

F-1 JUL 2003

PAMERAN



LAPORAN PENELITIAN
DIK RUTIN UNIVERSITAS AIRLANGGA
TAHUN ANGGARAN 2001

PERAN TNI-AL DALAM MENGAMANKAN PELAKSANAAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

Peneliti:

ENNY NARWATI, S.H., MH.
DINA SUNYOWATI, S.H., M.Hum.

LEMBAGA PENELITIAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

Dibiayai oleh Dana DIK Rutin Universitas Airlangga Tahun 2001

SK Rektor Universitas Airlangga Nomor 5307/JO3/PG/2001

Tanggal 12 Juni 2001

Nomor Urut: 8

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA

Desember, 2001

KKB

KK-2

341.756 6

Nar

P



LAPORAN PENELITIAN
DIK RUTIN UNIVERSITAS AIRLANGGA
TAHUN ANGGARAN 2001

PERAN TNI-AL DALAM MENGAMANKAN PELAKSANAAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

Peneliti:

ENNY NARWATI, S.H., MH.
DINA SUNYOWATI, S.H., M.Hum.

3000297023141



LEMBAGA PENELITIAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

Dibiayai oleh Dana DIK Rutin Universitas Airlangga Tahun 2001

SK Rektor Universitas Airlangga Nomor 5307/JO3/PG/2001

Tanggal 12 Juni 2001

Nomor Urut: 8

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA

Desember, 2001



PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
JALAN TUNJUNG REJO SURABAYA

MILIK
PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA

NO. 123456789
TANGGAL 12/12/2023

UNIVERSITAS AIRLANGGA

**LEMBAR IDENTITAS DAN PENGESAHAN
LAPORAN AKHIR HASIL PENELITIAN**

1. a. Judul Penelitian	: Peran TNI AL dalam mengamankan pelaksanaan AKPI
b. Macam Penelitian	: () Fundamental, () Terapan, () Pengembangan, () Instiusional
c. Kategori Penelitian	: () I () II () III () IV
2. Kepala Proyek Penelitian	: Enny Narwati, SH., MH.
a. Nama Lengkap dg. Gelar	: Enny Narwati, SH., MH.
b. Jenis Kelamin	: K / P
c. Pangkat / Gol. dan NIP	: Asisten Ahli/IIIB, 131 878 387
d. Jabatan Sekarang	: Staf Pengajar
e. Fakultas / Puslit/Jurusan	: Hukum
f. Univ./Inst./Akademi / Instansi *)	: Universitas Airlangga
g. Bidang Ilmu Yang Diteliti	: Ilmu Hukum/Hukum Laut
3. Jumlah Tim Peneliti	: 2 (dua) orang
4. Lokasi Penelitian	: Surabaya
5. Bila penelitian ini merupakan peningkatan kerjasama kelembagaan, sebutkan	:
a. Nama Instansi	: -
b. Alamat	:
6. Jangka Waktu Penelitian	: 4 (empat) bulan
7. Biaya Yang Diperlukan	: Rp. 3.000.000,-
8. Seminar Hasil Penelitian	:
a. Dilaksanakan Tanggal	: 26 Februari 2002
b. Hasil Penilaian	: () Baik Sekali (<input checked="" type="checkbox"/>) Baik () Sedang () Kurang

Surabaya, Februari 2002

Mengetahui / Mengesahkan :
a.n. Rektor
Ketua Lembaga Penelitian,



Prof.Dr. Noor Cholies Zaini
NIP. 130 355 372

RINGKASAN PENELITIAN

Judul Penelitian : Peran TNI-AL dalam Mengamankan Alur Laut Kepulauan Indonesia

Ketua Peneliti : Enny Narwati

Anggota Peneliti : Dina Sunyowati

Fakultas : Hukum

Sumber Biaya : RUTIN UNAIR 2001
SK. Rektor Nomor : 5307/J03/PG/2001
Tanggal : 12 Juni 2001

=====

ISI RINGKASAN

Perjuangan Indonesia guna memperoleh pengakuan masyarakat internasional atas konsep negara kepulauan telah berhasil dicapai dengan diterima dan dicantumkan prinsip Negara Kepulauan dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* tahun 1982 (UNCOLS 1982). Namun demikian, Indonesia juga harus mempertimbangkan dan mengakui hak-hak negara lain untuk melintas di perairan kepulauan Indonesia, khususnya di daerah-daerah yang selama ini biasa dipergunakan untuk pelayaran internasional. Konsesi ini diberikan oleh negara kepulauan dalam bentuk alur laut kepulauan seperti yang tercantum dalam pasal 53 UNCLOS 1982.

Untuk memenuhi ketentuan tersebut, Indonesia telah mengusulkan melalui *International Maritime Organization* (IMO) yang berkedudukan di London, Inggris, alur-alur laut kepulauan di Indonesia yang terdiri dari 3 (tiga) buah ALKI Utara-Selatan, yaitu ALKI I, ALKI II dan ALKI III yang di bagian selatan bercabang tiga menjadi ALKI III-A, III-B dan III-C. Selanjutnya ketiga ALKI tersebut pada bulan Mei 1998 telah mendapat persetujuan dari IMO dan seharusnya sudah dapat diterapkan enam bulan setelah mendapat persetujuan tersebut.

Penelitian ini bertujuan untuk menambah wawasan tentang hukum laut internasional, khususnya pengimplementasian UNCLOS 1982, meningkatkan pengetahuan tentang ALKI, terutama setelah diterima secara resmi oleh IMO dan mengetahui lebih dekat praktek di lapangan yang dilakukan oleh TNI-AL dalam mengamankan pelaksanaan ALKI. Dari segi manfaatnya, penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman tentang

hukum laut internasional, pengimplementasiannya baik secara internasional maupun nasional, khususnya mengenai pengamanan pelaksanaan ALKI olah TNI-AL.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas maka yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah :

- Bagaimana proses terbentuknya Alur Laut Kepulauan Indonesia?
- Bagaimana peran TNI-AL dalam mengamankan pelaksanaan Alur Laut Kepulauan Indonesia tersebut?

Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan yuridis normatif melalui pengkajian peraturan perundang-undangan mengenai hak dan kewajiban negara kepulauan di perairan kepulauannya. Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan hal tersebut. Bahan hukum sekunder berupa buku-buku dan pendapat para ahli di bidang hukum laut. Bahan hukum penunjang berupa wawancara dengan pihak Armada Indonesia Bagian Timur (Armatim).

Bahan-bahan hukum yang ada diinventarisasi untuk kemudian dianalisis secara deskriptif dengan mengaitkan pada asas, teori dan konsep yang berkaitan dengan kajian penelitian ini.

Sebagai kesimpulan dapat dijelaskan bahwa sejalan dengan telah ditetapkannya ALKI, secara khusus Indonesia telah sekali lagi menempatkan Konvensi sebagai salah satu sumber hukum internasional yang mempunyai kepentingan mendasar bagi pembangunan hukum di Indonesia, terutama di bidang hukum laut. Penetapan tiga ALKI terutama untuk kepentingan negara Indonesia sendiri, tetapi sampai saat ini ALKI tersebut belum dapat berlaku karena belum diundangkan oleh Pemerintah Indonesia. Salah satu sebab belum diundangkan karena berubahnya ALKI III-A dan III-B yang melewati perairan Timor Timur. Selama ALKI belum ditetapkan maka kapal-kapal asing yang melakukan lintas alur laut kepulauan akan menggunakan alur-alur yang selama ini digunakan untuk pelayaran internasional, dimana hal tersebut sangat memberatkan Indonesia dalam hal pengawasannya. Disamping itu juga mekanisme *monitoring, surveillance dan controlling* seperti yang disyaratkan dalam penetapan IMO juga belum dapat dipenuhi oleh Pemerintah Indonesia. Di bidang penegakan hukum juga belum ada pengaturan secara menyeluruh sehingga sering terjadi kesalahpahaman antara TNI-AL dan POLRI.

Agar ALKI dapat segera berlaku, maka perlu segera diselesaikan masalah ALKI III-A dan III-B yang melewati perairan Timor Timur dan juga agar segera dipersiapkan mekanisme *monitoring, surveillance dan controlling*. Mengenai penegakan hukum, agar tidak terjadi perselisihan antara TNI-AL dan POLRI maka perlu adanya koordinasi dan kerjasama yang baik antara kedua instansi tersebut.

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur ke hadirat Allah SWT atas segala berkat dan rahmat-Nya, penulis dapat menyelesaikan laporan penelitian dengan judul PERAN TNI-AL DALAM MENGAMANKAN PELAKSANAAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA. Penulisan laporan ini terlaksana dengan biaya RUTIN UNAIR Tahun 2001 dengan Surat Keputusan Rektor Nomor 5307/J03/PG/2001, tanggal 12 Juni 2001.

Harapan penulis, semoga hasil penelitian ini membawa manfaat bagi mereka yang membutuhkan dan sebagaimana kita sadari, tak ada gading yang tak retak, maka penulis senantiasa mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan penulisan laporan ini.

Akhir kata, ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada Rektor Universitas Airlangga Surabaya, Ketua Lembaga Penelitian Universitas Airlangga Surabaya, Armada Indonesia bagian Timur dan semua pihak yang membantu terlaksananya penelitian ini.

Surabaya, Pebruari 2002

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
RINGKASAN PENELITIAN	i
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
BAB I : PENDAHULUAN	
1. Latar Belakang.....	1
2. Rumusan Masalah.....	5
BAB II : TINJAUAN KEPUSTAKAAN	
1. Konsepsi Negara Kepulauan	
1.1. Hukum Laut Indonesia di Jaman Kolonial	6
1.2. Lahirnya Konsepsi Negara Kepulauan.....	9
2. Hak Lintas	
2.1. Hak lintas damai.....	15
2.2. Hak lintas transit	19
2.3. Hak lintas alur laut kepulauan.....	21
BAB III : TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	24
BAB IV : METODE PENELITIAN	
1. Pendekatan Masalah	25
2. Sumber dan Bahan Hukum.....	26
3. Analisis Bahan Hukum.....	26

BAB V : HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Proses terbentuknya Alur Laut Kepulauan Indonesia..... 27
2. Peran TNI-AL dalam penegakan hukum di ALKI..... 40

BAB VI : PENUTUP

1. Kesimpulan..... 45
2. Saran..... 46

DAFTAR BACAAN



BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia. Sebelum tanggal 13 Desember 1957 perairan antara pulau yang satu dengan yang lainnya yang terletak di luar batas 3 mil laut dari setiap pulau Indonesia adalah laut bebas yang digunakan dan dimanfaatkan oleh setiap negara, baik dari segi pelayaran maupun pengambilan kekayaan lautnya. Hal ini jelas tidak menguntungkan bagi Indonesia, baik dari segi keamanan nasional maupun pemanfaatan sumber-sumber kekayaan alam yang akan dapat menunjang pembangunan nasional Indonesia.

