

# ANALISIS PERTIMBANGAN PEMINDAHAN IBUKOTA NKRI KE KALIMANTAN TIMUR BERDASARKAN DESKRIPSI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI).

## *Consideration Analysis Of Relocation The Capital Of NKRI To East Kalimantan Based On The Description Of Indonesian Archipelagic Sea Lanes (IASL)*

**Endro Tri Susdarwono**

*(Ilmu Komunikasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Jenderal Soedirman.  
saniscara99midas@gmail.com )*

### Abstrak

**P**endekatan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif, pendekatan tersebut dimaksudkan untuk memaparkan atau menggambarkan analisis pertimbangan pemindahan ibukota NKRI ke Kalimantan Timur berdasarkan deskripsi Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), sedangkan jenis penelitian adalah penelitian deskriptif kualitatif. Indonesia harus menetapkan sejumlah perairannya sebagai alur lintas kepulauan, dimana saat ini terdapat tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) utara-selatan. Hingga saat ini beberapa kekuatan besar Asia Pasifik seperti Amerika Serikat dan Australia masih terus mendesak Indonesia untuk menetapkan ALKI timur-barat. Sementara Indonesia sendiri menilai bahwa ketiga ALKI yang sudah ada, ditambah hak lintas damai sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982 sudah mawadahi kepentingan pelayaran internasional. Di Kawasan Asia Tenggara, di samping adanya kerjasama ASEAN dengan semangat yang semakin bergelora, terdapat pula konflik-konflik di antaranya yang menyangkut masalah perbatasan, masalah penangkapan / pencurian ikan di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), masalah *Choke Points* (*Sea Lines of Communication/SLOC*), masalah bahan strategis, masalah minyak lepas pantai. Karena rute utama pelayaran internasional menggunakan Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Makasar/Lombok dan Selat Ombai Wetar, maka SLOC ini selalu akan terkena limpahan masalah bila terjadi konflik bersenjata diseberrangnya. Pemindahan ibukota NKRI dari Jakarta ke Kalimantan Timur hendaknya mempertimbangkan tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia beserta hak dan kewajiban yang melekat terhadap Indonesia sebagai negara Kepulauan sesuai dengan ketentuan yang sudah diratifikasi. Seperti yang sudah dideskripsikan bahwa Indonesia sudah menetapkan 3 Alur Laut Kepulauan Indonesia dan salah satunya adalah ALKI II yang melalui Kalimantan Timur.

**Kata Kunci : Alur Laut Kepulauan Indonesia; ZEE; Negara Kepulauan; UNCLOS1982; LOSC**

### Abstract

**T**he approach in this study uses a descriptive approach, this approach is intended to describe or describe the analysis of the consideration of relocating the Indonesian capital to East Kalimantan based on the description of the Indonesian Archipelago Sea Channel (ALKI), while the type of research is a qualitative descriptive study. Indonesia must designate a number of its waters as trans-archipelagic routes, where currently there are three north-south Indonesian Archipelago Sea Lines (ALKI). Until now, several major Asia Pacific powers such as the United States and Australia are still pressing Indonesia to establish an east-west ALKI. Meanwhile, Indonesia itself considers that the three existing ALKIs, plus the right of peaceful passage as stipulated in UNCLOS 1982, have accommodated the interests of international shipping. In the Southeast Asia region, in

*addition to the existence of ASEAN cooperation with an increasingly vibrant spirit, there are also conflicts, including those related to border issues, fishing / illegal fishing in the Exclusive Economic Zone (EEZ), Choke Points (Sea Lines of Communication / SLOC), strategic materials issues, offshore oil issues. Since the main routes of international shipping use the Malacca Strait, the Sunda Strait, the Makassar / Lombok Strait and the Ombai Wetar Strait, this SLOC will always be subject to an overflow of problems in the event of an armed conflict across it. The relocation of the capital city of the Republic of Indonesia from Jakarta to East Kalimantan should consider the Indonesian Archipelago Sea Channel along with the rights and obligations inherent to Indonesia as an archipelago in accordance with the provisions that have been ratified. As it has been described, Indonesia has established 3 Indonesian Archipelago Sea Lanes and one of them is ALKI II which passes through East Kalimantan.*

**Keywords:** Indonesian archipelago sea lanes; EEZ; Archipelago state; UNCLOS1982; LOSC.

## PENDAHULUAN

**K**Penelitian ini mendeskripsikan Alur Laut Kepulauan Indonesia dengan hak dan kewajiban yang melekat sesuai LOSC dan perjanjian internasional yang sudah diratifikasi Indonesia sehingga menjadi pertimbangan dalam pemindahan ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) ke Kaltim. Presiden Joko Widodo memastikan ibu kota baru berada di Kalimantan Timur menggantikan Jakarta dengan alasan, Kaltim dipilih karena pertimbangan strategi dan kebencanaan. Dua wilayah yang diputuskan menjadi ibu kota baru adalah Kabupaten penajam Paser Utara dan sebagian wilayah Kabupaten Kutai Kertanegara. Selain itu Kaltim dipilih karena lokasi geografisnya berada di tengah kepulauan Indonesia.

