

WACANA PEMBENTUKAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI) RUTE TIMUR-BARAT DITINJAU DARI HUKUM INTERNASIONAL

Oleh:

Eriec Firman, Sri Lestari Rahayu, Anugrah Adistuti

Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret

email: firman.eriec@gmail.com, r.silestari@yahoo.co.id, diaz.fhuns@yahoo.com

Abstract

This research aims to determine and examines the problems regarding how is the juridical aspect of the issue of the designation of Indonesia's Archipelagic Sea Lanes (ASL) East-West Routes. This research is a prescriptive normative legal research. This research use the 1982 United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS) as its primary legal sources. While literatures, expert opinions, as well as journals, scientific legal articles and other relevant document and also using the electronic based material, such as internet are used as the secondary law sources of this research. The sources were collected through the library study. Furthermore, those legal materials be treated and analyzed and had been used to answers the studied issues In terms of the Article 53 of 1982 United Nations Convention On the Law of The Sea, the results of the research show that Indonesia is in needs to complete the designation of Indonesia archipelagic sea lanes which would be completed through the designation of the East-West route of the Indonesia archipelagic sea lanes.

Keywords: *Archipelagic Sea Lanes, Designation, Indonesia's ASL East-West Route..*

A. Pendahuluan

Pada 3 Juli 2003 sebanyak lima pesawat tempur F-18 *Hornet* milik Amerika Serikat melintas di Laut Jawa diatas Pulau Bawean (di Utara Pulau Jawa) (Kompas, 4 Juli 2003). Mereka melakukan manuver di atas Pulau Bawean dan manuvernya sangat aneh, dan membahayakan. TNI angkatan udara kemudian mengirimkan F-16 dari skuadrom 3 untuk mengintersep (mengahalangi) pesawat tempur Amerika Serikat tersebut, yang menurut laporan pilot F-16 dari skuadron 3, bahwa pesawat tempur F-18 Amerika Serikat tersebut berada dalam posisi menyerang dan telah mengunci rudalnya (*locked missile*) (Kompas, 5 Juli 2003).

Setelah terjadi konfrontasi di udara hampir selama dua jam terjadi komunikasi antara pilot F-16 (Indonesia) dan pilot F-18 (Amerika Serikat). Dimana penerbang Indonesia memperkenalkan diri dan menginformasikan bahwa mereka sedang melakukan patroli dan identifikasi, yang kemudian berbalas dari pilot F-18 yang menyatakan bahwa mereka berada di perairan internasional dan memerintahkan kepada F-16 untuk dapat menjauhi mereka dan kapal perangnya (Kresno Buntoro, 2012: 215).

Setelah kejadian tersebut, muncul berbagai pendapat yang menyatakan bahwa aktivitas yang

dilakukan oleh Amerika Serikat telah mengancam kedaulatan Indonesia dan tindakan mereka sangat provokatif, serta pendapat lain yang menganggap disatu sisi hal tersebut merupakan hal yang sah-sah saja dilakukan karena pesawat tempur Amerika Serikat itu tidak melanggar ruang udara Indonesia maupun hukum internasional yang ada (Kresno Buntoro, 2012: 217). Hal tersebut kemudian mengingatkan kembali pada permasalahan Indonesia yang hingga kini belum menetapkan ALKI rute Timur-Barat melalui Laut Jawa yang dianggap masih memiliki potensi yang dapat menimbulkan kerawanan dan konflik di rute tersebut (Hasjim Djalal, 2013: 6).

Wacana pembentukan ALKI rute timur-barat untuk melengkapi alur laut kepulauan yang Indonesia miliki, sejatinya tidak lepas dari pro dan kontra. Terdapat dua pandangan yang berkembang mengenai pembentukan alur laut kepulauan Indonesia rute timur-barat.. Yang pertama pandangan bahwa ALKI Timur-Barat merupakan hal yang tidak diperlukan ataupun dapat ditunda pelaksanaan penetapannya, dan yang kedua pandangan yang memandang Indonesia perlu untuk melengkapi alur laut kepulauan yang dimilikinya dengan membentuk ALKI rute Timur-Barat.

