigasi normal yang biasa digunakan dalam pelayaran dunia (*route normally used for international navigation*).

Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Ratifikasi Indonesia terhadap UNCLOS 1982 mempunyai akibat hukum bahwa Indonesia harus mengatur lebih lanjut tentang hak lintas alur laut kepulauan ke dalam peraturan nasionalnya dan oleh Indonesia telah dituangkan dalam Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, yang menetapkan bahwa Indonesia 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.

Sejarah penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) di mulai dilingkungan Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut

4 Lintas alur laut kepulauan adalah merupakan pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan Konvensi dalam cara normal semata-mata untuk melakukan transit secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang satu bagian laut lepas atau ZEE dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya. Lihat penjelasan lebih lanjut pada pasal 53 dalam UNCLOS 1982.

(Seskoal) sekitar Februari – Maret 1991, khususnya di Direktorat Pengkajian, setelah mempelajari hasil UNCLOS 1982 (Indonesia Maritim Institute, 2013). Pada saat itu juga dibicarakan tentang keharusan Indonesia menetapkan alur laut melalui perairan yurisdiksinya untuk mewadahi pelayaran transit dari suatu perairan ke perairan yang lain. Penetapan ALKI dilakukan dengan pertimbangan aspek pertahanan dan keamanan negara serta kondisi hidro-oseanografi agar jalur pelayaran aman dilalui setiap kapal. Seksoal kemudian mengusulkan melalui forum strategi TNI AL yang dicanangkan untuk membicarakan hasil usulan ALKI kepada negara. Sebelum forum strategi dimulai, Direktorat Pengkajian mengajukan konsep ALKI yang dikenal dengan Makalah Ajakan (Indonesia Maritime Institute, 2013). Usulan atas jalur ALKI tersebut kemudian diterima oleh forum dan diputuskan bahwa Indonesia telah siap untuk mengajukan usul penetapan 3 (tiga) jalur ALKI kepada IMO di London sebagai organisasi internasional yang kompeten menurut ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Konvensi. Pada tanggal 19 Mei 1998 kemudian pada sidang pleno *Maritime Safety Committee* ke-69, IMO secara resmi menerima 3 (tiga) jalur ALKI yang diusulkan Indonesia (Indonesia Maritime Institute, 2013).

Indonesia sebagai negara kepulauan pertama yang mengusulkan penetapan alur laut kepulauannya sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam UNCLOS 1982 (Indonesia Maritime Institute, 2013). Untuk menindak lanjuti keputusan IMO tersebut, pemerintah Indonesia kemudian mempersiapkan penetapan Peraturan Pemerintah yang akan mengubah beberapa garis pangkal kepulauan Indonesia di kawasan yang bersangkutan dan Peraturan Pemerintah lainnya yang akan menetapkan ALKI tersebut ke dalam perundang-undangan nasional yang disertai dengan ketentuan lebih lanjut tentang hak dan kewajiban kapal-kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui Perairan Kepulauan Indonesia, sesuai dengan pasal 18 ayat (3) Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang perairan Indonesia.

Berkaitan dengan pengaturan wilayah

perairan Indonesia telah diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Peraturan Pemerintah tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan (Miswan, dkk, 2007). Tiga jalur ALKI beserta cabang-cabangnya di perairan Indonesia, yaitu⁵ :

- 1) ALKI I : rute untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintas Laut Natuna, Selatan Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda ke Samudra Hindia atau sebaliknya.
- 2) ALKI cabang IA : rute untuk pelayaran dari Selatan Singapura melintasi Laut Natuna, Selatan Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda ke Samudra Hindia atau sebaliknya, atau melintasi Laut Natuna ke Laut Cina Selatan atau sebaliknya.
- 3) ALKI II : rute untuk pelayaran dari Sulawesi melintasi Selat Makasar, Laut Flores dan Selat Lombok ke Samudra Hindia atau sebaliknya.
- 4) ALKI IIIA : rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu sebelah Barat Pulau Sawu ke Samudra Hindia atau sebaliknya.
- 5) ALKI cabang IIIB : rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda dan Laut Leti ke Laut Timor atau sebaliknya.
- 6) ALKI cabang IIIC : rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, ke Laut Arafuru atau sebaliknya.
- 7) ALKI cabang IIID : rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram dan Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu sebelah Timur Pulau Sawu ke Samudra Hindia atau sebaliknya.
- 8) ALKI cabang IIIE : rute untuk pelayaran dari Sulawesi melintasi Laut Maluku,

⁵ Pasal 11 Peraturan Pemerintah nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan.