Kepulauan Indonesia terletak tepat di titik pertemuan jalur komunikasi dunia antara samudera Pasifik dan samudera Hindia, serta antara benua Asia dan benua Australia, yang menghubungkan kepentingan negara-negara besar dan maju di barat dan di timur, di utara, dan di selatan. Bagi Indonesia, posisi di titik pembangunan ekonomi karena aksesnya yang luas ke pasaran dunia. Terletak di pusat lalu lintas ekonomi perdagangan dunia, terutama melalui selat Malaka dan Selat Sunda serta kadang-kadang melalui Selat Makasar dan Selat Lombok yang menghubungkan Samudera Pasifik dengan Samudera Hindia, dan merupakan jalur yang penting bagi perdagangan produk-produk dari Australia menuju ke Jepang, China, dan Korea, atau sebaliknya produk-produk dari ketiga negara tersebut ke benua Afrika, Kawasan Timur Tengah dan bahkan ke Eropa.

Diperkirakan hampir 50% dari seluruh perdagangan laut komersial dunia dilakukan melalui perairan regional Kawasan ini. Hampir bisa dipastikan bahwa semua negara ekonomi utama dunia memiliki kepentingan yang besar menggunakan akses laut di perairan Asia Tenggara sebagai perlintasan guna menjalankan perekonomian negaranya. Artinya, armada niaga suatu negara yang melintasi perairan Kawasan Asia Tenggara telah membawa

kepentingan nasional negaranya, sehingga perairan di Kawasan regional Asia Tenggara begitu penting bagi negara-negara di dunia sebagai Kawasan perairan kompetensi bagi jalur komunikasi laut (*Sea Lanes of Communication/SLOC*) dan jalur perdagangan laut (*Sea Lanes of Trade/SLOT*) yang vital bagi perdagangan internasional (Marsetio, 2014 : 45-46).

Dari aspek politik, posisi geopolitik dan geostrategis Indonesia sangat menentukan stabilitas keamanan Kawasan, termasuk di dalamnya keamanan maritim. Hal ini tidak lepas dari posisi Indonesia yang merupakan negara terbesar di Asia Tenggara, mempunyai empat *choke points* dari sembilan *choke point* strategis dunia dan tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang menghubungkan Kawasan Samudera Hindia dengan Samudera Pasifik dan Asia Timur dengan Australia (Marsetio, 2014 : 55).

Masing-masing ALKI mempunyai potensi ancaman yang dinilai relevan dan membutuhkan koordinasi yang lebih serius. Untuk ALKI II, potensi ancaman berasal dari imbas konflik Blok Ambalat, seperti digunakannya wilayah ALKI II untuk manuver angkatan perang negara tetangga dan imbas lepasnya pulau Sipadan dan Ligitan, seperti penangkapan ikan dan sumber daya alam lainnya secara ilegal. Di samping itu, imbas dari pusat pariwisata dunia di Bali, seperti penyelundupan barang secara ilegal dan perdagangan manusia, serta terorisme dan imbas politik ekspansional Malaysia, seperti kemungkinan baru klaim wilayah teritorial setelah berhasil menguasai pulau Sipadan dan Ligitan, serta provokasi atas wilayah Blok Ambalat, juga merupakan potensi ancaman bagi ALKI II.

Diantara ALKI I, II, dan III, ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui. ALKI II yang melewati Selat Makassar-Selat Lombok membelah sisi Indonesia Bagian Barat dan Indonesia Bagian Timur. Lebih jauh, pendangkalan yang terjadi akhir-akhir ini di Selat Malaka menyebabkan kapal-kapal besar, terutama kapal tangki, memindahkan trayek pelayarannya melalui Selat Lombok-Selat Makasar. Sebagai jalur perdagangan dan pelayaran internasional, ALKI II memiliki nilai strategis. ALKI II yang mencakup Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Sulawesi menjadi penting dalam posisinya sebagai jalur pendukung utama dari Selat Malaka yang sudah amat padat.

