

SKRIPSI

ARYANIEK ANDAYANI

**IMPLIKASI YURIDIS DISINTEGRASI TIMOR TIMUR
TERHADAP ALKI**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2001**

**IMPLIKASI YURIDIS DISINTEGRASI TIMOR TIMUR
TERHADAP ALKI**

SKRIPSI

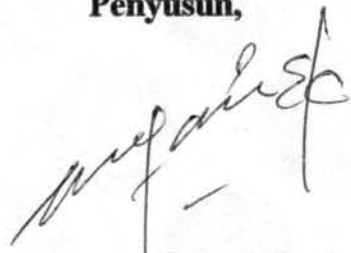
**DIAJUKAN UNTUK MELENGKAPI TUGAS DAN
MEMENUHI SYARAT UNTUK MEMPEROLEH
GELAR SARJANA HUKUM**

Dosen Pembimbing,



Eman Ramelan, S.H., M.S.
NIP. 131 286 715

Penyusun,



Aryaniek Andayani
NIM. 039714510

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2001**

**Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan Panitia Penguji
Pada hari Senin, tanggal 16 Juli 2001**

Panitia Penguji Skripsi :

Ketua : Dina Sunyowati, S.H., M.Hum.



Anggota : 1. Dr. Abdoel Rasjid, S.H., LL.M.



2. Eman Ramelan, S.H., M.S.



3. Hendy Tedjonagoro, S.H.



*Buat keluargaku tercinta,
Especially my Mom, Papa, Mbak Eni dan Dani
terima kasih untuk selalu mencintaiku*

..... *Meskipun ada tiga waktu : masa lalu, sekarang dan yang akan datang tetapi kita hanya punya satu waktu yang sempit yaitu sekarang, kita tak dapat kembali ke masa lalu atau berpindah ke masa yang akan datang, oleh sebab itu kita hanya punya satu detik untuk dinikmati sebelum datang detik lain yang diperkenankan Tuhan*

Agustus 11.45 pm

KATA PENGANTAR

Berkat rahmat Allah SWT, saya dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Implikasi yuridis Disintegrasi Timor Timur Terhadap ALKI ". Skripsi ini merupakan salah satu syarat yang harus ditempuh dan diselesaikan oleh setiap mahasiswa sebagai penulisan akhir program sarjana strata satu (S1) bidang ilmu hukum.

Saya sadar bahwa dalam penulisan skripsi ini, masih banyak kekurangan. Oleh karena itu kritik dan saran dari pembaca sangat diperlukan untuk menyempurnakan penulisan skripsi ini.

Akhirnya saya ingin menyampaikan penghargaan dan rasa terima kasih saya atas segala bantuan kepada:

1. Orang tuaku yang paling kucintai dan kuhormati, terima kasih atas doa, dukungan, serta kasih yang diberikan hingga saya dapat meraih gelar sarjana.
2. Bapak Machsoen Ali, S.H.,M.H, dekan Fakultas Hukum Univesitas Airlangga, besrta para pembantu dekan.
3. Bapak Eman Ramelan, S.H., M.S. atas bimbingan dan bantuannya dalam penyelesaian skripsi ini.
4. Ibu Dina Sunyowati,S.H, M.Hum, sebagai Ketua panitia penguji sekalian penguji.
5. Bapak Dr. Abdoel Rasjid, S.H, LL.M, Bapak Hendi Tedjonagoro,S.H, sebagai dosen penguji.

6. My be loved brother, Dani Darmawan, atas nasehat, doa, dan supportnya (kita tetep kompak di lantai atas ya....)
7. Mbak Eni dan Mas Norman atas doa dan dukungannya. Juga buat Devra,Devri tante kangen.
8. Mbak Heni dan keluarga makasih atas jamunya semoga berhasil ya mbak.....;Henda, yang rajin sekolahnya.
9. Deddy Christanto, thanks for everything,teman yang paling buaiiik.
- 10.Keluarga Pujiastutik, Ibu makasih doanya
- 11.Bapak W.L Kappo terima kasih yang sebesar-besarnya atas semua dukungan, doa, serta support yang selalu diberikan.
- 12.Dini, Eva, dan juga temen-temen SMA-1 jember, there are many memories between us.
- 13.Rimawati, sepertinya kita harus banyak tirakat; Hendriana, jadi mahasiswi baru ni ye.....; Indriyanti, belajar ngetik,Yan:Dri, sukses PK-nya: Eeng, akhirnya kamu bisa duluan; Rida; Fitri (gak usah patah ati); Reni;Vika; Mbak Perina; Angga; Maya.
- 14.Nopex, Poppy; om Yulies; dan temen-temen HMI cabang Kom. Fakultas Hukum.
- 15.Amanda, thanks doa en semangatnya; Yuyun, sukses selalu; Vega; Sofi- Lukman, makasih pinjaman komputernya; Anis ;Anik; kos-kosan begitu ceria dengan kehadiran kalian.
16. Ana, Candra, Emma, Vivid, Rini,Ani ,Fifi; KKN mungkin tak akan indah tanpa kalian

17. Seluruh civitas akademika fakultas hukum UNAIR khususnya angkatan 97.

Semoga skripsi ini dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pembaca sekalian.

Surabaya, 1 Agustus 2001

Aryaniek Andayani

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Halaman Persembahan	iii
Halaman Motto	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	viii

BAB I PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah	1
2. Permasalahan	5
3. Penjelasan Judul	5
4. Alasan Pemilihan Judul	6
5. Tujuan Penulisan	6
6. Metode Penulisan	7
7. Pertanggungjawaban	9

BAB II IMPLEMENTASI KONVENSI INTERNASIONAL DAN KEEFEKTIFAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN NASIONAL TERHADAP ALKI

1. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan	11
2. Konsep ALKI	16
3. Hak-hak dan Kewajiban kapal Asing yang Melintasi ALKI	21

4. Hak lintas di ALKI Berdasarkan UU No. 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia25
5. Keefektifan Peraturan Perundang-undangan Nasional Terhadap ALKI27

BAB III SUATU ANALISIS PERUBAHAN ALKI PASCA DISINTEGRASI TIMOR TIMUR

1. Konsep ALKI Yang Diajukan Pemerintah Indonesia Dan Diterima Oleh IMO30
2. Dampak Penetapan ALKI37
3. ALKI III Sebelum Disintegrasi Timor Timur41
4. Kemungkinan Perubahan ALKI III Setelah Pemisahan Timor Timur46

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan54
2. Saran55

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar didunia dimana lalu lintas kapal asing dan kapal nasional sangat padat melintasi wilayah perairan Indonesia . Hal ini disebabkan letak Indonesia yang strategis dalam persimpangan dunia yaitu diantara dua benua, Asia dan Australia, dan juga di antara samudra Hindia dan samudra Pasifik. Oleh karena itu diperlukan pengaturan, khususnya pengawasan dan pengendalian kegiatan pelayaran asing di wilayah perairan Indonesia . Hal ini bukan saja untuk menjaga kelancaran lalu lintas laut yang terkait dengan kegiatan ekonomis tetapi juga kepentingan non ekonomis seperti kepentingan politik, pertahanan keamanan dan yang terutama menjaga keutuhan wilayah dan kedaulatan serta yurisdiksi negara kesatuan republik Indonesia .

Karena kekhususan wilayah Indonesia tersebut maka Indonesia merasa perlu untuk mengajukan konsep negara kepulauan kepada dunia internasional. Perjuangan Indonesia tidak sia-sia, karena konsep ini diterima dan dicantumkan pada bab IV Konvesi PBB tentang Hukum Laut. Tetapi konsep negara kepulauan saja tidak cukup, Indonesia perlu juga mengatur alur laut kepulauan untuk pelayaran internasional dan nasional. Sesuai dengan ketentuan pada konvesi PBB tentang Hukum

Kepulauan Indonesia (ALKI) yang terdiri dari 3 (tiga) buah ALKI Utara-Selatan, yaitu ALKI I, ALKI II, dan ALKI III yang dibagian selatan bercabang tiga menjadi ALKI III-A, III-B, III-C dan III-D. proposal ini secara aklamasi telah diterima pada sidang *Maritime Safety Committee/Internasional Maritime Organization-MSC/IMO* ke -69 tanggal 19 Mei 1998. Adapun alur-alur laut kepulauan yang telah disetujui oleh *IMO* adalah sebagai berikut :

- **ALKI I** : Selat Sunda - Selat Karimata - Laut Natuna - Laut Cina Selatan .
- **ALKI II** : Selat Lombok - Selat Makasar - Laut Sulawesi
- **ALKI III-A** : Laut Sawu-Selat Ombai-Laut Banda (barat Pulau Buru)-Laut Seram-(timur Pulau Mongole-Laut Maluku- Samudra Pasifik.
- **ALKI III-B** : Laut Timor-Selat Leti- Laut Banda (barat Pulau Buru)-laut Seram (timur Pulau Mongole)-Laut Maluku-Samudra Pasifik.
- **ALKI III-C** : Laut Arafuru- Laut Banda (barat Pulau Buru)- Laut Seram (timur Pulau Mongole)- Laut Maluku – Samudra Pasifik
- **ALKI III-D** : Laut Sawu (timur pulau Sawu)¹

Dalam menetapkan ALKI tersebut Indonesia harus tetap memperhatikan dan menghormati hak-hak kapal asing yang melintasi

Laut Internasional, sebagai negara kepulauan Indonesia diberi hak dan bukan kewajiban untuk menetapkan alur laut kepulauan seperti yang tercantum dalam pasal 53 ayat (1) konvensi PBB tentang hukum laut menyebutkan bahwa suatu negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya. Selain itu ayat (3) dalam pasal tersebut menyebutkan, bahwa pelintasan melalui alur laut yang ditetapkan tersebut harus dilakukan dengan cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.

Namun demikian, dalam prakteknya Indonesia harus mempertimbangkan harmonisasi kepentingan bersama antara Indonesia sebagai *coastal state* dan negara-negara pengguna ALKI. Dalam hal ini Indonesia begitu *concern* mengadakan konsultasi dengan beberapa negara tetangga seperti Singapura, Malaysia dan Thailand dan pengguna ALKI aktif seperti Amerika Serikat, Australia, Jepang dan Inggris. Selain itu perlu juga melakukan pendekatan dengan beberapa organisasi internasional lain yang terkait seperti IHO (*International Hydrographic Organization*). Dan hasil konsultasi tersebut menggembirakan, karena IHO beranggapan bahwa penetapan tiga ALKI ini ditinjau dari segi Hidrografis tidak menimbulkan masalah. Untuk memenuhi ketentuan tersebut, pada tahun 1996, Indonesia telah mengajukan kepada *Internasional Maritime Organization* (IMO) di London proposal mengenai Alur Laut.

wilayah perairan Indonesia. Dalam persetujuan dengan negara-negara pengguna ALKI utama yaitu Amerika Serikat, Australia, Jepang, dan Inggris dicapai pula kesepakatan mengenai ketentuan tentang hak-hak dan kewajiban kapal asing di ALKI (19 *rules*) yang harus dihormati dan dipatuhi oleh setiap kapal laut dan pesawat udara yang melintasi ALKI . Dalam hal ini Indonesia merupakan negara pertama yang menetapkan alur laut kepulauannya sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982.