Karena itulah pada tanggal 13 Desember 1957 Pemerintah Republik Indonesia mengumumkan suatu konsepsi baru di bidang kelautan, yaitu Konsepsi Negara Kepulauan atau yang lebih dikenal dengan istilah Wawasan Nusantara, yang menganggap seluruh perairan antar pulau di Indonesia, berapapun lebar dan dalamnya, dinyatakan sebagai wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan karena itu pula berada di bawah kedaulatan Republik Indonesia, yang meliputi ruang air, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta seluruh kekayaan alam yang terkandung di dalam bumi dan airnya, baik itu kekayaan hayati maupun non-hayati. Pengumuman Pemerintah ini kemudian dikembangkan menjadi Undang-Undang Nomor 4/Prp/1960 yang dikeluarkan pada bulan Pebruari 1960.

Kebijaksanaan Indonesia tersebut mendapat banyak kecaman dan protes keras dari masyarakat internasional, terutama dari negara-negara maritim, karena menganggap hal tersebut bertentangan dengan hukum internasional yang berlaku pada saat itu. Namun demikian, demi kepentingan bangsa, Indonesia tetap mempertahankan kebijaksanaan tersebut dengan kukuh.

Pada perkembangan selanjutnya, dengan diadakannya Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa III mengenai Hukum Laut dan pertemuan-pertemuan persiapan sebelumnya (1967 - 1982) telah memberikan kesempatan kepada Indonesia untuk memperjuangkan kembali konsepsi Wawasan Nusantara tersebut di arena internasional. Setelah melalui perjuangan panjang yang berat dan intensif selama 25 tahun (1957 -1982) akhirnya Konferensi PBB III mengenai Hukum Laut menetapkan Konvensi Hukum Laut Internasional yang baru pada tanggal 10 Desember 1982. Konvensi tersebut bernama *United Nations Convention on the Law of the Sea* atau yang lebih dikenal dengan UNCLOS 1982. UNCLOS 1982 tersebut antara lain mengakui Konsepsi Negara Kepulauan/Wawasan Nusantara sebagai bagian integral dari hukum laut internasional yang baru. Berdasarkan pasal 46 UNCLOS 1982, yang dimaksud dengan negara kepulauan adalah suatu negara yang seluruhnya terdiri atas satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Sedangkan yang dimaksud dengan kepulauan adalah gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian erat sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap demikian.

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, Indonesia berhak memperoleh status sebagai negara kepulauan, dengan catatan bahwa Indonesia tetap mengakui hak-hak tradisional negara-negara lain untuk melewati perairan-perairan kepulauan Indonesia yang secara historis dipakai untuk pelayaran internasional. Untuk maksud ini, UNCLOS 1982 memperkenankan negara kepulauan untuk menetapkan alur-alur pelayaran melalui perairan kepulauan sebagai tempat lewat bagi pelayaran internasional, sebagaimana yang tercantum dalam pasal 53.

Indonesia merasa sangat beruntung dengan diterimanya Konsep Negara Kepulauan tersebut, karena hal tersebut sekaligus juga memperluas wilayah nasional Indonesia dari 2 juta kilometer persegi menjadi 5 juta kilometer persegi dan wilayah kekayaan alam Indonesia menjadi sekitar 8 juta meter persegi¹. Untuk itulah Indonesia telah menerima ketentuan-ketentuan yang ada dalam UNCLOS 1982 dengan meratifikasinya melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, tanggal 13 Desember 1985. UNCLOS 1982 sendiri telah mulai berlaku pada tanggal 16 Nopember 1994.

Berdasarkan ratifikasi tersebut, sejak tahun 1987, pemerintah Indonesia melalui ABRI/TNI-AL telah mengambil prakarsa untuk memulai berusaha menetapkan Alur-alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) melalui perairan kepulauan Indonesia. Setelah mempelajari selama beberapa tahun maka pada tahun 1995 dalam suatu Rapat Kerja Nasional berhasil dicapai suatu keputusan bahwa Indonesia akan mengajukan usul penetapan tiga ALKI kepada *International Maritime Organization* (IMO) sebagai

¹ Slaran Pers Menteri Luar Negeri Republik Indonesia mengenai Penetapan Tiga ALKI, Jakarta, 15 Juni 1998.

organisasi internasional yang mempunyai kompeten di bidang tersebut. Usulan tersebut dibuat berdasarkan berbagai pertimbangan dari berbagai sektor, antara lain kepentingan pertahanan keamanan, baik darat, laut maupun udara, keadaan hidro-oceanografis di masing-masing ALKI, masalah lingkungan laut dan kawasan konservasi laut, kegiatan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut, kegiatan penangkapan ikan, kepentingan dan keselamatan pelayaran dan penerbangan nasional, keberadaan kabel dan pipa bawah laut, serta kepentingan internasional untuk suatu lintas laut yang cepat dan aman melalui perairan Indonesia². Sementara itu, Indonesia secara intensif juga mengadakan konsultasi-konsultasi dengan negara-negara terkait, khususnya negara-negara maritim dan negara-negara tetangga.

Pada tanggal 19 Mei 1998, Sidang Pleno *Maritime Safety Committee* - IMO secara resmi telah menerima tiga ALKI yang diusulkan oleh Indonesia. Dalam hal ini Indonesia merupakan negara kepulauan pertama yang mengusulkan penetapan alur-alur laut kepulauan sebagaimana yang ditentukan dalam UNCLOS 1982.

Untuk menindaklanjuti keputusan IMO tersebut, dan sesuai dengan ketentuan UNCLOS, pemerintah Indonesia pada saat ini sedang mempersiapkan peraturan pemerintah yang akan menetapkan ALKI tersebut dalam perundang-undangan nasional, yang disertai oleh ketentuan lebih lanjut mengenai hak dan kewajiban kapal-kapal dan pesawat-pesawat udara asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui Perairan Kepulauan Indonesia. Sementara itu, instansi-instansi yang terkait, khususnya

² Laporan mengenai Rapat Kerja Nasional, Cisarua, 17-19 Januari 1995.

TNI-AL diharapkan segera mempersiapkan perangkat-perangkat yang diperlukan bagi pelaksanaan ALKI tersebut, seperti pembuatan peta-peta navigasi yang baru, dan persiapan-persiapan pemantauan (*monitoring*), pengintaian (*surveillance*) dan pengawasan (*controlling*) pelayaran dan penerbangan internasional melalui ALKI-ALKI tersebut.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

- Bagaimana sebenarnya proses terbentuknya ALKI?
- Bagaimana peran TNI-AL dalam mengamankan pelaksanaan ALKI?

BAB II

TINJAUAN KEPUSTAKAAN

Dalam bab ini akan diuraikan konsep pemikiran maupun teori sebagai kerangka pemikiran konseptual yang ada relevansinya dengan obyek penelitian ini. Adapun konsep-konsep yang akan diketengahkan dalam bab ini meliputi :

1. Konsepsi Negara Kepulauan
 - 1.1. Hukum Laut Indonesia di jaman kolonial
 - 1.2. Lahirnya Konsepsi Negara Kepulauan
2. Hak lintas, meliputi :
 - 2.1. Hak lintas Damai
 - 2.2. Hak lintas transit
 - 2.3. Hak lintas alur laut kepulauan

1. Konsepsi Negara Kepulauan

1.1. Hukum Laut Indonesia di jaman kolonial

Pada masa lampau, perairan Indonesia diatur berdasarkan *Territoriale Zee-en Maritime Kringen Ordonantie* tahun 1933, tercantum dalam *Staatsblad* 1933 Nomor 442 dan mulai berlaku tanggal 25 September 1933. Mengenai laut wilayah, pasal 1 Ordonansi tersebut antara lain menyatakan bahwa lebar laut wilayah Indonesia adalah 3 mil laut diukur dari garis air rendah dari pulau-pulau yang termasuk dalam daerah Indonesia.

Seiring dengan perkembangan jaman, ketentuan pasal 1 Ordonansi tersebut dirasakan sudah tidak sesuai lagi dengan kepentingan negara Indonesia. Hal ini karena sifat khusus negara kita yang merupakan negara kepulauan serta letaknya yang strategis. Dan jika pasal tersebut tetap dipertahankan maka akibatnya akan sangat merugikan kepentingan nasional Indonesia.

Dengan menggunakan pasal 1 Ordonansi tersebut untuk mengukur lebar laut wilayah maka sebagian besar dari pulau-pulau atau kelompok pulau-pulau akan mempunyai laut wilayahnya sendiri-sendiri dan sebagai akibatnya diantara laut-laut wilayah tersebut akan terdapat pula bagian-bagian dari laut bebas. Walaupun diantara ribuan pulau-pulau tersebut masih banyak terdapat pulau-pulau yang jaraknya satu sama lain kurang dari 6 mil, jadi hanya akan merupakan kelompok pulau-pulau, tetapi masih tetap terdapat pulau-pulau yang mempunyai laut wilayah sendiri-sendiri karena jaraknya satu sama lain lebih dari 6 mil laut, dengan demikian mempunyai kantong-kantong laut bebas.

Banyaknya laut-laut wilayah dengan kantong-kantong laut bebas dalam kepulauan Indonesia, jika ditinjau dari berbagai segi, baik dari segi keamanan, pelayaran, ekonomi maupun politik, akan menimbulkan banyak persoalan dan bahkan dapat membahayakan keutuhan wilayah Indonesia³.