Pada dasarnya, negara-negara di dunia sebagai pengguna jalur pelayaran dapat memilih jalur yang paling aman dan ekonomis dengan mematuhi ketentuan dalam UNCLOS 1982. Sebaliknya, negara yang dilalui seperti Indonesia, harus menjamin keamanan dan keselamatan alur laut tersebut di samping memanfaatkan peluang ekonomi dan meminimalkan kendala dari pilihan jalur tersebut (Hasim Djalal, 1995). Untuk itu, ALKI II sebagai jalur pelayaran dunia yang potensial di masa mendatang perlu mendapat perhatian terkait hal ini. Penelitian Marbun (2016) tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing melakukan lintas di alur laut kepulauan Indonesia menyatakan bahwa selain memiliki

letak yang strategis sebagai penghubung Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, kawasan di sekitar alur laut kepulauan II menyimpan potensi sumber daya alam yang melimpah sehingga wilayah tersebut rawan terhadap terjadinya berbagai tindak pelanggaran hukum maupun pelanggaran wilayah kedaulatan yang dapat mengancam integritas Nusantara, sedangkan Yustitiani (2015) dalam penelitian tentang pengamanan dan penegakan hukum di perairan Indonesia sebagai konsekuensi penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) menyatakan bahwa meskipun telah dilaksanakan kerjasama antara angkatan laut Indonesia dengan angkatan laut Negara lain, akan tetapi kasus perompakan masih sering terjadi, hal ini dikarenakan luasnya serta minimnya kapal patroli untuk menegakkan keamanan di lautan.

## **METODE PENELITIAN**

Pendekatan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif, pendekatan tersebut dimaksudkan untuk memaparkan atau menggambarkan analisis pertimbangan pemindahan ibukota NKRI ke Kalimantan Timur berdasarkan deskripsi ALKI, sedangkan jenis penelitian adalah penelitian deskriptif kualitatif, yaitu mendeskripsikan dan menginterpretasi apa yang ada, itu dapat mengenai kondisi/hubungan yang ada. Pendapat yang sedang tumbuh, proses yang sedang berlangsung, akibat/efek yang terjadi atau kecenderungan yang tengah berkembang.

## **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Fokus perhatian global terhadap keamanan maritim Kawasan ASEAN, termasuk Asia Timur, dan Pasifik menjadi perhatian utama. Berbagai kalangan fokus pada permasalahan bidang kemaritiman. Kondisi demikian menjadi menarik untuk dibahas serta dianalisis, karena perairan yurisdiksi nasional sebagai urat nadi atau jalur *Sea Lane of Trade* (SLOT) dan *Sea Lane of Communication* (SLOC) sangat padat, satu sisi mengandung nilai ekonomi dan sisi lain mengandung kerawanan-kerawanan yang harus diantisipasi serta ditindaklanjuti secara cerdas oleh seluruh pemangku kepentingan (Susanto dan Munaf, 2015 : 10-11).

Diperkirakan luas terumbu karang yang terdapat di perairan Indonesia adalah lebih dari 60.000 km<sup>2</sup>, yang tersebar luas dari perairan Kawasan Barat Indonesia sampai Kawasan Timur Indonesia. Keempat, potensi Alur laut kepulauan Indonesia (ALKI). Tanpa di sadari, sudah lima puluh tahun lebih, sejak Deklarasi Juanda 1957, bangsa ini seakan membiarkan potensi tiga ALKI yang dimiliki untuk dilalui begitu saja oleh kapal-kapal asing yang lalu lalang. Padahal, melalui tiga ALKI yang masing-masing ALKI I melintasi Laut Cina Selatan-Selat Karimata-Laut Jakarta-Selat Sunda, ALKI II melintasi Laut Sulawesi-Selat Makassar-Laut Flores-Selat Lombok, dan ALKI III melintasi Samudera Pasifik-Selat Maluku, Laut Seram-Laut Banda, Indonesia bisa meraup devisa miliaran rupiah setiap tahunnya. Bandingkan dengan

Singapura yang hanya senggolan jalur perdagangan dunia mampu memanfaatkan kondisinya dengan meraup devisa yang besar buat negaranya (Salim, 2014 : 163).

Karena itu, Indonesia memiliki kepentingan yang sangat besar dalam hal keamanan maritim, yaitu tujuannya harus diarahkan untuk mencapai dan menciptakan kondisi yang aman dari ancaman pelanggaran wilayah dari pihak luar; aman dari bahaya navigasi pelayaran; aman dari eksploitasi illegal sumber daya alam serta pencemaran lingkungan; dan aman dari tindakan pelanggaran hukum.