Sejalan dengan berjalannya waktu , pemisahan wilayah Timor Timur dari negara Indonesia pada tahun 1998 secara langsung mempengaruhi penerapan salah satu ALKI yaitu ALKI III khususnya dibagian IIIA dan IIIB

Bagi Indonesia, hal ini sudah tidak sesuai dengan pasal 53 ayat (1) Konvensi PBB tentang Hukum Laut, yaitu yang mengatur tentang jalur ALKI. Sehingga kewajiban bagi Indonesia untuk menangani secara bersama dengan bakal negara Timor Timur mengenai jalur ALKI tersebut, sebab jika masalah ini berlarut-larut akan membahayakan keutuhan wilayah dan integritas bangsa, karena Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari beribu pulau dan memerlukan keseriusan dalam hal penanganan pertahanan dan keamanan baik didarat maupun di laut.

¹ Non Paper, Deplu, Ceramah Ilmiah tentang *Sosialisasi dan Implementasi Konvensi Hukum Laut Internasional 1982*, 29 Agustus 2000, Fakultas Hukum UNAIR

2. Permasalahan

Berdasarkan uraian latar belakang masalah, maka permasalahan yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan konvensi Internasional terhadap ALKI serta apakah peraturan perundang-undangan nasional yang ada sudah memadai ?
2. Apakah pemisahan wilayah Timor Timur membawa dampak bagi alur laut kepulauan Indonesia khususnya ALKI III ?

3. Penjelasan Judul

Judul skripsi ini adalah " Implikasi Yuridis Disintegrasi Timor-Timur terhadap ALKI "...Implikasi dapat diartikan akibat². Sedangkan Yuridis berarti menurut hukum³. dan disintegrasi⁴ berarti pemisahan dari suatu kebulatan atau menjadi tidak utuh.

Jadi yang dimaksud Implikasi Yuridis Disintegrasi Timor Timur terhadap ALKI ialah akibat hukum yang ditimbulkan karena lepasnya wilayah Timor Timur yang secara langsung berpengaruh terhadap Alur Laut Kepulauan Indonesia khususnya ALKI III dan juga perubahan aturan yang bakal diterapkan.

² Wjs. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, PN. Balai Pustaka, Jakarta, 1976, h.377

³ *ibid*, h.1154

⁴ *ibid*, h. 384

4. Alasan Pemilihan Judul

Pemilihan judul “ Implikasi Yuridis Disintegrasi Timor Timur terhadap ALKI “ adalah berdasarkan pemikiran bahwa hal ini adalah hal baru yang belum mendapat perhatian secara serius. Mengingat negara Indonesia adalah negara kepulauan yang memiliki wilayah laut lebih luas daripada daratan dan tersebar nya pulau-pulau di wilayah nusantara, tidak menutup kemungkinan dengan lepas nya Timor Timur akan berakibat buruk. Apabila keadaan ini tidak segera diatasi maka ada pihak-pihak lain yang akan memanfaatkan situasi tersebut dan dapat membahayakan pertahanan dan keamanan Indonesia .

Belum ada pihak yang mengklaim baik dari pihak Indonesia ataupun dari pihak Timor-Timur sendiri mengenai batas laut wilayah diantara keduanya.. Sehingga sangatlah penting dan mendesak untuk sesegera mungkin menuntaskan masalah ini. Dan karena alasan yang penting itulah penulis mengangkat masalah ini.

5. Tujuan Penulisan

Penulisan skripsi ini mempunyai beberapa tujuan:

- b. Untuk memperoleh gambaran yang kongkret, wawasan, pemahaman melalui perkuliahan-perkuliahan serta literatur-literatur yang ada dengan realita.

- c. Memberikan sumbangan pemikiran dalam bidang hukum internasional pada umumnya khususnya mengenai perubahan ALKI .
- d. Untuk melengkapi tugas dan memenuhi salah satu persyaratan dalam rangka meraih gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga

6. Metode Penulisan

a. Pendekatan masalah

Dalam penyusunan skripsi ini, pendekatan masalah yang digunakan adalah normatif empiris, yaitu dengan mengacu pada peraturan perundang-undangan untuk diterapkan pada masalah konkret.

b. Bahan Hukum

Bahan hukum yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini meliputi:

1. Bahan hukum primer.

Bahan hukum primer adalah peraturan perundang-undangan yang erat kaitannya dengan tema skripsi ini, yaitu:

- UNCLOS 1982
- IMO (*International Maritime Organization*)
- UU No. 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

- Peraturan perundang –undangan lain yang berkaitan dengan ALKI .

2. Bahan sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang dapat menunjang penulisan skripsi ini yaitu:

- a. Literatur
- b. Tulisan ilmiah
- c. Wawancara langsung
- d. Majalah, media elektronik, dan sebagainya.
- e. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan data

Pengumpulan data dalam skripsi ini berdasarkan studi kasus dan data lapangan yang diperoleh tersebut kemudian dipelajari, diolah dan diterapkan pada permasalahan yang dikemukakan.

f. Analisis data

Penulisan skripsi ini didasarkan atas metode analisa yuridis normatif, yaitu menganalisa teori-teori yang ada, baik dari peraturan perundangan ataupun buku-buku, dari analisa tersebut disesuaikan dengan fakta yang ada kemudian barulah ditarik kesimpulan dan diajukan saran-saran kepada masyarakat.

7. Pertanggungjawaban Sistematika

Dalam skripsi ini penulis menyusun dengan sistematika sebagai berikut:

Bab I ; mengenai pendahuluan yang berisi tentang latar belakang masalah, pokok permasalahan yang ditimbulkan dari latar belakang tersebut, penjelasan judul, alasan pemilihan judul, tujuan penulisan, metode dan sistematika penulisan. Semua hal tersebut diletakkan pada bab I karena bab ini merupakan pendahuluan dimana berisi latar belakang permasalahan yang menggambarkan tema skripsi ini.

Bab II ; memilih judul Implementasi konvensi internasional dan keefektifan peraturan perundang-undangan nasional terhadap ALKI . Pembahasan bab II ini mengenai permasalahan pertama yaitu peraturan umum atau peraturan khusus apa saja yang mengatur ALKI baik dari konvensi-konvensi internasional yang telah diratifikasi atau peraturan perundang-undangan nasional karena sebelum kita menginjak pada perubahan ALKI III setelah perpisahan wilayah Timor Timur kita perlu mengulas dasar hukum apa saja yang menjadi pijakan penulis untuk menganalisa ALKI III baru.

Bab III ; memilih judul Analisis Perubahan ALKI pasca Disintegrasi Timor Timur. Pembahasan masalah kedua ini meliputi bagaimana ALKI setelah persetujuan IMO, dampak perubahan ALKI setelah pemisahan wilayah Timor Timur. Hal ini diletakkan pada bab III karena setelah kita mengetahui dasar-dasar hukum mengenai ALKI penulis dapat

menganalisa perubahan yang mungkin terjadi setelah lepasnya wilayah Timor Timur, yang merupakan inti dari tema skripsi ini.

Bab Penutup ; penulis akan mengemukakan kesimpulan dari pembahasan yang telah diuraikan, yang merupakan uraian dan jawaban dari pokok-pokok permasalahan dan juga saran – saran yang dapat diberikan berkaitan dengan perubahan ALKI dari penulis.

BAB II

IMPLEMENTASI KONVENSI INTERNASIONAL DAN KEEFEKTIFAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN NASIONAL TERHADAP ALKI

1. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan Konvensi Hukum laut (KHL) 1982

Setiap negara menyadari kelebihan yang ada pada dirinya, misalkan apakah negaranya termasuk negara industri, agraria atau negara kepulauan begitu juga dengan Indonesia yang menyadari bahwa wilayah perairannya lebih luas dari wilayah daratan. Untuk itu Indonesia selalu aktif mengikuti konvensi internasional yang berkenaan dengan masalah kelautan. Keseriusan ini dapat dilihat dengan penandatanganan Indonesia terhadap *United Nations Convention on The Law of the Sea* (UNCLOS) pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaica.

Penandatanganan tersebut ditindak lanjuti oleh Indonesia dengan meratifikasi UNCLOS dengan Undang-Undang No.17 tahun 1985. Dengan begitu Indonesia telah menundukkan diri dan seluruh perangkat hukum Indonesia yang ada atau yang akan ada harus sesuai dengan konvensi tersebut.

Begitu juga ketika Indonesia akan menetapkan ALKI maka ketentuan-ketentuan yang ada nantinya harus sesuai dengan konvensi

Begitu juga ketika Indonesia akan menetapkan ALKI maka ketentuan-ketentuan yang ada nantinya harus sesuai dengan konvensi tersebut. Penetapan ALKI ini sepenuhnya untuk kepentingan Indonesia sebagai negara kepulauan yang selalu dilewati oleh kapal dan pesawat asing di wilayah Indonesia .

Kita berkewajiban untuk menjaga wilayah kita agar tidak dimasuki oleh pihak-pihak yang berkenan mengganggu keutuhan wilayah Indonesia . Wilayah Indonesia adalah rumah maka kita tentu harus tahu tamu-tamu kita dan tamu tersebut harus melalui jalan yang telah kita tentukan dan tidak boleh sembarangan memasuki ruangan pribadi dalam rumah kita para tamu tersebut tidak boleh singgah ataupun berhenti lama di dalam rumah tanpa seijin kita.

Oleh sebab itu Indonesia membuat dan menetapkan ALKI sebagai jalur untuk dilewati oleh kapal maupun pesawat berdasar UNCLOS (KHL) 1982. Dalam Konvensi Hukum Laut 1982 menetapkan tiga jenis hak lintas, dibedakan sebagai berikut:

1. Hak lintas damai pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional atau pada perairan kepulauan dan laut teritorial (*the right of innocent passage*), yang artinya adalah hak lintas bagi kapal asing melalau selat yang memenuhi kriteria pasal 45 KHL atau perairan diluar alur-alur yang diatur (pasal 53) dan diluar perairan pedalaman pasal (50), sepanjang tidak merugikan bagi perdamaian, ketertiban dan keamanan negara pantai .

2. Hak lintas transit pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (*the right of transit passage*), yaitu pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin (pasal 38, ayat 2 KHL) pada selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional yang terletak diantara satu bagian laut bebas atau ZEE dan bagian laut bebas atau suatu ZEE lainnya (pasal 37 KHL).
3. Hak lintas alur laut kepulauan dan laut territorial yang berbatasan (*the archipelagic sea lanes passage*).

Hak lintas yang ketiga ini berdasarkan pasal 53 yang menjadi dasar bagi Indonesia untuk menetapkan ALKI. Dalam ayat (1) dinyatakan bahwa suatu negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya yang cocok untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus-menerus dan langsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut territorial yang berdampingan.

Negara kepulauan tidak diwajibkan untuk menetapkan alur laut kepulauan melainkan dapat menetapkan alur laut kepulauan. Hal ini mengandung konsekuensi bahwa tidak semua negara pantai di dunia menetapkan alur laut kepulauan di negaranya. Sejak jaman dahulu sebelum adanya KHL 1982 telah terjadi lalu lintas pelayaran yang aktif baik untuk kegiatan perdagangan, pelayaran ataupun pencarian wilayah baru dengan menggunakan jalur yang biasa digunakan oleh para nahkoda kapal, mereka mencari jalur yang tercepat, langsung dan temudah dan hal

ini telah menjadi kebiasaan dalam pelayaran di laut (*the routes normally used for international navigation*)⁵.

Pada ayat (3) disebutkan bahwa lintasan itu selain berbentuk lintas pelayaran, juga mencakup lintas penerbangan di atasnya, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan:

- a. Lintasan tersebut harus bersifat terus menerus, langsung, secepat mungkin, dan tidak terhalang.
- b. Lintasan dilakukan antara satu bagian laut lepas, atau ZEE dengan bagian lain dari laut lepas atau ZEE.
- c. Lintasan tidak mempengaruhi kedaulatan atas perairan kepulauan, ruang udara dan tanah dibawahnya.