Indonesia selama ini selalu berpendapat bahwa Indonesia belum siap untuk menetapkan rute timur-barat sebagai alur laut kepulauan Indonesia, berdasarkan pada argumen Indonesia yang dicatat pada Minuta Rapat yang dikemukakan dalam *Report of The Maritime Safety Committee on its Seventy-seventh Session, MSC 77/26*, tertanggal 10 Juni 2003. Pada paragraf 28.40 menyebutkan bahwa penundaan tersebut dikarenakan Indonesia belum mempunyai data yang cukup di bidang hidrografi, lingkungan, peta navigasi di wilayah yang membentang dari timur ke barat Indonesia, termasuk sarana bantu navigasi. Pandangan ini tentu dapat diterima sebagai pandangan yang menunda pembukaan rute timur-barat ALKI. Adapun kemudian mengenai ketentuan Artikel 53, berdasarkan diskusi informal Penulis dengan seorang praktisi hukum laut sekaligus Staf Kasal Bidang Hukum Laut Internasional, Kolonel Kresno Buntoro pada 2014, beliau menyatakan bahwa PP No. 37/200 sudah mengisi kekosongan yang ada, karena Indonesia sudah menetapkan alur laut kepulauan yang cocok dengan Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan.

Di sisi lain, terdapat pandangan yang berbeda mengenai pembentukan rute Timur-Barat ALKI yaitu sebagai pandangan pemikiran yang menginginkan bahwa Indonesia memerlukan pemenuhan janji untuk membuka ALKI rute Timur-Barat. Sebagaimana yang dikatakan oleh Hasjim Djalal, seorang praktisi hukum laut, anggota Dewan Kelautan Indonesia dan seringkali mewakili Indonesia sebagai perwakilan di berbagai pertemuan internasional, yang menyebutkan bahwa penetapan ALKI termasuk rute Timur-Barat, adalah untuk kepentingan Indonesia itu sendiri (Hasjim Djalal, 2013: 6).

Pandangan Hasjim Djalal tersebut senada dengan pendapat seorang akademisi dan praktisi hukum laut dari Universitas Gadjah Mada, I Made Andi Arsana, pada diskusi informal pada Agustus 2016 dengan Penulis, beliau menyebutkan bahwa pembukaan ALKI tersebut merupakan sebuah keharusan demi kepentingan Indonesia itu sendiri dengan mengingat bahwa Indonesia pernah mengeluarkan pernyataan bahwa ALKI merupakan alur laut kepulauan yang bersifat *partial designation* atau penetapan alur laut kepulauan yang sebagian. Selain itu, beliau berpendapat bahwa apabila Indonesia tidak menetapkan ALKI rute Timur-Barat maka wilayah Indonesia akan terlihat menjadi sebuah "lapangan sepakbola" yang bebas diakses oleh negara lain

dengan dalih menggunakan ketentuan Artikel 53 Angka (12) UNCLOS 1982.

Dengan melihat adanya problematika yang berkembang mengenai pembentukan ALKI rute Timur-Barat tersebut, menimbulkan ketertarikan penulis untuk mengadakan penelitian yang berkaitan dengan hal tersebut dengan mengangkat penelitian yang akan membahas tentang bagaimanakah pembentukan Alur Laut Kepulauan Indonesia Rute Timur-Barat jika ditinjau dari kacamata hukum internasional.

B. Metode Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum normatif. Menurut Peter Mahmud Marzuki, segala penelitian yang berkaitan dengan hukum (*legal research*) adalah selalu normatif (Peter Mahmud Marzuki, 2013: 55-56).

Penelitian hukum normatif merupakan penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder (Peter Mahmud Marzuki, 2013: 55-56). Adapun bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan United Nations Convention On The Law of The Sea (UNCLOS) Tahun 1982. Penelitian ini juga menggunakan bahan hukum sekunder sebagai bahan penelitian, dimana bahan hukum sekunder dalam penelitian ini meliputi bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti buku literatur, artikel-artikel ilmiah, jurnal, serta pendapat para ahli yang dituangkan kedalam tulisan-tulisan yang menjadi pokok bahasan dalam penelitian ini, baik yang bersumber dari media cetak maupun yang bersumber dari media elektronik, seperti internet.

