

**PEMBERLAKUAN KETENTUAN BAGI KAPAL BERBENDERA ASING
UNTUK MELINTAS DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA
(ALKI) II DITINJAU DARI PERSPEKTIF HUKUM NEGARA
INDONESIA DAN *UNITED NATIONS CONVENTION ON
THE LAW OF THE SEA (UNCLOS) 1982***

Ari Soedewo

Staf Operasi Markas besar Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut
Jl.Hankam Cilangkap Jakarta Timur 13870
Email: arie_wo@yahoo.com

Abstract

Indonesian Archipelagic Sea Lane Passage (IASLP) is route for navigation and overflight of foreign ships and aircraft within Indonesian Waters. IASLP as implementation of UNCLOS (United Nation Convention on The Law of The Sea) 1982 which ratified by Indonesia in Act Number 17 of 1985. IASLP gives consequence to Indonesia in order to guarantee safety and security of foreign ships and aircraft from any threats and obstacles.

Exercising IASLP Rights created maritime security in Indonesia become priority of other countries, it is because if incident happened in IASLP will threat to the world economy. Having considered to the explanation above, this thesis will research the implementation of the provisions for foreign ships and aircraft exercising the right of IASLP II in legal perspective of national law and UNCLOS 1982. The thesis employed legal normative approach. The research shows that there is factual threat such as hydrography, weather, and criminal activities in IASLP II. Safety and security in IASLP II will pose positive effect for Indonesia especially in political, economic, Social Cultural, and defense security aspects.

Key words: *Security ALKI II Seen From the Perspective of State Law Indonesia and the United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) in 1982*

Abstrak

ALUR Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan rute pelayaran dan penerbangan bagi kapal dan pesawat udara asing di wilayah perairan Indonesia. ALKI yang merupakan ALKI I, II, dan III beserta cabang-cabangnya.

Pelaksanaan hak ALKI membuat keamanan maritim di wilayah Indonesia menjadi prioritas bagi negara-negara di dunia karena terganggunya jalur ALKI dapat mengancam perekonomian dunia implementasi ketentuan UNCLOS (*United Nation Convention on The Law of The Sea*) 1982, yang telah diratifikasi melalui Undang-

Undang RI Nomor 17 Tahun 1985. ALKI memberikan konsekuensi bagi Pemerintah Indonesia untuk menjamin keamanan bagi kapal dan pesawat udara asing dari segala bentuk gangguan dan ancaman.

Untuk itu jurnal meneliti pemberlakuan ketentuan bagi kapal dan pesawat udara berbedera asing untuk melintas di ALKI II dari perspektif hukum nasional Indonesia dan UNCLOS 1982. Adapun metode penelitian bersifat yuridis normatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat ancaman faktual baik hidrografi, cuaca, dan tindak pidana di ALKI II sehingga diperlukan langkah-langkah strategi untuk mengamankan dan menyelesaikan ancaman tersebut. Keamanan di ALKI II akan mempunyai dampak positif bagi Indonesia baik Politik, Ekonomi, Sosial Budaya, dan Pertahanan Keamanan.

Kata kunci: Pengamanan ALKI II Ditinjau Dari Perspektif Hukum Negara Indonesia dan *United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982*

Latar Belakang

Negara Indonesia adalah Negara kepulauan (*Archipelagic State*) dengan luas perairan 2/3 dibandingkan dengan luas daratan, terdiri darimemiliki 17.508 pulau. Luas wilayah Indonesia mencapai 7.9 juta km² dimana 1.8 juta km² wilayah daratan maka dengan demikian luas laut territorial Indonesia mencapai 3.2 juta km² dan luas laut perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) mencapai 2.9 juta km²¹.

Bila dilihat dari segi regulasi, untuk melindungi kepentingan nasional di laut Negara Indonesia telah dilakukan pemantapan landasan hukum yang mengatur wilayah perairannya, adapun tindakan pemerintah Negara Indonesia untuk melindungi kepentingan nasional salah satunya menerbitkan Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia sebagai pengganti dari Undang-undang Nomor 4 Prp Tahun 1960².

Untuk menegakan sistem keamanan di laut harus dibangun dengan menggunakan prinsip mensinergikan kekuatan antar seluruh instansi penyelenggara

¹Pasal 2 Undang-undang No. 5 Tahun 1983 menyatakan bahwa Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah di bawahnya dan air di atasnya dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia.

²Pasal 3 Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 menyebutkan bahwa wilayah perairan Indonesia meliputi laut territorial Indonesia, perairan kepulauan dan perairan pedalaman, serta ruang udara di atas laut territorial dan perairan pedalaman serta dasar laut dan tanah di bawahnya, termasuk sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.

penegakan keamanan di laut. Sinergitas tersebut dapat terwujud adanya kesatuan yang tercermin dalam struktur organisasi, mekanisme dan prosedur penyelenggara keamanan di laut yang dilakukan oleh para aparatnya dengan tujuan akhir adalah tegaknya kedaulatan (*Sovereignty*) dan hak berdaulat (*Sovereign Right*) sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982.³

Sesuai dengan Pasal 2, Pasal 34, Pasal 47 dan Pasal 49 dari UNCLOS 1982, disebutkan bahwa sebuah negara merdeka berpantai maka Negara tersebut harus berkuasa atas wilayah darat dan wilayah perairan serta udara di atasnya. Dari sekian banyak ketentuan yang diberikan UNCLOS'82 adalah pengaturan mengenai selat yang mungkin ada dalam negara merdeka, akan tetapi disisi lain juga UNCLOS'82 memberikan batasan-batasan dalam menetapkan batas perairan yang dihitung dari mana dan sejauh mana sehingga tidak merugikan negara tetangga serta negara tidak berpantai oleh karena itu negara memiliki hak/wewenang⁴.

ALKI II berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002, melintasi Laut Sulawesi - Selat Makassar - Laut Flores - Selat Lombok mendapatkan skala prioritas khusus pengamanan dari Negara Indonesia disebabkan di wilayah ALKI II banyak berlalu lintas kapal-kapal dari berbagai Negara dengan berbagai macam kapal serta pesawat udara asing. Hal tersebut membuat tanggung jawab keamanan terletak di Negara.

Adagium yang mengemukakan: *kejahatan itu tua dalam usia, tetapi muda dalam berita*, sudah cukup untuk mewakili sebuah kenyataan berlanjut yang terjadi dari dahulu hingga sekarang. Selagi masih adanya nafas kehidupan manusia di dunia ini, maka selama itu pula: kejahatan selalu ada dan terus menyesuaikan dirinya dengan berbagai bentuk.

Dari uraian latar belakang masalah di atas, penulis merumuskan masalah yang kemudian dicari pemecahannya sebagai berikut :

³*Op.cit.*, hlm. 16.

⁴Pasal 49 UNCLOS 1982 memberikan kewenangan bagi suatu negara untuk mengatur/membuat peraturan hukum (Legislation), mengawasi berlakunya peraturan (Control), dan menegakkan peraturan/hukum yang berlaku (Law Enforcement) demi kepentingan negara/bangsa.