Perhatian utama dari masyarakat internasional terkait dengan konsep negara kepulauan adalah masalah navigasi. Masyarakat internasional selalu mengangkat dan mempertanyakan masalah hak dan kebebasan pelayaran dalam setiap diskusi tentang konsep negara kepulauan. Alur laut kepulauan merupakan salah satu komponen dari hak pelayaran yang diberikan kepada negara pengguna di perairan kepulauan dan laut territorial. Ketentuan dalam LOSC memberikan kedaulatan perairan kepulauan kepada negara kepulauan terhadap perairan, pulau dan bentuk geografis yang terhubung, sementara negara maritim/ pengguna mendapat hak lintas yang tidak terhalangi bagi kapal dan pesawat udara yang dikenal sebagai hak lintasi damai (Pasal 52 (1), LOSC dan/atau lintas alur kepulauan (Pasal 53 LOSC).

Rezim lintas alur laut kepulauan didasarkan pada konsep lintas untuk kapal dan pesawat udara melalui dan di atas perairan kepulauan dan laut territorial di hadapannya sebagai titik masuk dan/atau ke luar. Selanjutnya, hak lintas alur laut kepulauan adalah hak yang identik dengan lintas transit melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang diatur dalam Pasal 54 LOSC. Penerapan ketentuan LOSC tentang lintas alur laut kepulauan masih menyimpan banyak masalah yang perlu untuk dijelaskan lebih lanjut.

Dalam LOSC ada enam pasal yang dengan jelas mengatur hak dan kewajiban negara kepulauan, kapal dan pesawat udara dalam pelaksanaan alur laut kepulauan. Oleh sebab itu, menjadi menarik untuk diteliti apakah dengan enam pasal dimaksud sudah cukup dalam pengaturan hak dan kewajiban terkait dengan penerapan alur laut kepulauan. Apabila dibandingkan dengan aturan tentang lintas yang lain (lintas damai dan lintas transit), maka lintas alur laut kepulauan merupakan lintas yang paling sedikit pengaturannya. Oleh sebab itu, dapat diasumsikan bahwa akan muncul banyak kesalahan penafsiran dan implementasi pelaksanaan hak alur laut kepulauan ini yang kemungkinan besar akan menimbulkan konflik di lapangan antara kapal dan pesawat udara asing dengan para pelaksana di lapangan. Ketersediaan pengaturan dan petunjuk serta praktek negara-negara sangat diperlukan untuk penerapan alur laut kepulauan ini guna meminimalkan konflik di lapangan.

Indonesia walaupun telah mempunyai peraturan perundang-undangan tentang alur laut kepulauan, akan tetapi sepertinya tidak banyak aturan teknis yang dapat dijadikan

panduan dalam pelaksanaan alur laut kepulauan. Peraturan perundang-undangan yang ada sebagian besar mengatur tentang penentuan alur laut kepulauan dan hak kewajiban yang sebetulnya sudah ada dalam ketentuan LOSC. Oleh karena itu menjadi hal menarik melihat bagaimana Indonesia menerjemahkan ketentuan yang ada dalam LOSC ke dalam peraturan perundang-undangan nasional khususnya tentang lintas alur laut kepulauan.

### **A. Hak dan Kewajiban dari Negara Kepulauan**

Konfigurasi wilayah laut menjelaskan tentang potensi aksesibilitas suatu wilayah. Konfigurasi ini merupakan cerminan bagaimana dalam mempertahankan kekuatan laut, transportasi maupun komunikasi. Ada dua topik penting di dalam konfigurasi wilayah laut berkaitan dengan ALKI dan perbatasan laut Indonesia dengan negara-negara lain.

Bab IV LOSC menunjuk kepada hak pelayaran dan penerbangan (Pasal 53 (3) LOSC), sementara itu Bab III LOSC mengandung kebebasan pelayaran dan penerbangan (Pasal 38 (2), LOSC). Hal ini dapat diasumsikan bahwa hak lintas alur laut kepulauan merupakan "hadiah" dari negara kepulauan dan oleh karena itu modalitas dari pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan ini harus didasarkan pada kompetensi eksklusif dari negara kepulauan itu. Sehingga persyaratan minimum dalam mematuhi aturan lintas akan terjaga (Kwiatkowska dan Ety R. Agoes, 1991 : 46-47). Oleh karena itu, hak pelayaran didasarkan pada sesuatu hal yang lebih terbatas sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan negara kepulauan daripada kebebasan pelayaran sebagaimana diatur dalam lintas transit. Pasal 54 LOSC mengatur juga tentang hak dan kewajiban negara kepulauan dalam membuat peraturan perundang-undangan sebagaimana menunjuk Pasal 39, 40, 42, dan 44 LOSC.