Teknik pengumpulan bahan hukum merupakan cara yang digunakan untuk memperoleh bahan hukum yang sesuai guna menjawab permasalahan yang sedang diteliti. Teknik pengumpulan bahan hukum yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah dengan cara studi kepustakaan (*library research*), yaitu suatu bentuk pengumpulan bahan hukum melalui membaca, mengkaji, dan mempelajari literatur, hasil penelitian terdahulu, dan dokumen-dokumen yang mendukung, serta memanfaatkan indeks-indeks hukum baik cetak maupun elektronik termasuk penggunaan internet serta mesin-mesin pencari yang tersedia dalam perambanan internet yang memiliki korelasi dengan penelitian dan memiliki kaitan yang erat dengan permasalahan yang diteliti.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Kondisi Alur Laut Kepulauan Indonesia

Sekalipun Indonesia mempunyai kedaulatan atas laut teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia tersebut, Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, sesuai dengan UNCLOS 1982, mengandung ketentuan bahwa Kapal dan Pesawat Udara Asing menikmati Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia tersebut untuk keperluan melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif.

Dalam rangka pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut untuk melintasi Laut Teritorial dan Perairan Indonesia tersebut, sesuai dengan ketentuan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982, Indonesia telah menetapkan alur-alur laut tertentu dari antara alur laut yang lazim digunakan bagi pelayaran internasional sebagai alur laut yang dapat digunakan untuk pelaksanaan lintas alur laut kepulauan tersebut.

Indonesia kemudian dengan memperhatikan kepentingan masyarakat internasional melalui organisasi internasional yang kompeten di bidang pelayaran internasional yaitu International Maritime Organization (IMO). Pada tanggal 19 Mei 1998 Sidang Komite Keselamatan Maritim ke-69 dari Organisasi Maritim yaitu Maritime Safety Committee (MSC-69-IMO) telah menerima usulan (submisi) Pemerintah Indonesia mengenai penetapan sumbu 3 (tiga) alur laut kepulauan yang masih bersifat sebagian (*partial designation*) beserta cabang-cabangnya yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melintasi Perairan Indonesia. Adapun perlu diingat bahwa sesuai dengan pernyataan delegasi Indonesia pada pernyataan tersebut, Indonesia menyatakan bahwa akan melengkapi tiga alur laut yang sudah diterima usulannya pada sidang tersebut.

Dalam rangka pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut untuk melintasi Laut Teritorial dan Perairan Indonesia tersebut, sesuai dengan ketentuan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang

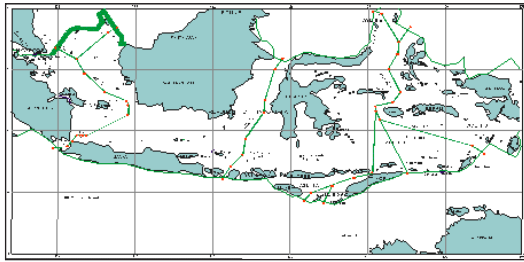
Hukum Laut Tahun 1982, Indonesia dapat menetapkan alur-alur laut tertentu dari antara alur laut yang lazim digunakan bagi pelayaran internasional sebagai alur laut yang dapat digunakan untuk pelaksanaan lintas alur laut kepulauan tersebut.

Pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut dilakukan melalui rute-rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional seperti yang ditentukan dalam Pasal 53 ayat (12) Konvensi dapat menimbulkan banyak risiko dari segi keamanan, karena lintas Alur Laut Kepulauan tersebut merupakan lintas yang mengandung kebebasan-kebebasan tertentu.

Untuk mengurangi risiko dari segi keamanan, pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut perlu ditetapkan Alur-Laut Kepulauan yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut. Kemudian, sebagai tindak lanjut diterimanya usulan Pemerintah Indonesia oleh IMO, perlu menetapkan 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan beserta cabang-cabangnya tersebut dalam Peraturan Pemerintah dengan menetapkan koordinat geografis titik-titik penghubung garis sumbu alur laut kepulauan tersebut, sebagaimana yang telah diatur dan ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002 tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan.

Adapun tiga jalur tersebut berdasarkan Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002 tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan, yaitu:

- a. ALKI I : Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut Cina Selatan.
- b. ALKI II : Selat Lombok, Selat Makasar, dan Laut Sulawesi.
- c. ALKI III-A : Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda-Laut Seram-Laut Maluku, Samudera Pasifik.
- d. ALKI III-B : Laut timor, Selat Leti, Laut Banda dan terus ke ALKI III-A.
- e. ALKI III C : Laut Arafura, Laut banda terus ke Utara ke ALKI III-A.