Dari segi keamanan, bentuk laut yang demikian akan menimbulkan banyak kesulitan dalam melakukan pengawasan karena banyak dan berbelit-belitnya susunan kepulauan yang harus diawasi. Tugas yang demikian berat tersebut masih dipersulit lagi

³ Dr. Boer Mauna, *Hukum Internasional*, Pusat Pendidikan dan Latihan Departemen Luar Negeri, 1986, h.411-413.

dengan adanya kantong-kantong laut bebas di banyak tempat. Setiap waktu kapal-kapal pengawas harus menentukan posisinya apakah berada di laut wilayah atau di laut bebas karena regim yuridis di bagian-bagian laut tersebut berbeda satu sama lain.

Dari segi pelayaran, yang merupakan urat nadi bagi kehidupan rakyat Indonesia yang mendiami pulau-pulau yang bertebaran sepanjang 3.000 mil, adanya kantong-kantong laut bebas dengan prinsip kebebasannya dapat membahayakan keutuhan wilayah nasional Indonesia. Di kantong-kantong laut bebas tersebut, karena prinsip kebebasannya, semua negara dapat mengadakan segala macam kegiatan dan bahkan juga peperangan. Dapat dibayangkan bila yang terjadi adalah perang nuklir, betapa besar bencana yang akan menimpa penduduk di pulau-pulau yang berdekatan. Kalau terjadi pertempuran di laut tersebut bukan saja lalu lintas kapal-kapal yang membawa bahan makanan untuk pulau-pulau tersebut terhenti, tetapi juga keamanan dan keselamatan penduduk pun menjadi terancam.

Dari segi ekonomi, dengan adanya kantong-kantong laut bebas, berarti negara-negara asing bebas untuk melakukan penangkapan ikan, dan dengan kemajuan teknik penangkapan ikan yang mereka miliki dapat menghabiskan sumber-sumber ikan disekitar pantai Indonesia. Padahal sebagian besar mata pencaharian penduduk Indonesia adalah nelayan. Disamping itu ikan merupakan sumber protein yang penting dan oleh karena cara mendapatkannya tidak begitu sulit, tentu saja negara Indonesia ingin mencadangkannya untuk rakyatnya sendiri. Perlu kiranya diingat bahwa umumnya ikan-ikan tidak terdapat di tengah lautan yang jaraknya ratusan mil dari pantai tetapi dikedalaman laut sekitar 200 meter, jadi di dekat perairan negara-negara pantai.

Dari segi politik, ketentuan hukum laut yang lama sangat membahayakan keutuhan wilayah dan kesatuan nasional Indonesia. Selama perairan antara pulau-pulau Indonesia masih merupakan bagian-bagian laut bebas maka selama itu pula bangsa Indonesia masih merasa diri terpisah-pisah satu sama lainnya. Keadaan yang demikian akan membantu usaha-usaha gerakan separatis dan negara Indonesia mempunyai pengalaman yang cukup terhadap gerakan-gerakan demikian dan telah beberapa kali membahayakan keutuhan wilayah dan kesatuan nasional Indonesia.

Jadi nyatalah bahwa ketentuan-ketentuan lama yang mengatur perairan Indonesia, kalau masih tetap dipertahankan akan sangat merugikan kepentingan-kepentingan nasional Indonesia. Demi untuk memelihara kebutuhan-kebutuhan pokok Indonesia, baik dari segi ekonomi, pelayaran, politik maupun dari segi pertahanan keamanan nasional, Pemerintah Indonesia merasa perlu merombak ketentuan-ketentuan lama dan mengumumkan ketentuan-ketentuan baru di bidang perairan nasional.

1.2. Lahirnya konsepsi negara kepulauan

Ketentuan -ketentuan yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia pada awalnya berbentuk Peraturan Pemerintah tanggal 13 desember 1957, yang kemudian terkenal dengan nama Deklarasi Djuanda, yang isinya sebagai berikut :

"Bahwa segala perairan disekitar, diantara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian-bagian pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar dari pada wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian dari

perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak dari Negara Republik Indonesia.

Lalu lintas damai di perairan pedalaman ini bagi kapal asing terjamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan kedaulatan dan keselamatan Negara Indonesia. Penentuan batas laut teritorial yang lebarnya 12 mil laut yang diukur dari garis-garis yang menghubungkan titik-titik yang terluar pada pulau-pulau Negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan undang-undang⁴.

Jadi berdasarkan Pengumuman Pemerintah tersebut kantong-kantong laut bebas yang semula ada diantara pulau-pulau di Indonesia menjadi perairan kepulauan yang berada di bawah kedaulatan Indonesia. Disamping itu juga lebar laut teritorial Indonesia yang semula 3 mil laut menjadi 12 mil laut yang diukur dari garis-garis pangkal (*base line*) yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau yang terluar.

Hal inilah yang dinamakan dengan Wawasan Nusantara/Konsepsi Nusantara yang bertujuan untuk menjamin kepentingan-kepentingan nasional dan keutuhan wilayah Indonesia. Selanjutnya wilayah Republik Indonesia merupakan paduan tunggal yang tidak dapat dipisah-pisahkan antara daratan dan lautan serta ruang udara di atasnya. Konsepsi baru ini kemudian diperkuat dengan Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960. Jadi dengan ketentuan hukum yang baru ini, seluruh kepulauan dan perairan Indonesia adalah merupakan suatu kesatuan dimana dasar laut, lapisan tanah di bawahnya, udara di atasnya serta seluruh kekayaan alamnya berada di bawah kedaulatan Indonesia.

⁴ Ibid., h.414

Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 ini kemudian dilengkapi dengan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 tentang Lalu lintas Damai Kendaraan Air Asing dalam Perairan Indonesia dan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 1971 tentang Pemberian Izin Berlayar bagi segala Kegiatan Kendaraan Air Asing dalam Wilayah Peraliran Indonesia.

Salah satu ketentuan pokok dalam Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 adalah cara penarikan garis pangkal yang sama sekali berlainan dengan cara tradisional. Indonesia tidak lagi menggunakan *normal base line* yang biasa digunakan oleh negara-negera tetapi menggunakan penarikan garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik terluar seluruh kepulauan Indonesia (*straight base line from point to point*). Semua titik-titik terluar yang menghubungkan seluruh kepulauan Indonesia berjumlah 200 buah dengan 196 *straight base line* dengan panjang sejauh 8069,8 mil laut. Penarikan garis pangkal yang baru ini menjadikan pulau-pulau Indonesia yang berjumlah lebih kurang 13.667 menjadi satu kesatuan yang kompak dari segi hukum⁵.

Selanjutnya , seluruh kepulauan Indonesia dikelilingi pada bagian sebelah luarnya dengan garis-garis lurus yang merupakan garis pangkal, dari mana diukur laut wilayah selebar 12 mil laut. Konsepsi Nusantara ini telah menyatukan suatu gugusan pulau-pulau yang merupakan kesatuan geografis menjadi kesatuan hukum dan ekonomis. Dengan wawasan nusantara ini, wilayah nasional Indonesia bertambah dari 2.027.087 km² menjadi 5.193.025 km².

⁵ Ibid., h.416

Seperti telah disebutkan pada Bab terdahulu, bahwa kebijaksanaan Indonesia tersebut mendapat kecaman yang cukup keras dari negara-negara di dunia karena mereka menganggap bahwa hal tersebut melanggar hukum internasional yang berlaku pada saat itu. Tetapi setelah melalui perjalanan panjang dan berat, akhirnya Konsepsi Wawasan Nusantara/Negara Kepulauan tersebut dapat diterima oleh dunia internasional dengan dimasukkannya konsepsi negara kepulauan dalam UNCLOS 1982.

Pengaturan mengenai negara kepulauan terdapat dalam Bab IV dengan judul Negara Kepulauan mulai pasal 46 - 54 UNCLOS 1982. Pasal 46 (a) menyebutkan :

" Negara kepulauan berarti suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain".

Adanya kata-kata '..... dapat mencakup pulau-pulau lain', karena ada pulau yang letaknya berjauhan dari kumpulan kepulauan tersebut. Dari definisi ini mengandung arti bahwa untuk dapat disebut sebagai negara kepulauan, syaratnya seluruh pulau-pulau dan kepulauan yang ada harus berada ditengah-tengah laut. Bagi India misalnya, tidak berhak untuk mengklaim negaranya sebagai negara kepulauan, meskipun memiliki kepulauan Andaman, karena sebagian daratan India menjadi satu dengan benua Asia. Ini menyebabkan tidak seluruh daratan yang dimiliki India berada ditengah-tengah lautan, sehingga India tidak dapat disebut sebagai negara kepulauan.

Pengertian mengenai kepulauan sendiri terdapat dalam pasal 46 (b) :

"Kepulauan berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnya sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografis, ekonomi dan politik yang hakiki, atau

yang secara historis dianggap sebagai demikian".

Kata-kata '....., termasuk bagian pulau,.....' dicantumkan atas usul Indonesia, mengingat ada beberapa pulau di Indonesia yang tidak hanya menjadi milik Indonesia sendiri, tetapi bersama-sama dengan negara lain, misalnya pulau Kalimantan yang menjadi milik bersama antara Indonesia dengan Malaysia, begitu juga dengan Irian Jaya yang sebagian ada di bawah kedaulatan Papua New Guinea. Apabila kata-kata tersebut tidak disertakan dalam definisi kepulauan maka akan sulit bagi Indonesia untuk memproklamirkan diri sebagai negara kepulauan.

Syarat lain agar suatu negara dapat disebut sebagai negara kepulauan adalah bahwa luas daratan dibanding dengan luas lautan harus satu berbanding satu sampai satu berbanding sembilan⁶. Untuk Indonesia, luas daratan yang dimiliki kira-kira 2.000.000 km², sedangkan luas perairan kira-kira 3.000.000 km²; jadi perbandingannya adalah 2:3, dan ini telah memenuhi ketentuan pasal tersebut. Bagi negara-negara yang memiliki perairan terlalu sempit atau terlalu luas tidak dapat disebut sebagai negara kepulauan, seperti misalnya negara Maladewa yang wilayah perairannya 20:1 dengan wilayah daratannya.