Lintas alur laut kepulauan adalah hak dari negara kepulauan untuk menentukan alur dimaksud. Oleh karena itu, penentuan alur laut kepulauan tergantung kepada negara kepulauan apakah akan menetapkan alur laut kepulauan dan memberikan hak tersebut atau tidak, walaupun jika negara kepulauan tidak menetapkan alur laut kepulauan, maka hak lintas alur laut kepulauan akan dilaksanakan di rute-rute yang biasa digunakan untuk pelayaran internasional (pasal 53 (12), LOSC). Selanjutnya negara kepulauan mempunyai kewajiban untuk menentukan alur laut kepulauan yang terdiri dari serial garis sumbu yang bersambungan dari titik masuk dari rute lintas ke titik ke luar. Titik masuk dan ke luar ini merupakan garis yang ada di sepanjang perairan kepulauan dan berhenti di batas terluar laut territorial di hadapannya (pasal 53 (4 dan 5), LOSC). Garis sumbu harus digambarkan secara jelas di peta laut sebagai bagian dari publikasi penetapan alur laut kepulauan ini ((Pasal 53 (10), LOSC). Menurut Halliwell, pencantuman garis sumbu di peta laut ini dapat menciptakan masalah teknis seperti *symbolody*, koreksi pada peta laut dan penentuan aturan 10 persen (Andrian, 2003 : 9-14). Selanjutnya, negara kepulauan mempunyai hak menentukan *traffic*



*separation schemes* untuk keselamatan pelayaran dari kapal yang melalui terusan sempit.selat dan boleh mengganti traffic separation schemes itu dan juga alur pelayaran yang sesuai (Pasal 53 (6 dan 7), LOSC).

Salah satu hak dari negara kepulauan adalah untuk mengadopsi peraturan perundang-undangan terkait dengan alur laut kepulauan khususnya tentang :

- a. Keselamatan navigasi dan peraturan lalu lintas maritim;
- b. Perlindungan, pengurangan dan control pencemaran dengan memberikan efek terhadap peraturan internasional terkait dengan pembuangan limbah oli, dan bahan berbahaya di selat;
- c. Terkait dengan kapal ikan, pencegahan kegiatan perikanan termasuk penyimpanan alat tangkap perikanan;
- d. Peraturan perundang undangan dari negara yang berbatasan dengan selat terkait dengan aturan menaikkan dan menurunkan semua komoditas; keuangan dan sanitasi (Pasal 42 (1), LOSC).

Kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan diharuskan mematuhi semua peraturan perundang-undangan dari negara kepulauan. Akan tetapi, negara kepulauan tidak dapat menghalang-halangi lintas alur laut kepulauan dan harus mempublikasikan setiap bahaya pelayaran dan penerbangan kepada semua kapal atau pesawat udara yang melaksanakan lintas alur laut kepulauan. Kewajiban publikasi ini meliputi semua bahaya pelayaran dan penerbangan yang dapat diketahui/disadari oleh negara kepulauan (Pasal 42 (4), LOSC).

Selanjutnya negara kepulauan tidak dapat menangguhkan lintas alur laut kepulauan (Pasal 44, LOSC). Hal ini tidak sama dengan lintas damai, dimana negara pantai dapat menangguhkan suatu lintas jika dipandang perlu oleh negara pantai. Alasan yang dapat digunakan oleh suatu negara untuk menangguhkan suatu lintas antara lain alasan keamanan negara. Oleh karena itu, menjadi permasalahan yang menarik adalah apabila negara kepulauan akan menggunakan suatu daerah yang ada alur laut kepulauan untuk latihan militer ataupun akan mengadakan eksplorasi/eksploitasi sumber daya alam mineral di daerah itu. Bagaimana langkah yang harus ditempuh oleh negara kepulauan itu? Langkah yang dimungkinkan adalah negara kepulauan harus mengganti alur laut kepulauan (Pasal 53 (11), LOSC) dimaksud ataupun negara kepulauan harus memberikan alternatif jalur lain.

## **B. Definisi dan Fungsi dari Hak Lintas Alur Laut Kepulauan**

Hak lintas alur laut kepulauan didefinisikan dalam Pasal 53 (3) LOSC sebagai berikut :

“...hak pelayaran dan penerbangan dengan normal mode yang hanya dapat digunakan untuk lintas yang terus-menerus, langsung, dan tidak terhalang dari satu bagian ZEE dan laut bebas ke bagian lain dari ZEE dan laut bebas.”