Lintasan tersebut harus dengan cara normal termasuk kemungkinan kapal selam untuk lewat dibawah air karena itu adalah cara-cara yang biasa bagi kapal selam untuk lewat demi menjaga keselamatan dan keamanannya. ALKI tersebut harus mencakup semua tempat yang biasa dipakai untuk pelayaran dan penerbangan internasional dengan catatan bahwa jika di suatu tempat ada beberapa tempat lewat yang kira-kira sama kemudahannya, maka cukuplah satu saja ditetapkan sebagai alur.

ALKI tersebut, ditetapkan dalam bentuk suatu garis sumbu, bukan dalam bentuk koridor melalui perairan Indonesia dan kapal-kapal atau pesawat udara yang terbang diatas *sea lanes* tidak boleh terbang atau

⁵ wawancara langsung dengan Lettu W.L. Kappo bagian dinas hukum, Angkatan laut, Surabaya 6 April 2001.

berlayar lebih jauh dari 5 mil dari kedua belah sisi "axis" dari ALKI , serta tidak boleh terbang atau berlayar lebih dekat ke pantai dari 10 % dari jarak terdekat antara dua pulau yg membatasi sea lanes tersebut.(pasal 53 ayat 5) Sumbu tersebut haruslah ditunjukkan dalam peta yang harus diumumkan sewajarnya.

Bilamana perlu, ALKI tersebut juga dapat diganti dengan ALKI lainnya (pasal 53 ayat 7). Penggantian tersebut haruslah disampaikan kepada organisasi internasional yang berwenang guna dapat diterima. Organisasi internasional tersebut hanya boleh mengadopsi *sealanes* tersebut sebagaimana disepakati oleh negara-negara kepulauan.

Jika negara kepulauan tersebut tidak menetapkan sea lanes, maka hak *archipelagic sea lanes passage* dapat dilakukan oleh kapal-kapal asing melalui rute-rute yang biasa dipakai dalam pelayaran internasional.

Negara pantai diwajibkan untuk tidak menghalangi pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan, karena lintas tersebut merupakan bagian dari pelayaran internasional. Agar mendapat gambaran rinci tentang segala sesuatu yang menyangkut lintas alur laut kepulauan tersebut , maka dibawah ini akan disajikan hal-hal pokok yang berkaitan dengan lintas tersebut.

Hak dan Kewajiban negara kepulauan⁶.

- Tidak menghambat pelaksanaan lintas alur laut kepulauan

⁶ Arsip, Badan koordinasi Keamanan laut, *Konsep alur laut Kepulauan dan Pengaturan Lintas Kapal-kapal Asing* , Surabaya, 1991,h.11.

- Mengumumkan secara cepat dan tepat setiap ada bahaya bagi pelayaran dan penerbangan yang diketahuinya.
- Tidak melakukan penangguhan atas pelaksanaan hak lintas alur kepulauan.
- Dapat menetapkan peraturan perundang-undangan untuk mengatur pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan, yang meliputi:
 - Keselamatan pelayaran
 - Pencegahan dan pengendalian pencemaran
 - Pencegahan penangkapan ikan
 - Bea cukai, sanitasi dan imigrasi.

2. Konsep Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Yang dimaksud sebagai alur laut kepulauan Indonesia adalah alur-alur laut kepulauan yang dapat digunakan oleh semua kapal dan pesawat udara asing untuk menikmati hak lintas alur laut kepulauan dan laut territorial yang berbatasan (*the right of archipelagic sea lanes passage*)⁷.

Dilihat dari definisi diatas alur laut tidak hanya untuk kapal laut saja melainkan juga untuk kepentingan penerbangan pesawat udara. Hal ini sesuai dengan pasal 53 ayat (2) KHL tahun 1982 yang menyatakan semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan⁸.

⁷ *op.cit* h.39

⁸ Penulis lebih memfokuskan pada alur laut kepulauan.

Adapun letak dari alur laut kepulauan berada di perairan kepulauan Indonesia dan laut territorial. Perairan kepulauan berarti Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan kedaulatan ini meliputi ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta sumber kekayaan yang terkandung didalamnya.

Selain itu letak alur laut kepulauan berbatasan dengan laut territorial dimana laut territorial memiliki lebar 12 mil laut. Berkaitan dengan laut territorial, pada tanggal 13 Desember 1957 Indonesia telah mengeluarkan deklarasi Juanda dalam deklarasi tersebut mengandung makna bahwa negara Indonesia adalah satu kesatuan yang meliputi tanah(daratan) dan air(lautan secara tidak terpisahkan sebagai negara kepulauan.

Meskipun Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas perairan kepulauannya, Indonesia tidak boleh mementingkan diri sendiri tanpa mengindahkan kepentingan negara lain, dengan tidak memperkenankan kapal laut dan pesawat asing melintasi wilayah perairan kepulauan Indonesia . Hal ini berdasarkan prinsip *freedom of navigation*, yang lahir karena adanya pertentangan antara konsep laut tertutup (*mare clausum*) dengan laut bebas (*mare liberum*)⁹. Pada akhirnya prinsip kebebasan laut yang diperjuangkan oleh Belanda tersebut yang dianut sampai saat ini. Dari prinsip *freedom of navigation* tersebut lahirlah asas *the routes*

⁹ Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, Bina Cipta, Bandung, 1986, h.

normally used for Internasional of navigation, yaitu rute-rute yang biasa digunakan oleh kapal-kapal perdagangan ataupun kapal nelayan.

Indonesia menetapkan alur laut kepulauan untuk kepentingan Indonesia sendiri yaitu untuk pemanfaatan laut sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan keamanan bangsa, serta kepentingan pihak asing yaitu yang bersangkutan dengan pelayaran kapal asing yaitu keselamatan navigasi, keamanan pelayaran dan jarak yang sependek-pendeknya. Apabila Indonesia tidak menetapkan alur laut kepulauan, ada pendapat yang mengatakan kapal-kapal asing boleh melakukan pelayaran lintas melalui *the routes normaly used for internasional navigation*. Rute ini berdasarkan asas kebiasaan di laut yang dapat diartikan sebagai rute teraman dan terpendek menurut pendapat kapten/nahkoda kapal yang bersangkutan. Jika keadaan ini dibiarkan akan mengganggu keamanan dan ketahanan serta integritas bangsa. Karena kapal laut dan pesawat udara asing akan memasuki wilayah perairan kepulauan Indonesia berdasarkan rute terpendek dan teraman bagi dirinya. Sehingga Indonesia akan kesulitan untuk mengawasi kapal-kapal asing tersebut.

Untuk menjaga hal demikian Indonesia harus menetapkan alur laut kepulauannya agar penanganan lintas laut di wilayah perairan Indonesia lebih terkendali. Terlebih lagi dengan diterimanya konsep negara kepulauan dalam bab IV KHL 1982. Untuk menentukan alur laut ada beberapa faktor yang perlu diperhatikan didalam upaya menetapkan

ALKI yang didasarkan studi dan penelitian . Adapun faktor¹⁰ tersebut meliputi:

- a. Keadaan hidrogafi dan kondisi alamiah laut pada garis-garis aksis yang relevan.
- b. Intesitas pelayaran pantai dan antar pulau serta penerbangan di wilayah tersebut.
- c. Intesitas kegiatan perikanan, khususnya kegiatan pelayaran tradisional.
- d. Kegiatan eksplorasi dan aksplorasi minyak dan gas.
- e. Masalah lingkungan laut dan konservasi laut
- f. Kepentingan dan keselamatan pelayaran dan penerbangan
- g. Keberadaan pipa-pipa dan kabel bawah laut
- h. Kepentingan-kepentingan internasional untuk lintas laut yang cepat dan aman melalui perairan Indonesia .

Hasil studi atas faktor-faktor tersebut yang kemudian dijadikan dasar untuk mengajukan usulan dalam penetapan 3 ALKI yang harus disetujui IMO Dalam kaitan proses penetapan ALKI , Amerika sebagai *user* aktif mengusulkan kepada IMO amandemen terhadap *General Provision On Ship Routing* (GSPR). Namun harus diperhatikan bahwa terdapat sejumlah faktor yang membedakan ALKI secara mendasar dengan rute lainnya yang diatur dalam GSPR, antara lain:

¹⁰ Dimiyati Hartono, *Makalah Kesiapan Indonesia di Bidang Pengaturan Navigasi Dalam Kaitan Dengan Telah disetujuinya ALKI oleh IMO*, Surabaya 4 November 1998, h.5

- a. Sebagai imbalan atas diakuinya kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan, adalah diakuinya hak lintas kepulauan bagi semua kapal melalui semua rute pelayaran normal.
- b. ALKI yang ditetapkan negara kepulauan harus mencakup semua rute-rute pelayaran internasional yang normal tersebut.
- c. Lebar ALKI umumnya adalah 50 mil laut dan dipergunakan untuk pelayaran, dan menurut KHL 1982 harus sesuai untuk lintas yang cepat dan terus-menerus.
- d. Hak lintas kepulauan tidak dapat dihentikan, kapal-kapal, termasuk kapal selam dan pesawat udara yang terbang di atasnya, harus beroperasi pada waktu lewat dengan cara-cara biasa serta tidak boleh dihambat.

Amerika Serikat menyarankan perihal pembentukan ALKI kiranya dapat mengintegrasikannya dalam GSPR tanpa menghilangkan ciri-ciri khusus ALKI . Selanjutnya dalam pertemuan informal antara Republik Indonesia – Amerika di Washington DC, 23 Mei 1997, RI telah menyampaikan tanggapan umum, dengan menyatakan hendaknya usulan AS tersebut dapat mengikuti rumusan KHL 1982. Pertemuan tersebut dilanjutkan pada tanggal 22-23 Oktober 1997 mengenai perbedaan interpretasi dalam penerapan ketentuan 10% pada pasal 53 KHL 1982, dimana AS memiliki pandangan bahwa lintasan tersebut hanya pada alur yang telah ditetapkan sehingga secara teoritis kapal/ pesawat asing dapat

melintasi/ terbang terlalu dekat dengan dengan pulau-pulau dalam ALKI . AS telah menyakinkan Indonesia mengenai ketidakmungkinan adanya kapal-kapal melintasi pulau berdasarkan prinsip "*prudent of Navigation*" dan prinsip hukum internasional tentang larangan terbang di atas daratan. Namun Indonesia tetap khawatir karena kemungkinan tersebut tetap ada. Amerika menyadari kekhawatiran tersebut dan tidak keberatan bila hal ini dituangkan dalam peraturan perundang-undangan Indonesia¹¹ .