Alur Laut Kepulauan Indonesia yang diadopsi oleh IMO (ANNEX SN/Cir.200, Res. MSC 72 (69))

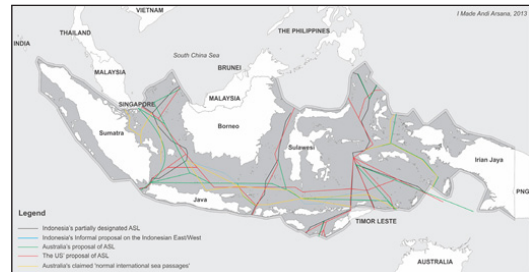
Dengan ditetapkannya 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan dengan cabang-cabangnya seperti gambar diatas, hal tersebut tidaklah berarti bahwa ketiga alur laut kepulauan dengan cabang-cabangnya tersebut hanya dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan oleh kapal-kapal asing yang hendak berlayar dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melintasi Perairan Indonesia ke bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif. Akan tetapi dalam hal kapal asing yang hendak berlayar dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif menuju salah satu pelabuhan di Indonesia atau menuju bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif dapat melaksanakan pelayarannya berdasarkan Hak Lintas Damai dalam Perairan Indonesia, baik di alur laut kepulauan maupun di luar alur laut kepulauan.

Berdasarkan hal-hal tersebut diatas dapat dilihat bahwa Indonesia telah menjamin pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan sebagaimana yang diamanatkan oleh Artikel 53 UNCLOS 1982 yaitu dengan Pemberlakuan Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan.

2. Proyeksi Pembentukan Alur Laut Kepulauan Indonesia Rute Timur-Barat

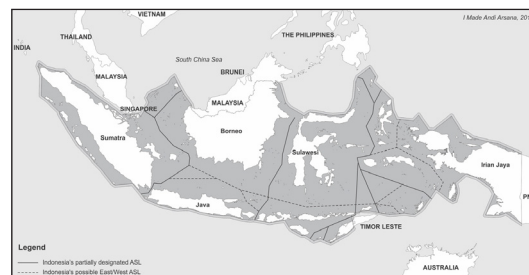
Pemerintah Indonesia melalui badan-badan dan lembaga penelitian pemerintah telah mencoba mengkaji mengenai proyeksi ALKI rute Timur-Barat. Selain pemerintah, banyak pula peneliti asing maupun peneliti yang berasal dari Indonesia berusaha mengkaji dan menganalisis bagaimana proyeksi ALKI rute Timur-Barat yang cocok diterapkan di Indonesia. Adapun hasil penelitian terkait proyeksi ALKI

rute Timur Barat menunjukkan bahwa Alur Laut Kepulauan Indonesia rute Timur-Barat diproyeksikan akan melewati Laut Jawa dan melintang dari Timur-Barat dengan terdapat titik masuk (*entry point*) dan titik keluar (*exit point*) di kedua sumbu. Adapun untuk lebih jelasnya mengenai proyeksi tersebut, dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Ilustrasi Proyeksi Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) (Leonard Sebastian, et.al. 2014: 73)

Pada gambar diatas, dapat dilihat gambar diatas merupakan salah satu opsi yang memperlihatkan bahwa ALKI rute Timur-Barat dapat ditentukan dengan berbagai kombinasi yang merupakan usulan dari berbagai negara pengguna hak lintas ALKI, yaitu proyeksi proposal dari Australia dan Amerika Serikat, kemudian proyeksi yang dihasilkan oleh Kelompok Kerja Bersama Angkatan Laut Republik Indonesia, serta dapat dilihat beberapa rute yang diklaim sebagai rute normal yang biasa digunakan oleh Australia dalam pelayaran internasional. Menurut Leonard Sebastian, et.al., rute Timur-Barat ALKI dapat dimungkinkan penentuannya dengan merujuk pada adanya kombinasi dari berbagai rute dan sudut pandang dari Indonesia dan negara pengguna hak lintas alur laut kepulauan untuk kemudian diakomodasikan menjadi sebuah rute ALKI yang melintas dari Timur dan Barat Indonesia (Leonard Sebastian, et.al. 2014: 72).



Ilustrasi Proyeksi Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Rute Timur-Barat (Leonard Sebastian, et.al. 2014: 73)

Dengan merujuk pada berbagai sudut pandang yang ada dari Indonesia sebagai negara kepulauan dan negara lain sebagai negara pengguna hak lintas alur laut kepulauan, maka dapat dilihat bahwa salah satu proyeksi yang dapat mengakomodir berbagai kepentingan tersebut untuk kemudian dijadikan rujukan pembuatan ALKI rute Timur-Barat adalah sebagaimana digambarkan pada Gambar 10 diatas.

