

## PELANGGARAN DI WILAYAH ALKI YANG DILAKUKAN OLEH KAPAL ASING

**Vondaal Vidya Hattu**

Fakultas Hukum Universitas Pattimura Maluku, Indonesia

Email: vondahattu204@gmail.com

### **Abstract**

*Foreign vessels that will cross the Indonesian archipelago can use their rights to pass through the ALKI (Indonesian Archipelago Sea Lanes). However, these foreign vessels are not allowed to pass through the entire ALKI area but can only pass through the three ALKI areas according to the route that has been determined. With a large number of foreign vessels passing through the ALKI area, it can also indirectly lead to various violations that often occur in the ALKI area committed by foreign vessels, such as cases of illegal immigrants, smuggling of weapons, smuggling of narcotics and drugs, marine pollution, illegal fishing included protected fishing, illegal inspection activities, human trafficking, customs, and various other violations. This research aims to examine violations in the ALKI area committed by foreign vessels. This study uses a normative juridical research method. The results showed that violations in ALKI area committed by foreign vessels were generally related to the right of peaceful passage and the right of archipelagic passage. This research concludes that the Indonesian government established an institution and ratified laws and regulations to minimize violations in the ALKI area committed by foreign vessels.*

**Keywords:** *Violations; ALKI; Foreign Vessels;*

### **Abstrak**

Kapal asing yang akan melintasi wilayah kepulauan Indonesia dapat menggunakan haknya untuk melewati wilayah ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia), namun kapal asing tersebut tidak diperbolehkan melewati seluruh wilayah ALKI melainkan hanya dapat melewati ketiga wilayah ALKI sesuai dengan rute atau jalur telah yang ditentukan. Dengan banyaknya kapal asing yang melewati wilayah ALKI maka secara tidak langsung juga dapat menimbulkan berbagai pelanggaran yang sering terjadi di wilayah ALKI yang dilakukan oleh kapal asing seperti seperti kasus imigran gelap, penyelundupan senjata, penyelundupan narkoba, pencemaran atau polusi laut, penangkapan ikan secara ilegal, kegiatan pemeriksaan ilegal, perdagangan manusia, kepabean dan berbagai tindak pelanggaran lainnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pelanggaran di wilayah ALKI yang dilakukan oleh kapal asing. Kajian ini menggunakan metode penelitian yuridis normative. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelanggaran di wilayah ALKI yang dilakukan oleh kapal asing pada umumnya terkait dengan hak lintas damai dan hak lintas alur kepulauan. Kesimpulan yang di dapat dari penelitian ini adalah Pemerintah Indonesia membentuk Lembaga serta mengesahkan peraturan perundang-undangan untuk meminimalisir terjadinya pelanggaran di wilayah ALKI yang dilakukan oleh kapal asing.

**Kata kunci:** pelanggaran; ALKI; kapal asing

## **Pendahuluan**

Ruang darat, air dan udara di Indonesia merupakan satu kesatuan dan tidak dapat dipisahkan dari konsep kepulauan. Wilayah laut dan udara yang luas memiliki nilai tambah karena memiliki posisi strategis yang sangat penting di persimpangan dua benua dan dua samudera dan hal ini menguntungkan Negara Indonesia karena menjadi titik transit untuk penerbangan dan pelayaran internasional. Industri kelautan Indonesia memiliki potensi yang sangat besar karena prospek pengembangan dan pertumbuhan di masa depan perekonomian asia terus berkembang sehingga nilai potensial perdagangan melalui alur laut kepulauan Indonesia kira-kira 1,5 juta dolar AS per hari, atau sekitar Rp 18 Miliar per hari (Tasrief Tamizi, 2015).

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah alur laut yang ditetapkan sebagai alur pelaksanaan hak lintas damai dan hak lintas alur kepulauan sesuai dengan *United Nation Convention on the Law of the Sea / UNCLOS* (Arsana, 2018).

Laut. Cina Selatan, Selat Karimata, Laut Jawa, Selat Sunda, Samudra Hindia berada pada wilayah ALKI I, Laut Sulawesi, Selat Makassar, Laut Flores, Selat Lombok berada pada wilayah ALKI II sedangkan Samudra Pasifik, Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, Laut Sawu, Samudra Hindia berada pada wilayah ALKI III (Hutagalung, 2017).