1. Bagaimanakah harmonisasi pemberlakuan ketentuan hukum bagi kapal berbendera asing untuk melintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II ditinjau dari perspektif Hukum Negara Indonesia dan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (UNCLOS) 1982?
2. Faktor apa saja yang mempengaruhi pemberlakuan hukum bagi kapal berbendera asing untuk melintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II ditinjau dari perspektif Hukum Negara Indonesia dan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (UNCLOS) 1982?
3. Langkah-langkah apa saja yang harus dilakukan oleh pemerintah Indonesia agar pemberlakuan pengamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II sejalan dengan hukum Negara dan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (UNCLOS) 1982?

Dalam penulisan jurnal ini, penulis menggunakan penelitian yang yuridis Normatif, hal ini disebabkan untuk mengetahui dan mengkaji ketentuan hukum yang mengatur tentang Pemberlakuan Ketentuan Bagi Kapal Berbendera Asing Untuk Melintas Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Ditinjau Dari Perspektif Hukum Negara Indonesia dan *United Nations Convention On The law Of The Sea* (UNCLOS) 1982.

Pendekatan yang digunakan dalam penulisan jurnal ini adalah :

- a. Pendekatan Konseptual (*Conseptual Approach*)
Pendekatan konsep adalah suatu pendekatan yang didapat dari buah pikiran penulis yang diperoleh dari hasil penelitian lapangan yang dinyatakan dalam defenisi sehingga menjadi produk pengetahuan yang meliputi prinsip-prinsip, hukum, dan teori dari Pemberlakuan Ketentuan Bagi Kapal Berbendera Asing Untuk Melintas Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Ditinjau Dari Perspektif Hukum Negara Indonesia dan *United Nations Convention On The law Of The Sea* (UNCLOS)1982.
- b. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*)
Penelitian yang dilakukan oleh penulis dengan pendekatan perundang-undangan karena apa yang sedang diteliti salah satunya adalah berbagai aturan hukum

yang menjadi fokus sekaligus tema sentral dari penelitian yaitu Pemberlakuan Ketentuan Bagi Kapal Berbendera Asing Untuk Melintas Di alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Ditinjau Dari Perspektif Hukum Negara Indonesia dan *United Nations Convention On The law Of The Sea (UNCLOS)* 1982.

c. Pendekatan Kasus (*Case Approach*)

Pendekatan yang dilakukan oleh penulis dengan mempelajari norma-norma atau keadah hukum yang telah digunakan dalam memberlakukan Ketentuan Bagi Kapal Berbendera Asing Untuk Melintas Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Ditinjau Dari Perspektif Hukum Negara Indonesia dan *United Nations Convention On The law Of The Sea (UNCLOS)*1982.

Pengumpulan bahan hukum yang digunakan pada penulisan jurnal ini penulis menggunakan data sbb:

- a. Data Primer: Bahan hukum yang didapat berdasarkan aturan perundang-undangan yang berlaku seperti Unclos 1982, Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang pengaturan terhadap Hak dan Kewajiban Kapal Asing apa waktu melintas di perairan Negara Indonesia serta peraturan lainnya.
- b. Data sekunder: Bahan Hukum yang di dapat dari literatur dan dokumen dimana penulis mengadakan penulisan.
- c. Data Tertier: Bahan hukum lain yang berhubungan dengan judul jurnal penulis.

Pembahasan

- A. **Pemberlakuan ketentuan hukum bagi kapal berbendera Asing untuk melintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II ditinjau dari perspektif Hukum Negara Indonesia dan *United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS)* 1982**
 1. **Jenis – jenis rejim perairan di Negara Indonesia**

a. Perairan Kepulauan

Berdasarkan keten-tuan Pasal 3 ayat 3 Undang-undang Perairan Indonesia⁵, oleh karenanya Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS III) sudah menganggap mengakui konsep negara kepulauan (*arc-hipelagic state*) maka oleh sebab itu juga perairan kepulauan Indonesia masuk kedalam perlindungan hukum laut internasional sebagaimana halnya negara-negara kepulauan lainnya.

b. Perairan Pedalaman

Pada ketentuan Pasal 8 ayat (1) *United Nations Conventions on the Law of the Sea* (UNCLOS 1982)⁶. Sedangkan dalam pasal 3 (4) UU No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indone-sia⁷. Perairan Pedalaman Indonesia terdiri atas: laut pedalaman, dan perairan darat.

Sehingga menurut penulis pengertian laut pedalaman jika dikaitkan dengan undang-undang ini adalah suatu daratan pada sisi laut dan merupakan garis terendah dari suatu bagian laut yang terletak pada sisi darat dari garis penutup, sedangkan perairan darat menurut penulis adalah suatu daratan sisi darat dari garis penutup mulut sungai yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah kecuali pada mulut sungai perairan darat.

Selanjutnya, dengan dasar tersebut selanjutnya Indonesia memberlakukan dengan membedakan pengertian perairan pedalaman (perairan kepulauan atas dua golongan), yaitu:

1) Perairan pedalaman yang sebelum berlakunya Undang-Undang No. 4/Prp Tahun 1960 merupakan laut wilayah atau laut bebas. Perairan pedalaman ini disebut laut pedalaman atau *internal seas*.

⁵Pasal 3 ayat 3 UU No. 6 Tahun 1996 tentang **Perairan Indonesia** bahwa, “Perairan Kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.”

⁶ Pasal 8 ayat (1) UNCLOS 1982 disebutkan bahwa yang dinamakan Perairan Pedalaman adalah perairan pada sisi darat garis pangkal laut teritorial. Pasal tersebut selengkapnya berbunyi, “perairan pada sisi darat garis pangkal laut teritorial merupakan bagian perairan pedalaman negara tersebut”.

⁷Pasal 3 (4) UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia disebutkan bahwa, “Perairan Pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk kedalamnya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7.

2) Perairan pedalaman yang sebelum berlakunya UU No. 4/Prp Tahun 1960 ini merupakan laut pedalaman yang dahulu, selanjutnya dinamakan perairan daratan atau *coastal waters*.

Menurut penulis adalah suatu kewajaran karena karena kedekatannya dengan pantai seperti anak-anak laut, muara-muara sungai, teluk-teluk yang mulutnya kurang dari 24 mil, pelabuhan-pelabuhan, dan lain-lainnya sehingga dikhawatirkan membahayakan keamanan dan ketertiban bagi negara Indonesia dan hal ini juga sependapat dengan para ahli lainnya⁸.

Dalam beberapa hal, Konvensi ini juga telah memunculkan beberapa ketentuan-ketentuan yang dimut sebagai perkembangan baru dalam hukum laut internasional publik. Yang terpenting diantaranya adalah ketentuan-ketentuan dalam pasal 3, 4, dan 5 Konvensi Jenewa 1957 adalah mengenai penarikan garis pangkal.⁹

Dengan demikian batas laut teritorial berdasarkan ketentuan Unclos 1982 tersebut maka laut wilayah tidak melebihi batas 12 mil laut diukur dari garis pangkal normal.

Pada ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 menyebutkan ketentuan garis pangkal.¹⁰

c. Laut territorial

Dalam pasal 3 ayat 2 Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia telah disebutkan tentang laut teritorial.¹¹ Pada ketentuan Pasal 17 Unclos

⁸Boer Mauna, **Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global**, Alumni, Bandung, 2005, hlm. 383-384.