Pada gambar diatas dapat dilihat bahwa ALKI rute Timur-Barat diproyeksikan membujur dari Timur ke Barat dan sebaliknya, melintasi utara Pulau Jawa melalui Laut Jawa hingga ke perairan Maluku dan Papua. Dimana ALKI rute Timur-Barat diproyeksikan dilengkapi dengan berbagai percabangan-percabangan sebagai *entry point* maupun *exit point* sebagai pintu dari negara pengguna hak lintas alur laut kepulauan. Selain itu, ALKI rute Timur-Barat diproyeksikan menghubungkan alur-alur laut yang sudah ditentukan sebelumnya menjadi satu kesatuan yang terkoneksi dari Utara ke Selatan dan membujur dari Timur ke Barat Indonesia dan sebaliknya sebagai Alur Laut Kepulauan

3. Pembentukan Alur Laut Kepulauan Indonesia Rute Timur-Barat Berdasarkan Hukum Internasional

Berdasarkan pada ketentuan UNCLOS 1982, maka Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan (Teguh Fayakun Alif, 2014:1-2). Hal tersebut tercermin pada corak Indonesia sebagai suatu negara yang memiliki kekhasan yang tidak dimiliki negara lain terkait dengan posisinya yang strategis. Dengan Jumlah pulau lebih dari 17.000 pulau dan wilayahnya secara umum kurang lebih 70% terdiri dari lautan.

Sebagai sebuah instrumen hukum Internasional, UNCLOS 1982 tidak dapat semena-mena berlaku sebagai sebuah hukum positif di Indonesia. Sebagai tindak lanjutnya Pemerintah Indonesia pada tahun 1985 telah meratifikasi konvensi Hukum Laut Internasional kedalam peraturan perundangan Indonesia. Dimana dalam ketentuan UNCLOS tersebut didalamnya memuat banyak hal mengenai hukum laut, dimana salah satunya UNCLOS juga mengatur mengenai negara kepulauan dan alur laut kepulauan yang dapat ditentukan oleh sebuah negara kepulauan dan bagaimana tata cara pelaksanaan lintas alur laut kepulauan oleh suatu negara.

Sebagai tindak lanjut dari ratifikasi UNCLOS 1982 di Indonesia, kemudian ditelurkan berbagai peraturan perundang-undangan sebagai dasar dari pemberlakuan UNCLOS 1982 sebagai hukum positif di Indonesia. Salah satunya Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia yang menjamin pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan Indonesia berdasarkan UNCLOS 1982.

Dalam PP No.37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan, Indonesia telah menyediakan 3 (tiga) jalur lintas damai yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta Laut Cina Selatan, tetapi hal tersebut masihlah menimbulkan beberapa problematika yang dapat mengganggu stabilitas dan ketertiban hukum di Indonesia (Teguh Fayakun Alif dan Khafid, 2015:3). Hal tersebut dikarenakan pada posisi Indonesia yang strategis dan banyaknya kepentingan negara lain yang juga turut menikmati hak lintas alur laut kepulauan sebagaimana yang diberikan oleh Artikel 53 UNCLOS 1982.

Pembentukan rute Timur-Barat Alur Laut Kepulauan Indonesia menjadi suatu hal yang bersifat penting dan mendesak untuk segera dipenuhi pembentukannya menyangkut begitu banyaknya potensi laut di laut Indonesia dan adanya ancaman terhadap wilayah dan potensi yang dimiliki oleh Indonesia yang tentu bukan tidak mungkin dapat menimbulkan kerawanan-kerawanan yang dapat berakibat buruk bagi kepentingan Indonesia. Dimana kerawanan-kerawanan tersebut akan berlipat ganda di daerah-daerah yang biasa digunakan dalam pelayaran Internasional termasuk kerawanan didalam alur laut kepulauan apabila belum ditetapkan (Hasdijim Djalal, 2013:3,14).

Tindakan yang diambil atas suatu kasus yang berkaitan dengan aturan hukum dan berlaku dan berdampak tidak hanya pada negara sendiri namun juga negara lain tentu akan menimbulkan suatu kesulitan baru dalam penyelesaiannya. Salah satu contoh nyata adalah insiden yang pernah terjadi di Indonesia yang berkaitan dengan hak lintas alur laut kepulauan Indonesia,

yaitu peristiwa *Bawean* pada tanggal 3 Juli 2003 sebanyak lima pesawat tempur F-18 *Hornet* milik Amerika Serikat melintas di Laut Jawa di atas Pulau Bawean (Kompas, 5 Juli 2003). Dimana hal tersebut salah satunya disebabkan oleh tumpang tindihnya peraturan perundang-undangan yang dibuat berkaitan dengan pemanfaatan hak lintas kapal asing di peraturan Indonesia yang menyebabkan terjadinya disharmoni dari peraturan perundang-undangan yang ada (Suharyono Kartawijaya, 2015:382).