Indonesia memiliki lokasi strategis yang terletak 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 laut kepulauan Indonesia memerlukan penjagaan yang lebih ketat dari ancaman pihak yang tidak bertanggung jawab (Kadar, 2015).

Selain menjadi poin yang menguntungkan bagi Bangsa Indonesia, ALKI juga dapat terancam oleh konflik internal dari negara tetangga seperti pada sebelah utara Filipina, yang menggunakan wilayah ALKI sebagai sarana pelarian dan kegiatan lain yang dapat membahayakan keselamatan maritim Indonesia (Mone, Adisasmita, & Mediaty, 2013). Pelanggaran kedaulatan wilayah maritim merupakan ancaman eksternal bagi Indonesia dan harus dipandang sebagai kemungkinan ancaman, misalnya negara besar tiba-tiba melancarkan provokasi atau ancaman militer dari negara yang relatif kuat kepada Indonesia karena berdekatan posisinya dengan Indonesia (Muhaimin, 2008).

Oleh sebab itu penetapan ALKI ternyata menyebabkan banyak terjadi ancaman dan pelanggaran di wilayah ALKI baik yang dilakukan oleh negara yang berdekatan lokasinya dengan Indonesia maupun yang dilakukan oleh kapal-kapal asing yang melewati wilayah ALKI. 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, setelah selat Hormuz, melewati selat Malaka. Posisi Selat Malaka dekat serta membutuhkan transportasi melewati ALKI I, yang memegang peranan sangat penting dalam menjamin kelancaran suplai logistik bahan bakar ke berbagai Negara (Abrianto, Nugraha, & Izzaty, 2019).

Alur laut yang ditetapkan sebagai hak alur untuk pelaksanaan lintas alur laut kepulauan berdasarkan konvensi hukum laut internasional. Alur ini merupakan alur untuk pelayaran yang dapat dimanfaatkan oleh kapal asing tersebut di atas laut untuk dilaksanakan pelayaran damai dengan secara normal. Penetapan ALKI dimaksudkan agar pelayaran internasional dapat terselenggara secara menerus, cepat dan dengan tidak terhalang Perairan Teritorial Indonesia (Hutagalung, 2017).

### **Metode Penelitian**

Penelitian menggunakan metode yuridis normative. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah Pendekatan Perundang-undangan (*statute approach*), Pendekatan Konsep (*conseptual approach*) dan Pendekatan Kasus (*case approach*). Sumber dan Bahan Hukum yang digunakan adalah Bahan Hukum Primer dan Bahan Hukum Sekunder. Teknik Pengumpulan Dan Analisa Bahan Hukum yang digunakan adalah Bahan hukum primer dan sekunder yang telah dikumpulkan kemudian dianalisa menggunakan teknik analisa kualitatif yang kemudian akan disajikan secara deskriptif.

### **Hasil dan Pembahasan**

#### **A. Pengaturan ALKI dalam konteks negara kepulauan**

Kedaulatan Negara atas perairan tidak sama dengan kedaulatan Negara atas daratannya karena adanya pasal-pasal lain yang berisi ketentuan-ketentuan yang mengharuskan dihormatinya hak-hak yang ada dan kepentingan yang sah dari Negara negara lain yang berkepentingan terhadap Negara kepulauan ini (Marbun, Bariah, & Arif, 2016).

Menurut Pasal 47 (3) UNCLOS ada empat standar untuk pulau, yaitu: Semua tanah utama di negara yang bersangkutan merupakan bagian dari sistem patokan nusantara, Rasio luas perairan terhadap daratan dalam sistem benchmark harus antara 1: 1 dan 9: 1, Panjang bagian garis pangkal kepulauan tidak boleh melebihi 100 mil laut, tetapi 3% dari jumlah garis pangkal yang meliputi nusantara dapat melebihi 100 mil laut, dengan panjang maksimum 125 mil laut dan Arah dasar kepulauan yang ditentukan tidak boleh menyimpang dari struktur nusantara secara keseluruhan (Kusumaatmadja & ETTY, 2003).

Bagi negara kepulauan yang memenuhi persyaratan di atas, diharuskan atau diwajibkan untuk menghasilkan peta yang secara jelas menunjukkan baseline kepulauan pada skala yang sesuai dan mendapat pengakuan internasional (Suryo, 2012).