Batas-batas wilayah negara kepulauan dapat ditentukan dengan menggunakan garis pangkal lurus kepulauan (*archipelagic straight base line*). Garis ini menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang-karang kering terluar kepulauan. Garis pangkal ini digunakan untuk mengukur lebar laut wilayah, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen⁷. Selain itu garis pangkal lurus kepulauan juga berguna untuk

⁶ Lihat UNCLOS 1982 pasal 47 ayat 1.

membedakan antara perairan kepulauan dan laut wilayah. Perairan yang ada disebelah dalam dari garis pangkal disebut perairan kepulauan.

Berdasarkan pasal 49 UNCLOS 1982, kedaulatan negara kepulauan meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan, yang meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Pasal tersebut selengkapnya berbunyi :

- "1. Kedaulatan suatu negara kepulauan meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan, yang ditarik sesuai dengan ketentuan pasal 47, disebut sebagai perairan kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai;
2. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya".

Pasal 52 UNCLOS 1982 memberikan hak kepada semua negara untuk menikmati lintas damai (*innocent passage*) di perairan kepulauan suatu negara. Sedangkan yang disebut dengan hak lintas damai adalah lintasan yang dilakukan oleh kapal suatu negara secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin. Lintasan tersebut juga tidak boleh merugikan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai. Hak lintas damai ini harus diberikan kepada setiap negara tanpa ada diskriminasi, kecuali untuk melindungi keamanan negaranya. Mengenai hak lintas damai ini lebih lanjut akan dibahas dalam pembahasan tersendiri.

⁷ Lihat UNCLOS 1982 pasal 48

Selain hak lintas damai bagi kapal negara asing, negara kepulauan juga mempunyai kewajiban untuk memberikan hak lintas alur laut kepulauan. Dalam hal ini negara kepulauan diberi hak untuk menentukan alur laut kepulauan mana saja yang disediakan untuk dapat dilintasi oleh suatu kapal asing. Mengenai hal ini akan dibahas lebih lanjut dalam pembahasan tersendiri.

2. Hak Lintas

2.1. Hak lintas damai (*innocent passage*)

Mengenai hak lintas damai di laut wilayah diatur dalam Bab II, Bagian 3, mulai pasal 17 - 26 UNCLOS 1982. Untuk lintas damai yang dilakukan di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tercantum dalam pasal 45, sedang yang dilakukan di perairan kepulauan tercantum dalam pasal 52.

Berdasarkan pasal 17, kapal semua negara, baik negara berpantai maupun negara tidak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut wilayah.

Yang dimaksud dengan lintas berarti navigasi melalui laut teritorial untuk keperluan :

- (a) melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut, atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau
- (b) berlaku ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.

Lintas yang dilakukan oleh kapal negara asing harus terus menerus, langsung dan secepat mungkin. Tetapi, untuk hal-hal tertentu, lintas juga mencakup berhenti dan buang

jangkar, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena *force majeure* atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan⁸.

Pasal 19 UNCLOS 1982 memberikan pengertian mengenai lintas damai. Ayat 1 mengatakan bahwa lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1980 dan peraturan hukum internasional lainnya.

Lintas suatu kapal harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai apabila kapal tersebut melakukan salah satu kegiatan berikut :

- (a) setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
- (b) setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;
- (c) setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- (d) setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- (e) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;

⁸ Lihat UNCLOS 1982 pasal 18 ayat 2

- (f) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;
- (g) bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter negara pantai;
- (h) setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan UNCLOS 1982;
- (i) setiap kegiatan perikanan;
- (j) kegiatan riset atau survey;
- (k) setiap perbuatan yang mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya negara pantai;
- (l) setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan dengan lintas⁹.

Dalam melakukan lintas damai , kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya harus berlayar di atas permukaan air dan menunjukkan benderanya, sebagaimana yang tercantum dalam pasal 20 UNCLOS 1982.

Dalam hal lintas damai ini, negara pantai diberi hak untuk membuat peraturan perundang-undangan mengenai :

- (a) keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas maritim;
- (b) perlindungan alat-alat pembantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas atau instalasi lainnya;

⁹ Lihat UNCLOS 1982 pasal 19 ayat 2.

- (c) perlindungan kabel dan pipa bawah laut;
- (d) konservasi kekayaan hayati laut;
- (e) pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan negara pantai;
- (f) pelestarian lingkungan negara pantai dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya;
- (g) penelitian ilmiah kelautan dan survey hidrografi;
- (h) pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter negara pantai¹⁰.

Disamping mempunyai hak, negara pantai juga mempunyai kewajiban untuk tidak menghalangi lintas damai yang dilakukan oleh kapal asing melalui laut teritorialnya, dengan menetapkan persyaratan yang secara praktis berakibat penolakan atau pengurangan hak lintas damai; atau mengadakan diskriminasi formal atau diskriminasi nyata terhadap kapal negara manapun¹¹. Kewajiban yang lainnya, negara pantai harus mengumumkan secara tepat bahaya apapun bagi navigasi dalam laut wilayah yang diketahuinya¹².

¹⁰ Lihat UNCLOS 1982 pasal 21 ayat 1

¹¹ Lihat UNCLOS 1982 pasal 24 ayat 1

¹² Lihat UNCLOS 1982 pasal 24 ayat 2

2.2. Hak lintas transit (*transit passage*)

Pengaturan mengenai lintas transit tercantum dalam Bab III, Bagian 2, pasal 37 - 44 UNCLOS 1982. Lintas transit berlaku pada selat yang digunakan untuk pelayaran Internasional, antara satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut bebas atau suatu zona ekonomi eksklusif lainnya¹³. Lintas ini merupakan pelaksanaan dari prinsip kebebasan pelayaran dan penerbangan dan harus dilakukan secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin. Tetapi syarat ini tidak menutup kemungkinan bagi lintas melalui selat untuk maksud memasuki, meninggalkan atau kembali dari suatu negara yang berbatasan dengan selat tersebut¹⁴.

Pasal 39 (1) berisi kewajiban kapal dan pesawat udara sewaktu melakukan lintas transit, yang meliputi :

- (a) lewat dengan cepat melalui atau di atas selat;
- (b) menghindarkan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan apapun terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara yang berbatasan dengan selat, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asa-asa hukum internasional yang tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
- (c) menghindarkan diri dari kegiatan apapun selain transit secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin dalam cara normal kecuali diperlukan karena *force majeure* atau karena kesulitan;

¹³ Lihat UNCLOS 1982 pasal 37

¹⁴ Lihat UNCLOS 1982 pasal 38 ayat 2

(d) memenuhi ketentuan lain Bab ini yang relevan

Mengenai kapal yang digunakan untuk melakukan riset ilmiah kelautan dan kapal survey hidrografi, pada waktu melakukan lintas transit, tidak boleh melakukan kegiatan riset atau survey apapun tanpa ijin sebelumnya dari negara tepi selat¹⁵.

Negara tepi selat mempunyai hak untuk menentukan alur laut yang akan digunakan untuk lintas transit dan juga menetapkan skema pemisah lalu lintas untuk pelayaran di selat. Hak lain yang dimiliki oleh negara tepi selat adalah membuat peraturan perundang-undangan yang bertalian dengan lintas transit melalui selat, yang meliputi :

- (a) keselamatan pelayaran dan pengaturan lalu lintas di laut;
- (b) pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dengan melaksanakan peraturan internasional yang berlaku tentang pembuangan minyak, limbah berminyak dan bahan beracun lainnya di selat;
- (c) bertalian dengan kapal penangkap ikan, pencegahan penangkapan ikan, termasuk cara penyimpanan alat penangkap ikan;
- (d) menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal setiap komoditi, mata uang atau orang yang bertentangan dengan peraturan prundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter negara tepi selat¹⁶.

Pasal 44 mengatur tentang kewajiban negara tepi selat, yang berbunyi :

¹⁵ Lihat UNCLOS 1982 pasal 40

¹⁶ Lihat UNCLOS 1982 pasal 42 ayat 1

"Negara yang berbatasan dengan selat tidak boleh menghambat lintas transit dan harus mengumumkan dengan tepat setiap adanya bahaya bagi pelayaran atau penerbangan lintas di dalam atau di atas selat yang diketahuinya".

2.3. Hak lintas alur laut kepulauan (*archipelagic sea-lane passage*)

Pada dasarnya hak lintas alur laut kepulauan sama dengan hak lintas transit. Kalau lintas transit dilakukan di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, lintas alur laut kepulauan digunakan oleh kapal dan pesawat udara asing di perairan kepulauan suatu negara kepulauan. Hak lintas alur laut kepulauan diberikan sebagai kompensasi dari dilakukannya konsepsi negara kepulauan. Seperti yang telah diterangkan pada bab terdahulu, bahwa dengan diterimanya konsepsi negara kepulauan oleh dunia internasional maka wilayah perairan yang sebelumnya berstatus sebagai laut bebas atau zona ekonomi eksklusif, dengan adanya konsep negara kepulauan maka berubah status menjadi perairan kepulauan. Dan itu berarti bahwa perairan yang dulunya tidak tunduk pada negara manapun, menjadi berada di bawah kedaulatan negara kepulauan. Perubahan status ini tentu saja sangat merugikan negara-negara maritim yang telah biasa melakukan pelayaran di tempat tersebut. Untuk mengakomodasi kepentingan-kepentingan negara-negara tersebut maka diciptakanlah hak lintas alur laut kepulauan.

Hak lintas alur laut kepulauan diatur dalam pasal 53 UNCLOS 1982. Dikatakan bahwa suatu negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan

laut teritorial yang berdampingan dengannya¹⁷. Dalam melaksanakan hak lintas tersebut, kapal dan pesawat udara harus menghormati alur laut yang berlaku. Dalam hal negara kepulauan tidak menetapkan alur laut kepulauannya maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional¹⁸.