⁹Konvensi Jenewa 1957 mengenai penarikan garis pangkal yaitu Pasal 1: menyatakan bahwa laut teritorial yang merupakan suatu jalur yang terletak disepanjang pantai suatu negara berada dibawah kedaulatan negara. Pasal 2: menyatakan bahwa kedaulatan negara atas laut teritorial hanya meliputi juga ruang udara diatasnya dan dasar laut serta tanah dibawah dasar laut. Pasal 3: memuat ketentuan mengenai garis pasang surut (low water mark) sebagai garis pangkal biasa ("normal" base-line). Pasal 4: mengatur garis pangkal lurus dari ujung ke ujung (straight base-lines) sebagai cara penarikan garis pangkal yang dapat dilakukan dalam keadaan-keadaan tertentu.

¹⁰Pasal 5 Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 menyebutkan: 1) Garis pangkal Kepulauan Indonesia ditarik dengan menggunakan garis pangkal lurus kepulauan. 2) Dalam hal garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak dapat digunakan, maka digunakan garis pangkal biasa atau garis pangkal lurus.

¹¹Pasal 3 ayat 2 Undang-undang Perairan Indonesia yang dimaksud dengan "Laut Teritorial adalah jalur laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia sebagaimana dimaksud Pasal 5".

1982 hal tersebut telah dijelaskan bahwa di wilayah laut teritorial suatu negara kapal dari semua negara, baik negara berpantai ataupun tidak berpantai, dapat menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial. Pada penjelasan mengenai pengertian lintas tersebut dalam suatu laut wilayah telah disebutkan didalam ketentuan Pasal 18 UNCLOS 1982.¹²

Dengan demikian pengertian lintas sebagaimana yang dimaksudkan didalam Unclos 1982, menurut penulis kegiatan lintas bagi suatu kapal berbendera asing harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin, dan apabila mengambil suatu tindakan lain dari pada yang telah di tentukan maka kapal tersebut harus dalam suatu keadaan *force majeure* atau memberi pertolongan kepada orang lain, kapal atau pesawat udara yang dalam keadaan bahaya.

Menurut penulis juga melihat pada pasal 19 Konvensi ini bahwa kegiatan untuk melakukan kegiatan lintas bagi kapal-kapal berbendera asing dilakukan dengan cara yang damai dan tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban alat keamanan Negara pantai, akan tetapi sebaliknya penulis berpendapat bahwa kegiatan suatu kapal berbendera asing pada waktu melakukan lintas damai di perairan laut wilayah suatu negara dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan suatu Negara pantai. Berdasarkan ketentuan pada pasal 19 Unclos 1982, disebutkanlah suatu kegiatan yang dianggap tidak sesuai dengan lintas damai sebagaimana bunyi pasal tersebut.¹³

¹²Pasal 18 UNCLOS 1982 menyebutkan: 1) Melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman, atau 2) Berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan tersebut.

¹³ Larangan bagi kapal-kapal berbendera asing sesuai pasal 19 Unclos 1982 yaitu: 1) Setiap ancaman penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran atas Hukum Internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam PBB. 2) Setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun. 3) Setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan Negara pantai. 4) Peluncuran, pendaratan atau penerimaan pesawat udara di atas kapal. 5) Perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan dan keamanan Negara pantai. 6) Bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan bea cukai dan imigrasi. 7) Perbuatan pencemaran laut yang disengaja. 8) Kegiatan perikanan. 9) Kegiatan riset. 10) Mengganggu sistem komunikasi. 11) Kegiatan yang berhubungan langsung dengan lintas.

Bagi kapal-kapal perang atau kapal pemerintah sebagaimana yang dijelaskan didalam pasal 32 Unclos 1982, berdasarkan ketentuan pada Pasal 29 UNCLOS telah menyebutkan tentang pengertian kapal perang atau kapal pemerintah tersebut.¹⁴

d. Laut Tambahan

Pasal 24 (1) UNCLOS 1982, dinyatakan bahwa suatu zona dalam laut lepas yang ber-sambungan dengan laut teritorial negara pantai tersebut dapat melaksanakan pengawasannya yang dibutuhkan.¹⁵ Ketentuan terhadap lebar maksimum dari zona tambahan tidak boleh melampaui dari 12 mil laut diukur dari garis pangkal ditegaskan dalam Ayat (2) Pasal 24 Unclos 1982 tersebut

e. Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI)

Berdasarkan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 Indonesia berhak dan telah menetapkan ZEE-nya selebar 200 mil dari garis-garis pangkal nusantara. Dengan demikian negara Indonesia mempunyai hak dan kewajiban.¹⁶

Ketentuan yang diatur didalam ZEE berbeda dengan pengaturan di laut wilayah, yang mana pada ZEE negara-negara lain mempunyai hak untuk melakukan suatu kegiatan atau aktivitas sebagaimana telah ditentukan didalam Pasal 88 sampai 115 Unclos 1982, adapun hak negara lain yaitu: (1) Kebebasan berlayar dan terbang; (2) Hak meletakkan kabel dan pipa-pipa, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunan sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum laut tentang Landas Kontinen dan ZEE; (3) Kebebasan-kebebasan laut lepas yang disebut dalam pasal 88 sampai 115, yang

¹⁴Pasal 29 UNCLOS memberikan definisi kapal perang yaitu suatu kapal yang dimiliki oleh angkatan bersenjata suatu Negara yang memakai tanda luar yang menunjukkan ciri khusus kebangsaan kapal tersebut, di bawah komando seorang perwira, yang diangkat oleh pemerintah Negeranya dan namanya terdaftar dinas militer yang tepat atau daftar yang serupa yang diawasi oleh awak kapal yang tunduk pada disiplin angkatan bersenjata reguler.

¹⁵Pasal 24 (1) UNCLOS 1982 menyebutkan bahwa sambungan dari laut teritorial sehingga negara pantai dapat melaksanakan untuk:1) Mencegah pelanggaran-pelanggaran perundang-undangannya yang berkenaan dengan masalah bea cukai (customs), perpajakan (fiskal), keimigrasiandan kesehatan atau saniter. 2) Menghukum pelanggaran-pelanggaran atau peraturan-peraturan perundang-undangannya tersebut di atas.

¹⁶ Hak dan kewajiban negara Indonesia berdasarkan ketentuan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 yaitu 1) Sovereign rights atas seluruh kekayaan alam yang terdapat di dalamnya; 2) Yurisdiksi untuk: (a) Mendirikan, mengatur dan menggunakan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunan lainnya (Pasal 56 dan 60); (b) Mengatur penyelidikan ilmiah kelautan; (c) Perlindungan dan pelestarian lingkungan laut; 3) Hak dan kewajiban-kewajiban lain yang ditetapkan dalam konvensi.

menca-kup berbagai bidang yang ada hubungannya dengan kapal dan pelayaran; (4) Akses terhadap surplus perikanan yang tidak dimanfaatkan oleh negara pantai.

f. Landas Kontinen

Jika kita melihat ketentuan pada Pasal 76 Ayat (1) Unclos 1982, maka negara Indonesia memiliki suatu hak atas landas kontinen diluar laut wilayahnya “*throughout the natural prolongation of its land territory to the outer edge of the continental margin*” atau sampai 200 mil dari garis pantai negara. Oleh sebab itu menurut penulis apabila suatu negara ingin diakui memiliki ketentuan tersebut maka negara pantai harus mencatatkan batas terluar dan *continental marginnya* jika *continental margin* tersebut berada di luar batas 200 mil.