Bagi negara kepulauan yang memenuhi persyaratan di atas, diharuskan atau diwajibkan untuk menghasilkan peta yang secara jelas menunjukkan baseline

kepulauan pada skala yang sesuai dan mendapat pengakuan internasional (Suryo, 2012). Negara kepulauan wajib menerbitkan bagan atau daftar dan menyerahkan semua dokumen dan data teknis kepada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa. Inisiatif pembentukan ALKI dimulai di Indonesia yang dilakukan setelah Indonesia melakukan penelitian selama bertahun-tahun, sehingga keputusan tersebut diambil pada Rapat Kerja Nasional (RKN) ALKI yang diselenggarakan oleh Kementerian Luar Negeri Cisarua (Bogor) pada bulan Januari 1995 Indonesia sedang mempersiapkan proposal untuk menunjuk tiga (3) ALKI kepada International Maritime Organization (IMO) di London (Sudini, 2017).

Diantara tiga alur laut yang ada di kepulauan Indonesia (I, II dan III), ALKI III dianggap sebagai bidang yang perlu diperhatikan apalagi karena letaknya yang jauh dari pusat kendali yakni Jakarta. Jalur perairan di ALKI III panjang dan berkelok-kelok mengalir masuk kluster besar dan kecil memiliki berbagai masalah dan potensi Terancam (Agoes, 1982). Menurut pernyataan dari badan koordinasi keselamatan Laut (Bakorkamla), setiap ALKI memiliki potensi ancaman selain dari ancaman pelanggaran dari kapal asing ada juga berbagai jenis ancaman lain, diantaranya adalah Sengeketa Laut Cina Selatan, Ancaman konflik di lingkungan Ambalat dan Ancaman konflik perbatasan di Timor Leste.

#### B. Pelanggaran di Wilayah ALKI yang dilakukan oleh kapal asing

Pemerintah Indonesia menyadari bahwa luasnya lautan Indonesia selain merupakan asset sumber daya alam yang besar namun juga merupakan salah satu tantangan terbesar bagi upaya pemerintah melindungi perairan dari tindakan ilegal yang dilakukan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab seperti penyelundupan senjata ilegal, kasus penyelundupan narkoba dan obat-obatan terlarang, kasus kepabeanan, pengangkutan imigran gelap, kasus human trafficking, pencemaran atau polusi laut, penangkapan ikan secara ilegal termasuk ikan yang dilindungi, kegiatan pemeriksaan ilegal dan berbagai tindak pelanggaran lainnya.

Oleh karena itu, pemerintah Indonesia menempuh berbagai cara untuk meminimalisir terjadinya berbagai pelanggaran yang terjadi di wilayah ALKI diantaranya memperkuat pengawasan keselamatan dan merancang aturan yang tepat untuk mencegah terjadinya pelanggaran, karena disadari bahwa pemantauan keamanan di wilayah laut yang terlalu lemah justru akan menimbulkan dampak yang sangat merugikan seperti hilangnya berbagai potensi sumber daya alam di lautan Indonesia.

Hingga saat ini banyak pelanggaran hukum yang terus terjadi di wilayah perairan Indonesia, namun sayangnya pelanggaran tersebut belum dapat dicegah dan ditindak secara maksimal. Sistem penegakan hukum yang masih belum merata serta instansi-instansi di bagian laut dan perikanan yang belum terintegrasi dengan baik menjadi beberapa faktor penyebab masih maraknya berbagai pelanggaran di wilayah ALKI yang dilakukan oleh kapal asing.

Oleh karena itu, melihat berbagai situasi di atas, maka Indonesia memandang perlu dibentuk lembaga penegakan hukum terpadu untuk melindungi wilayah

perairan Indonesia, serta membuat peraturan perundang-undangan yang berlaku di wilayah perairan Indonesia, yaitu Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004, dan Undang-Undang Nomor 2009 tentang Perairan Indonesia. perikanan. UU No. 45, UU No. 1 tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia, UU No. 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (Muhjiddin, 1989).