Laut Seram, Laut Banda, Laut Ombai, dan Laut Sawu sebelah barat Pulau Sawu atau Laut Sawu sebelah Timur Pulau Sawu ke Samudra Hindia atau sebaliknya, atau melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Leti dan Laut Timor ke Samudra Hindia atau sebaliknya, atau Laut Seram dan Laut Banda ke Laut Arafura atau sebaliknya.

Sehubungan dengan pembukaan ALKI, kapal-kapal pelayaran internasional baik kapal niaga maupun kapal perang dapat melintas tanpa harus meminta ijin terlebih dahulu dan kapal selam dapat melintas tanpa harus muncul dipermukaan. Tiga jalur ALKI yang ditetapkan berdasarkan peraturan pemerintah tersebut merupakan alur laut utara-selatan dan belum mencakup semua alur laut yaitu alur laut timur-barat. Mengapa harus ada alur laut kepulauan? Hal ini merupakan suatu konsekuensi dari diakuinya prinsip negara kepulauan oleh masyarakat internasional, maka negara kepulauan harus memberikan akses lewat bagi kapal-kapal asing yang melintasi perairan kepulauannya, karena dulunya jalur tersebut merupakan jalur tradisional yang digunakan dalam pelayaran internasional.

Atas keputusan menyerahkan tiga jalur utara-selatan ALKI ke *Maritime Safety Committee*, maka Indonesia sudah harus siap dituntut oleh negara lain seperti Amerika, Jepang, Inggris, Kanada, Australia karena mereka menganggap penentuan ALKI tidak sesuai dengan ketentuan umum dari alur laut kepulauan yakni harus meliputi seluruh rute *normally used for international navigation* dari satu laut lepas ke laut lepas lainnya.

Akhirnya pada tahun 1998 saat *Maritime Safety Committee* menggelar meetingnya yang ke-72, delegasi Indonesia menjanjikan bahwa Indonesia akan memenuhi penentuan ALKI secara lengkap dengan memasukkan alur laut barat-timur walupun keputusan tersebut sangat beresiko, Karen beberapa titik laut Jawa juga merupakan laut dangkal dengan kedalaman hanya 20-45 meter sehingga kurang aman digunakan untuk rute pelayaran besar. Tidak hanya itu beberapa bagian laut di alur tersebut juga digunakan sebagai taman nasional dan cagar alam. Faktor lain yang menjadi kendala adalah kepadatan lalu

lintas baik laut maupun udara diatas laut jawa yang memiliki banyak sekali bandara internasional dan juga pelabuhan-pelabuhan besar.

Bagi sebagian kalangan, termasuk militer pembukaan jalur ALKI barat-timur akan menambah beban pengamanan nasional sehingga menghendaki upaya diplomasi lanjutan untuk tidak membuka jalur tersebut. Bagi kalangan akademisi justru pada umumnya berendapat bahwa jalur tersebut sebaiknya dibuka dengan tetap berlandaskan pada hukum internasional.

Pengamanan dan Penengakan Hukum di Perairan Indonesia

Akhir-akhir ini, isu keamanan perlu mendapat perhatian serius. Isu keamanan laut tersebut meliputi ancaman kekerasan (pembajakan, perompakan, sabotase serta terror obyek vital), ancaman navigasi (kekurangan dan pencurian saran bantu navigasi), ancaman sumber daya laut (perusakan serta pencemaran laut dan ekosistemnya) dan ancaman kedaulatan dan hukum (penangkapan ikan secara illegal, imigran gelap, eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut. Berdasarkan data *International Maritime Bureau (IMB)* pada semester pertama tahun 2012 telah terjadi 177 kali serangan bajak laut di perairan wilayah Indonesia. Insiden dengan kategori perompakan di wilayah Indonesia sebanyak 32 kali dengan satu insiden di selat Malaka. Insiden perompakan di perairan Indonesia menjadi kedua terbanyak setelah perairan Somalia yaitu sebanyak 44 kali (www.detik.com, 12/12/14).