Ketentuan tersebut tidak sertamerta bisa lang-sung diakui oleh negara-negara yang ada di dunia akan tetapi harus memiliki suatu persyaratan yaitu batas terluar dan landas kontinen di *continental margin* yang terletak di luar 200 mil ditetapkan maksimum 350 mil dan garis pangkal atau 100 mill dan kedalaman air 2500 meter dan batas itu harus ditetapkan dengan garis-garis lurus yang masing-masing panjangnya tidak boleh lebih dari 60 mil, apabila persyaratan tersebut terpenuhi maka sesuai dengan ketentuan Pasal 76 ayat 9, batas itu dapat diperiksa oleh suatu badan *Commission on the Limit of the Continental Shelf* yang akan didirikan dan harus diumumkan dan dideposit-kan pada Sekjen PBB.

Pemanfaatan sumber daya alam di ZEEI mempunyai suatu dampak lain yaitu adanya suatu kewajiban bagi negara pantai untuk melaksanakan sumbangan kepada Badan Otorita Internasional yang akan didirikan International Seabed Authority (ISBA). Adapun besarnya sumbangan itu yang diwajibkan adalah 1 persen. Pungutan sumbangan ini atas hasil produksi pemanfaatan area tersebut dihitung mulai tahun ke-6 produksi sampai tahun produksi ke-12 yang setiap tahun naik dengan 1 persen sampai maksimum menjadi 7 persen.

2. ALKI II.

Berdasar PP Nomor 37 Tahun 2002, Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II mendapatkan skala prioritas khusus pengamanan agar nama baik negara Indonesia

dimata dunia tetap terjaga dengan baik dengan menjadikan ALKI II dapat bebas dari segala bentuk macam tindak pidana.

Untuk ALKI II, jika melihat dari adanya suatu potensi ancaman/bahaya untuk saat ini masih berasal dari imbas konflik Blok Ambalat. Hal ini disebabkan adanya suatu kekuwartiran adanya usaha dari pihak negara tetangga atau negara lain untuk memanfaatkan wilayah ALKI II guna kepentingan militer angkatan perang, apalagi dengan lepasnya pulau Sipadan dan Ligitan dari negara Indonesia. Disisi lain adanya sumber daya alam yang melimpah di perairan ALKI II seperti penangkapan ikan dan sumber daya alam lainnya secara ilegal turut menambah tingkat kerawanan pelanggaran hukum. Jika dilihat dibagian selatan dari wilayah ALKI II, dimana tumbuh pesatnya perekonomian dibidang pariwisata (Bali) tentunya juga menimbulkan efek negatif kemungkinan adanya suatu penyeludupan barang, perdagangan manusia, serta terorisme dan imbas politik ekspansional Malaysia.

Oleh sebab itu perlunya suatu tindakan untuk mengamankan ALKI II¹⁷ guna untuk memberikan rasa aman bagi para pengguna dapat dilewati kapal dan pesawat udara asing. Hal ini mengacu pada kesalahan kita dalam merancang dan menerapkan hak lintas laut dalam PP terkait Hukum Laut Internasional, *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* yang ditetapkan pada 1982.

Manfaat yang didapatkan Indonesia dari ALKI adalah:

- 1) Indonesia menjadi bagaian penting dari terwujudnya sebuah ‘peradaban’ yang berhubungan dengan laut-an.
- 2) Indonesia menjadi bagian penghubung penting dari *Eurasian Blue Belt*.

¹⁷Pengamanan di ALKI II yaitu Pertama, peningkatan pertahanan-keamanan di wilayah ALKI II mengingat potensi ancaman yang dimiliki sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, baik dari negara tetangga maupun kapal-kapal asing, terutama potensi ancaman keamanan nontradisional. Peningkatan pertahanan-keamanan ini bisa dilakukan melalui peningkatan personel dan peralatan yang dimiliki TNI Angkatan Laut kita, maupun koordinasi keamanan laut yang efektif di bawah Bakorkamla. Kedua, perubahan paradigma lama dari continental-based development menjadi maritime/sea-based development sudah saatnya dilaksanakan secara konsisten, sehingga pemanfaatan ALKI II ini harus ditarik ke arah pertumbuhan ekonomi kawasan dan pembangunan wilayah. Peningkatan ekonomi di kawasan pesisir tentu diharapkan akan berkorelasi positif dengan pengurangan gangguan keamanan di laut. Ketiga, perlunya kajian komprehensif mengenai ALKI II, baik dari aspek pertahanan-keamanan, ekonomi, dan sosial-budaya sehingga mendapat pemetaan yang jelas mengenai potensi ancaman dan potensi ekonomi yang bisa dikembangkan masyarakat pesisir, terutama mendukung maritime/sea-based development.

- 3) Indonesia mengambil peranan sangat besar dalam Global Logistic Support System dan khususnya terkait dengan SLOCS (*Sea Lanes Of Communications*) dan COWOC (*Consolidated Ocean Web Of Communication*).
- 4) Wilayah lautan dan ALKI Indonesia menjadi penghubung penting dalam HASA (*Highly Accessed Sea Areas*) dimana ketiga lautan yaitu India, Southeast dan South Pacific bertemu didalamnya dan 5) Terkait dengan World Shipping yang melintasi ALKI dengan muatan Dry Cargo maupun Liquid Cargo.

Dari segi strategis, tidak mungkin nantinya nilai ALKI II akan meningkat tajam/drastis dan bukan tidak mungkin akan menyamai Selat Malaka apabila Indonesia bisa memanfaatkannya. Selain itu Indonesia harus dapat mengantisipasi kemungkinan bertambahnya angka kapal asing yang akan melintas di ALKI II. Antisipasi ini dapat dilakukan baik pada aspek ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan.

Terkait dengan aspek pertahanan, perlu dilakukan perencanaan pada tataran strategi di ALKI II khususnya adanya kemungkinan timbulnya ancaman dan atau tantangan baik yang disebabkan oleh negara ataupun non negara (*non state actor*). Ancaman dari negara dapat terjadi disebabkan ALKI II dapat digunakan untuk pergeseran kekuatan militer asing dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia ataupun sebaliknya, sedangkan ancaman yang ditimbulkan oleh aktor bukan negara dapat dilakukan oleh orang perorang ataupun sindikat yang kemungkinan besar lintas negara sebagai perwujudan *transnational crime*. Hal tersebut tentu saja membutuhkan perencanaan dan strategi yang tepat.

Mengenai manfaat ALKI bagi negara dan masyarakat Indonesia adalah untuk memperpendek jarak tempuh suatu kapal yang hendak melakukan suatu pelayaran suatu contoh Selat Malaka. Selat Malaka merupakan jalur terpendek lalu lintas barang dan suplai energi dari Timur Tengah, Eropa dan Afrika ke negara Asia Timur, seperti Jepang, China dan Korea, yang mampu memendekkan jarak tempuh hingga 2000 KM, dibandingkan alternatif jalur perjalanan laut melalui Selat Sunda sementara di ALKI II memperpendek jarak tempuh dari suatu kapal dari Laut Sulawesi dibagian Utara menuju ke Lautan Samudra Indonesia atau sebaliknya .