Berdasarkan hukum Internasional dalam hal ini pemberlakuan Artikel 53 UNCLOS 1982 dapat dikatakan kedua-dua pihak memang dapat dibenarkan tindakannya. Disatu sisi Indonesia terlihat sebagai pihak yang benar dalam melaksanakan haknya sebagai sebuah negara yang berdaulat untuk menjaga kedaulatan wilayahnya dengan berdasar pada argumen kedaulatan, mempertahankan diri serta Indonesia telah menetapkan alur laut kepulauan sebagaimana yang diatur dalam ketentuan Artikel 53 UNCLOS 1982, namun disisi yang lain pihak Amerika Serikat pun membenarkan tindakannya dengan alasan bahwa rute tersebut merupakan rute normal yang biasa digunakan dan dapat digunakan oleh Amerika Serikat yang merupakan hak nya dalam melaksanakan lintas navigasi internasional dengan mendasarkan argumennya pada Artikel 53 Angka (12) UNCLOS 1982 yang menyebutkan bahwa "apabila suatu negara tidak menentukan alur laut dan rute penerbangan, maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional".

Hal terkait disharmoni hukum termasuk salah penafsiran di atas tersebutlah kemudian yang menyebabkan penegakan hukum di Perairan Indonesia belum optimal (Suharyono Kartawijaya, 2015:382), dimana lebih jauh tentu hal tersebut merupakan sebuah ketidakpastian hukum yang memerlukan sebuah aturan yang tegas dikemudian hari yang bersifat jelas dan tidak multi tafsir guna mencegah terjadinya pelanggaran hukum lainnya di perairan Indonesia.

Amerika Serikat berpandangan bahwa rute yang telah ditentukan Indonesia belumlah lengkap, yang mana hal tersebut sesuai dengan janji yang diutarakan oleh Delegasi Indonesia pada rapat MSC-69 bulan Mei di London (Dhiana Puspitawati, 2004:95), yang

mana Indonesia mengutarakan bahwa alur laut kepulauan yang diusulkan oleh Indonesia masih merupakan usulan jalur yang bersifat sebagian (*partial designation*), yang kemudian akan dilengkapi alur tersebut dikemudian hari, yang pada implementasinya kemudian ditetapkanlah Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 yang isinya memberikan ketetapan hukum bagi penentuan ALKI di Indonesia (Teguh Fayakun Alif dan Khafid, 2015:3), yang merupakan argumentasi dari Indonesia bahwa Amerika Serikat telah melanggar jalur yang telah ditetapkan oleh Indonesia melalui PP No.37/2002 tersebut.

Dari berbagai pandangan tersebut dapat dilihat bahwa penentuan alur laut kepulauan Indonesia merupakan hak dari Indonesia sebagai negara kepulauan sebagaimana yang diberikan oleh Artikel 53 UNCLOS 1982. Sehingga dapat saja Indonesia tidak menetapkan alur laut kepulauan yang bermasalah tersebut (ALKI rute Timur-Barat), tapi tentu sebagai konsekuensinya, berdasarkan hukum internasional, dalam hal ini Artikel 53 angka (12) UNCLOS 1982, maka semua kapal internasional diperbolehkan melewati jalur-jalur navigasi yang sudah normal digunakan dalam pelayaran dunia (*routes normally used for international navigation*).

Di lain sisi, apabila Pemerintah Indonesia telah menetapkan rute ALKI yang menjadi permasalahan tersebut (ALKI rute Timur-Barat), maka kapal dan pesawat udara asing yang akan menikmati hak lintas alur laut kepulauan berdasarkan Artikel 53 UNCLOS 1982 haruslah mengikuti jalur yang ditentukan tersebut. Hal tersebut tentu akan mempermudah pengawasan Indonesia dalam mengawasi pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan Indonesia, karena tidak dimungkinkan lagi adanya perbedaan penafsiran yang menyebabkan percabangan dalam bernavigasi ataupun menyisir area sesuai dengan rute pelayaran yang terdahulu yang biasa digunakan dalam pelayaran internasional sebelumnya. Hal tersebut dikarenakan adanya kewajiban bagi kapal dan pesawat udara asing untuk mematuhi alur laut kepulauan yang sudah ditetapkan.