Peraturan perundang-undangan tentang wilayah perairan Indonesia berlaku untuk semua orang baik warga negara Indonesia dan warga negara asing, badan hukum Indonesia dan badan hukum asing, kapal penangkap ikan berbendera Indonesia dan kapal penangkap ikan berbendera asing (Bailia, Soegoto, & Loindong, 2014). Oleh karena itu, setiap orang berkewajiban secara hukum untuk menaatinya dan jika ada pihak-pihak tertentu yang tidak menaati peraturan perundang-undang tersebut dengan tetap melakukan pelanggaran di wilayah ALKI dan perairan Indonesia maka pihak tersebut akan dikenakan sanksi atau hukuman. Sanksi atau hukuman yang dijatuhkan berupa denda karena hukuman badan atau penjara dilarang oleh Konvensi Hukum Laut PBB/UNCLOS dan diharapkan dengan pemberian hukuman berupa denda yang maksimal dapat memberikan efek jera terhadap pelaku sehingga tidak melakukan tindak pidana tersebut di kemudian hari.

### **Kesimpulan**

Pelanggaran yang terjadi di wilayah ALKI yang dilakukan oleh kapal asing biasanya terkait dengan hak lintas kapal asing, yaitu hak lintas damai dan hak lintas kepulauan. Contoh pelanggaran yang dilakukan oleh kapal asing di wilayah ALKI seperti penyelundupan senjata illegal, kasus penyelundupan narkoba dan obat-obatan terlarang, kasus kepabeanan, pengangkutan imigran gelap, human trafficking, pencemaran atau polusi laut, penangkapan ikan secara illegal termasuk ikan yang dilindungi, kegiatan pemeriksaan ilegal dan berbagai tindak pelanggaran lainnya dan untuk meminimalisir berbagai bentuk pelanggaran yang tersebut diatas maka Pemerintah Indonesia membentuk suatu Lembaga untuk membantu melindungi perairan Indonesia, selain itu Pemerintah Indonesia juga membuat dan mensahkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di wilayah perairan Indonesia yaitu Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004, dan Undang-Undang Nomor 2009 tentang Perairan Indonesia. perikanan. UU No. 45, UU No. 1 tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia, UU No. 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI).

## BIBLIOGRAFI

- Abrianto, Bagus Oktafian, Nugraha, Xavier, & Izzaty, Risdiana. (2019). Hak Konstitusional Lembaga Kepresidenan Dalam Penolakan Pengesahan RUU APBN Oleh DPR. *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan*, 7(3), 519–533.
- Agoes, Etty R. (1982). Konvensi Hukum Lautdan Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing. *Bandung. Abardin*.
- Arsana, I. Made Andi. (2018). *Batas maritim antarnegara: sebuah tinjauan teknis dan yuridis*. UGM PRESS.
- Bailia, Jefry F. T., Soegoto, Agus Supandi, & Loindong, Sjendry Serulo R. (2014). Pengaruh kualitas produk, harga dan lokasi terhadap kepuasan konsumen pada warung-warung makan lamongan di kota Manado. *Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 2(3).
- Hutagalung, Siti Merida. (2017). Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Manfaatnya dan Ancaman Bagi Keamanan Pelayaran di Wilayah Perairan Indonesia. *Jurnal Asia Pacific Studies*, 1(1), 75–91.
- Kadar, Abdul. (2015). Pengelolaan kemaritiman menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia. *Jurnal Keamanan Nasional*, 1(3), 427–442.
- Kusumaatmadja, Mochtar, & Etty, R. (2003). Agoes. *Pengantar Hukum Internasional*.
- Marbun, Vivi, Bariah, Chairul, & Arif, Arif. (2016). Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Melakukan Lintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia. *Sumatra Journal of International Law*, 4(2), 164553.
- Mone, Indah Yuliani, Adisasmita, H. Rahardjo, & Mediaty, Jurnal Ekonomi Manajemen. (2013). *Pengaruh pengelolaan keuangan daerah terhadap kinerja ekonomi daerah di Kabupaten Pangkep*.
- Muhaimin, Yahya A. (2008). *Bambu runcing & mesiu: masalah kebijakan pembinaan pertahanan Indonesia*. Tiara Wacana.
- Muhjiddin, Atje Misbach. (1989). *Status hukum perairan kepulauan Indonesia dalam hubungannya dengan hak lintas kapal-kapal asing ditinjau dari hukum internasional (suatu studi perbandingan): Legal status of Indonesian archipelago waters in relations to the rights of passage of foreign sh*. Library of Congress Office.
- Sudini, Luh Putu. (2017). Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982. *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 32(3), 303–327.
- Suryo, Hadiwijoyo Sakti. (2012). *Aspek Hukum Wilayah Negara Indonesia*. Yogyakarta: Graha Media.
- Tasrief Tamizi. (2015). "Indonesia Harus Kembangkan Industri Maritim."