Selanjutnya dikatakan bahwa semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur laut kepulauan. Dalam hal ini negara kepulauan tidak boleh melakukan diskriminasi terhadap kapal dari negara tertentu. Jadi hak tersebut harus diberikan kepada semua kapal dan pesawat udara tanpa kecuali¹⁹.

Pasal 53 (3) UNCLOS 1982 mengatakan bahwa lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan, dengan cara yang normal (*in the normal mode*) semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif lainnya. dari ketentuan ini dapat ditarik kesimpulan bahwa untuk kapal selam yang memang didesign untuk berlayar di bawah permukaan laut, maka pada waktu melakukan hak lintas alur laut kepulauan diperbolehkan untuk tidak berlayar di atas permukaan air.

Selanjutnya pasal 53 (9) mengatakan bahwa :

"Dalam menentukan atau mengganti alur laut atau menetapkan atau mengganti skema pemisah lalu lintas, suatu negara kepulauan harus mengajukan usul-usul

¹⁷ Lihat UNCLOS 1982 pasal 53 ayat 1.

¹⁸ Lihat UNCLUS 1982 pasal 53 ayat 12.

¹⁹ Lihat UNCLOS 1982 pasal 53 ayat 2.

kepada organisasi internasional berwenang untuk dapat diterima. Organisasi tersebut hanya dapat menerima alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang demikian sebagaimana disetujui bersama dengan Negara Kepulauan, setelah mana Negara Kepulauan dapat menentukan, menetapkan atau menggantinya".

Dari uraian terdahulu dapat disimpulkan adanya beberapa perbedaan mendasar antara hak lintas damai dengan hak lintas alur laut kepulauan :

- (a) Pada hak lintas damai, kapal selam dan kendaraan bawah laut lainnya diwajibkan untuk melakukan navigasi di atas permukaan air dan menunjukkan benderanya. Pada lintas alur laut kepulauan kapal dapat melakukan navigasi dengan cara yang normal (*in the normal mode*) selama transit, yang berarti dapat melakukan navigasi di bawah permukaan laut;
- (b) Hak penerbangan hanya dapat dilakukan di lintas alur laut kepulauan tetapi tidak pada hak lintas damai;
- (c) Hak lintas damai dapat ditangguhkan pelaksanaannya apabila dianggap akan membahayakan pertahanan dan keamanan negara kepulauan termasuk latihan peperangan, sedangkan alur laut kepulauan tidak dapat ditunda;
- (d) Pada hak lintas damai kewenangan negara kepulauan sangat besar dibanding pada hak lintas alur laut kepulauan;
- (e) Walaupun konvensi tidak menentukan lain, namun ada negara-negara yang mewajibkan pemberitahuan/notifikasi dari kapal yang akan menggunakan hak lintas damai.



BAB III

TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan :

- Menambah wawasan tentang hukum laut internasional, khususnya dalam pengimplementasian UNCLOS 1982;
- Meningkatkan pengetahuan tentang ALKI, terutama setelah diterima secara resmi oleh IMO;
- Mengetahui lebih dekat praktek di lapangan yang dilakukan oleh TNI-AL dalam mengamankan pelaksanaan ALKI.

Dari sisi manfaat, penelitian ini diharapkan :

- Dapat dicapainya suatu pemahaman tentang hukum laut internasional, baik itu pengimplementasiannya menurut hukum internasional maupun hukum nasional di Indonesia;
- Dapat dicapainya pengetahuan tentang persoalan pengamanan pelaksanaan ALKI oleh TNI-AL

BAB IV

METODE PENELITIAN

1. Pendekatan Masalah

Secara yuridis melalui pengkajian peraturan perundang-undangan, terutama di bidang hukum laut dan penegakan hukum di laut, yang meliputi :

- *Territoriale Zee-en Maritime Kringen Ordonantie Staatblad* 1939 Nomor 442
- Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia
- Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 tentang Lalu lintas Damai Kendaraan Asing dalam Perairan Indonesia
- Keputusan Bersama Menteri Pertahanan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman dan Jaksa Agung tentang Pembentukan Badan Koordinasi Keamanan di Laut dan Komando Pelaksana Operasi Bersama Keamanan di Laut, tanggal 19 Desember 1972
- Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana
- *United Nations Convention on the Law of the Sea*
- Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 tentang Pertahanan Keamanan Republik Indonesia
- Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana

- Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
- Undang-undang Nomor 28 Tahun 1997 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

2. Sumber Bahan Hukum

Bahan hukum dikumpulkan melalui studi kepustakaan yang berupa konvensi dan peraturan perundang-undangan lain yang berkenaan dengan kedaulatan negara di alur laut kepulauan beserta hak dan kewajibannya, juga mengenai penegakan hukumnya.

Bahan hukum sekunder diperoleh melalui buku-buku dan pendapat para ahli yang kompeten yang berhubungan dengan masalah tersebut di atas.

Bahan hukum penunjang diperoleh dari wawancara yang mendalam mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan ALKI. Wawancara dilakukan dengan pihak Armatim, Ujung Surabaya.

3. Analisis Bahan Hukum

Bahan hukum primer, sekunder dan penunjang yang berhasil dihimpun dianalisis secara deskriptif normatif dengan mengkaitkan pada teori, asas dan konsep yang ada, khususnya :

- konsep negara kepulauan
- konsep hak dan kewajiban negara di perairan kepulauan

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Proses terbentuknya Alur Laut Kepulauan Indonesia

Setelah Indonesia berhasil memperjuangkan konsepsi Negara Kepulauan ke dunia internasional dengan dicantumkannya dalam bab tersendiri dalam UNCLOS 1982 maka Indonesia segera menindaklanjutinya dengan meratifikasi UNCLOS 1982 dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985. Namun demikian, Indonesia juga harus mempertimbangkan dan mengakui hak-hak negara lain untuk melintas di perairan kepulauan Indonesia, khususnya di daerah-daerah yang selama ini biasa dipergunakan untuk pelayaran internasional. Konsepsi ini diberikan oleh negara kepulauan dalam bentuk alur laut kepulauan seperti tercantum dalam pasal 53 UNCLOS 1982.

Indonesia menyadari betul pentingnya penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), dan untuk itu telah mengadakan berbagai upaya persiapan. Sejak tahun 1991 TNI-AL telah mulai memikirkan hal tersebut dan melalui Forum Strategi TNI-AL IV yang bertema : Penetapan dan Pengaturan *Sea Lanes* sebagai Tindak Lanjut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, yang diselenggarakan pada tanggal 27 Agustus 1991, telah mencoba untuk mengusulkan tiga buah ALKI dari sejumlah lebih kurang 11 alternatif ALKI yang terletak pada alur-alur pelayaran yang ada dalam pelayaran Indonesia²⁰. Langkah yang diambil oleh TNI-AL tersebut ternyata menimbulkan reaksi dari negara tetangga terdekat, yaitu Australia.

²⁰ Dr. Ety R. Agoes, SH.,LLM., IMO dan Peranannya dalam Pebetapan ALKI,

Pada bulan berikutnya, September 1991, melalui sidang *Sub-Committee of Safety of Navigation (NAV) - 37*, wakil Indonesia di IMO (*International Maritime Organization*) telah menginformasikan usaha Indonesia untuk menetapkan "*sea lanes through the internal waters of Indonesia's archipelagoes*" sebagai alur-alur pelayaran alternatif untuk mengatasi kepadatan lalu lintas pelayaran melalui Selat Malaka dan Singapura, yang antara lain meliputi 3 buah alur-alur laut yang serupa seperti yang diusulkan oleh Forum Strategi TNI-AL²¹.

Setelah konsep TNI-AL tersebut lebih dimantapkan, Indonesia mulai mengadakan konsultasi secara informal dengan Amerika Serikat di Jakarta pada bulan November 1991, yang diikuti dengan pertemuan-pertemuan selanjutnya yang dilaksanakan pada tahun 1993 dan 1995. Pertemuan tersebut dilakukan dengan keterbukaan dimana masing-masing negara mengemukakan posisinya. Pada pertemuan kedua sudah mulai dibicarakan mengenai jumlah ALKI dan pihak Amerika Serikat mengajukan ALKI yang satu sistem, antara lain menggabungkan dua ALKI utara-selatan dengan satu ALKI barat-timur. Tetapi usul tersebut ditolak oleh Indonesia karena ALKI timur-barat tersebut tidak menggambarkan '*sea lane transvering the archipelago for the expeditious and unimpeded passage*' sebagaimana yang dimaksudkan oleh UNCLOS 1982²².

Penetapan alur-alur laut kepulauan secara resmi dibicarakan dalam Rapat Kerja Nasional yang diselenggarakan oleh Direktorat Perjanjian Internasional, Departemen Luar

dalam buku "*Mochtar Kusumaatmadja: Pendidik dan Negarawawan, Kumpulan Karya Tulis Menghormati 70 Tahun Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja, SH., LL.M., Editor: Mieke Komar, dkk. Penerbit Alumni, Bandung, 1999, h.589.*

²¹ Ibid.

²² Ibid., h. 590.

Negeri di Cisarua, antara tanggal 17 - 19 Januari 1995. Rapat Kerja Nasional tersebut dihadiri oleh wakil-wakil dari Departemen dan Lembaga-lembaga Pemerintah yang terkait, para pakar dan wakil dari perguruan tinggi. Diantaranya adalah Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja, mantan Menteri Kehakiman dan mantan Menteri Luar Negeri RI, Marsekal Madya Soedarmono, mantan Kasops Departemen Pertahanan Keamanan dan mantan Sekjen Departemen Luar Negeri, serta Duta Besar RI di London/Wakil Tetap RI pada IMO. Rapat Kerja tersebut dipimpin oleh Dr. Hasjim Djala, pada waktu itu sebagai Duta Besar Keliling Urusan Hukum Laut dan Masalah Kelautan²³.