Adanya ketidakjelasan penafsiran yang berbeda antara negara kepulauan dan negara pengguna lintas alur laut kepulauan, seperti Indonesia tentu akan menimbulkan ketidakpastian kembali jika peristiwa yang

demikian terulang dikemudian harinya. Oleh karena itu, tentu opsi melengkapi jalur alur laut kepulauan Indonesia menjadi salah satu opsi yang dapat dikatakan *win-win solution* dan menjamin terciptanya kepastian hukum tidak hanya bagi Indonesia sebagai negara kepulauan yang menyediakan alur laut namun juga bagi negara lain yang menggunakan haknya dalam melintasi alur laut kepulauan sebagaimana yang diberikan oleh UNCLOS.

Penentuan ALKI rute Timur-Barat selain menghilangkan multi tafsir yang ada pada Artikel 53 UNCLOS 1982 juga bermanfaat pada terciptanya jaminan terhadap keamanan dan pertahanan Indonesia itu sendiri yang tentu menjamin berkembangnya potensi yang dimiliki oleh Indonesia dikemudian hari. Hal tersebut penulis dasarkan pada pemikiran bahwa jika ALKI rute Timur-Barat ditetapkan maka sudah tentu penetapan tersebut akan melengkapi janji delegasi Indonesia pada Sidang IMO di London pada Mei 1998 (Dhiana Puspitawati, 2004:3) yang menyebut bahwa penentuan ALKI sebagai penetapan sebagian (*partial designation*) menjadi sebuah penetapan alur laut kepulauan yang lengkap dan utuh (*full designation*).

Dengan adanya penetapan rute ALKI Timur-Barat tersebut, yang tentu mengikuti tata aturan sesuai dengan prosedur sebagaimana yang ditetapkan dalam Artikel 53 Angka (9) UNCLOS 1982 sebagai kaidah hukum internasional, maka sudah tentu Indonesia akan semakin terjamin keamanan dan keutuhan kedaulatan Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan, karena semakin jelas rute dan jalur yang dapat dilintasi oleh negara yang ingin menikmati lintas alur laut kepulauan sebagaimana yang diberikan oleh Artikel 53 UNCLOS 1982.

Hal tersebut tentu juga akan mempermudah pengawasan para penegak hukum yang ada di Indonesia dalam menegakkan hukum di alur laut kepulauan yang ada di perairan Indonesia menjadi *"hitam putih"*. Sehingga hak tersebut akan memudahkan pihak berwenang Indonesia dalam pengawasannya terhadap alur-alur laut kepulauan Indonesia, semudah jika negara pengguna hak lintas alur laut kepulauan keluar dari alur laut yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia sedang ia sedang melakukan hak lintas alur laut kepulauan sebagaimana yang dinyatakan dalam Artikel 53 UNCLOS 1982, maka hal

tersebut dapat dikatakan merupakan suatu bentuk pelanggaran terhadap ketentuan yang berlaku di Indonesia

Selain dalam hal jaminan kepastian hukum dan jaminan keamanan dan pertahanan, penentuan ALKI rute Timur-Barat tentu saja akan menambah wibawa Indonesia di mata Internasional dan dapat menambah daya tawar Indonesia di mata Internasional sebagai sebuah negara beradab yang tentu dapat mendukung perwujudan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia sebagaimana yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo pada 13 November 2014 pada Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur (*East Asian Summit*) (Tempo, <http://tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707-/cara-jokowi-jadikan-indonesia-poros-maritim>). Dimana hal tersebut dimungkinkan karena Indonesia selain dilihat sebagai negara yang aman dan menjunjung tinggi terjaminnya kepastian hukum, Indonesia di mata Internasional juga dianggap sebagai negara yang patuh dan *concern* terhadap perjanjian-perjanjian internasional yang telah dilakukan oleh Indonesia baik perjanjian tertulis maupun yang tidak tertulis, sebagaimana implementasi dari itikad baik (*good faith*) dari Pemerintah Indonesia untuk memenuhi apa-apa yang telah diperjanjikan (*pacata sunt servanda*), dalam hal ini terkait pemenuhan janji Pemerintah Indonesia untuk melengkapi alur laut kepulauan Indonesia yang ditetapkan.