Perdagangan manusia (*human trafficking*) juga masih menjadi permasalahan, perdagangan manusia lebih banyak diperkerjakan pada sector informal seperti tempat-tempat hiburan malam atau menjadi pekerja seks komersil. Hal ini tentunya dapat menurunkan martabat bangsa Indonesia. Selain perdagangan manusia, penyelundupan narkoba juga masih menjadi pekerjaan bagi para aparat penegak hukum untuk mengatasinya.

Tata kelola pemerintahan di laut menyangkut dengan keselamatan, keamanan dan penegakan hukum dapat dikatakan belum tersedia secara memadai padahal banyak

sekali kriminalitas dan traksaksi ilegal yang terjadi akhir-akhir ini di perairan Indonesia. Untuk itu perlu dibenahi sedini mungkin agar wilayah laut kita aman dari segala kondisi bahaya.

Mengingat luasnya wilayah perairan Indonesia keberadaan TNI AL masih jauh dari harapan untuk dapat menjadi armada angkatan laut yang kuat dan tangguh. Saat ini kapal perang angkatan laut yang dimiliki Indonesia rata-rata berumur diatas 50 tahun merupakan kapal perang bekas angkatan laut bekas negara Uni Soviet di era perang dingin, demikian juga dengan kapal selamnya. Jumlah kapal selam yang dimiliki Indonesia masih kurang dibandingkan Malaysia yang memiliki wilayah laut lebih sempit dari Indonesia. Untuk itu perlu di dorong penyediaan fasilitas armada pengawasan untuk memperkuat pertahanan di wilayah *maritime boundary*.

Saat ini Indonesia sudah memiliki Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla), pada awalnya Bakorkamla adalah merupakan badan koordinasi bersama antara Menteri Pertahanan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman dan Kejaksaan Agung (KEP/D/45/XII/1972, SK.901/M/1972, Kep.779/MK/III/12/1972, JS.8/72/1972 dan KE/JA/12/1972 tanggal 12 Desember 1972 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut). Keputusan bersama ini telah diperbaharui dengan Peraturan Presiden RI Nomor 81 Tahun 2005 yang ternyata perlu disempurnakan lagi karena tidak sesuai dengan pemikiran tentang perlunya pengaturan kembali Badan Koordinasi Keamanan Laut sebagai pengganti Badan yang telah dibentuk sebelum tahun 1972, pada tahun 2003 melalui Keputusan Menteri Koordinasi Bidang Politik dan Keamanan Nomor Kep.05/Menko/Polkam/2/2003 maka dibentuk Kelompok Kerja Perencanaan Pembangunan Keamanan dan Penegakan Hukum di Laut.

Melalui serangkaian seminar dan rapat koordinasi lintas sektoral, maka pada tanggal 29 Desember 2005 ditetapkan Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA) yang menjadi dasar hukum dari organisasi BAKORKAMLA.

Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut sebagaimana dimaksud pada pasal 276 ayat (1) dan pasal 279 ayat (3) Undang-undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut dan pantai yang dilakukan oleh Penjaga Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*). Penjaga Laut dan pantai sebagaimana dimaksud pasal 277 ayat (1) melaksanakan tugas :

- a. Melakukan pengawasan dan keselamatan dan keamanan pelayaran yang meliputi keselamatan dan keamanan angkutan perairan, pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritime;
- b. Melakukan pengawasan pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut;
- c. Pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air serta eksploitasi dan eksplorasi kekayaan laut;
- d. Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
- e. Pengamanan sarana bantu navigasi pelayaran dan mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa manusia di laut.

Dalam rangka melakukan tugasnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 279 ayat (1) Penjaga laut dan Pantai di sukung oleh prasarana berupa pangkalan armada penjaga laut dan pantai yang berolaki di seluruh wilayah Indonesia, dan dapat menggunakan kapal dan pesawat udara yang berstatus sebagai kapal negara. Dalam ayat (3) disebutkan bahwa pelaksanaan penjagaan dan penegakan hukum di laut oleh penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud ayat (1) diatas wajib menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas. Tugas dan fungsi penjaga laut dan pantai tersebut diatas, sejalan dengan pasal 73, 101, 111 dan pasal 224 UNCLOS 1982 dan Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut sebagaimana telah diamandemen sebelumnya tentang tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan maritime.