Dalam Rapat kerja tersebut dicapai beberapa kesepakatan untuk diusulkan/disampaikan kepada pemerintah Indonesia hal-hal sebagai berikut :

- a. sesuai dengan pasal 53 UNCLOS 1982, dirasa perlu untuk segera menetapkan ALKI melalui Perairan Indonesia. Penetapan ALKI tersebut adalah untuk kepentingan Indonesia sendiri, karena jika ditetapkan, maka kapal-kapal asing dapat melakukan pelayaran lintas alur laut kepulauan melalui rute-rute yang biasa dipakai dalam pelayaran internasional, sesuai dengan pasal 53 (12) UNCLOS 1982. Untuk tahap ini disarankan penetapan tiga ALKI Utara-Selatan, yaitu ALKI I, ALKI II, dan ALKI III yang dibagian Selatan bercabang tiga menjadi ALKI III-A, ALKI III-B, ALKI III-C, dengan perincian sebagai berikut :

ALKI I : Selat Sunda - Selat Karimata - Laut Natuna - Laut China Selatan
 ALKI II : Selat Lombok, Selat Makasar, Laut Sulawesi

²³ Laporan Rapat Kerja Nasional mengenai ALKI, Cisarua, 17-19 Januari 1995, h.1.

- ALKI III-A : Laut Sawu - Selat Ombai - Laut Banda (Barat Pulau Buru) - Laut Seram (Timur Pulau Bongole) - Laut Maluku - Samudera Pasifik
- ALKI III-B : Laut Timor - Selat Leti - Laut Banda (Barat Pulau Buru) - Laut Seram (Timur Pulau Mongole) - Laut Maluku - Samudera Pasifik
- ALKI III-C : Laut Arafuru - Laut Banda (Barat Pulau Buru) - Laut seram (Timur Pulau Mongole) - Laut Maluku - Samudera Pasifik
- b. Semua ALKI tersebut di atas terbuka bagi semua kapal yang ingin melintasi Perairan Indonesia secara cepat dan terus menerus berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982. Kapal-kapal perang, kapal-kapal yang membawa barang-barang berbahaya, serta kapal-kapal penangkap ikan asing yang melintasi perairan Indonesia untuk keperluan transit dari suatu bagian ZEE atau Laut Bebas ke bagian ZEE atau Laut Bebas lainnya disarankan supaya melalui ALKI
- c. Pelayaran kapal-kapal asing melalui Perairan Indonesia lainnya di luar ALKI tetap diperkenankan, tetapi harus sesuai dengan prinsip-prinsip *innocent passage* menurut UNCLOS 1982 dan peraturan perundang-undangan Indonesia yang berlaku.
- d. Sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982, penetapan ketiga ALKI tersebut di atas tidak menutup kemungkinan bagi Indonesia untuk mengadakan ALKI-ALKI baru dan atau mengubah ALKI-ALKI yang telah ada, sesuai dengan perkembangan keadaan dan hasil-hasil penelitian baru.
- e. Saran mengenai ketiga ALKI tersebut di atas diajukan setelah mempertimbangkan kepentingan sektoral yang terkait, antara lain kepentingan

pertahanan dan keamanan (baik darat, laut dan udara), keadaan *hidro-oceanografis* di masing-masing ALKI, masalah lingkungan laut dan kawasan konservasi laut, kegiatan-kegiatan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam terutama migas, kegiatan-kegiatan penangkapan ikan, kepentingan dan keselamatan pelayaran dan penerbangan nasional lainnya, keberadaan kabel-kabel dan pipa bawah laut, serta kepentingan-kepentingan internasional untuk suatu lintas laut yang cepat dan aman melalui perairan Indonesia²⁴.

Disamping merumuskan usul mengenai ALKI, Rapat Kerja tersebut juga telah berhasil menyusun suatu daftar tentang ketentuan-ketentuan yang akan diterapkan bagi kapal-kapal dan atau pesawat terbang yang sedang melaksanakan lintas-alur laut kepulauan sebagai berikut :

- a. Kapal-kapal dan pesawat udara asing supaya tidak mengganggu atau mengancam kedaulatan, integritas wilayah ataupun kemerdekaan dan kesatuan serta persatuan nasional Indonesia atau melakukan tindakan-tindakan dalam bentuk apapun yang bertentangan dengan prinsip-prinsip hukum internasional yang dicantumkan dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.
- b. Pesawat udara asing tidak diperkenankan terbang keluar dari ALKI atau terbang di atas atau dekat pulau-pulau Indonesia yang ada di dalam atau di

²⁴ Ibid., h.2-3.

- dekat ALKI, atau melakukan pendaratan di dalam wilayah Republik Indonesia, termasuk di dalam ALKI.
- c. Pesawat udara sipil asing diharuskan mematuhi ketentuan-ketentuan penerbangan internasional yang ditetapkan oleh ICAO.
 - d. Kapal-kapal perang dan pesawat udara militer asing tidak diperkenankan melakukan latihan perang-perangan.
 - e. Kapal-kapal perang asing, termasuk pesawat udara yang merupakan bagian dari satuan kapal perang asing, dan kapal-kapal yang digerakkan oleh tenaga nuklir diharapkan supaya memberitahu Pemerintah Indonesia cq. Pangab terlebih dahulu, demi untuk keselamatan pelayaran dan persiapan-persiapan seperlunya andaikata nanti terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Untuk kapal-kapal yang mengangkut bahan nuklir dipersyaratkan perlu adanya jaminan proteksi secara fisik dalam bentuk pengawalan dan selalu berkomunikasi dengan pihak TNI-AL sesuai dengan *Convention on the Physical Protection of Nuclear Materials*.
 - f. Pesawat udara militer asing harus memperhatikan keselamatan penerbangan sipil dan supaya menjaga kontak dengan otorita pengawas lalu lintas udara (*air traffic control*) yang berwenang atau memantau frekuensi bahaya.
 - g. Kapal-kapal dan atau pesawat udara asing supaya bergerak dengan hati-hati di daerah-daerah ALKI yang aktif dengan kegiatan ekonomi, baik perikanan maupun pertambangan. Untuk itu kapal-kapal dan atau pesawat udara asing harus menaati ketentuan mengenai daerah pelayaran terbatas sejauh 1250 meter dari instalasi anjungan migas dan dilarang mendekati anjungan-anjungan

- Indonesia lebih dekat dari 500 meter, serta harus selalu memperhatikan keberadaan kabel-kabel dan pipa-pipa bawah laut.
- h. Kapal-kapal penangkap ikan asing diharuskan menyimpan alat-alat penangkap ikan mereka di dalam palkah dan selama transit dilarang melakukan segala macam kegiatan penangkapan ikan.
 - i. Semua kapal harus mengikuti ketentuan keselamatan pelayaran sesuai dengan ketentuan-ketentuan internasional yang berlaku dan harus selalu berhati-hati menghadapi kesibukan pelayaran lokal dan kegiatan-kegiatan kapal-kapal penangkap ikan.
 - j. Semua kapal dilarang membuang limbah atau bahan beracun dan berbahaya (B3) lainnya serta melakukan "*dumping*" di dalam Perairan Indonesia.
 - k. Semua kapal dilarang membersihkan tanki minyak atau mengotori laut Indonesia.
 - l. Semua kapal tidak diperkenankan berhenti atau membuang jangkar atau mondar-mandir pada waktu lewat, kecuali dalam keadaan *force majeure* (terpaksa) atau dalam keadaan *distress* (musibah).
 - m. Semua kapal tidak diperkenankan menurunkan orang atau barang dan memindahkannya ke kapal lain ataupun memuat orang atau barang dari kapal lain, ataupun melakukan kegiatan-kegiatan lainnya yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan pabean, keuangan, imigrasi, dan kesehatan Indonesia.
 - n. Semua kapal dan pesawat udara dilarang melakukan kegiatan-kegiatan survey dan atau penelitian ilmiah kelautan, termasuk mengambil sampel apapun untuk

keperluan penelitian ilmiah yang sedang dilakukan oleh Indonesia di perairan atau di udara di atas ALKI.

- o. Semua kapal dan pesawat udara dilarang melakukan *unauthorized broadcasting* dan pancaran *electro magnetic* yang dapat mengganggu sistem telekomunikasi nasional dan dilarang berhubungan dengan *unauthorized persons* atau kelompok-kelompok tertentu dalam wilayah Indonesia.
- p. Semua kapal harus selalu memenuhi persyaratan keselamatan pelayaran internasional yang berlaku.
- q. Pengapal, pemilik muatan, pemilik kapal bertanggung jawab mutlak (*strict liability*) masing-masing atau bersama-sama atas kerugian yang diakibatkannya dan harus mempunyai asuransi yang memadai untuk mengganti kerugian tersebut, termasuk ganti kerugian atas pencemaran lingkungan laut, baik kerugian langsung, konsejuensial ataupun kerugian *environmental*²⁵.

Untuk selanjutnya, demi keselamatan pelayaran dan keselamatan Indonesia, kapal-kapal tanker asing, kapal-kapal asing yang digerakkan oleh tenaga nuklir, kapal-kapal asing yang membawa bahan nuklir atau bahan-bahan berbahaya lainnya, kapal-kapal perang asing yang melintasi perairan Indonesia dari satu bagian ZEE atau laut bebas ke bagian ZEE atau laut bebas lainnya diminta untuk melakukan lintas melalui ALKI.

Agar ALKI yang ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia dapat diakui oleh dunia internasional maka ALKI-ALKI tersebut harus mendapat persetujuan dari organisasi

²⁵ Ibid., h. 3-5

internasional yang berwenang di bidang tersebut, yaitu *International Maritime Organization* (IMO)²⁶.

Tetapi sebelum usulan mengenai ALKI tersebut diajukan ke IMO secara resmi, terlebih dahulu Indonesia mengadakan konsultasi dengan *International Hydrographic Organization* (IHO) dan IMO. Konsultasi dengan IHO dilakukan untuk mendapat dukungan terhadap aspek-aspek geografis dan keamanan navigasi dari tiga ALKI tersebut, dengan memberikan penjelasan tentang survey yang telah dilakukan. Sedangkan konsultasi dengan IMO dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh keterangan tentang apakah IMO mempunyai kewenangan dalam hal ini, dan walaupun ada prosedur apa yang harus diikuti oleh Indonesia untuk itu. Hal ini perlu dikonsultasikan terutama karena Indonesia berpendapat bahwa alur-alur kepulauan berbeda dengan skema pemisah lalu lintas maupun *ship routing*, dimana IMO telah berpengalaman menanganinya dan memiliki prosedur untuk itu²⁷.