D. Simpulan dan Saran

Berdasarkan pada ketentuan hukum Internasional dalam hal ini ketentuan Artikel 53 UNCLOS 1982, maka Indonesia dapat membentuk dan menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) rute Timur-Barat untuk melengkapi rute-rute ALKI lain yang telah ada dan ditetapkan sebelumnya. Pengaturan tersebut diperlukan dalam rangka menjamin keamanan laut Indonesia dalam perairan kepulauannya agar terbebas dari segala bentuk ancaman dan mencegah problematika yang dapat hadir di kemudian hari dari adanya multi tafsir mengenai tata cara dalam menikmati hak lintas alur laut kepulauan di atas alur laut kepulauan Indonesia berdasarkan kaidah ketentuan hukum internasional,

Dalam rangka menetapkan wacana pembentukan alur laut kepulauan Indonesia rute Timur-Barat, maka terdapat beberapa saran yang dapat penulis berikan, diantaranya:

- a. Pemerintah Indonesia dan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) Republik Indonesia diharapkan dapat segera menetapkan sebuah peraturan perundang-undangan yang akan menjadi payung hukum dari pemberlakuan Alur Laut Kepulauan Indonesia Rute Timur-Barat.
- b. Para pemangku kepentingan yang berkaitan dengan pemberlakuan ALKI disarankan dapat mengadakan kajian dan paparan mengenai wacana pembentukan ALKI Rute Timur-Barat yang dapat diselenggarakan melalui seminar, simposium, ataupun melalui *focus grup discussion* (FGD) yang kiranya dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam wacana pembentukan ALKI rute Timur-Barat di Indonesia.

Daftar Pustaka

- ANNEX SN/Cir.200, Res. MSC 72 (69) International Maritime Organization Tahun 1998.
- Dhiana Puspitawati. 2004. "Implementasi Konsep Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 dan Hak Alur Laut Kepulauan Indonesia". *Jurnal Perspektif Hukum*. Vol. 4, No.1, Mei 2004. Surabaya: Fakultas Hukum Universitas Hang Tuah.
- General Provisions for the Adoptions, Designation and Substitution of Archipelagic Sea Lanes* International Maritime Organization dalam Resolusi MSC 69/22/Add.1 Tahun 1998.
- Hasdjim Djalal. 2013. *Pengelolaan Batas Maritim dan Kawasan Perbatasan: Menentukan Batas Negara Guna Meningkatkan Pengawasan, Penegakan Hukum dan Kedaulatan NKRI*. Makalah disampaikan dalam Seminar Nasional Hukum Laut: "Rezim Pengaturan dan Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)" di Yogyakarta, 30 November 2013
- _____. 2013. *Mengelola Potensi Laut Indonesia*. Majalah Hukum Nasional No. 2. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional.
- Kompas. *Lima F 18 Hornet Manuver di Bawean*. Jakarta: 4 Juli 2003.
- Kompas. *Manuver Pesawat Udara Amerika Serikat Mengancam Penerbangan Sipil Indonesia*. Jakarta: 5 Juli 2003.
- Kresno Buntoro. 2012. *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Prospek dan Kendala*. Jakarta: Sekolah Staf dan Komando TNI AL (SESKOAL).
- Leonard Sebastian, et.al. 2014. "*Indonesia and the Law of the Sea: Beyond The Archipelagic Outlook*". *National Security College Brief*, No.9. Australia: National Security College - Australian National University.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan.
- Peter Mahmud Marzuki. 2013. *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*. Jakarta: Kencana Prenada Media.
- Suharyono Kartawijaya. 2015. "Pemanfaatan Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Indonesia dan Penegakan Hukumnya". *Jurnal Arena Hukum*, Vol.8, No.3. Malang: Universitas Brawijaya.
- Teguh Fayakun Alif. 2014. *Survei Hidrografi Untuk Kajian ALKI Di Perairan Laut Jawa*. Bogor: Pusat Pemetaan Dasar Kelautan dan Kedirgantaraan BAKOSURTANAL.
- Teguh Fayakun Alif dan Khafid. 2015. *Perlukah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) IV ?*. Bogor: Pusat Pemetaan Dasar Kelautan dan Kedirgantaraan BAKOSURTANAL.
- Tempo.co. <http://tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707/cara-jokowi-jadikan-indonesia-poros-maritim>, diakses tanggal 18 Juli 2015.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nation Convention on The Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia.
- United Nation Convention on the Law of the Sea 1982.