Berdasarkan ketentuan tersebut, alur laut kepulauan seperti bentuk lintas lainnya (lintas damai dan lintas transit) merupakan hak dari kapal dan pesawat udara asing untuk melintas dengan cara normal, secara terus menerus, langsung dan tidak terhadalng dari satu bagian laut bebas atau ZEE ke bagian lain dari laut bebas atau ZEE lainnya.

Pasal 53 (1) LOSC menyatakan : *An archipelagic State may designate sea lanes and air routes thereabove, suitable for the continuous and expeditious passage of foreign ships and aircraft through or over its arcipelagic waters and the adjacent territorial sea.* Ketentuan Pasal 53 (1) setidaknya mengandung lima hal penting yaitu :

- a. Hak negara kepulauan untuk menentukan ada atau tidaknya alur laut kepulauan;
- b. Tidak ada rute udara tanpa rute launt di bawahnya;
- c. Alur laut harus cocok untuk lintas;
- d. Lintas harus terus menerus dan langsung;
- e. Lintas untuk kapal dan pesawat udara asing.

Berdasarkan ketentuan ini, penentuan alur laut kepulauan merupakan hak negara kepulauan yang mengandung arti tidak ada kewajiban bagi negara kepulauan untuk menetapkannya. Penetapan itu sangat tergantung sepenuhnya kepada negara kepulauan untuk menetapkan atau tidak menetapkan alur laut kepulauan (Djalal, 2009 : 59-62). Hal ini ditandai dengan penggunaan kata “*may*”, bukan “*shall*” dalam Pasal 53 (1) LOSC.

Kata “diatasnya” (thereabove) pada Pasal 53 (1) LOSC mengisyaratkan negara kepulauan harus menentukan alur laut terlebih dahulu baru kemudian rute udara uuntuk pesawat udara melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan (Djalal, 2000: 1-4 .” Istilah yang digunakan tersebut dengan jelas mengandung arti bahwa rute udara harus tepat di atas alur laut yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa alur laut ini pada awalnya hanya diperuntukkan bagi kapal, dan tidak untuk pesawat terbang.

Pasal 53 (1) LOSC mengatur bahwa alur laut yang ditetapkan oleh negara kepulauan harus “cocok” (suitable) untuk kapal dalam melaksanakan hak lintas secara langsung dan tidak terputus. Tidak ada penjelasan di LOSC atupun buku pedoman lainnya, apa yang dimaksud dengan istilah “sitable”. Akan tetapi, bila dicermati istilah ini terkait dengan pelayaran, dan istilah “suitable” dapat diartikan atau diasumsikan bahwa alur laut kepulauan yang ditetapkan harus memenuhi kriteria aman bagi pelayaran dan gangguan navigasi (safety of navigation) kepulauan (Djalal, 2000: 1-5). Pengertian ini menuntut negara kepulauan untuk melakukan riset/survei hidrografi pada perairan yang akan ditentukan sebagai alur laut dan melakukan pemetaan dengan baik serta mempublikasikan semua informasi terkati dengan keselamatan pelayaran yang ada di daerah yang akan ditentukan sebagai alur laut kepulauan. Bertitik tolak dengna perkembangan lingkungan laut saat ini pengertian “cocok” (suitable) dapat pula adanya tuntutan agar alur laut dimaksud harus aman



dari segala gangguan criminal, sehingga pengertian “cocok” ini berkembang sesuai dengan dinamika di lapangan. Perkembangan ini senantiasa akan memberikan beban yang lebih berat kepada negara kepulauan dalam menetapkan alur laut kepulauan.

Kriteria selanjutnya dalam alur laut kepulauan adalah “lintas harus terus menerus (*continuous passage*). Lintas yang terus menerus” mengandung arti bahwa negara kepulauan dalam menentukan alur laut kepulauan harus mempertimbangkan alur dimaksud menghubungkan antara satu bagian ZEE atau laut bebas satu ke bagian ZEE atau laut bebas lainnya, sehingga dalam melaksanakan hak alur laut kepulauan suatu kapal atau pesawat udara asing dapat melintas secara langsung dan terus menerus, selain itu, kapal atau pesawat udara asing harus melintas secara terus menerus dan langsung, sehingga suatu kapal atau pesawat udara asing yang akan memasuki pelabuhan negara kepulauan ataupun berangkat dari pelabuhan negara kepulauan, kapal ataupun pesawat udara asing itu tidak dapat menikmati hak lintas alur laut kepulauan. Oleh karena lintas alur laut kepulauan merupakan lintas yang tidak memasuki pelabuhan/bandar udara ataupun pelayaran ataupun penerbangan itu bukan dari pelabuhan/bandar udara negara kepulauan. Persyaratan ini menunjukkan pula bahwa alur laut kepulauan bukan merupakan koridor ataupun jalur tol, dimana kapal atau pesawat udara asing dapat keluar masuk alur dan mereka dapat menikmati hak lintas alur laut kepulauan jika mereka berada di dalamnya.