Menurut penulis pula berpendapat kegiatan melintas dialur kepulauan Negara maka Indonesia oleh kapal atau pesawat udara asing tentunya tidak melakukan suatu per-

singgahan dan apabila kapal atau pesawat udara asing melakukan hal tersebut maka aturan ini tidak berlaku akan tetapi pemberlakuannya pada ketentuan hukum yang dibuat oleh negara Indonesia, hal ini sesuai Pasal 53 ayat 3 jo Pasal 18 ayat 1 Konvensi Hukum Laut 1982, karena memasuki atau sandar di suatu daerah dalam wilayah laut negara Indonesia bukan termasuk dalam lintas laut.

Berdasarkan ketentuan Pasal 11 Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002, ada Tiga alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) yang ditetapkan melalui perairan kepulauan Indonesia.¹⁸

Pasal 4 ayat 1 dan Ketentuan dalam pasal ini merupakan penerapan ketentuan Pasal 54 jo Pasal 39 ayat 1 Konvensi Hukum Laut 1982. Dengan demikian pula menurut penulis antara rumusan Pasal 4 ayat 1 Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002 dan Ketentuan dalam pasal ini merupakan penerapan ketentuan Pasal 54 jo Pasal 39 ayat 1 Konvensi Hukum Laut 1982 membuat kapal dan pesawat udara asing tidak dapat memberikan penafsiran yang berbeda terhadap istilah cara normal (*"normal mode"*).

Untuk pesawat udara asing dilarang untuk melakukan pendaratan di wilayah negara Indonesia kecuali keadaan *force majeure* atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dalam keadaan musibah. Disamping itu juga melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan sistim telekomunikasi dan melakukan komunikasi langsung dengan orang atau kelompok orang yang tidak berwenang dalam wilayah Indonesia adalah larangan bagi kapal atau pesawat udara asing ketika melakukan lintas dialur laut teritorial (Pasal 54 jo Pasal 39 ayat 1 huruf c Konvensi, Pasal 4 ayat 5 Jo ayat 6 Peraturan Pemerintah No.37).

Larangan melakukan riset atau survei hidrografi, melakukan riset kelautan atau survei hidrografi, baik dengan mempergunakan peralatan deteksi maupun peralatan

¹⁸ Tiga alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) berdasarkan Pasal 11 Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002 yaitu 1) Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan hak lintas alur kepulauan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan ke Samudra Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, Selat Sunda; 2) Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan hak lintas alur kepulauan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi ke Samudra Hindia atau sebaliknya, melintasi Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok; 3) Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan hak lintas alur kepulauan untuk pelayaran dari Samudra Pasifik ke Samudra Hindia, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu.

pengambil contoh, kecuali telah memperoleh izin penelitian dari Pemerintah Indonesia berlaku bagi semua kapal dan pesawat udara asing untuk (Pasal 5 Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002, Pasal 54 jo Pasal 40 UNCLOS 1982) ketika berdaerah dan melaksanakan hak lintas alur kepulauan.

Kewajiban menyimpan peralatan penangkapan ikan ke dalam palka bagi kapal penangkap ikan asing dalam melaksanakan hak lintas alur kepulauan (Pasal 54 jo Pasal 42 ayat 1 huruf C Konvensi Hukum Laut 1982, Pasal 6 ayat 1 Peraturan Pemerintah No.37) karena negara Indonesia dengan tegas menyatakan bahwa jalur ALKI tidak boleh dijadikan sebagai lokasi daerah penangkapan ikan yang padat dan intensif.

Dari uraian di atas terlihat bahwa Peraturan Pemerintah yang telah dibuat oleh negara Indonesia telah mampu minimal menekan adanya suatu pelanggaran yang dibuat oleh kapal atau pesawat udara asing didalam melakukan hak lintas dalam negara Indonesia. Kelemahan dari aturan pemerintah ini adalah tidak mengatur secara spesifik tentang lintas alur kepulauan bagi kapal-kapal perang dan pesawat militer asing, dan hanya mengatur tentang kewajiban-kewajibannya sebagaimana yang dirumuskan dalam Pasal 4 Ayat (4) tersebut.

Dilihat secara keseluruhan menurut penulis, ketentuan-ketentuan Undang-Undang No.6 Tahun 1996 dan dua peraturan pemerintah pelaksanaannya merupakan perumusan atau penjabaran ketentuan-ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982, yang di dalamnya ada beberapa hal yang perlu disesuaikan.

B. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pengamanan Wilayah Laut di Indonesia bila Ditinjau dari Perspektif Ketentuan Hukum Negara dan UNCLOS 1982

ALKI telah diatur dalam UNCLOS 1982 yang selanjutnya diimplementasikan dalam Undang Undang Perairan Indonesia dan PP Nomor 37 Tahun 2007. Akan tetapi efektif dan berhasil tidaknya pe-nerapan/implementasi hukum tergantung tiga unsur sistem hukum, yakni struktur hukum (*struktur of law*), substansi hukum

(*substance of the law*) dan budaya hukum (*legal culture*), hal ini dikemukakan oleh Lawrence M. Friedman.¹⁹

Dari segi strategis, nilai ALKI II akan meningkat drastis sesuai dengan kemajuan jaman seperti sekarang ini dimana transportasi lewat laut semakin digalakkan dan bukan tidak mungkin akan menyamai Selat Malaka apabila Indonesia bisa “memainkannya”. Pertanyaannya adalah apakah negara Indonesia sudah mengantisipasi peran strategis terhadap semua keadaan perubahan global nantinya pada ALKI II?

Pada ALKI II, selain adanya tindak pidana pelayaran, perikanan serta bahaya perompakan dan/atau pembajakan juga potensi ancaman berasal dari negara tetangga akibat sengketa Blok Ambalat, seperti penggunaan wilayah ALKI II untuk mengangkut kepentingan militer atau propokasi negara tetangga dan apalagi dengan memanasnya situasi politik akibat lepasnya pulau Sipadan dan Ligitan. Jika kita melihat pada bagian selatan dari ALKI II dimana pertumbuhan pariwisata yang semakin pesat saat ini, maka ancaman dengan menggunakan ALKI II sebagai area