Pelaksanaan penjagaan dan penega-

kan hukum di laut⁶ memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada UNCLOS 1982 disamping mengimplementasikan tentang ketentuan khusus hukum acara pidana sebagaimana dimaksud Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim atau TZMKO 1939 Stb 442 disamping itu juga mengimplementasikan pasal 284 ayat (2) Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) mengenai ketentuan khusus acara pidana dan Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) pasal 438 sampai dengan pasal 479 yang mengatur tentang kejahatan pelayaran. Jika melihat beberapa negara yang berbasis maritime, masalah keamanan laut biasanya dikelola oleh Badan Penjaga Pantai (Cost Guard). Badan ini bertugas sebagai lembaga penegakan hukum di laut seta menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran. Ada gagasan dari pemerintah Indonesia untuk memebentuk badan tersebut dan telah diatur pula dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran⁷. Keluarnya Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2013 tentang Rencana Kerja Pemerintah membawa harapan baru, karena salah satu agenda kerjanya adalah pembentukan badan kewanman laut.

Badan Keamanan Laut agar dapat segera terealisasi pembentukannya, ada beberapa faktor yang harus dijalankan diantaranya komitmen dan kepemimpinan yang kuat dari penentu kebijakan untuk menghilangkan inefisiensi di semua sector pelayanan publik termasuk kewanman laut dan berani merubah visi negara kepulauan menjadi visi negara maritim. Tidak kalah pentingnya juga kebijakan di bidang kelautan kesatuan yang utuh dan bersinergi artinya merupakan satu kesatuan komando dan pengendalian, serta menciptakan efektifitas melalui capaian kinerja berbasis *cost and benefit* yang setiap pengeluarannya harus terukur dengan hasil

⁶ Lihat lebih lanjut pasal 279 ayat (3) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

⁷ Bab XVII Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) pasal 276 sampai 281 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 telah mengamankan untuk membentuk Badan Penjagaan Laut dan Pantai paling lama 3 tahun setelah terbitnya Undang-undang ini.

kerja yang efektif.

4. Simpulan dan Saran

Keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan telah diakui oleh masyarakat internasional, sebagai konsekuensi dari penguasaan tersebut berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 negara kepulauan harus memberikan hak akses bagi kapal-kapal asing. Indonesia telah berhasil menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang telah dikonsultasikan dengan badan internasional yang berwenang yaitu *International Maritime Organization* (IMO) dan dikuatkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan. Merupakan kewajiban bagi Indonesia untuk menjaga dan memelihara laut Indonesia dalam upaya untuk menegakkan, mempertahankan dan mengamankan, melindungi, memelihara kedaulatan wilayah serta yurisdiksi dilaut berdasarkan peraturan perundangan-undangan nasional dan hukum internasional.

Hendaknya pemerintah Indonesia dalam penetapan alur laut Timur-Barat memerlukan suatu telaah yang seksama karena hal ini menyangkut masalah yang sangat penting yang dapat memengaruhi kepentingan keamanan dan ekonomi negara.

DAFTAR PUSTAKA

- Booth, Ken, *Navies and Foreign Policies*, www.book.google.com
- Miswan, H, dkk, *Konsep Perwakilan di Daerah Untuk Pengamanan Laut Seiring Implementasi Millennium Development Goals (MDG's)*, Jurnal Sosisoteknologi Edisi 11 tahun ke-6, Agustus 2007
- Indonesia Maritime Institute, *Alur Laut Kepulauan : Sebuah Konsekuensi Negara Kepulauan*, 26 November 2013
- Hasyim Djalal, CSIS, 1997, *Indonesia and the Law of The Sea*
- Made Andi Arsana, 2007, *Batas Maritim Antar Negara*, University Press, Yogyakarta
- Mochtar Kusumaatmadja, 1978, *Hukum Laut Internasional*, Binacipta, Bandung

Peraturan Perundang-undangan :Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan

Undang-undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia

Keputusan Bersama KEP/D/45/XII/1972, SK.901/M/1972, Kep.779/MK/III/12/1972, JS.8/72/1972 dan KE/JA/12/1972 tanggal 12 Desember 1972 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut

Peraturan Internasional :

Resolusi Dewan Keamanan PBB Nomor 1816 tanggal 2 Juni 2008

Website :

www.detik.com, *Waspada : Perompak di Selat Malaka Perlunya Tindakan Tegas*, 12 Desember 2014

www.kompas.com, *perompakan : ancaman bagi kedaulatan wilayah perairan Indonesia*, 20 April 2013