Pengertian istilah “secepat mungkin” (*expeditious*) mengandung arti bahwa kapal atau pesawat udara harus melintas secara/dengan “cepat” (Djalal, 2009: 59-65). Bagaimana lintas yang cepat, sekali lagi tidak ada pengertian apa yang dimaksud dengan lintas yang cepat itu. Konvensi tidak mengatur batasan minimum dan maksimum kecepatan suatu kapal atau pesawat udara ketika melintas, sehingga kecepatan itu kemungkinan didasarkan pada kapabilitas/kemampuan dari kapal atau pesawat terbang, kondisi geografi, traffic/lalu lintas kapal, dan kondisi cuaca di daerah itu, serta faktor-faktor lainnya.

Apabila negara kepulauan tidak menetapkan alur laut kepulauan, maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dinikmati oleh kapal dan pesawat udara asing di rute yang biasa digunakan untuk pelayaran internasional. (Pasal 53 (12) LOSC). Pengertian tentang apakah yang dimaksud dengan “rute yang biasa digunakan untuk pelayaran internasional” (*rutes normally used for international navigation*) sulit ditemukan. Apakah penentuan rute dimaksud didasarkan pada seberapa sering suatu rute digunakan suatu kapal ataukah seberapa lama rute itu digunakan oleh kapal-kapal negara bendera dan kemudian bagaimana suatu rute itu dapat dikategorikan sebagai “rute untuk pelayaran internasional”. Hal ini menunjukkan harus berapa negara menggunakan rute ini sebagai rute yang biasa mereka lewati.

LOSC menekankan semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur laut kepulauan (Pasal 53 (2) LOSC). Perhatikan bahwa lintas alur laut kepulauan adalah lintas

untuk kapal dan pesawat udara yang sangat penting bagi pergerakan kekuatan militer, hal ini dapat diasumsikan bahwa lintas dimaksud pada awalnya digunakan untuk mengakomodasikan kebutuhan kekuatan militer, walaupun tidak ada bukti lintas alur laut kepulauan ditujukan hanya untuk pergerakan kekuatan militer. Djajal berargumentasi, hak lintas alur laut kepulauan pada dasarnya ditujukan untuk navigasi bagi kapal, termasuk kapal selam, dan kebebasan penerbangan pesawat udara (Djalal, 1997: 5-6). Menurut Hakim Oda, hak lintas damai menunjukkan navigasi komersial melalui perairan kepulauan dan ketiadaan hak lintas damai untuk penerbangan pesawat udara tidak membatasi penerbangan sipil (Oda, 1988 : 155). Alexander berargumentasi bahwa Amerika Serikat, negara maritime besar dan negara pengguna, membutuhkan hak lintas khusus untuk mengakomodasi pergerakan kekuatan militer yang biasanya terdiri dari banyak kapal dan pesawat tempur militer guna melindungi kapal-kapal perangnya yang bergerak dalam formasi tertentu (Alexander, 1986 : 162).

## **KESIMPULAN & REKOMENDASI**

Pemindahan ibukota NKRI dari Jakarta ke Kalimantan Timur hendaknya mempertimbangkan tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia beserta hak dan kewajiban yang melekat terhadap Indonesia sebagai negara Kepulauan sesuai dengan ketentuan yang sudah diratifikasi. Seperti yang sudah dideskripsikan bahwa Indonesia sudah menetapkan 3 Alur Laut Kepulauan Indonesia dan salah satunya adalah ALKI II yang melalui Kalimantan Timur. Selain memiliki letak yang strategis sebagai penghubung Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, kawasan di sekitar alur laut kepulauan II menyimpan potensi sumber daya alam yang melimpah sehingga wilayah tersebut rawan terhadap terjadinya berbagai tindak pelanggaran hukum maupun pelanggaran wilayah kedaulatan yang dapat mengancam integritas Nusantara, ALKI II sebagai jalur pelayaran dunia yang potensial di masa mendatang perlu mendapat perhatian terkait hal ini. Indonesia telah menetapkan alur laut kepulauan dan memformulasikan hak dan kewajiban yang boleh maupun tidak boleh dilakukan oleh kapal dan pesawat udara ketika melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan. Akan tetapi, apabila ada kapal ataupun pesawat udara tidak mematuhi ketentuan dimaksud, dalam peraturan perundang-undangan Indonesia belum ada yang mengatur tentang delik ataupun unsur-unsur pelanggaran termasuk sanksi yang dapat disangkakan serta siapa yang mempunyai kewenangan untuk melaksanakan penegakan hukum dimaksud. Masih ada beberapa negara yang belum atau tidak meratifikasi Konvensi PBB tentang hukum laut internasional. Mereka menghendaki Pemerintah RI untuk menyediakan jalur laut, atau ALKI Timur Barat, atau sebaliknya di Laut Jawa. Mereka beralasan bahwa jalur tersebut merupakan jalur pendek dan ekonomis dari sisi perniagaan/bisnis. Dengan demikian, masih sering terjadi kasus-kasus

pelanggaran wilayah yurisdiksi nasional yang berdampak pada hubungan diplomatik antara Pemerintah RI dengan negara kapal berbendera.[]].

## DAFTAR PUSTAKA

- Agoes, Ety R. 2009. Upaya Diplomatik Indonesia dalam Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Indonesian Journal of International Law*, 6(3), 1-20.
- Almond, Roncevert. 2016. Clearing the Air Above the East China Sea: The Primary Elements of Aircraft Defense Identification Zones. *Harvard National Security Journal*, 7(1), 126-196.
- Bakhtiar, Handar Subhandi, Syamsuddin Muhammad Noor dan Abdul Maasba Magassing. 2017. Violation Of The Sovereignty Of Indonesia Airspace By Foreign Aircraft. *International Journal of Advanced Research (IJAR)*, 2107-2113.
- Buntoro, Kresno. 2019. *Nusantara & ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia)*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Butcher, John G. 2009. "Becoming an Archipelagic State: The Juanda Declaration of 1957 and the 'Struggle' to Gain International Recognition of the Archipelagic Principle" In Robert B Cribb and Michelle Ford (eds), *Indonesia Beyond the Water's edge : Managing an Archipelagic State* (2009).
- Djalal, Hasjim. 2000. The Law of the Sea Convention and Navigational Freedoms", in Donald R. Rothwell dan Sam Bateman (eds), *Navigational Rights and Freedoms, and the New Law of the Sea*, 35(1), 1-4 .
- Djalal, Hasjim. 2009. "Indonesia's Archipelagic Sea Lanes", in Robert B. Cribb dan Michelle Ford (eds), *Indonesia beyond the Water's Edge : Managing an Archipelagic State*, 59- 62.
- International Maritime Organization. 2008. *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea For International Maritime Organization*.
- Marsetio. 2014. *Sea Power Indonesia*. Jakarta: Universitas Pertahanan.
- Oda, Shigeru. 1988. "The Passage of Warships through Straits and Archipelagic Waters", in John M. Van Dyke, Lewis M. Alexander dan Joseph R. Morgan (eds), *International Navigation : Rocks and Shoals Ahead?*. p. 155.
- Pri Handini, Wulan dan Danang Risdiarto. 2019. Kedaulatan Wilayah Udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), *Jurnal Rechts Vinding Media Pembinaan Hukum Nasional*, 8(2), 277-292.
- Rustam, Imah. 2016. Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Indonesian Perspective*, 1(1), 1-21.
- Salim. 2014. *Kodrat Maritim Nusantara: Catatan Strategis Kemaritiman*. Yogyakarta: LeutikaPrio.
- Simon, Sheldon W. 2010. *Maritime Security In Southeast Asia, U.S., Japanese, Regional, and Industri Strategies*. The National Bureau of Asr Research NBR Special Report.
- Soegiyono. 2011. Kajian Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Terhadap Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Berita Dirgantara*, 12(2), 76-82.
- Susanto dan Dicky R. Munaf. 2015. *Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Utama, Arie P, Purwanto, dan Trimadi. 2018). Alur Laut Kepulauan Indonesia Pasca Merdeaknya Republik Demokrasi Timur Leste. *Jurnal Keamanan Maritim*, 4(3), 1-20.
- Waas, Richard Marsilio. 2016. Penegakan Hukum di Kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Menurut Konsepsi Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia. *Jurnal SASI*, 22(1), 12-25.
- Yustitiantingtyas, Levina. 2015. Pengamanan dan Penegakan Hukum di Perairan Indonesia sebagai Konsekuensi Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Pandecta*, 10(2), 144-152.