¹⁹Menurut Lawrence M. Friedman penerapan/implementasi hukum tergantung tiga unsur sistem hukum yaitu: a. Struktur Hukum (Structure Of Law) Struktur adalah Pola yang menunjukkan tentang bagaimana hukum dijalankan menurut ketentuan-ketentuan formalnya. Struktur ini menunjukkan bagaimana pengadilan, pembuat hukum dan badan serta proses hukum itu berjalan dan dijalankan. Jika kita berbicara struktur sistem hukum pidana Indonesia, maka yang dimaksud adalah criminal justice system yang termasuk di dalamnya adalah struktur institusi-institusi penegakan hukum yang meliputi kepolisian (penyidik), kejaksaan (penuntut) dan pengadilan. Oleh karena itu apabila ada pelanggaran ALKI II, maka sistem hukum terkait dengan struktur hukum harus mampu untuk bekerja menciptakan keadilan. b. Substansi Hukum (Substance of The Law) Aspek lain dari sistem hukum adalah substansinya. Yang dimaksud dengan substansinya adalah aturan, norma, dan pola perilaku nyata manusia yang berada dalam sistem itu. Jadi substansi hukum menyangkut peraturan perundang-undangan yang berlaku yang memiliki kekuatan yang mengikat dan menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum. Dalam hal ini norma terkait dengan pelanggaran ALKI harus dapat diterima sebagai suatu norma yang harus dipatuhi oleh seluruh pengguna ALKI, khususnya para nakhoda kapal asing harus memahami adanya aturan terkait dengan lintas ALKI. c. Budaya Hukum (Legal Culture). Kultur hukum menyangkut budaya hukum yang merupakan sikap manusia (termasuk budaya hukum aparat penegak hukumnya) terhadap hukum dan sistem hukum. Sebaik apapun penataan struktur hukum untuk menjalankan aturan hukum yang ditetapkan dan sebaik apapun kualitas substansi hukum yang dibuat tanpa didukung budaya hukum oleh orang-orang yang terlibat dalam sistem dan masyarakat maka penegakan hukum tidak akan berjalan secara efektif. Kultur hukum terkait dengan ALKI harus dipahami bahwa ALKI merupakan rejim baru yang memerlukan sosialisasi baik para tataran pengambil kebijakan, operasional, maupun pada para pengguna. Sehingga budaya hukum terkait dengan lintas akan dapat sesuai dengan cita hukum yang diharapkan.

perlintasan dapat saja terjadi seperti adanya penyelundupan barang secara ilegal dan perdagangan manusia, terorisme dan imbas politik ekspansional Malaysia.

Adanya tindak pidana baik berupa kejahatan maupun pelanggaran di wilayah ALKI II bila diteliti lebih mendalam dapat diketahui secara fakta banyak faktor-faktor penyebab mengapa sampai terjadi. Adapun faktor-faktor penyebab tersebut adalah:

1. Masih kurangnya pengetahuan para pengguna laut di ALKI II terhadap aturan hukum terutama nahkoda kapal yang tidak mengetahui tentang ketentuan hukum yang berlaku mengatur tentang laut secara umum dan ALKI II secara khusus. Akibatnya para pengguna AKLI II tetap melayarkan kapalnya tanpa memperdulikan aturan hukum yang berlaku yang seharusnya mereka pahami.
2. Masih kurangnya kesadaran para pengguna laut di ALKI II terhadap aturan hukum yang berlakuyaitu sikap masa bodoh dari para pengguna ALKI II tentang adanya aturan yang berlaku terhadap penggunaan pelayaran yang mereka lakukan. Hal ini didasari oleh suatu adanya iming-iming yang akan didapat dari adanya pelayaran yang mereka lakukan seperti pen-gantaran barang yang dilakukan oleh kapalnya dengan sewa yang cukup tinggi.
3. Adanya sebab-sebab lain sehingga kapal berlayar walaupun diketahui kapal yang dilayarkan tidak dalam keadaan laik layar. Hal ini disebabkan salah satunya adalah paksaan dari pemilik (juragan) kapal atau nahkoda itu sendiri ataupun keterpaksaan pihak lain dengan menggunakan segala macam cara untuk menginginkan kapal tersebut berlayar dengan maksud dan tujuan tertentu..

Bahwa disisi lain juga maraknya tindak pidana di ALKI II jika dilihat dari apa yang terjadi dilapangan banyak disebabkan beberapa faktor penyebab tindak pidana ini terjadi yaitu:

1. Faktor ekonomi di kawasan sekitar artinya Keadaan ekonomi atau mata pencarian masyarakat setempat yang kurang untuk dapat menghidupi keluarga dengan ditambahnya suatu keadaan yang kurang mendapat perhatian menyebabkan timbul-nya kemiskinan, kurang berpendidikan dan hidup tergantung pada alam menyebabkan mereka berusaha memanfaatkan segala-nya untuk melakukan perubahan hidup salah satunya dengan melakukan kejahatan atau tindak pidana.
2. Lemahnya kontrol pemerintah terhadap permasalahan di dalam negeri artinya Pemerintah kurang melakukan perhatian kepada masyarakat terutama di suatu daerah terpencil. Akibatnya masyarakat tersebut menganggap bahwa mereka tidak diperhatikan oleh pemerintah yang sah berujung pada sikap iri dan merasa mereka hidup tanpa perhatian. Untuk mendapatkan perhatian bahwa seolah-olah mereka ada salah satunya dengan melakukan tindakan kejahatan dengan berbagai jenis bentuknya. Sementara jika kita melihat dalam sistem ketatanegaraan, tugas pemerintah untuk melakukan perhatian kepada

- masyarakat merupakan suatu kewajiban sebagaimana yang diamanatkan dalam Undang-undang 1945 dan Pancasila.
3. Rendahnya kemampuan para penegak hukum dan sarana pendukungnya artinya Penegakan hukum di bidang maritim terdiri dari penegakan hukum di laut, penegakan hukum di kapal dan penegakan hukum di pelabuhan. Penegak hukum memegang suatu peranan yang besar atas pemberlakuan atas sebuah undang-undang yang telah dikeluarkan oleh negara Indonesia. Ketidak mampuan para penegak hukumnya otomatis pemberlakuan Undang-undang tidak akan berjalan dengan baik bahkan berjalan ditempat.
 4. Lemahnya kerjasama negara-negara kawasan artinya Aksi kejahatan di laut dapat dikategorikan sebagai kejahatan lintas negara, khususnya di wilayah-wilayah perairan sempit seperti di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dengan kondisi negara Indonesia yang terkenal sebagai negara kepulauan tentunya tidak akan bisa secara mandiri menegakkan aturan dan hukum yang berlaku, apalagi negara Indonesia diapit dengan negara tetangga yang secara otomatis penegakkan hukum harus melibatkan negara lain.
 5. Lemahnya sistem hukum di bidang maritim artinya Banyaknya aturan-aturan yang diundangkan oleh negara Indonesia ternyata terjadi tumpang tindih antara aturan yang satu dengan yang lainnya. Disisi lain terjadinya ego sektoral dan komplik kepentingan antara penegak hukumnya merupakan suatu keuntungan bagi para penjahat untuk memanfaatkan situasi dengan melakukan tindak pidana terutama di laut.
 6. Kondisi geografis artinya Kondisi geografis negara Indonesia menjadi faktor pemicu suburnya aksi-aksi kejahatan di laut. Keadaan cuaca yang sering berubah-ubah dan banyaknya tempat-tempat yang kurang mendapat perhatian dari aparat penegakkan hukum membuat penjahat meraja rela melakukan tindak kejahatan. Terbatasnya sarana dan prasarama yang dimiliki ditambahnya tersebarinya pulau-pulau yang perlu mendapatkan pengamanan merupakan faktor penunjang kelemahan untuk keberhasilan tugas dilapangan dalam mengungkap suatu tindak pidana.