Setelah berkonsultasi dan mendengar saran dari IMO maupun IHO, penyampaian usul ALKI ini didahului dengan surat kepada Sekretaris Jendral IMO dan pernyataan pada sidang MSC-66 tanggal 30 Mei 1996 bahwa Indonesia bermaksud untuk mengajukan usul penetapan ALKI kepada IMO.

Usul Indonesia tersebut untuk pertama kalinya disampaikan pada sidang MSC-67 yang diadakan pada tanggal 2 - 6 Desember 1996 dan sidang NAV-43 pada bulan Juli 1997. Pada bulan Desember 1997, pada sidang Dewan IMO ke-20, menerima laporan

²⁶ Lihat UNCLOS 1982 pasal 53 ayat 9.

²⁷ Dr. Etty R. Agoes. SH.,LLM., h. 592.

sidang MSC-67 mengenai proposal Indonesia dan selanjutnya menetapkan agar proposal tersebut secara prosedural dapat dibahas pada sidang MSC-69, termasuk pembahasan mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan persyaratan yang harus dipenuhi oleh Pemerintah Indonesia apabila proposal tersebut telah sesuai dengan ketentuan IMO mengenai pemberlakuan ALKI dan dapat diterima²⁸.

Pada tanggal 19 Mei 1998, sidang pleno MSC-69 secara resmi menerima dan menetapkan tiga ALKI yang diajukan oleh Indonesia. Hal ini sekaligus menempatkan Indonesia sebagai negara pertama yang mengajukan alur laut kepulauan sesuai ketentuan UNCLOS 1982.

Sejalan dengan penerimaan dan penetapan tersebut, IMO menerapkan beberapa ketentuan antara lain :

- (a) Ketentuan International Civil Aviation Organization (ICAO) mengenai penerbangan tetap berlaku bagi seluruh pesawat udara sipil yang menggunakan hak lintas di atas alur laut kepulauan;
- (b) Penetapan tiga ALKI tersebut bersifat partial, IMO tetap mempunyai kewenangan dalam menentukan proses penetapannya/penggantian ALKI lainnya sampai seluruh alur laut termasuk rute yang biasa digunakan dapat ditetapkan sesuai dengan UNCLOS 1982;
- (c) Kapal dan pesawat udara mempunyai hak lintas alur laut kepulauan sesuai ketentuan UNCLOS 1982. Selain itu kapal dan pesawat udara yang melakukan lintas melalui alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang 25 mil

²⁸ Ibid.

laut ke dua sisi garis sumbu ALKI, dan tidak boleh melintas dekat ke pantai kurang dari 10 % jarak antara titik yang terdekat yang membatasi ALKI tersebut dengan pulau terdekat.

- (d) Kecuali di perairan pedalaman di perairan kepulauan, setiap kapal dapat terus menggunakan hak lintas damai melalui perairan kepulauan dan laut teritorial di luar ALKI;
- (e) Di wilayah yang belum/tidak ditetapkan alur laut kepulauan, maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982;
- (f) Hak lintas alur laut kepulauan tidak dapat ditunda, humpered atau obstructed;
- (g) Setiap kapal dan pesawat udara selama menggunakan hak lintas alur laut kepulauan, wajib menghormati alur laut yang ditetapkan dan ketentuan UNCLOS 1982 yang berlaku termasuk pasal 39;
- (h) ALKI yang ditetapkan oleh IMO akan mulai berlaku pada saat diumumkan oleh Indonesia. Pengumuman ini dilakukan 6 bulan setelah penetapannya oleh Pemerintah Indonesia sesuai dengan ketentuan perundangan Indonesia²⁹.

Sesuai dengan ketentuan IMO tersebut, maka untuk selanjutnya Pemerintah Indonesia melakukan serangkaian kegiatan yang meliputi :

- Menetapkan perubahan titik dasar dan garis pangkal perairan kepulauan di wilayah Laut Natuna yang selama ini belum ditetapkan;

²⁹ *Alur Laut Kepulauan Indonesia*, Direktur Perjanjian Internasional, Departemen Luar Negeri, Makalah. Jakarta, 1 Agustus 2000, h. 6-7.

- Membuat Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Alur Laut dan Skema Pemisah Lalu Lintas di laut teritorial di Perairan Indonesia;
- Mempersiapkan perangkat-perangkat untuk melaksanakan *Monitoring, Surveillance dan Controlling* terhadap ALKI³⁰.

Mengenai perubahan garis pangkal perairan kepulauan di wilayah Laut Natuna, Pemerintah Indonesia telah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 61 Tahun 1998 tanggal 16 Juni 1998 tentang Daftar Koordinat Titik-titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia di Laut Natuna.

Dalam penyusunan RPP sesuai dengan ketentuan IMO, pemerintah Indonesia mencantumkan pula di dalamnya *operational procedure* dalam bentuk ketentuan/*rules* yang berlaku bagi setiap kapal atau pesawat udara yang akan menggunakan hak lintas alur laut kepulauan. Tetapi, implementasi RPP tersebut mengalami penundaan karena lepasnya Timor Timur dari Negara Kesatuan Republik Indonesia dan menjadi sebuah negara merdeka, dimana sebagian dari tiga ALKI tersebut melewati wilayah Timor Timur, yaitu ALKI III-A dan ALKI III-B. Jalur dimaksud tidak lagi melewati wilayah Indonesia, tetapi melewati wilayah teritorial dan ZEE Timor Timur. Bagi Indonesia, hal ini tidak lagi memenuhi kriteria dan kaidah hukum internasional yang sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982 yaitu alur laut kepulauan dimaksud secara hukum harus melalui wilayah perairan negara kepulauan.

Dalam pembahasan berikutnya mengenai perubahan wilayah di Timor Timur, ada dua rekomendasi yang dihasilkan, yaitu :

³⁰ Ibid., h.7

1. Menghapuskan sama sekali ALKI III-A dan ALKI III-B; atau
2. Memindahkan ALKI III-A dan ALKI III-B ke wilayah teritorial negara Republik Indonesia, dengan perincian sebagai berikut :
 - (a) ALKI III-A di Selat Ombai terdapat dua opsi yaitu digeser dari ZEE ke Laut Wilayah Indonesia, atau
 - (b) Menghapus bagian ALKI III-A yang melintasi ZEE;
 - (c) Di perairan Pulau Yako, ALKI III-B digeser ke arah Pulau Yako³¹.

Selain itu berkenaan dengan RPP ALKI yang harus segera diundangkan, terdapat dua opsi yang dapat ditempuh :

1. menunda pengundangan RPP ALKI sampai menunggu selesainya penyesuaian ALKI III-A dan ALKI III-B;
2. Segera mengundangkan RPP ALKI tanpa ALKI III-A dan ALKI III-B, dengan memasukkan satu klausula baru yang menyatakan bahwa pengundangan ini diberlakukan mengingat prinsip-prinsip negara kepulauan yang utuh dan merupakan satu kesatuan yang terkandung pada keputusan IMO menerima ALKI tahun 1998, dan perlunya ketentuan nasional yang merupakan dasar hukum penegakan hukum di wilayah perairan di alur laut kepulauan dan sekitar jalur ALKI³².

Sampai pada tahun 2001, pada waktu penulis mengadakan kunjungan ke Armatim, Ujung, Surabaya, belum ada suatu keputusan mengenai penyesuaian ALKI

³¹ Ibid., h.8.

³² Ibid., h.9.

tersebut dan sampai tulisan ini dibuat Peraturan Pemerintah mengenai ALKI belum juga diundangkan.

Mengenai persiapan untuk melaksanakan *Monitoring, Surveillance* dan *Controlling* yang juga menjadi salah satu ketentuan IMO, sampai tahun 2001 juga belum dilaksanakan, paling tidak untuk wilayah Indonesia Timur. Hal ini diketahui dari hasil kunjungan penulis ke Armatim, Ujung, Surabaya.

2. Peran TNI-AL dalam Penegakan Hukum di ALKI

Masalah penegakan hukum di laut tidak dapat dilepaskan dari masalah kedaulatan di laut. Pengertian penegakan hukum di satu pihak dan penegakan kedaulatan di laut pada pihak lain dapat dibedakan tetapi tidak dapat dipisahkan. Penegakan kedaulatan di laut mencakup penegakan hukum di laut, dengan demikian pengertian penegakan kedaulatan lebih luas dari pada penegakan hukum. Penegakan kedaulatan di laut dapat dilaksanakan tidak hanya di dalam wilayah negara saja, melainkan dapat menjangkau keluar wilayah negara yang bersangkutan.

Dalam pengertian umum, penegakan hukum diartikan sebagai suatu kegiatan untuk melaksanakan atau memberlakukan ketentuan hukum. Dalam pengertian yuridis penegakan hukum diartikan sebagai suatu proses peradilan yang terdiri dari kegiatan penyidikan, penyelidikan, penuntutan dan pelaksanaan putusan, yang bertujuan untuk menjamin ketertiban hukum dan masyarakat. Apabila mengikuti pengertian yuridis ini maka yang dimaksud dengan penegakan hukum di laut adalah suatu proses kegiatan dalam penyelesaian kasus yang timbul sebagai akibat terjadinya pelanggaran di laut atas ketentuan yang berlaku, baik itu hukum nasional maupun hukum internasional.

Dalam kenyataannya, penegakan hukum di laut meliputi kegiatan penangkapan dan penyidikan, sedangkan penyelesaian lebih lanjut yaitu kegiatan penyelidikan dan penuntutan dilaksanakan di daratan, yang dilaksanakan oleh lembaga Kejaksaan dan Pengadilan.