Setelah berusaha keras untuk mengajukan usulan mengenai konsep ALKI maka pada tahun 1996 Indonesia telah mengusulkan kepada IMO mengenai penetapan tiga ALKI . Usulan penetapan tiga ALKI Utara-Selatan dimaksud telah dibahas dalam sidang komite Keselamatan Pelayaran IMO Ke-67 pada bulan Desember 1996 dan sidang sub Komite Keselamatan Navigasi IMO ke-43 di London pada bulan Juli 1997. Kemudian Sidang Majelis IMO ke-20 bulan Desember 1997 telah menyetujui prosedur dan ketentuan-ketentuan mengenai penetapan ALKI tersebut dan telah menguasakan MSC-69 sekaligus dapat menerimanya tanpa perlu lagi dibawa kepada sidang majelis IMO ke-21 tahun 1999.¹²

3. Hak –hak dan Kewajiban Kapal Asing yang melintasi ALKI

ALKI yang telah ditetapkan oleh pemerintah Indonesia dan telah diadopsi oleh IMO tersebut disertai oleh 19 (sembilan belas) persyaratan

¹¹ *ibid*, h.14

¹² Deplu.dfa.go.id, *Siaran Pers Menlu Mengenai Penetapan Tiga ALKI*, 22 Maret 2001

yang harus dipatuhi oleh kapal dan pesawat udara yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan Indonesia yang meliputi:

1. Kapal-kapal tidak akan mengganggu atau kedaulatan integritas teritorial atau kemerdekaan dan persatuan nasional Indonesia . Kapal-kapal tersebut tidak akan melaksanakan setiap tindakan yang berlawanan dengan prinsip-prinsip hukum internasional seperti yang ditetapkan dalam piagam PBB.
2. Pesawat terbang di dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan tidak boleh untuk terbang diluar alur laut (diatas atau dengan pengecualian rezim ICAO) dan pesawat terbang tidak akan terbang terlalu dekat dengan pulau-pulau atau daratan di dalam territorial Indonesia , termasuk daerah dalam ALKI .
3. Pesawat terbang sipil asing yang melalui ALKI harus mengikuti aturan-aturan penerbangan internasional seperti yang ditetapkan oleh ICAO (*internasional Civil Aviation Organization*)
4. Kapal perang dan pesawat terbang militer asing ketika sedang melewati alur laut, tidak dibolehkan melaksanakan latihan perang-perangan.
5. Kapal perang asing dan pesawat terbang asing, yang merupakan satuan-satuan kapal perang asing, disamping kapal-kapal yang menggunakan tenaga nuklir, yang sedang melewati alur laut, diharapkan untuk memberitahukan kepada pemerintah Indonesia (yaitu Panglima TNI) terlebih dahulu untuk kepentingan

- keselamatan pelayaran dan untuk mengambil tindakan permulaan yang diperlukan jika terjadi sesuatu yang tidak menguntungkan.
6. Kapal-kapal yang membawa bahan nuklir diharuskan mempunyai peralatan perlindungan keamanan dan tetap berhubungan dengan TNI-ALKI, sesuai dengan ko perlindungan fisik bahan-bahan nuklir.
 7. Pesawat terbang militer asing yang terbang diatas ALKI harus memperhatikan keselamatan penerbangan sipikl dan tetap berhubungan dengan ATC (*Air Traffic Control*) yang berwenang disamping memantau frekwensi darurat.
 8. Kapal-kapal asing atau pesawat terbang yang dsedang transit sebaiknya bergerak secara hati-hati di ALKI yang penuh dengan kegiatan akonomi (baik perikanan dan pertambangan). Untuk itu, kapal atau pesawat terbang yang sedang transit memperhatikan aturan-aturan yang menetapkan batas daerah pelayaran 1.250 m dan instalasi minyak dan gas, dan sdilarang memasuki batas daerah aman 500 m sekitar instalasi minyak dan gas da selalu memperhatikan dan berhti-hati terhadap pipa dan kabel laut.
 9. Kapal-kapal ikan asing harus tetap menyimpan peralatan penangkapan ikan ketika transit.
 10. Kapal-kapal yang melintas transit di perairan alur laut harus berhati-hati dan harus menggunakan peraturan system keselamatan navigasi internasional, serta dapat menunjukkan kemampuan

sebagaimana kapal setempat atau sebagaimana nelayan atau pelaut setempat.

11. Setiap kapal-kapal yang melintas transit dilarang membuang benda sisa beracun atau benda berbahaya lainnya seperti sampah di Indonesia .
12. Setiap kapal dilarang untuk melakukan pembersihan tangki-tangki kapal atau mengotori wilayah perairan Indonesia disaat melakukan transit.
13. Pada saat kapal-kapal melintasi tidak diizinkan untuk berhenti atau membuang sauh atau bergerak dengan formasi zig-zag berbolak-balik kecuali bila menghadai situasi darurat dan situasi sulit.
14. Kapal-kapal yang melintasi transit tidak diizinkan untuk menurunkan personel ataupun material-material ataupun melakukan pemindahan transfer personel dari kapal lain atau melayani berbagai kegiatan yang bertentangan dengan aturan-aturan keimigrasian, kepabean dan perekonomian ataupun kondisi kesehatan wilayah di Indonesia .
15. Kapal-kapal dan pesawat terbang yang melintas transit tidak diizinkan untuk memberikan bantuan dan pelayanan pada pekerjaan survei atau penelitian ilmu pengetahuan kelautan, termasuk melakukan pengambilan contoh yang bertujuan untuk melakukan penyelidikan bersamaan dengan saat melintas tidak seharusnya melakukan kegiatan yang berbentuk survei atau

penelitian ilmu pengetahuan kelautan meliputi perairan alur laut Indonesia dan juga wilayah yang berada di atasnya.

16. Kapal-kapal dan pesawat terbang yang melintas transit dilarang melakukan pemancaran siaran-siaran yang tidak mendapat izin atau memancarkan gelombang elektromagnetik yang dimungkinkan akan mengganggu sistem telekomunikasi nasional dan dilarang mengadakan komunikasi langsung dengan pihak-pihak perorangan atau kelompok-kelompok yang tidak memiliki ijin resmi di wilayah Indonesia .
17. Kapal-kapal yang melintas transit harus selalu memenuhi peraturan keselamatan navigasi internasional yang telah ditentukan.
18. Awak kapal yang memiliki muatan kapal dapat dikenakan denda baik secara individu maupun secara kelompok bila menimbulkan kerusakan-kerusakan yang ditimbulkan oleh mereka. Mereka harus mempunyai nilai asuransi yang cukup mampu untuk membayar atas kerusakan yang ditimbulkannya termasuk kerusakan lingkungan laut sebagai akibat dari kerusakan lingkungan.

Untuk tujuan keselamatan navigasi dan untuk keselamatan diwilayah Indonesia , maka setiap kapal tangker asing, kapla penjelajah yang menggunakan energi nuklir, kapal penjelajah asing yang membawa muatan yang mengandung nuklir atau material berbahaya lain, kapal ikan asing dan termasuk kapal perang asing yang melintas diperairan Indonesia dan perairan ZEE atau dari wilayah laut lepas atau dari perairan

ZEE menuju ke perairan laut lepas dan melintasi perairan Indonesia hanya diijinkan melintas melalui alur laut yang telah ditentukan.

Dasar hukum yang perlu diperhatikan bagi kapal super tangker, adalah:

- Pasal 53 ayat 7,8,9 KHL 1982. Konsultasi tersebut bertujuan mencari suatu persetujuan yang dapat diterima oleh semua pihak, termasuk berat maksimal bobot mati kapal yang boleh melewati ALKI .
- Pasal 42 ayat (1) jo pasal 54 mutatis mutandis pada pelaksanaan ALKI memberikan hak kepada negara pantai.¹³

4. Hak Lintas di ALKI berdasarkan Undang-Undang No.6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

Sejalan dengan pemberlakuan KHL 19882 tentang Hukum Laut, dalam rangka menindak lanjuti implementasi nasional, pemerintah Indonesia telah mengeluarkan UU No.6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang mulai berlaku tanggal 8 Agustus. Untuk menggantikan UU No. 4/Prp/1960, yang merupakan refleksi implementasi langkah kebijakan kelautan Indonesia , utamanya dalam menetapkan secara tegas wilayah perairan Indonesia sebagai negara kepulauan sesuai dengan ketentuan konvensi .

¹³ Badan Koordinasi Keamanan Laut, *opcit*, h. 38

Dalam bagian umum penjelasan UU No. 6 tahun 1996 ditegaskan bahwa negara republik Indonesia yang diproklamirkan pada tanggal 17 Agustus 1945 secara geografis adalah negara kepulauan. Dalam bab III bagian kedua UU tersebut mengatur mengenai pelaksanaan hak pelayaran bagi kapal-kapal asing dan penerbangan bagi pesawat-pesawat terbang asing yang melintasi ALKI, yang termuat dalam pasal 18 – 21. Pasal 18 disebutkan bahwa hak pelayaran dan penerbangan dilakukan dengan cara normal terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang. Semua kapal dan pesawat udara asing baik negara berpantai ataupun tidak berpantai dapat menikmati hak lintas melalui perairan kepulauan Indonesia. Sedangkan dalam penjelasan pasal 19 ayat (1) menyatakan tentang tujuan pemerintah Indonesia menentukan alur-alur laut kepulauan yaitu untuk menegaskan kedaulatan dan keselamatan perairan dan ruang udara di atasnya, disamping itu untuk menjamin keselamatan pelayaran, pemerintah Indonesia dapat juga menetapkan skema pemisah lau lintas di alur-alur yang rawan kecelakaan.

Pasal 20 mengatur mengenai hak lintas yang juga harus dilakukan secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin melalui laut territorial Indonesia di selat antara satu bagian laut lepas atau ZEE Indonesia dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya. Hak lintas transit tersebut adalah hak lintas transit diselat Malaka dan di selat Singapura. Apabila diperlukan untuk keselamatan navigasi, pemerintah Indonesia

dapat menetapkan alur laut dan skema pemisah lalu lintas untuk pelayaran di lintas transit (pasal 21).

Lintasan yang digunakan kapal atau pesawat udara asing harus lintasan damai. Yang berarti tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia (pasal 12). Apabila hak lintasan oleh kapal atau pesawat udara terhenti harus sepanjang mengenai navigasi normal, atau perlu dilakukan karena keadaan memaksa, mengalami kesulitan, memberi pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara dalam keadaan bahaya atau kesulitan (pasal 11). Untuk kapal selam dan kendaraan bawah air apabila melakukan lintasan di perairan Indonesia diharuskan melakukan navigasi diatas permukaan air dan menunjukkan bendera kebangsaan (pasal 15) . Sedangkan untuk kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau yang bersifat berbahaya atau beracun harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional (pasal 16).

5. Keefektifan Peraturan Perundang-Undangan Nasional Terhadap ALKI

Sejak diratifikasi, selain ketentuan diatas, beberapa ketentuan perundangan nasional lainnya yang merefleksikan komitmen Indonesia terhadap implementasi Konvensi dan beberapa ketentuan lain yang relevan adalah Peraturan Pemerintah No. 61 tahun 1998 tentang Daftar

Koordinat Titik-titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia di laut Natuna. Serta saat ini pemerintah melalui departemen terkait sedang mempersiapkan beberapa rancangan peraturan perundang-undangan seperti:

1. RPP tentang Alur laut dan Skema Pemisah Lalu Lintas di laut Teritorial di Perairan Indonesia .
2. RPP tentang Daftar Koordinat geografis Titik-titik Garis Pangkal Perairan Indonesia
3. RPP tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas damai Melalui Perairan Indonesia.

Karena masih berbentuk rancangan tersebut maka penulis tidak dapat menjelaskan data secara rinci .

Membicarakan keefektifan peraturan perundang-undangan nasional mengenai / berhubungan dengan laut, penulis melihat ada kekosongan peraturan perundang-undangan berkaitan dengan ALKI ini. Hal tersebut disebabkan di dalam peraturan tidak secara tegas menjelaskan hukuman apa yang dapat diterapkan jika ada kapal atau pesawat udara asing melakukan pelanggaran. Dalam UU No.6/1996 dijelaskan bahwa mengenai pelanggaran tersebut dapat datur dengan PP lebih lanjut, sedangkan PP tersebut sampai sekarang belum ada. Sehingga secara otomatis peraturan tersebut hanya memuat himbauan saja tanpa adanya sanksi.

BAB III

ANALISIS PERUBAHAN ALKI III PASCA DISINTEGRASI TIMOR TIMUR

1. Konsep ALKI Yang Diajukan Pemerintah Indonesia Dan Diterima Oleh IMO

Suatu kenyataan yang tidak dapat dipungkiri bahwa Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia dengan 17.508 buah pulau dan sebagian besar wilayah Indonesia terdiri dari laut perairan¹⁴ Sesuai hasil survei Dinas Hidrografi (DISHIDROS) TNI AL tahun 1996 terungkap bahwa luas wilayah Indonesia seluruhnya adalah 8 juta Km yang terdiri dari luas daratan 2,1 juta Km dan luas perairan 5,9 juta Km. Dengan demikian maka 2/3 dari wilayah Indonesia adalah perairan dan juga Indonesia memiliki garis pantai terpanjang di dunia 81.290 Km.

Bangsa Indonesia memandang laut sebagai sarana/wahana untuk mewujudkan satu kesatuan wilayah negara dalam arti hukum, politik, sosial, ekonomi dan budaya, pertahanan dan keamanan. Laut adalah salah satu medan juang dalam upaya pembangunan nasional dan sarana pemersatu bangsa yang didalamnya terkandung segala potensi sumber

¹⁴ P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta, Rineka Cipta, 1993, h 2

kekayaan alam serta merupakan modal dasar pembangunan yang tak ternilai harganya.

Sejak dicetuskannya "Deklarasi Juanda" pada tanggal 13 Desember 1957 yang menyatakan bahwa

" Segala perairan disekitar, diantara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk negara Indonesia dengan tidak memandang luas/lebarnya adalah bagian yang wajar daripada perairan nasional yang berada dibawah kedaulatan mutlak negara Indonesia,lalu lintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapl-kapal asing dijamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia..."¹⁵

Deklarasi juanda, menjadi tumpuan dan harapan indonesia dalam memperjuangkan konsepsi negara kepulauan yang kemudian baru membuahkan hasil pada tahun 1982 setelah ditandatanganinya Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut tanggal 10 Desember di montego Bay Jamaica.

Sebagai salah satu negara kepulauan, Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 pada tanggal 31 Desember 1985. Dengan demikian UNCLOS 1982 dapat diterapkan dan diberlakukan di seluruh wilayah Indonesia sebagai peraturan perundang-undangan nasional.

Dalam pasal 53 KHL telah diatur 12 (dua belas) ketentuan mengenai hak lintas alur laut kepulauan dan hal ini sudah merupakan keharusan bagi Indonesia untuk menetapkan alur laut kepulauannya. Karena wilayah perairan Indonesia merupakan salah satu rute pelayaran

¹⁵ *ibid.* h.6

Intrenasional dari utara keselatan dan dari timur kebarat ataupun sebaliknya.

Dalam Forum Strategis TNI Angkatan Laut IV tahun 1991, dihasilkan sebuah keputusan tentang konsep alur lintas kepulauan, penetapannya mempertimbangkan faktor keamanan pelayaran, keselamatan navigasi, jarak yang harus ditempuh, kepentingan negaraa pemakai serta dampaknya terhadap ketahanan nasional RI. Untuk itu forum mengajukan 3 (tiga)alternatif alur laut kepulauan Indonesia yaitu¹⁶

- a. Alur Laut Kepulauan I (ALKI-I) meliputi Laut Cina Selatan,, Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda.
- b. Alur Laut Kepulauan II (ALKI-II) meliputi Laut Sulawesi, Selat Makasar dan Selat Lombok.
- c. Alur Laut Kepulauan III (ALKI- III) meliputi Laut Maluku/ Talaud, timur P. Mongoli, barat P. Buru, Laut Banda –Laut Aru-Leti-Laut Timor-Selat Ombai-Laut Jawa.

Indonesia telah berusaha keras agar ALKI Utara Selatan dapat diterima oleh masyarakat Internasional sejak tahun 1995 ALKI telah dibahas dalam rapat kerja nasional (Rakernas) interdep. Rakernas ini menghasilkan konsep yang sama dengan forum strategis TNI-AL 1991 di SESKOAL yaitu ALKI Utara-Selatan

Konsep ini juga telah dikonsultasikan dengan *Internasional Hydrographic Organization (IHO)* di Monaco. IHO mengerti dan menyetujui

¹⁶ Hasil sidang IMO fsn konsultasi IMO, Mabesal, 1997, h.5 (lamp)

dengan mengatakan bahwa tidak ada masalah dengan rencana ALKI dan dapat diajukan ke IMO.

Tanggal 30 Agustus untuk pertama kalinya Indonesia mengirimkan konsep ALKI yang disiapkan oleh DISHIDROS bersama Deplu dengan judul *Designation of certain Sea Lanes and air Routes thereabove through Indonesian Archipelagic Waters*. Proposal ini selanjutnya disebarakan kepada 152 negara anggota IMO untuk dipelajari agar semua anggota dapat memberikan masukan pada pembahasan dalam sidang berikutnya.

Ada tiga kali sidang yang dilakukan oleh IMO dalam pembahasan ALKI yaitu:

1. Maritime Safety Committee 67 (MSC-67) tanggal 2-6 Desember 1996. Dalam sidang ini tanggapan yang masuk 22 negara dan 3 organisasi terkait semuanya mempertanyakan mengapa ALKI Timur Barat yang melalui Laut Jawa tidak dimasukkan. Indonesia juga masih belum didukung oleh negara ASEAN lainnya, hal ini dikarenakan mereka masih terbawa dengan situasi semua negara anggota IMO yang memberikan argumen belum menyetujui proposal ALKI Indonesia. Delegasi Indonesia terdiri Deplu, TNI-AL/Dishidros, Mabes ABRI, Ditjen parla dan Pertamina.
2. Sub Committee Safety of Navigation 43 (NAV-43) tanggal 14-18 Juli 1997. Sebagian besar sudah memahami proposal ALKI Indonesia, Khususnya Amerika dan Australia sudah memberikan dukungannya. Delegasi dalam sidang ini Deplu, Dishidros, Mabes ABRI, Ditjenperla.

- Khususnya Amerika dan Australia sudah memberikan dukungannya. Delegasi dalam sidang ini Deplu, Dishidros, Mabes ABRI, Ditjenperla.
3. Maritime Safety Committee 69 (MSC-69) tanggal 11-20 Mei 1998. Dalam sidang ini pada akhirnya proposal ALKI Indonesia diterima diadopsi oleh sidang MSC-69. Ini berarti setelah tiga tahun Indonesia berjuang pada akhirnya berhasil. Indonesia banyak mendapat pujian yang telah memprakasai pengajuan ALKI-nya tentunya memberikan jalan bagi negara kepulauan lain untuk segera dapat menetapkan ALKI masing-masing negara.

Dengan telah diakuinya ALKI oleh IMO, sebagai langkah tindak lanjutnya pemerintah menyiapkan:

1. Menyiapkan penyusunan rancangan peraturan pemerintah untuk mengesahkan/ mengundang ketiga ALKI tersebut.
2. Menyiapkan peta-peta navigasi lengkap dengan simbol-simbol Archipelagic Sea Lanes yang diperlukan untuk pelayaran/ penerbangan internasional melalui ALKI.
3. Menyiapkan perangkat untuk keperluan monitoring surveillance and controlling untuk pengamanan penggunaan ALKI oleh masyarakat Internasional. Menyiapkan langkah-langkah kongret untuk pelaksanaan pengawasan pengendalian melalui law enforcement (pelaksanaan penegakkan hukumnya)¹⁷.

¹⁷ Dishidros, *Garis Besar Terbentuknya Rezim Negara Kepulauan Indonesia dan pengajuan ALKI Hingga Diadopsi IMO*, Jakarta, 1998, h..4 (lamp)

Kapal-kapal dan pesawat udara yang melintasi tidak boleh melakukan kegiatan yang dapat membahayakan perdamaian dan keamanan negara pantai termasuk melanggar peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh negara pantai atau konvensi internasional lainnya. Oleh sebab itu saat pengajuan konsep ALKI Indonesia juga mengajukan 19 rules atau persyaratan bagi kapal atau pesawat udara asing yang melintasi ALKI.

Untuk selengkapnya lihat peta pada halaman berikut:

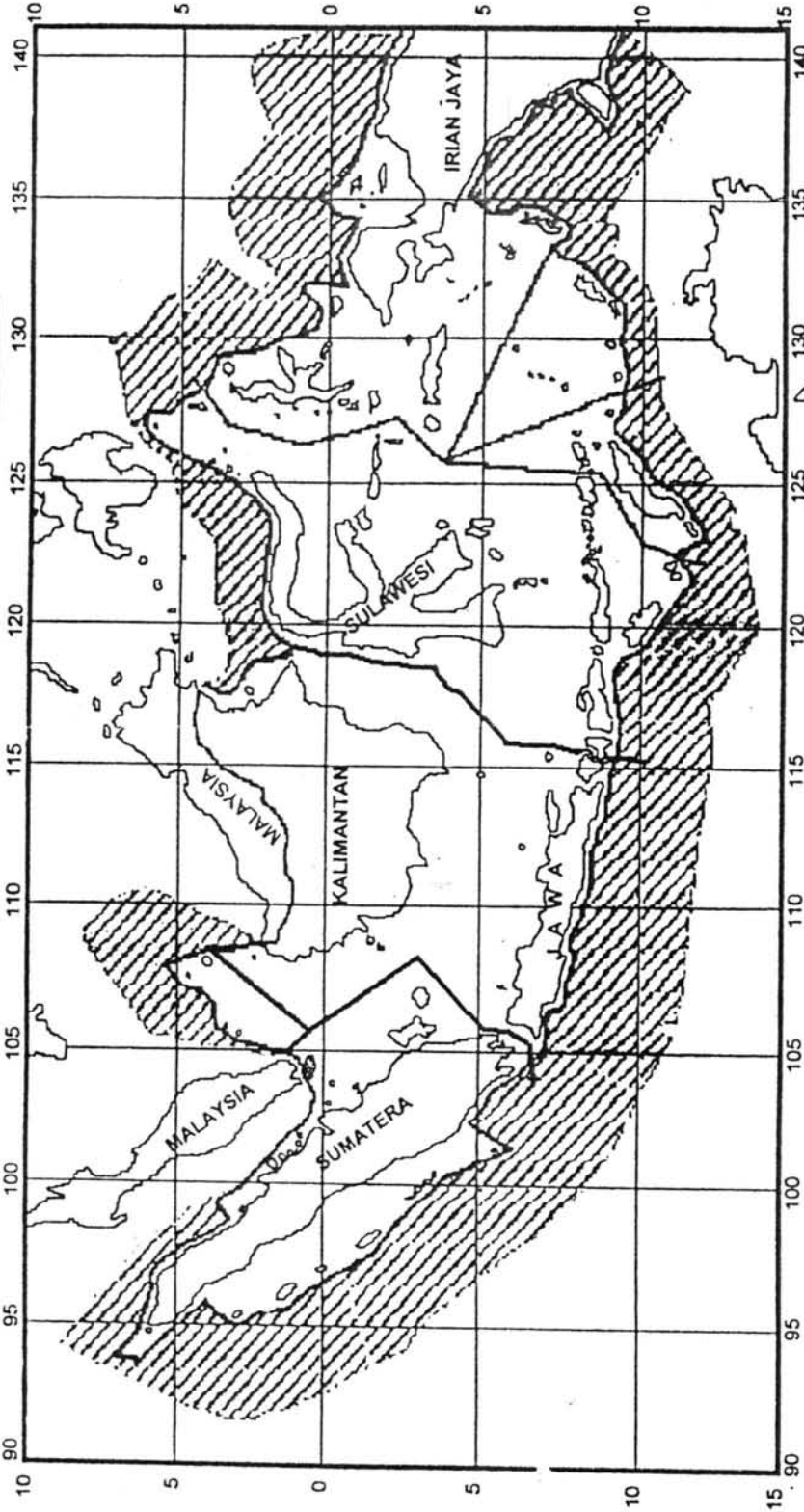
TENTARA NASIONAL INDONESIA
MARKAS BESAR

RAHASIA

43

SUBLAMPIRAN "II"
DARI SKEP PANGlima TNI
NOMOR : Skep/ 645 / VII / 1999
TANGGAL : 2 Juli 1999

PETA ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA



A R S I P

A.n. KEPALA STAF UMUM TNI
ASISTEN OPERASI

ENDRIARTO SUTARTO
MAYOR JENDERAL TNI

RAHASIA

2. Dampak Penetapan ALKI

Dalam praktek masyarakat internasional, perihal alur lintas laut kepulauan adalah sesuatu yang baru karena dalam konvensi-konvensi sebelumnya tidak dikenal adanya alur lintas kepulauan. IMO sendiri belum mempunyai formulasi tentang bagaimana tata cara/ prosedur pengawasan, pengamanan dan penegakkan hukumnya. Disisi lain Indonesia merupakan negara kepulauan pertama yang mengajukan alur lintas laut kepulauan yang melintasi perairan Indonesia. Indonesia dituntut untuk menyeimbangkan antara kepentingan Indonesia dan menjamin hak dari masyarakat internasional sesuai pasal 53 KHL.

Kepentingan-kepentingan internasional di ALKI, pada hakekatnya bersumber pada kelancaran lalu lintas (garis perhubungan)laut yang ditinjau dari segi ekonomis, perdagangan, serta militer. Kepentingan masyarakat internasional di ALKI seiring dan sejalan dengan tingkat mobilitas perkembangan perekonomian dan membaiknya stabilitas keamanan di kawasan Asia Tenggara, Asia Timur, dan Samudra Pasifik. ALKI menempati posisi yang sangat strategis dalam mendukung dan menciptakan stabilitas keamanan dan mobilitasi kegiatan perekonomian diantara kawasan Timur-Barat dan Utara-Selatan.

Secara khusus Amerika Serikat, sampai saat ini belum meratifikasi KHL, namun hanya mengikuti prinsip Lintas Transit (*transit Passage*) disetiap selat yang ada diperairan Indonesia. Disisi lain sampai saat inipun Amerika masih menuntut alur lintas timur –barat, yang

melintasi perairan kepulauan Indonesia. Bagi Indonesia sendiri keberadaan ALKI tidak boleh mengganggu integritas bangsa dan kedaulatan negara RI.

Oleh karena itu penetapan ALKI berdasarkan konsep "garis sumbu" yaitu bahwa konsep kebijaksanaan mengenai penetapan alur laut kepulauan harus memperhatikan dampak dan kerawanan yang bakal timbul karenanya. Dampak tersebut dapat bersifat positif maupun negatif terhadap kepentingan nasional maupun internasional.¹⁸

a. Dampak Positif

1. Dengan penetapan ALKI, Indonesia menunjukkan kepatuhan dan ketaatan terhadap KHL yang telah diratifikasi dengan UU No. 17 tahun 1985. Hal ini memberikan kepastian hukum bagi penggunaan ALKI demi kepentingan masyarakat internasional.
2. Lebih memperkokoh UU No. 17/1985, namun di lain pihak memacu dan mengharuskan pemerintah untuk segera mengeluarkan penetapan pengaturan secara legal.
3. Jika ada kepastian alur pelayaran bagi pelayaran internasional maka akan memberikan kepastian perhitungan biaya.

¹⁸Mabesal, *Pengaruh dan Implementasi Hukum Laut Internasional*, 1993, h.48

4. Kemungkinan terciptanya peluang untuk pembangunan dan pengembangan industri jiwa maritim nasional dan fasilitas di sekitar ALKI.
5. Terwujudnya dan terjaminnya kejelasan hak dan kewajiban dunia dan masyarakat internasional di dalam pelayaran di sepanjang ALKI.
6. Pengawasan terhadap ALKI yang sudah ditentukan lebih memperjelas usaha komando dan pengendalian (kodal)nya karena kepastian dalam hal lokasi, arah dan jaraknya. Dengan demikian upaya pendeteksian, pengenalan, penilaian dan penerusan informasiserta aksi penindakan akan lebih jelas jika dibandingkan jika tidak adanya penetapan ALKI.

b. Dampak Negatif

1. Dapat mengurangi kedaulatan dan integritas nasional sesuai prinsip dan hakekat wawasan nusantara.
2. Akan menimbulkan beban tambahan bagi pengguna tertentu bila dibandingkan dengan kebiasaan lama khususnya dalam hal jarak dan waktu tempuh.
3. Pada alur-alur pelayaran yang telah ditentukan itu. Indonesia harus menjamin tersedianya rambu-rambu pelayaran serta alat bantu pelayaran lainnya bagi kepentingan kelancaran dan

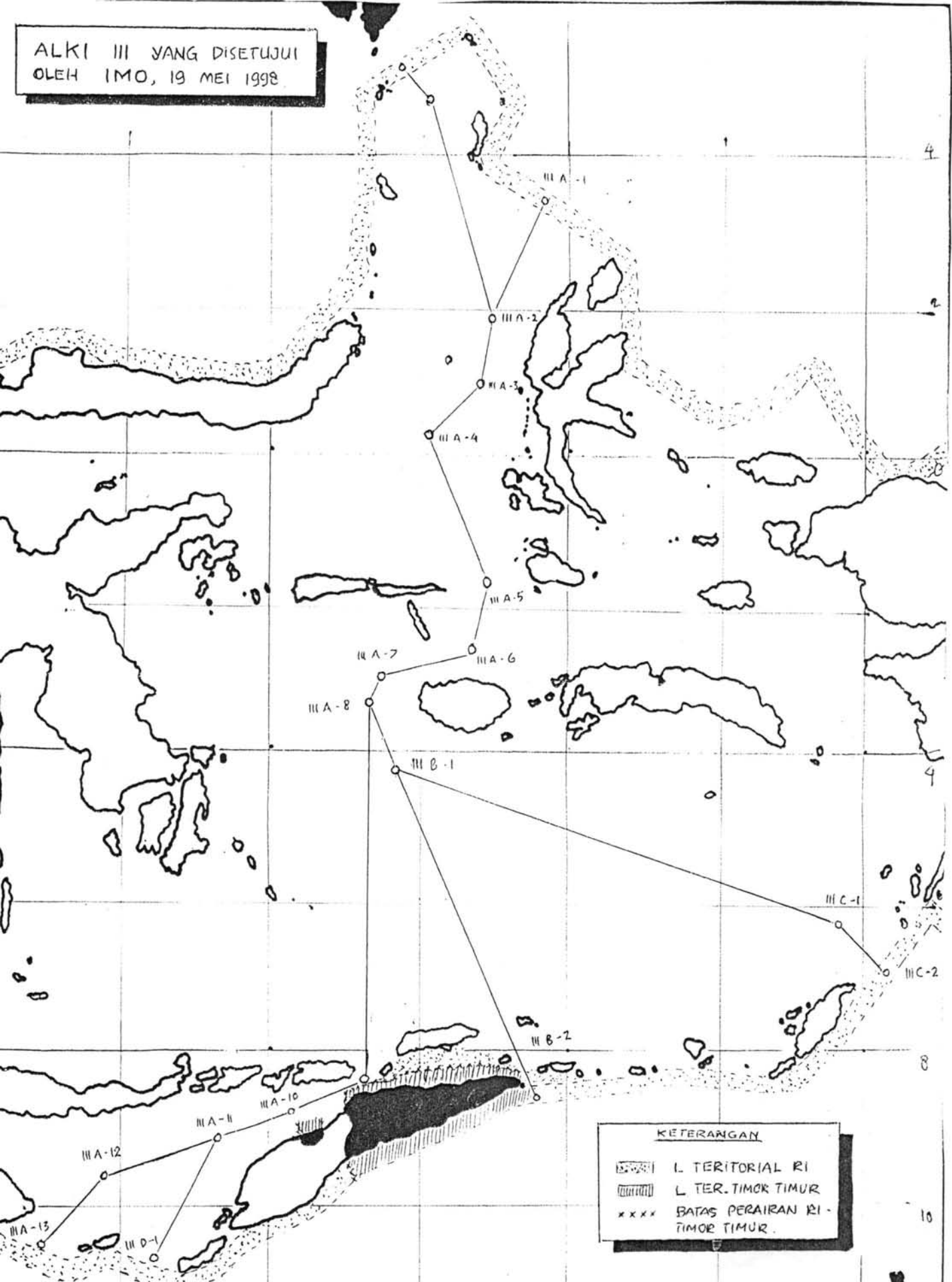
keselamatan navigasi. Hal ini dapat mengakibatkan beban biaya relatif besar.

4. Negara tidak dapat memanfaatkan sumber daya alam perairan ALKI tersebut.
5. Mengurangi wilayah/daerah operasi para nelayan di ALKI.
6. Kuota komposisi ekspor Indonesia tertentu ada kemungkinan ditekan oleh pihak-pihak yang dirugikan dengan ditetapkannya ALKI.
7. Dikhawatirkan akan ada perbedaan persepsi oleh pihak-pihak lain terhadap bahasa hukum dalam konteks penggunaan ALKI terutama sebagai akibat dari tidak jelasnya pengertian "*normal mode*".
8. Didalam ruang ALKI dapat terjadi interaksi militer (aksi/tindakan militer) antar negara asing yang sedang bersengketa yang pada gilirannya dapat menimbulkan konflik bersenjata secara terbuka (ALKI menjadi medan pertempuran).
9. Beberapa selat, sebagai akibat dari perkembangan pusat-pusat ekonomi, seperti selat Sunda, selat Bali akan merupakan selat yang sangat ramai digunakan untuk menghubungkan pusat-pusat ekonomi tersebut. Penetapan ALKI melalui selat-selat tersebut akan memerlukan pengaturan dan pengawasan lalu lintas yang baik.




4. ALKI III Sebelum Disintegrasi Timor-Timur

Ketika pemerintah RI mengajukan konsep tiga ALKI kepada IMO, sejak tahun 1985 tanpa diprediksikan bahwa dikemudian hari bakal terjadi perubahan khususnya di ALKI-III dengan adanya disintegrasi Timor-Timur dari negara kesatuan RI. Tanggal 19 Mei 1998, dalam sidang MSC-69, IMO menerima dan menyetujui proposal/konsep ALKI yang diajukan pemerintah. Khusus untuk ALKI III selengkapnya dapat dilihat pada peta berikut:

ALKI III YANG DISETUJUI OLEH IMO, 19 MEI 1998



KETERANGAN

-  L. TERITORIAL RI
-  L. TER. TIMOR TIMUR
-  BATAS PERAIRAN RI - TIMOR TIMUR.

ALKI III terdiri dari III-A, III-B, III-C dan III-D secara lengkap masing-masing ALKI tersebut adalah sebagai berikut:¹⁹

- a. ALKI III-A sepanjang kurang lebih 991 NM (Nautical Mile). Meliputi samudra Pasifik-Laut Seram-Laut Banda- selat Ombai-Laut Sawu dengan koordinat (titik awal dari 03-27-00 dan 127-40-30E)
 - 1) 01-40-00 N dan 126-57-30 E (31 NM sebelah barat Pulau (P.) Sidanga)
 - 2) 00-09-00 N dan 126-20-00 E (47 NM sebelah barat P.Siko).
 - 3) 01-50-00 S dan 127-00-00 E (31 NM sebelah timur Dehekolano).
 - 4) 03-20-00 S dan 125-30-00 E (34 NM sebelah barat Tomahu).
 - 5) 08-25-00 S dan 125-20-00 E (14 NM sebelah tenggara Laisumbu)
 - 6) 10-41-00 S dan 120-19-00 E (40 NM sebelah barat P.Dana).
 - 7) 04-14-00 N dan 125-07-00 E (12 NM sebelah barat P. Kawalusu).

¹⁹ Nicolas P. Ello, *Hasil Sidang IMO Dan Konsultasi IHO tentang ALKI Dalam Rangka Implementasi UNCLOS 1982*, Mabasal, 1997, h.13.

b. ALKI III-B sepanjang kurang lebih 767 NM, meliputi samudra Pasifik-Laut Maluku-L.Seram-L.Banda-Selat Leti dan Laut Timor, dengan koordinat:

- 1) 03-27-00 N dan 127-340-00 (titik awal)
- 2) 01-40-00 N dan 126-57-30 E (50 NM sebelah barat P.Sidanga).
- 3) 00-09-00 N dan 126-20-00 E (47 NM sebelah barat P.Siko)
- 4) 01-50-00 S dan 127-00-00 E (31 NM sebelah timur tg Dehekolamo)
- 5) 03-20-00 S dan 125-30-00 E (34 NM sebelah barat g. Tomahu).
- 6) 04-00-00 S dan 135-40-00 E (38 NM sebelah barat daya tg. Wal Wawat)
- 7) 08-39-00 S dan 127-36-00 E (22 NM sebelah tenggara P.Yako).

c. ALKI III-C sepanjang kurang lebih 916 NM, meliputi samudra Pasifik- L. Maluku-L. Seram- L. Banda -l. Arafuru dengan koordinat:

- 1) 03-27-00 NM dan 127-40-00 E (titik awal).
- 2) 01-40-00 N dan 126-57-30 E (31 NM sebelah barat P. Sidanga).
- 3) 00-09-00 N 126-00-00 E (47 NM sebelah barat P. Siko).

- 3) 00-09-00 N 126-00-00 E (47 NM sebelah barat P. Siko).
 - 4) 01-50-00 S dan 127-30-00 (31 NM sebelah Timur tg. Dehekolamo).
 - 5) 03-20-00 S dan 125-30-00 E (34 NM sebelah barat g. Tomahu).
 - 6) 04-00-00 S dan 125-40-00 E (38 NM sebelah barat daya tg. Wal Wawat).
 - 7) 06-42-00 S dan 182-40-00 E (titik akhir).
- d. ALKI III-D, sepanjang kurang lebih 70 NM yang merupakan salah satu cabang dari ALKI III-A, pada titik belok III-A 11 kearah barat daya dari perairan L. Sawu menuju ke selat Roti yaitu perairan sempit antara P.Sabu dan P. Roti.

Dengan adanya disintegrasi Timor Timur dari negara kesatuan RI, status hukum dari ALKI III menjadi tidak pasti, khususnya ALKI III-A dari titik belok IIIA-5, IIIA-10 dan IIIB-2 karena letaknya yang tepat bersinggungan dengan perairan teritorial dari Timor Timur. Hal ini harus dipecahkan dan segera ditemukan solusinya demi menjamin kepastian hukumnya juga demi mengakomodir kepentingan masyarakat internasional sesuai pasal 53 KHL.

5. Kemungkinan Perubahan ALKI III Setelah Disintegrasi Timor Timur

Disintegrasi Timor Timur dari negara kesatuan RI adalah sebuah fakta yang menjadi kenangan pahit bagi Indonesia, betapa tidak setelah selama 23 tahun bergabung dengan Indonesia, dan pemerintah juga telah berkorban dan berjuang untuk membangun dan mempertahankannya. Ribuan nyawa telah dipertaruhkan, begitu juga kucuran dana tidak ternilai banyaknya seakan dihamburkan begitu saja yang pada akhirnya menggoreskan luka yang teramat dalam pada hati sanubari bangsa Indonesia. Timor Timur sebuah nama yang pernah dikenal dan akrab sebagai propinsi RI yang ke-27, sejak awal integrasi tahun 1976 diberi perlakuan dan perhatian yang istimewa oleh pemerintah pusat. Sejak tahun itulah tekanan dan ancaman dari masyarakat internasional dan PBB terhadap pemerintah RI tidak pernah sirna. PBB secara tegas menolak integrasi Timor Timur kedalam melalui resolusi tahun 1978.

Perjuangan berat dilalui bangsa Indonesia demi mempertahankannya namun tetap gagal untuk menyakinkan PBB dan masyarakat internasional. Seiring dengan krisis politik yang berkepanjangan di Indonesia, tekanan PBB dan masyarakat internasional kian gencar agar segera melepaskan Timor Timur.

Perjuangan memang ada batasnya, kesabaran pemerintah telah habis, sadar akan sebuah kenyataan bahwa segala cara yang telah ditempuh untuk mempertahankan Timor Timur bakal sia-sia, pemerintah

menawarkan opsi yaitu memilih merdeka atau otonomi khusus. Hal ini membuka peluang bagi kelompok-kelompok pejuang anti integrasi (Fretelin dan Falantil) untuk memisahkan diri dari RI.

Tanggal 27 Maret 1999, Menlu Ali Alatas mengemukakan bahwa sikap pemerintah Indonesia sudah bulat yaitu bila tawaran otonomi khusus ditolak maka keinginan warga Timor Timur untuk memisahkan diri dari negara kesatuan RI adalah sangat wajar dan manusiawi²⁰ ... setelah 22 tahun kita mengalami sejarah kebersamaan dengan rakyat Timor Timur ternyata tetap tidak mencukupi bagi rakyat Timor Timur untuk menyatu dengan kita. Maka kiranya wajar dan bijaksana bahkan demokratis dan konstitusional, bila kepada wakil-wakil rakyat kita yang kelak akan terpilih diusulkan untuk mempertimbangkan agar dapat kiranya Timor Timur secara terhormat, secara baik-baik berpisah dengan negara kesatuan RI.”

Setelah diumumkannya hasil jajak pendapat tanggal 30 Agustus 1999 dimana 98,5 % rakyat Timor Timur menuntut merdeka, maka terhitung sejak saat itu secara resmi Timor Timur berpisah dengan wilayah RI. Oleh PBB dijanjikan bahwa Timor Timur akan dibawah status apabila keadaan memungkinkan. Selama ini yang mengendalikan disana adalah UNTAET (*United Nations Transitional Administration in East Timor*) atau pemerintahan transisi PBB di Timor.

Disintegrasi Timor Timur melahirkan sejumlah permasalahan baik politik, sosial, ekonomi maupun mempertahankan keamanan serta hukum.

²⁰ Intisari, Januari, 2000, h.97

Permasalahan-permasalahan yang timbul tersebut harus segera diselesaikan atau minimal ditangani sehingga tidak berlarut-larut. Masalah Timor Gap (Celah Timor) sampai saat ini belum ada kepastian/ keputusan tentang kelanjutan kerjasama tersebut, masalah lainnya adalah tentang adanya aset-aset pemerintah RI yang masih ada di Timor Timur khususnya di bidang telekomunikasi dimana sampai saat ini masih ada beberapa peralatan /sarana telekomunikasi yang berada di Timor Timur.

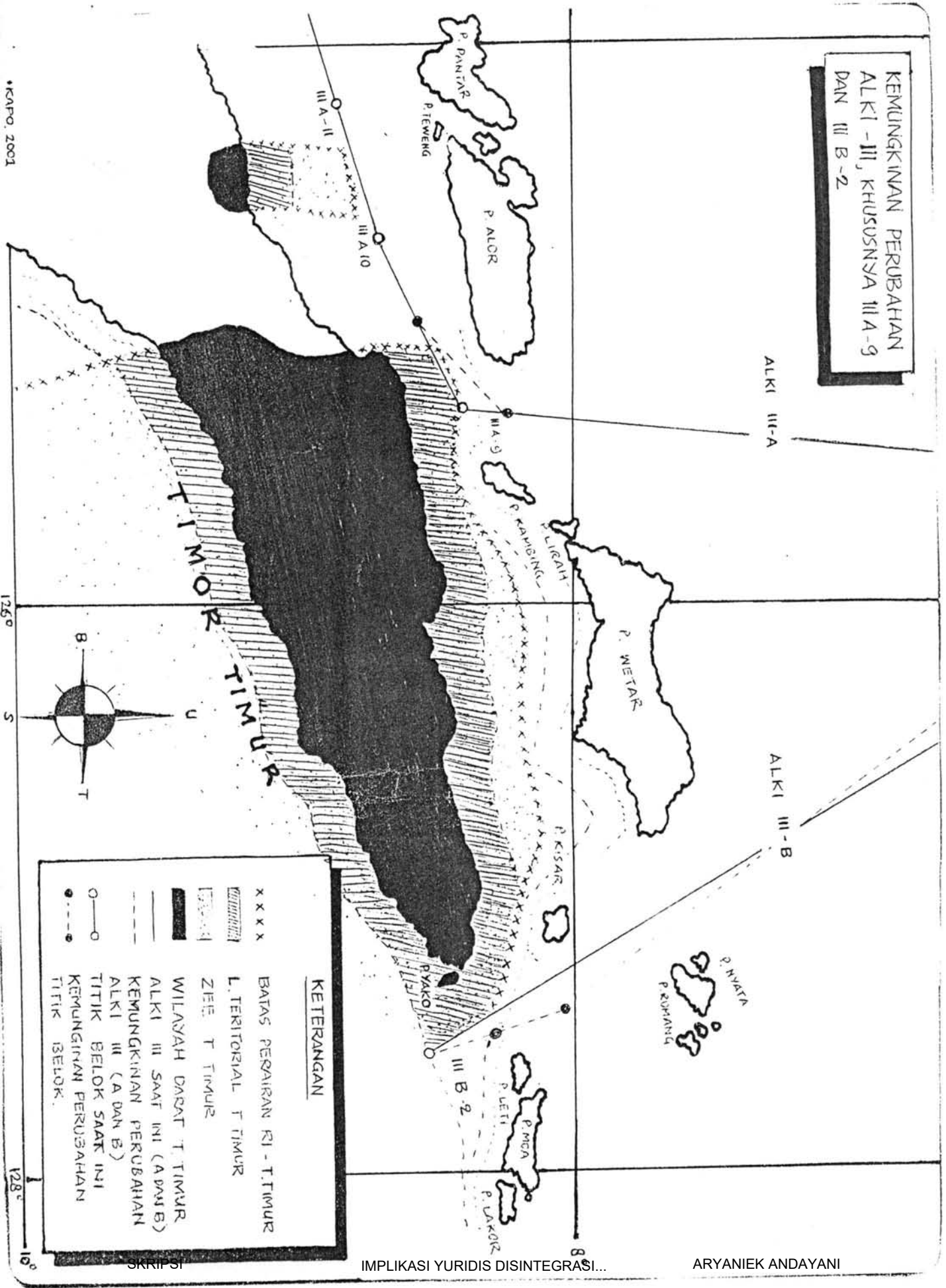
Tidak kalah pentingnya yang harus ditangani segera adalah masalah penetapan batas-batas perairan teritorial , dan kemungkinan dibukanya suatu koridor atau ruang perairan yang khusus untuk kepentingan Timor Timur di Oekusi/ Ambeno yang terletak didalam wilayah propinsi Nusa Tenggara Timur suatu masalah ALKI khususnya ALKI III-A pada titik belok IIIA-9 dan ALKI IIIB-2 yang merupakan ujung dari cabang IIIB-I yang terletak antara P. Yako (Timor Timur) dan P. Leti.