Jika kita melihat suatu keadaan yang nyata pada saat ini dimana Selat Malaka dan Selat Singapura rawan terhadap terjadinya tindak pidana yang disebabkan gangguan-gangguan kriminal lintas negara walaupun jalur tersebut merupakan jalur strategis bagi perdagangan dunia yang sangat strategis tetapi sangat rentan terhadap gangguan-gangguan dari eksternal maupun internal. Disisi lain kapal-kapal yang melintas pada jalur tersebut bertujuan untuk memperpendek jarak tempuh serta cost/pengeluaran biaya operasional maka dengan kondisi ini dicari suatu alternatif lain sebagai pengganti menggunakan jalur lain salah satunya adalah ALKI II. Bila

kita melihat ALKI II yang ada di bagian tengah negara Indonesia juga merupakan ALKI terpadat dilalui oleh lalu lintas pelayaran dari segala penjuru dunia.

Pada tindak pidana perompakan dan/atau pembajakan yang terjadi dilaut sebagaimana juga terjadi di ALKI II sendiri dapat dikelompokkan dalam empat jenis kategori.²⁰

Salah satu kendala dalam pengawasan lalu lintas kapal asing di ALKI II adalah keterbatasan informasi dan ketidakmampuan Indonesia dalam melakukan control terhadap kapal-kapal asing yang berlayar di ALKI II. Kondisi ini disebabkan keterbatasan teknologi informasi yang dimiliki oleh masing-masing instansi dan masing-masing instansi mempunyai sistem informasi sendiri akan tetapi tidak dapat membagi informasi tersebut kepada instansi lainnya. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan merupakan focal point dalam melakukan monitoring dan pengawasan terhadap kapal-kapal asing khususnya kapal diatas 300 GT. Hal ini disebabkan berdasarkan resolusi IMO kapal di atas 300 GT harus mempunyai Automatic Identification System (AIS) dan Long Range Identification Tracking (LRIT), yang memungkinkan negara Indonesia (sebagai negara yang dilewati) dapat memonitor pergerakan kapal-kapal tersebut. Selain itu berdasarkan resolusi IMO terkait penerapan SOLAS kapal juga harus mempunyai GDMSS sebagai sarana untuk mengantisipasi apabila ada distress di laut. Semua sistem informasi tersebut berada dalam kendali Ditjen Perla Kemenhub, akan tetapi seperti informasi tersebut masih sangat jarang dapat diakses oleh instansi lain, khususnya instansi yang mempunyai unsur di laut. Selain itu beberapa kementerian

²⁰ Empat jenis kategori tindak pidana perompakan dan/atau pembajakan yaitu: 1. Asian Piracy, yaitu perompakan di laut dengan melakukan pencurian barang-barang berharga, uang yang terdapat pada kapal atau yang dimiliki oleh anak buah kapal. Perompakan jenis ini banyak dilakukan di Selat Malaka dan Selat Singapura. 2. South American and West African Piracy, yaitu perompakan di laut yang dilakukan dengan cara yang lebih brutal untuk mendapatkan barang-barang berharga di kapal. 3. Perompakan yang dilatarbelakangi masalah politik. Perompakan ini dapat berupa political piracy, atau berupa maritime terrorism yang saat ini dikhawatirkan akan menjadi ancaman serius di masa yang akan datang. Sedangkan Political Piracy, yaitu aksi kejahatan di laut dengan tujuan mencari dana untuk membiayai dan mendukung perjuangan ideologi dan politik. 4. Perompakan di laut dengan cara mengambil alih kapal dan mengambil seluruh muatan kapal. Perompakan jenis ini juga mulai dilakukan di perairan Asia Tenggara.

dan badan mempunyai sistem informasi kelautan antara lain Basarnar, Bakamla, KKP, LIPI, LAPAN, dll.

C. Langkah-langkah yang Harus Dilakukan oleh Pemerintah Indonesia Agar Pemberlakuan Pengamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia (Alki) II Sejalan dengan Hukum Negara dan *United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982*

Untuk mencegah adanya suatu pelanggaran di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II, terdapat 2 (dua) strategi ideal yang seharusnya dilakukan yaitu:

1. Strategi tidak langsung, yaitu dengan cara:

a. Peningkatan kualitas hidup.

Dalam hal bahwa penyebab melakukan tindakan perompakan adalah karena alasan keadaan ekonomi, maka untuk mencegahnya perlu diadakan peningkatan kualitas hidup berupa pengaturan perumahan, makanan, pendidikan, kesempatan kerja, pensiun yang memadai dan jaminan sosial yang cukup, yang ditujukan untuk menjamin kondisi hidup yang terhormat (layak) bagi seluruh penduduk.

b. Menyediakan pendidikan yang baik.

Suatu strategi tidak langsung yang lain untuk pencegahan adalah berupaya untuk menjamin kesejahteraan dan pendidikan yang benar bagi anak-anak. Pendidikan moral terutama sangat diperlukan untuk dapat mencegah anak-anak dari melakukan suatu kriminal di masa mendatang. Pendidikan yang menekankan adanya perbedaan atas perbuatan yang baik dan perbuatan yang buruk akan menjadi "*bibit*" yang akan dapat dituai oleh Negara Indonesia nantinya.

c. Menyediakan kegiatan mengisi waktu senggang yang konstruktif.

Mengisi waktu senggang dengan hal-hal yang bermanfaat akan mencegah seseorang dari berfikir hal-hal yang negatif. Terutama apabila kegiatan tersebut berupa kegiatan pendalaman rohani seperti pengajian atau berupa pelatihan keterampilan yang dapat digunakan sebagai sasaran untuk mencari penghasilan.

d. Menyediakan kesempatan kerja.

Bahwa adanya suatu kejahatan yang terjadi di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II disebabkan adanya suatu pengangguran bagi usia-usia produktif. Dengan demikian jika pemerintah memperhatikan usia-usia produktif untuk dapat memberikan suatu peluang pekerjaan maka kejahatan di ALKI II akan menurun.

e. Memberikan bantuan modal (keuangan).

Bantuan kesejahteraan dan keuangan diartikan sebagai suatu pelayanan kesejahteraan umum yang diberikan atas dasar-dasar kebutuhan dengan pertimbangan pencegahan tindak pidana. Apabila warga merasa dirinya telah sejahtera dan bahagia atas hidupnya, tidak tertutup kemungkinan bahwa melakukan tindak pidana adalah suatu yang tidak terpikirkan bagi mereka.

2. Strategi langsung

Adapun upaya-upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Negara Republik adalah dengan meningkatkan efektivitas penjagaan di laut (ALKI II) melalui aparat pemerintah yang ditunjuk oleh Undang-undang untuk menjamin keselamatan kapal-kapal yang melewati ALKI II, dengan cara melakukan patroli terkoordinasi dan berkesinambungan dengan melibatkan instansi terkait. Selain itu pemanfaatan teknologi penginderaan satelit dapat digunakan untuk memonitor pergerakan kapal yang melintas di ALKI II. Teknologi satelit ini tentu saja sangat mahal dan memerlukan perencanaan yang lebih baik khususnya penganggaran dan pengawak (personel).