Perlu disadari bahwa pelanggaran hukum di laut kadang kala berbeda dengan di daratan, karena pelanggaran hukum di laut tidak selalu murni bersifat pidana. Dalam beberapa hal untuk menentukan apakah suatu pelanggaran telah terjadi didasarkan pada pertimbangan apakah kepentingan nasional negara pantai dirugikan atau tidak. Kepentingan nasional yang dimaksud disini tidak hanya berkaitan dengan tindak pidana dalam arti umum tetapi juga meliputi bidang-bidang keamanan dan keselamatan negara, pemanfaatan sumber kekayaan di laut, keselamatan pelayaran, penelitian ilmiah kelautan, lingkungan laut, pencemaran dan lain sebagainya.

Mengenai penegakan hukum di ALKI, karena ternyata sampai sekarang ALKI yang telah mendapat persetujuan dari IMO belum juga diundangkan oleh Indonesia maka mengenai masalah penegakan hukumnya juga belum ada pengaturannya secara khusus. Untuk itu sistem penegakan hukumnya sama dengan penegakan hukum di laut pada umumnya. Acuan yang pertama kali dipakai untuk membicarakan penegakan hukum di laut adalah KUHAP dan TZMKO. KUHAP merupakan ketentuan umum, sedangkan TZMKO merupakan aturan khusus yang mengatur mengenai penyidikan di laut.

Menurut KUHAP, yang disebut dengan penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh Undang-undang untuk melakukan penyidikan. Berkenaan dengan penyidik pegawai negari sipil tertentu, penyidik yang dimaksud mempunyai wewenang sesuai

dengan undang-undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing dan dalam pelaksanaan tugasnya berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi.

Tetapi berdasarkan pasal 13 TZMKO maka yang berwenang untuk mengadakan penyidikan di laut adalah TNI-AL. Pasal tersebut antara lain berbunyi : "Tugas untuk memelihara dan mengawasi penataan ketentuan-ketentuan dalam ordonansi ini diberikan kepada Komandan Marine di Surabaya, Komandan kapal-kapal perang Negara Republik Indonesia dan basis-basis penerbangan dari Angkatan Laut,dst". Sejalan dengan ketentuan ini maka pada tahun 1972 diterbitkan Keputusan Bersama Menteri Pertahanan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, menteri Kehakiman dan Jaksa Agung mengenai pembentukan Badan Koordinasi Keamanan di Laut (Bakorkamla). Sebagai suatu lembaga koordinasi, badan ini terdiri dari unsur-unsur TNI-AL, Polri, KPLP (Kesatuan Pengamanan Laut dan Pantai), Bea dan Cukai, Imigrasi dan Kejaksaan. Sebagai pelaksana dari Bakorkamla ini dibentuk Satgas Kamla (Satuan Tugas Keamanan di Laut) yang dipimpin oleh seorang Perwira TNI-AL.

Sejak dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama tersebut maka yang menjadi penyidik utama di laut adalah TNI-AL. Di sisi lain Polisi tetap menganggap bahwa pihak kepolisianlah yang paling berwenang untuk mengadakan penyidikan di laut, sehingga dalam pelaksanaan penyidikan di laut sering terjadi perselisihan antara TNI-AL dan Polisi. Tetapi ketidakpastian hukum tersebut saat ini telah dapat diatasi dengan berlakunya Undang-undang Nomor 28 Tahun 1997 tentang Kepolisian.

Pasal 17 Undang-undang tersebut mengatakan bahwa Pejabat Polri menjalankan tugas dan wewenangnya diseluruh wilayah Negara Republik Indonesia, khususnya di daerah hukum masing-masing tempat ia diangkat sesuai dengan peraturan

perundang-undangan. Sedangkan wilayah Negara Republik Indonesia adalah wilayah hukum berlakunya kedaulatan Negara Republik Indonesia dan kedaulatan itu meliputi daratan, lautan dan udara, termasuk juga laut wilayah, perairan kepulauan dan perairan pedalaman, serta ruang udara di atasnya serta dasar laut dan tanah di bawahnya, termasuk sumber-sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.

Pasal 6 ayat 1 mengatakan bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan fungsi kepolisian sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 meliputi seluruh wilayah Negara Republik Indonesia. Sedangkan yang dimaksud dengan fungsi kepolisian sesuai dengan bunyi pasal 3 tersebut adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang penegakan hukum, perlindungan dan pelayanan masyarakat serta pembimbing masyarakat dalam rangka tertib dan tegaknya hukum serta terbinanya ketentraman masyarakat guna terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat.

Selanjutnya pasal 4 ayat 1 menegaskan bahwa pengemban fungsi kepolisian adalah Polri yang dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh :

- a. Alat-alat kepolisian khusus
- b. Penyidik pegawai negeri sipil.
- c. Bentuk-bentuk pengamanan swakarsa

Kemudian pada ayat 2 dari pasal 4 tersebut menyatakan bahwa pengemban fungsi kepolisian sebagaimana dimaksud pada ayat 1 melaksanakan fungsi kepolisian sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukumnya masing-masing. Dengan berlakunya ketentuan ayat 1 tersebut berarti TNI, baik AD, AL dan AU, tidak termasuk pengemban atau memiliki fungsi kepolisian, karena

keterlibatannya dalam tugas kepolisian bersifat bantuan perkuatan, yang dilaksanakan secara insidentil dalam jangka waktu tertentu dan dalam situasi tertentu.

Pasal lain berkaitan dengan masalah tersebut adalah pasal 14 ayat 1 yang mengatakan bahwa tugas Polri antara lain adalah melakukan penyidikan dan penyelidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan Hukum Acara Pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya. Selanjutnya dikatakan bahwa polri melakukan koordinasi, pengawasan dan pembinaan teknis terhadap alat-alat kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa yang memiliki kewenangan terbatas. Pasal 16 huruf k memberi wewenang kepada Polri untuk memberikan petunjuk dan bantuan penyidikan kepada penyidik pegawai negeri sipil serta menerima hasil penyidikan tersebut untuk diserahkan kepada penuntut umum.

Jadi berdasarkan asas hukum yang mengatakan bahwa setiap peraturan hukum yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan aturan hukum yang lebih tinggi maka mengenai masalah penyidikan di laut yang diberlakukan adalah Undang-undang Nomor 28 Tahun 1997 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang mempunyai kedudukan lebih tinggi dari Surat Keputusan Bersama tentang Bakorkamla. Tetapi sampai saat ini masih sering terjadi perbedaan pendapat antara TNI-AL dan POLRI tentang siapa yang paling berhak melakukan penyidikan di laut.

BAB VI

PENUTUP

1. Kesimpulan

a. Sejalan dengan telah ditetapkannya ALKI, secara khusus Indonesia telah sekali lagi menempatkan Konvensi sebagai salah satu sumber hukum internasional yang mempunyai kepentingan mendasar bagi pembangunan hukum di Indonesia, terutama di bidang hukum laut;

b. Penetapan tiga ALKI adalah terutama untuk kepentingan negara Indonesia sendiri, karena jika tidak ditetapkan maka kapal-kapal asing termasuk kapal perang dan kapal terbang militer, kapal-kapal tanker dan kapal-kapal yang membawa muatan nuklir atau yang bertenaga nuklir akan tetap dapat melintasi perairan Indonesia dimana saja mereka selama ini memilih untuk lewat;

c. Sampai saat ini ALKI belum dapat berlaku karena belum diundangkan oleh Pemerintah Indonesia. Salah satu sebab karena berubahnya ALKI III-A dan III-B yang melewati perairan Timor Timur. Padahal menurut ketentuan IMO, ALKI tersebut sudah dapat berlaku 6 bulan setelah ditetapkan oleh IMO dan penetapan tersebut sudah ada sejak tahun 1998;

d. Selama ALKI belum ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia, maka kapal-kapal asing yang melakukan lintas alur laut kepulauan akan menggunakan alur-alur yang selama ini biasa digunakan untuk pelayaran internasional. Hal tersebut memberatkan

Indonesia dalam hal pengawasannya, karena alur laut yang digunakan saat ini terlalu banyak.

e. Mekanisme *monitoring*, *surveillance* dan *controlling* seperti yang disyaratkan dalam penetapan IMO sampai saat ini juga belum dipenuhi oleh pemerintah Indonesia.

f. Di bidang penegakan hukum di laut belum ada satu kesatuan hukum yang mengatur secara menyeluruh.

2. Saran

a. Perlu segera diselesaikannya masalah ALKI III-A dan III-B yang melewati perairan Timor Timur agar Rancangan Peraturan Pemerintah tentang ALKI juga dapat segera diundangkan;

b. Perlu segera ditetapkan mengenai mekanisme *monitoring*, *surveillance* dan *controlling* (MSC) agar begitu ALKI diundangkan dan mempunyai kekuatan mengikat mekanisme MSC tersebut sudah siap;

c. Adanya perselisihan mengenai aparat yang berwenang melakukan penegakan hukum di laut, menyebabkan perlunya dilakukan koordinasi dan kerja sama yang baik antara TNI dan Polri mengenai prosedur penegakan hukum di laut, termasuk juga di ALKI

DAFTAR BACAAN

- Churchill, R.R., and A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester University Press, Great Britain, 1983.
- Dixon, Martin, *Textbook on International Law*, Blackstone Press Limited, Great Britain, 1993.
- Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 1993.
- Koers, Albert W., *Konvensi PBB tentang Hukum Laut*, terjemahan oleh Rudi M. Rizki, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 1991.
- Komar, Mieke, Editor, *Mochtar Kusumaatmadja: Pendidik & Negarawan, Kumpulan Karya Tulis Menghormati 70 Tahun Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja, SH., LL.M., Alumni*, Bandung, 1999.
- Sohn, Louise B., *The Law of the Sea*, West Publishing Company, Minnesota, 1984.
- United Nations, *The Law of the Sea*, United Nations, New York, 1993.
- Wallace, Rebecca M.M., *Hukum Internasional*, terjemahan oleh Bambang Arumanadi, IKIP Semarang Press, 1993.

Perundang-undangan :

- United Nations Convention on the Law of the Sea 1982
- Territorial Zee-en Maritime Kringen Ordinantie Staatsblad 1933 Nomor 442
- Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia
- Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
- Undang-undang Nomor 20 Tahun 1980 tentang Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia
- Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana
- Undang-undang Nomor 28 Tahun 1997 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia