

PENEGAKAN HUKUM PADA ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

Oleh:
Komang Hare Yashuananda
I Gede Pasek Eka Wisanjaya
Made Maharta yasa

Bagian Hukum Internasional, Fakultas Hukum, Universitas Udayana

ABSTRAK

Perdagangan internasional yang terus menerus melewati perairan Indonesia maka dari itu pemerintah memiliki tanggung jawab untuk menyelaraskan potensi ALKI dengan pembangunan – pembangunan infrastruktur yang memadai, jaminan keamanan pelayaran dan peningkatan pengamanan kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia untuk mendapatkan keuntungan ekonomis dan menjaga stabilitas negara dari potensi ancaman-ancaman akibat pelayaran internasional. Di sisi lain industri kelautan Indonesia sangatlah berpotensi meningkat di masa mendatang, karena pesatnya tingkat perekonomian di wilayah Asia yang terus – menerus menunjukkan peningkatan. Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan pembahasan terhadap permasalahan-permasalahan terkait penegakan hukum pada pelayaran internasional yang melewati kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan juga pengembangan potensi dari jalur strategis perdagangan dunia.¹

Tujuan dalam penelitian ini yaitu untuk mengklarifikasikan dampak positif dan negatif dari jalur strategis perdagangan dunia serta menggali potensi-potensi yang belum dikembangkan dan juga mengetahui pemanfaatan jalur ALKI untuk kesejahteraan dan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Hasil penelitian ini adalah Keberadaan Alur Laut Kepulauan Indonesia yang menjadi jalur strategis pelayaran kapal perdagangan dunia. Alur laut yang dimiliki Indonesia yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar. Era perdagangan dunia saat ini mulai ke wilayah Asia Pasifik yang menjadi pusat maritim di abad 21. Pesatnya

¹ Makalah ilmiah ini disarikan dan dikembangkan lebih lanjut dari skripsi yang ditulis oleh penulis atas bimbingan Pembimbing Skripsi I. I Gede Pasek Eka Wisanjaya, SH.,MH dan Pembimbing Skripsi II. I Made Mahartayasa, SH.,MH.

perdagangan Trans-Pasifik, Selat Malaka berperan banyak dalam pelayaran dunia karena selat malaka adalah jalur laut tercepat dan terefisien yang menghubungkan Samudera India dan Samudera Pasifik.

Kata Kunci : Alur Laut Kepulauan Indonesia, Maritim, Hukum Internasional

ABSTRACT

Ongoing international trade through Indonesian waters, therefore, the government has a responsibility to align the potential of ALKI with the development of adequate infrastructure, the guarantee of shipping security and enhancement of the safeguarding of the archipelagic sea lane region to gain economic benefits and maintain the stability of the country from potential threats. threats from international shipping. On the other hand the Indonesian marine industry is very potential to increase in the future, due to the prospects of economic development in the region of Asia continues to increase. Based on the above-mentioned background, the authors are interested in conducting research and discussion on issues related to the regulation and safeguarding of international shipping that passes through the archipelagic sea lanes of Indonesia (ALKI) as well as the development of the potential of the world trade strategic path.

The purpose of this study is to clarify the positive and negative impacts of the world trade strategic path and explore the potentials that have not been developed and also know the use of the ALKI path for welfare and Indonesia as the world maritime axis. The research method used in this research is normative juridical. The results of this research is the existence of the archipelagic sea lanes of Indonesia which became the strategic route of the world trade ship vessel. Strategic coastal areas for international shipping in the Pacific through the South China Sea and East China Sea. Sea lanes located in Indonesia's sovereign territory are the Malacca Strait, Sunda Strait, Lombok Strait, and Makassar Strait. As the era of world trade shifted to the Asia Pacific region, previously in Europe and America, the region emerged as one of the world's strategic maritime centers in the 21st century. In the era of Trans-Pacific trade, the Malacca Strait took a very important role because it is the shortest sea lane which can connect between two important oceans in the world namely the Indian Ocean and the Pacific Ocean.

Keywords: Indonesian Archipelagic Sea Lane, Maritime, International Law

I. PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Laut bukan saja tentang sumber daya alam, tetapi merupakan pemersatu pulau-pulau. keamanan laut sangat vital bagi Indonesia. Keamanan laut merupakan hal yang perlu mendapat perhatian khusus. Sangat banyak potensi ancaman yang membahayakan bagi wilayah laut kita yaitu Pembajakan, terorisme, penyelundupan narkoba, perombakan, pencurian ikan, imigran gelap. Tidak hanya itu saja yang tak kalah pentingnya juga eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam secara ilegal, pencurian harta karun, serta masih banyak lagi.

Di sisi lain industri kelautan Indonesia sangatlah berpotensi meningkat di masa mendatang, karena prospek perkembangan perekonomian di wilayah Asia yang terus meningkat. potensi nilai perdagangan yang melewati jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia sekitar 1,5 juta USD per hari, atau setara dengan sekitar Rp18 miliar perhari.² Menurut data Badan Pangan Dunia (FAO), nilai kekayaan laut Indonesia diperkirakan hingga 3 triliun USD sampai 5 triliun dollar AS, atau setara Rp36 ribu triliun sampai Rp60 ribu triliun pertahun, karena Indonesia memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dengan potensi yang besar di bidang kelautan. Namun untuk mewujudkan hal tersebut, pemerintah perlu meningkatkan infrastruktur pelabuhan, meningkatkan daya saing industri perkapalan, perikanan dan mendorong pertumbuhan ekspor.

²Tasrief Tamizi, “Indonesia Harus Kembangkan Industri Maritim”, 2015 URL <http://www.antaraneews.com/berita/527479/indonesia-harus-kembangkan-industri-maritim>

1.2 RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang di atas, adapun permasalahan yang dapat peneliti rumuskan adalah

1. Bagaimanakah pengaturan pengamanan kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) untuk menjaga stabilitas Negara berdasarkan hukum laut nasional dan internasional?
2. Bagaimanakah penegakan hokum pada Alur Laut Kepulauan Indonesia yang menjadi jalur strategis pelayaran kapal perdagangan dunia?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian penelitian ini adalah untuk lebih memahami dan memperluas pemahaman tentang dampak positif dan negatif dari kawasan ALKI Indonesia yang merupakan jalur strategis perdagangan dunia demi pemanfaatannya yang lebih baik dan untuk mengetahui penegakan hokum pada kawasan ALKI dalam rangka menjaga stabilitas negara dan meminimalkan potensi pelanggaran pihak asing yang berlayar di perairan Indonesia.

II. ISI MAKALAH

2.1. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan jurnal ini adalah dengan metode penelitian hukum normatif.³ Jenis

³Soerjono Soekanto.2015.*Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*.Rajawali Pers. Jakarta.h.:52

pendekatan dalam penelitian ini adalah Pendekatan perundang-undangan ini menganalisa dan menelaah peraturan perundang-undangan yang memiliki relevansi dalam pembahasan skripsi ini. Penulis menelaah dari aspek instrumen hukum internasional dan nasional. Peraturan yang dijadikan bahan pembahasan dalam skripsi ini yakni, *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa); Undang-Undang No. 17 tahun 1985 tentang pengesahan UNCLOS; Undang-Undang No. 32 tahun 2014 tentang Kelautan, dan lain sebagainya.

2.2. HASIL DAN PEMBAHASAN

2.2.1 Pengaturan Pengamanan Kawasan Alki Untuk Menjaga Stabilitas Negara

Letak perairan Indonesia dengan posisi strategisnya membuat apabila di suatu kawasan terjadi instabilitas dari munculnya ancaman yang serius dapat dipastikan memberikan dampak yang signifikan kepada salah satu kawasan. Sebagai salah satu contohnya, 15,2 juta barrel minyak per hari, jumlah yang terbanyak kedua di dunia, setekah selat Hormuz, melewati selat Malaka. Posisi Selat Malaka dekat dengan, dan membutuhkan transportasi melewati ALKI I, yang memegang peranan sangat penting dalam menjamin kelancaran suplai logistik bahan bakar ke berbagai Negara.⁴

Dari ketiga Alur Laut Kepulauan Indonesia yang ada (I,II, dan III), ALKI III dinilai sebagai wilayah yang membutuhkan perhatian khusus, karena letaknya jauh dari pusat gravitasi dan control pusat (Jakarta). Perairan ALKI III sangat panjang dan berliku, melewati gugusan besar dan kecil, dengan berbagai masalah dan potensi

⁴ Elba Damhuri, "Serangan Picu Kenaikan Harga Minyak," *Republika*, 27 maret 2015, hlm.8

ancamannya. Dalam upaya menyelesaikan permasalahan pertahanan dan keamanan maritimnya, ada beberapa kendala yang dihadapi oleh pertahanan Indonesia saat ini.⁵

Berdasarkan pernyataan dari Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla), setiap ALKI memiliki potensi ancaman yang beragam. Ancaman-ancaman tersebut adalah⁶ :

- a. Sengeketa Laut Tionkok Selatan
- b. Ancaman Konflik Blok Ambalat
- c. Ancaman Konflik Perbatasan Timor Leste

Diantara ALKI I, II, dan III, ALKI II adalah alur laut yang paling cepat dan aman untuk pelayaran. Karena ALKI II melintasi sisi Indonesia Barat dan Indonesia Timur. Hal ini terjadi karena pendangkalan yang di Selat Malaka yang membuat kapal-kapal pelayaran dunia lebih memilih jalur ALKI II. Pentingnya ALKI II memberikan nilai positive bagi kemaritiman Indonesia. ALKI II yang mencakup Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Sulawesi merupakan lintasan pelayaran yang berperaan banyak karena sebagai penunjang Selat Malaka yang mulai mendangkal dan padat⁷

Indonesia memiliki lokasi strategis yang terleteak antara persilangan dua samudra dengan dua benua, membuat wilayah laut Indonesia menjadi alur laut yang memiliki peranan yang sangat penting bagi jalur lalu lintas pelayaran nasional maupun internasional. Hal tersebut membuat beberapa area perdagangan internasional seperti Selat Malaka, Laut China Selatan, serta tiga alur

⁵ Etty R. Agoes, 2011, Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing”, Penerbit Abardi, Jakarta.

⁶ <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20150617140454-20-60584/sejarah-panjang-kemelut-indonesia-malaysia-di-ambalat>, diakses pada 22 July 2018

⁷ <https://www.merdeka.com/peristiwa/panglima-tni-ungkit-australia-aktor-proxy-war-lepasnya-timor-timur.html>, diakses pada 23 Juli 2018

laut kepulauan Indonesia memerlukan penjagaan yang lebih ketat dari ancaman pihak yang tidak bertanggung jawab.

Permasalahan keamanan maritim nasional yang berkembang saat ini pun beragam jenis, mulai dari kasus perompakan kapal, terorisme, *illegal fishing*, *illegal logging*, *illicit people trafficking*, perdagangan gelap narkoba, sampai kejahatan subversif yang dapat mengganggu keamanan dalam negara. Faktor yang dapat menyebabkan tindakan criminal tersebut terjadi akibat rendahnya kualitas sumber daya manusia dalam melakukan Pertahanan dari tindak kejahatan laut. Selain itu terbatasnya kemampuan alusista pertahanan membuat tentara yang bertugas menjaga keamanan laut Indonesia jadi tidak maksimal. Selain itu belum adanya evaluasi kebijakan diplomasi pertahanan menyebabkan criminal lautan dapat dengan mudah melakukan kegiatannya di area Indonesia.

Selain dari masalah kriminalitas yang terjadi di area laut, terjadi juga sengketa antar negara yang berada di wilayah lautan Indonesia. Salah satunya adalah Sengketa Laut Tionkok Selatan yang melibatkan Indonesia, Malaysia, dan Singapura. penyelundupan narkoba, pembajakan, *illegal logging*, terorisme dan imigran gelap, merupakan ancaman serius pada ALKI I.

Ancaman Konflik Blok Ambalat juga menjadi konflik yang belum mendapatkan Jalan keluar sampai saat ini. Kerugitan yang dialami oleh Indonesia adalah dimana lepasnya pulau Sipadan dan Ligitan dan penangkapan ikan secara ilegal. Terakhir perlihat ancaman konflik perbatasan Timor Leste yang merupakan konflik yang terjadi di negara tetangga yaitu di utara (Filipina) dan selatan (Timor Leste), yang menjadikan wilayah ALKI IIIA sebagai jalur

pelarian atau kegiatan lain yang dapat membahayakan keamanan laut.

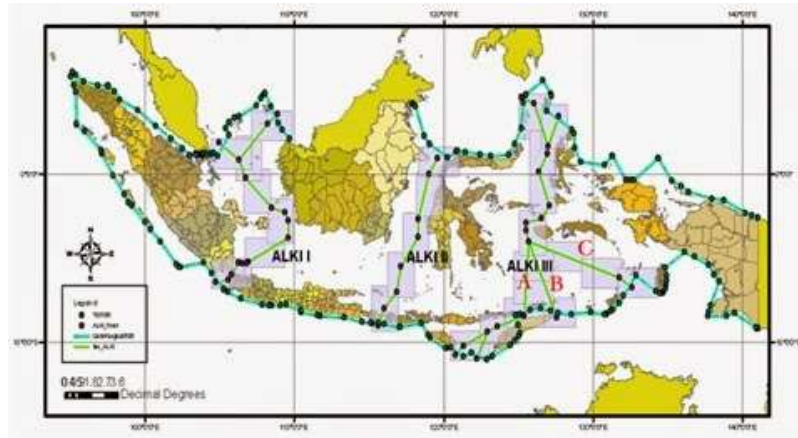
2.2.2 Keberadaan Alur Laut Kepulauan Indonesia Yang Menjadi Jalur Strategis Pelayaran Kapal Perdagangan Dunia

Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002, tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia, terdapat 3 (tiga) ALKI beserta bagian-bagiannya. Pertama, ALKI I untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda ke Samudera Hindia, dan sebaliknya; dan untuk pelayaran dari Selat Singapura melalui Laut Natuna dan sebaliknya (Alur Laut Cabang I A). ALKI II untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melintasi Selat Makasar, Laut Flores, dan Selat Lombok ke Samudera Hindia, dan sebaliknya. ALKI-III-A yang difungsikan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu.

Berikut merupakan ALKI di Indonesia berdasarkan zonasinya:

1. ALKI I : Selat Karimata, Selat Sunda, Cina Selatan , Laut Natuna dan Laut
2. ALKI II : Selat Lombok, Laut Sulawesi,dan Selat Makassar,
3. ALKI III : Laut Arafuru, Laut Sawu, Selat Ombai, Samudera Pasifik, Laut Banda (Barat Pulau Buru)-Laut Seram (Timur Pulau Mongole) - Laut Maluku, , Laut Banda terus ke utara ke utara ke ALKI III

Gambar 4.1 : Peta ALKI di Indonesia



Sumber : Dokumen Negara Republik Indonesia

Indonesia sebagai poros maritim dunia adalah gagasan baru dalam menggali potensi maritime yang masih sedikit dikembangkan. Gagasan ini perlu mengedepankan kepentingan nasional Indonesia di panggung internasional. Perkembangan poros maritim dunia saat ini telah dimiliki oleh tiga negara yaitu; Tiongkok dengan Jalur Sutra Maritim (JSM) yang membangkitkan kembali sejarah perdagangannya bekerjasama dengan negara-negara yang melintasi JSM. Yang kedua adalah Amerika Serikat (AS) dengan poros Trans Pasifik Partner Ship (TPP). TPP adalah aliansi perdagangan yang dipimpin oleh Amerika Serikat dengan instrument utamanya adalah konektivitas perdagangan lintas negara dalam bentuk pasar bebas.⁸

Poros maritim Tiongkok dan Amerika Serikat ini memiliki misi untuk meluaskan pengaruh ekonomi politik negara penggalang untuk mengikuti alur laut kepulauan mereka. Karena negara yang mengintegrasikan dirinya kedalam poros ini maka kebijakan negara tersebut harus mengikuti aturan dan kebijakan JSM maupun TPP.

⁸ Adji Samekto, 2009, Negara dalam Dimensi Hukum Internasional, PT. Cipta Aditya Bakti, Bandung

Poros ketiga adalah Indonesia dengan Poros Maritim Dunia. Indonesia Poros maritime dunia masih berupa wacana, tetapi hal ini bias terlaksana apabila pemerintah Indonesia telah mengonsepsikan dan mengaktualisasikan gagasan ini dan mengajak negara-negara di dunia masuk kedalam poros maritim Indonesia.

Terlaksananya poros maritim ini sangat mungkin terlaksana, karena letak geografis Indonesia sangatlah strategis sebagai penghubung antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia dan penghubung Benua Asia dan Australia. Saat ini Indonesia harus memaksimalkan dan memanfaatkan posisi strategis yang dimiliki. Indonesia merupakan negara kaya di dunia dengan sumber daya alamnya yang melimpah dan masih belum banyak dikembangkan, hal ini merupakan syarat bangsa Indonesia sebagai poros maritim dunia. Poros JSM dan poros TPP memang telah mengajak Indonesia untuk menjadi bagian dalam pelaksanaan poros tersebut, di Samudera Hindia oleh Tiongkok untuk mensinergiskan poros maritim dunia dengan JSM, dan di Samudera Pasifik oleh AS untuk bergabung di TPP dan Indonesia pada tahun 2015 telah menyatakan bergabung dalam TPP.

Penting untuk Indonesia konsisten dalam melaksanakan politik luar negeri berbasis maritim yang bebas aktif dalam implementasi poros maritimnya. Agar di masa depan Indonesia bisa membuat skema baru yang lebih berdaulat tanpa digalang oleh kedua Negara beserta porosnya tersebut.⁹

⁹ Didik Mohammad Sodik, 2011, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Relika Aditama, Jakarta.

III. PENUTUP

3.1 Simpulan

Pengaturan pengamanan kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dilakukan untuk menjaga stabilitas Negara berdasarkan hukum laut nasional dan internasional. Keamanan tersebut dilakukan Indonesia melalui memperkuat angkatan TNI untuk menjaga perbatasan dan bekerjasama dengan para Negara tetangga yang tergabung dalam perjanjian FAO untuk mencegah praktek *illegal fishing* yang kerap terjadi.

Alur Laut Kepulauan Indonesia adalah jalur strategis pelayaran kapal dunia. Wilayah perairan yang strategis ini melewati Laut Cina Selatan dan Laut Cina Timur. Lajur laut yang berada di wilayah kedaulatan Indonesia adalah Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar. Saat ini era perdagangan dunia berpindah ke wilayah Asia Pasifik, yang sebelumnya berfokus di benua Eropa dan Amerika. Pada masa perdagangan Trans-Pasifik, selat kita yang paling banyak dilewati karga dunia yaitu Selat Malaka memiliki peran yang sangat penting karena merupakan jalur laut tercepat dan tersingkat yang menghubungkan antara Samudera India dan Samudera Pasifik.

3.2 Saran

Hendaknya Indonesia mulai memikirkan untuk pengembangan beberapa pelabuhan yang berstandar internasional di sekitar ALKI terutama di Selat Malaka seperti Aceh dan Kalimantan Barat.

Pihak Tentara Nasional Republik Indonesia hendaknya diberikan Alusista yang baik agar dapat memberantas kejahatan laut

yang dilakukan oleh pihak yang tidak bertanggung jawab. Regulasi mengenai kejahatan di daerah laut harus lebih ditegaskan agar membuat efek jera bagi pihak yang melakukan tindakan illegal di wilayah laut Indonesia.

Daftar Pustaka

A. BUKU

Adji Samekto, 2009, *Negara dalam Dimensi Hukum Internasional*, PT. Cipta Aditya Bakti, Bandung

Didik Mohammad Sodik, 2011, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*”, Relika Aditama, Jakarta.

Etty R. Agoes, 2011, *Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*”, Penerbit Abardi, Jakarta.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2007, *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*, PT. Raja Grafindo Perkasa, Jakarta

Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, 2006, *Hukum Internasional Kontemporer*, Bandung, Refika Aditama.

Mirza Satria Buana, *Hukum Internasional Teori dan Praktek*,(Bandung : Nusamedia, 2007)

B. JURNAL

Tasrief Tamizi, “Indonesia Harus Kembangkan Industri Maritim”, 2015 URL
<http://www.antaraneews.com/berita/527479/indonesia-harus-kembangkan-industri-maritim>, diakses pada 23 July 2018