Disisi lain dapat diketahui pula upaya-upaya lain yang dapat dilakukan dalam mengatasi kendala-kendala yang dihadapi dalam mengatasi terjadinya tindak pidana di ALKI II, yaitu sebagai berikut:

1. Melakukan kerjasama keamanan antar Instansi Penegak Hukum di laut

Adanya kerjasama antar instansi terkait dipandang dari sudut efisiensi merupakan suatu keuntungan dan kemudahan bagi antar instansi terkait tersebut. Luasnya ALKI II yang membentang dari Selatan ke arah Utara pulau Sulawesi tidak mungkin di caper/awasi oleh satu instansi terkait saja. Dengan adanya kerjasama

antar instansi, akan memudahkan pembagian tugas atau wilayah ataupun waktu untuk mengadakan pengawasan dan pengamanan ALKI II yang pada tujuan akhirnya terciptanya suatu keadaan yang kondusif terhadap wilayah laut Selat Makassar bebas dari segala gangguan keamanan terutama tindak pidana pembajakan. Adapun kegiatan-kegiatan kerjasama antar instansi terkait yang dilakukan selama ini meliputi:

- a. Bakamla (Badan Keamanan Laut). Kegiatan Operasi yang dilakukan adalah Patroli Terkoordinir oleh unsur TNI AL, Polisi, KPLP, Bea dan Cukai, dan Unsur dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP).
- b. Operasi terpadu antara TNI AL dengan salah satu Instansi terkait dalam rangka menegakkan hukum di laut.

2. Meningkatkan kemampuan dan keahlian personil anggota penegak hukum di laut

Peningkatan kemampuan dan keahlian personil anggota penegak hukum di laut khususnya bagi mereka yang bertugas dan berkewajiban melaksanakan kegiatan keamanan dan penanggulangan terjadinya tindak pidana di ALKI II, hal ini seiring dengan kemajuan ilmu dan teknologi maka sudah barang tentu membawa dampak pula terhadap semakin banyak modus operandi tindak pidana pembajakan yang terjadi yang membutuhkan ilmu dan pengetahuan yang lebih untuk mengungkap dan menyelesaikan tindak pidana pembajakan tersebut.

Adapun bentuk-bentuk kegiatan dalam upaya meningkatkan kemampuan dan keahlian personil anggota penegak hukum di laut diantaranya adalah dengan cara:

- a. Melakukan pelatihan-pelatihan peningkatan keahlian.
- b. Menyekolahkan para anggota penegak hukum baik di dalam maupun di luar negeri.
- c. Meningkatkan mutu pendidikan yang ada pada anggota anggota penegak hukum di laut dengan cara memberikan tugas belajar pada jenjang yang lebih tinggi baik pada level Sarjana, Pasca Sarjana dan lain sebagainya.

3. Meningkatkan kegiatan pembinaan masyarakat di daerah pesisir pantai.

Kegiatan yang dimaksudkan di dalam pembinaan masyarakat di daerah pesisir pantai adalah dengan cara perhatian tentang kelangsungan hidup mereka, sehingga dengan demikian mereka merasa diperhatikan oleh pemerintah negara Indonesia.

Simpulan

1. Pemberlakuan ketentuan hukum bagi kapal berbendera Asing untuk melintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II ditinjau dari perspektif Hukum Negara Indonesia dan *United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS)* 1982 sudah berjalan dengan baik sehingga antara hukum Negara Indonesia dengan UNCLOS 1982 tidak saling bertentangan.
2. Bahwa secara umum terdapat faktor-faktor penyebab terjadinya tindak pidana yang tidak sesuai dengan ketentuan hukum Negara dan UNCLOS 1982 antara lain:
 - a. Kondisi ekonomi.
 - b. Lemahnya kontrol pemerintah.
 - c. Rendahnya kemampuan para penegak hukum dan sarana pendukungnya.
 - d. Lemahnya kerjasama negara-negara kawasan.
 - e. Lemahnya sistem hukum di bidang maritim.
 - f. Kondisi geografis.
3. Langkah-langkah yang harus dilakukan oleh pemerintah Indonesia agar dapat dipemberlakukannya pengamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II sejalan dengan hukum Negara dan *United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS)* 1982 yaitu dengan jalan:
 - a. Strategi tidak langsung, yaitu dengan cara:
 - 1) Peningkatan kualitas hidup.
 - 2) Menyediakan pendidikan yang baik.
 - 3) Menyediakan kegiatan mengisi waktu senggang yang konstruktif.
 - 4) Menyediakan kesempatan kerja.
 - 5) Memberikan bantuan modal (keuangan).
 - b. Strategi langsung.
Adapun upaya-upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Negara Republik dengan melakukan strategi langsung berupa:
 - 1) Melakukan kerjasama keamanan antar Instansi Penegak Hukum di laut.

- 2) Meningkatkan kemampuan dan keahlian personil anggota penegak hukum di laut.
- 3) Meningkatkan kegiatan pembinaan masyarakat di daerah pesisir pantai.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Yan Pramadya Puspa, 1977, **Kamus Hukum Edisi Terlengkap**, Aneka Ilmu, Jakarta.

Wirjono Prodjodikoro, 1981, **Azas-azas Ilmu Negara dan Politik**, PT Eresco, Jakarta.

Soerjono Soekanto, 1986, **Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum**, Rajawali, Jakarta.

J.C.T. Simorangkir dkk, 1987, **Kamus Hukum**, Aksara Baru, Jakarta.

Sianturi, 1996, **Azas-azas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya**, Alumni Ahaem-Petehaem, Jakarta.

Kansil, 2000, **Hukum Tata Negara Republik Indonesia**, Renike Cipta, Jakarta.

Sukma Rizal, 2002, **Konsep Ketahanan Nasional**, Makalah yang disampaikan dalam: FGD Pro Patria,.

Djoko Triyanto, 2005, **Bekerja di kapal**, Mandar Maju, Bandung.

Sudikno Mertokusumo, 2007, **Mengenal Hukum Suatu Pengantar**, Liberty, Yogyakarta.

Eddy O.S. Hiariej, 2009, **Pengantar Hukum Pidana Internasional**, Erlangga, Jakarta.

Muchtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, 2010, **Pengantar Hukum Internasional**, Alumni, Bandung.

Dikdik Mohamad Sodik, 2011, **Hukum Laut Internasional dan Pengaturan-nya di Indonesia**, Refika Aditama, Bandung.

I Wayang Parthiana, 2014, **Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia**, Yrama Widya, Bandung.

Peraturan Perundang-undangan

Tentara Nasional Indonesia Markas Besar Angkatan Laut. Peraturan Kasal Nomor: Perkasal /32/ V/ 2009 Tanggal 4 Mei 2009, “**Prosedur Tetap Penegakan Hukum dan Pen-jagaan Keamanan Di Wilayah Laut Yurisdiksi Nasional Oleh TNI AL**”.

Undang-undang No.3 Tahun 2002 tentang **Pertahanan Negara**.

Undang-undang Nomor : 34 tahun 2004 tentang **TNI**.

Territoriale Zee En Maritime Kringen Ordonantie (TZMKO) Staatsblad 1939 Nomor 442.

Undang-undang R.I Nomor 8 Tahun 1981 tentang **Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana**.

Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang **Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia**.

Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang **Perikanan**.

Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982).

Undang-undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang **Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistimnya**.

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang **Pelayaran**.

Undang-undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang **Pengangkutan Benda Cagar Budaya**.

Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang **Perairan Indonesia**.

Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang **Pengelolaan Lingkungan Hidup**.

Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang **Pelaksanaan KUHAP**.

Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang **Penerbangan**.