Berdasarkan ketentuan pasal 53 ayat (7) KHL yang menyatakan bahwa : "Suatu negara kepulauan apabila keadaan menghendaki setelah untuk itu mengadakan pengumuman sebagaimana nantinya dapat mengganti alur laut atau skema pemisah lalu lintas yang telah ditentukan atau ditetapkannya sebelumnya dengan alur laut atau skema pemisah lainnya". Dengan demikian pemerintah Indonesia, dapat mengganti atau merubah suatu ALKI namun hal inipun tetap tidak mengenyampingkan kepentingan masyarakat internasional dan sesuai dengan prosedur sebagaimana ditentukan dalam pasal 53 ayat (9) bahwa:

Dalam menentukan atau mengganti alur laut atau mengganti skema pemisah lalu lintas, suatu negara kepulauan harus mengajukan usul-usul kepada organisasi internasional berwenang dengan maksud 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

Berdasarkan ketentuan tersebut penggantian atau perubahan ALKI sangat mungkin dilakukan asalkan hal tersebut disampaikan kepada organisasi internasional yang terkait yaitu IMO khusus berkaitan dengan ALKI III-A, yaitu daerah atau perairan yang tumpang tindih dengan Timor Timur yaitu pada ALKI IIIB-2 di koordinat 08-39-00 S dan 127-36-00 dengan jarak 22 NM sebelah tenggara P. Yako dan ALKI III-A pada titik belok IIIA-9 di koordinat 08-25-00 S dan 125-20-00 E dengan jarak 14 NM sebelah tenggara Tg. Saisumbu (P. Alor). Selanjutnya lihat peta berikut:

Sumber dinas hukum angkatan laut -2001



KEMUNGKINAN PERUBAHAN
 ALKI - III, KHUSUSNYA III A-9
 DAN III B-2

ALKI III-A

ALKI III-B

KETERANGAN

- xxxxx BATAS PERAIRAN RI - T. TIMUR
- L. TERITORIAL T. TIMUR
- ZEE T. TIMUR
- WILAYAH DASAR T. TIMUR
- ALKI III SAAT INI (A DAN B)
- KEMUNGKINAN PERUBAHAN ALKI III (A DAN B)
- TITIK BELOK SAAT INI
- KEMUNGKINAN PERUBAHAN TITIK BELOK

*KAPRO, 2001

126° S

128° 10°

Terhadap ALKI IIIA-9 dan IIB-2 bila memang terjadi pemisahan maka akan terdapat beberapa alternatif berikut²¹:

a. Pemerintah RI dan Timor Timur membuat kesepakatan bilateral perihal penetapan/ pengesahan koordinat dan titik belok bagi ALKI IIIA-9 dan IIB-2 yaitu bahwa:

- 1) Koordinat titik belok IIIA-9 bergeser ke utara kurang lebih 14 NM (lihat peta) kemudian berbelok ke arah barat daya kurang lebih 24 NM menuju titik belok IIIA-10 (tambahan baru) dan IIIA-10 yang ada saat ini akan berubah menjadi IIIA-11 dan seterusnya. Perubahan ini semata-mata untuk menghindari klaim wilayah dari masing-masing pihak yang batas perairan teritorialnya tumpang tindih disekitar ALKI IIIA_(tersebut.
- 2) Koordinat titik belok IIB-2 juga akan mundur dan bergeser ke utara, ke perairan teritorial RI yaitu ke posisi sekitar 15 NM sebelah barat P. Leti dan ujungnya bukan lagi di sebelah tenggara P. Yako. Koordinat dan titik belok yang semula di tenggara P. Yako bergeser ke utara 27 NM dan akan menambah satu titik belok sekitar 30 NM sebelah timur P. Kisu, sehingga titik belok IIB-2 menjadi IIB-3 karena ditambah satu titik belok di sebelah utaranya mendekati garis lintang 8° lintang selatan.

²¹ Wawancara langsung dengan Lettu W. L. Kapo bagian Dinas Hukum, Angkatan Laut Suarabaya, 25 Mei 2001

Sesuai pada rapat informal tingkat teknis yang dihadiri oleh unsur-unsur Deplu, DISHIDROS, TNI-AL, BAKOSURTANAL dan Biro Hukum DEPHAN²², dihasilkan rekomendasi melalui dua opsi untuk dipertimbangkan berkenaan dengan rencana perubahan tersebut yaitu:

1. Menghapuskan sama sekali ALKI III-A dan III-B
 - a. Pemerintah RI menghapus sama sekali ALKI III-A dan III-B sehingga yang ada hanya melewati ALKI III-C yang ada saat ini (lihat peta), yaitu melewati laut Maluku-laut Banda-laut Seram dan laut Arafuru (916 NM).
 - b. Pemerintah RI akan menghapus ALKI IIIA (IIIA-9, IIIA-10, IIIA-11, IIIA-12 dan IIIB-1dan IIIB-2 dan untuk perairan menuju selatan melewati perairan Timor Timur kemudian diganti dengan lintas transit sesuai dengan ketentuan pasal 20 dan 21 UU No.6/1996 tentang perairan, seperti halnya di selat Malaka.
2. Memindahkan ALKI III-A dan III-B kewilayah teritorial RI, dapat diperjelas sebagai berikut:
 - ◆ Pemerintah RI mengganti/ meindahkan ALKI IIIA khususnya yang melewati selat Ombai (titik belok IIIA-9, IIIA-11) di pindahkan kebarat yaitu di perairan/ selat antara P. Pantar dan P. Semsata sedangkan ALKI IIIB-2 yang melewati perairan antara P. Yako dan P. Leti bergeser ke arah timur yaitu di sekitar kepulauan Kai dan P. Lakov.

²² Non paper DEPLU. *op.cit.*,h.7

Namun demikian hal tersebut harus tetap memperhatikan kepentingan masyarakat internasional sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

- a. Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan satu-satunya konvensi yang menjadi acuan bagi Indonesia untuk menetapkan alur laut kepulauannya. Tentunya pembuatan alur laut ini sesuai dengan aturan yang ada dan tetap mempertahankan kepentingan Indonesia ataupun pengguna lainnya. Sampai saat ini pemerintah belum membuat peraturan perundang-undangan nasional yang dapat dijadikan dasar oleh aparat penegak hukum guna *law enforcement* di wilayah ALKI. Peraturan nasional yang ada saat ini hanya mengatur permasalahan umum dan bukan mengatur ALKI secara khusus seperti UU No. 6/1996 tentang perairan Indonesia. Dapat dikatakan peraturan yang ada belum memadai guna penegakkan hukum di wilayah laut Indonesia, sehingga sampai saat ini yang dipergunakan sebagai dasar oleh pemerintah Indonesia hanya KHL 1982, terutama pasal 27, 28, 73, 110, 111.
- b. Ada beberapa alternatif yang dapat dilakukan oleh pemerintah RI mengenai perubahan ALKI III, setelah pemisahan Timor Timur yaitu:

- Pemerintah RI dapat membuat kesepakatan bilateral mengenai penetapan ALKI dan pergeseran Koordinat dan titik belok bagi ALKI IIIA-9 dan IIIB-2
- Sehubungan dengan hal tersebut pada rapat informal tingkat teknis yang dihadiri oleh DEPLU, DISHIDROS, TNI-AL, BAKOSURTANAL dan Biro Hukum Dephan dihasilkan dua opsi yaitu:
 - Memindahkan ALKI III-A dan III-B ke wilayah teritorial RI.
 - Menghapus sama sekali ALKI III-A dan III-B.

2. Saran

- a. Pemerintah juga harus segera menetapkan peraturan perundang-undangan nasional yang masih berupa RPP atau penembahan peraturan lain yang berkaitan untuk dilakukannya Law enforcement terhadap ALKI.
- b. Pemerintah dengan Timor Timur harus sesegera mungkin menetapkan batas wilayah teritorial baik didarat ataupun di laut. Untuk menjaga integritas dan keamanan masing-masing wilayahnya.
- c. Pemerintah RI harus menyampaikan kepada IMO tentang perubahan wilayah Timor Timur yang berpengaruh pada ALKI.

- d. Rencana penyampaian perubahan tersebut perlu juga disampaikan kepada negara-negara pengguna maritim besar antara lain Amerika Serikat, Australia dan user aktif lainnya.
- e. Pemerintah RI harus sesegera mungkin merubah ALKI dengan menghilangkan ALKI IIIA dan IIIB atau memindahkannya ke wilayah teritorial RI dengan pertimbangan tidak bertentangan dengan IMO dan keputusan tentang perubahan ALKI III pengaturannya akan disusulkan kemudian sesuai dengan proses dan prosedur nasional. Hal ini dirasa mendesak bagi penegakkan hukum di laut utamanya disekitar ALKI.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Koordinasi Keamanan Laut, *Konsep Alur Laut Kepulauan Dan Pengaturan lintas Kapal-kapal Asing*, Surabaya, 1991
- Dlishidros, *Garis Besar Terbentuknya Rezim Negara Kepulauan Indonesia dan Pengajuan ALKI Hingga diadopsi IMO*, Jakarta, 1998.
- Hartono, Dimiyati, *Makalah Kesiapan Indonesia di Bidang Pengaturan Navigasi Dalam Kaitan Dengan Disetujuinya ALKI Oleh IMO*, Surabaya, 1998.
- Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, Bina Cipta, Bandung, 1986.
- Lampiran, Mabesal, *Hasil Sidang IMO dan Konsultasi IMO*, 1997.
- Mabesal, *Pengaruh Dan Implementasi Hukum Laut Internasional*, Surabaya, 1993.
- Non Paper, DEPLU, *Seminar Sosialisasi dan Implementasi Hukum Laut Internasional 1982* , 29 Agustus 2000, Fakultas Hukum UNAIR.
- P. Ello, Nicolas, *Hasil Sidang IMO dan Konsultasi IHO (Internasional Hydrographic Organization) tentang ALKI Dalam Rangka Implementasi UNCLOS 1982*, Mabesal.
- Poer wadarminto, Wjs, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, P.N Balai Pustaka, 1976.
- Subagyo, P. Joko, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Cipta, jakarta, 1993.
- Siaran Pers Menlu Mengenai Penetapan Tiga ALKI*, [http/www.Deplu.dfa.go.id](http://www.Deplu.dfa.go.id), 22 Maret 2001
- Wawancara langsung dengan Lettu W.L Kappo Bagian Dinas hukum, Angkatan laut, Surabaya,2001.
- ♦ Intisari, Januari,2000
- Undang-Undang No.17/1985

Undang-Undang no.6/1996

UNCLOS/ Konvensi Hukum Laut 1982