

Pandangan UNCLOS 1982 Terhadap Kepentingan Militer Di ALKI

1982 UNCLOS View of Military Interests in ALKI

Farhans Mahendra Syam^{1*}, Rosmalinda², Dian Ekawati³

^{1,2}Fakultas Hukum, Universitas Sumatera Utara

³Faculty of Law, Swansea University

Abstract. Indonesia is a coastal country in the form of the largest archipelago with 17.504 islands, which then Indonesia was granted special rights by international law. The archipelagic regime in part IV of the 1982 International Law of the Sea Convention (UNCLOS 1982) stipulates that an archipelagic state has the right to regulate its own archipelagic sea lanes and the air routes attached to it. Indonesia has established 3 (three) archipelagic sea lanes which have a north to south channel pattern and vice versa, and have been recognized by national law and international law. These sea lanes are usually used by foreign ships and aircraft to traverse archipelagic waters with the right of archipelagic state, especially the military exercises of the archipelagic state in the archipelagic waters regime. In this journal, researchers discuss whether an archipelagic state can use its archipelagic waters regime for its military interests in peacetime, while the same area is used for international shipping, marine installations and biodiversity conservation as regulated under Indonesian national law and UNCLOS 1982

Keywords: Indonesia, Archipelagic State, UNCLOS 1982. Military.

Abstrak. Indonesia merupakan negara pantai yang berbentuk kepulauan terbesar dengan 17,504 pulau, yang kemudian Indonesia dianugerahkan hak khusus oleh hukum internasional. Rezim kepulauan pada bagian IV Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (UNCLOS 1982) mengatur bahwa negara kepulauan berhak mengatur sendiri alur laut kepulauannya dan rute udara yang melekat di atasnya. Indonesia telah menetapkan 3 alur laut kepulauan yang memiliki pola alur utara ke selatan dan sebaliknya, serta telah diakui oleh hukum nasional dan hukum internasional. Alur laut tersebut lazimnya digunakan oleh setiap kapal dan pesawat terbang asing untuk melintasi perairan kepulauan dengan hak lintas alur laut kepulauan. Negara kepulauan memiliki kewajiban untuk memastikan keamanan pelayaran dan penerbangan pada saat mereka melakukan transit pada alur laut kepulauan. Namun, hak ini sering kali menimbulkan permasalahan terhadap kepentingan nasional negara kepulauan, terutama latihan militer negara kepulauan pada rezim perairan kepulauan. Tulisan ini mendiskusikan apakah negara kepulauan dapat menggunakan rezim perairan kepulauannya untuk tujuan kepentingan militernya pada masa damai, sementara wilayah yang sama dipergunakan untuk pelayaran internasional, instalasi laut dan konservasi keanekaragaman hayati yang diatur berdasarkan hukum nasional Indonesia serta UNCLOS 1982.

*Corresponding author at: Fakultas Hukum, Universitas Sumatera Utara, Jl. Universitas No. 19, Padang Bulan, Kec. Medan Baru, Kota Medan, Sumatera Utara 20155, Indonesia

E-mail address: mahendrahans10@gmail.com

Kata Kunci: *Indonesia, Negara Kepulauan, UNCLOS 1982, Militer*

Diterima 31 Agustus 2022 | Direvisi 20 September 2022 | Disetujui 21 September 2022

1. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara berbentuk kepulauan yang didominasi oleh ruang perairan berupa lautan. Lautan tersebut merupakan sarana yang menghubungkan antara satu pulau dengan pulau yang lainnya, dan terdapat aktivitas berupa perpindahan orang, barang ataupun jasa dengan menggunakan transportasi kapal [1]. Dalam kegiatan pelayaran, kapal harus mengikuti rute yang ditentukan oleh suatu negara pantai atau dalam hal ini negara kepulauan. Rute tersebut dikenal juga dengan Alur Laut Kepulauan sebagaimana diatur dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982). Pasal 53 (1) UNCLOS 1982 mengatur adanya mandat kepada negara pesertanya yang berbentuk kepulauan untuk dapat menentukan dan menetapkan alur laut kepulauannya, yang kemudian diterapkan oleh Indonesia dalam penentuan dan penetapan alur laut kepulauan melalui peraturan perundang-undangnya. Alur laut kepulauan yang diatur di dalam UNCLOS 1982 termasuk dalam peraturan yang diratifikasi oleh pemerintah Indonesia melalui Undang - Undang Nomor 17 tahun 1985, yang kemudian rute pelayaran tersebut kita kenal dengan nama ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia). ALKI diatur dalam “Undang-undang (UU) Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia” dan “peraturan pelaksana yakni Peraturan Pemerintah (PP) 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”. Menurut “pasal 53 ayat (1) UNCLOS 1982” [2] dan “Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia” [3], ALKI merupakan alur laut yang dilalui kapal atau pesawat udara asing diatas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut territorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.

Indonesia telah menetapkan 3 (tiga) jenis alur laut kepulauan yang disebut sebagai alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) yang tercantum dalam Pasal 11 PP 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, dan Komite Keselamatan Maritim (MSC) dari Organisasi Maritim Internasional (IMO) telah menyetujui usulan Pemerintah Indonesia mengenai tiga jenis ALKI yang telah ditetapkan dengan cabang-cabangnya pada 19 Mei 1998 [4].

Setiap pelayaran dan penerbangan yang dilakukan oleh kapal atau pesawat terbang asing yang melintasi ALKI harus memenuhi setidaknya 19 (sembilan belas) kewajiban menurut “UU Nomor 6 tahun 1996” dan “PP Nomor 37 tahun 2002”, disamping itu terdapat kewajiban yang

diembankan kepada Indonesia sebagai negara kepulauan dalam hal penjaminan keselamatan pelayaran setiap kapal yang melintas, serta memastikan segala tindakan Indonesia sebagai negara kepulauan tidak menghalangi hak lintas setiap negara di jalur ALKI. Diluar hak lintas alur laut kepulauan, terdapat pula hak lintas damai (*Innocent Passage*) bagi setiap kapal asing yang melintasi zona laut Indonesia atau juga negara pantai secara garis besar [5].

Berkenaan dengan penjaminan keselamatan pelayaran oleh negara kepulauan, menjadi pertanyaan apakah Indonesia dapat menggunakan perairan kepulauannya atau ALKI untuk kepentingan latihan militer atau perang bagi militer. Rencana militer untuk menggunakan alur laut kepulauan sebagai tempat latihan perang menjadi suatu perdebatan di karenakan bahwa hal ini dirasa dapat mengancam keselamatan kapal dan pesawat udara yang melintas di wilayah ALKI. Di dalam UNCLOS 1982 dijelaskan bahwa kewajiban negara kepulauan pada alur laut kepulauan adalah untuk tidak menghalangi hak untuk melakukan lintas bagi setiap kapal dan pesawat terbang [2], namun pernyataan ini tanpa disertai adanya penjelasan lebih lanjut mengenai hal-hal terkait apakah negara kepulauan dapat menggunakan alur laut kepulauan untuk kepentingan militer tanpa mengesampingkan hak lintas bagi negara lainnya. Oleh karenanya, penting untuk diteliti lebih lanjut mengenai hal ini guna memberikan penjelasan mengenai penggunaan alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) untuk kepentingan latihan militer dan perang bagi TNI. Berdasarkan latar belakang pendahuluan tersebut maka ditarik beberapa permasalahan yang akan diteliti lebih lanjut, antara lain:

1. Bagaimana tujuan penetapan alur laut kepulauan bagi suatu negara kepulauan
2. Bagaimana ketentuan hak lintas bagi kapal asing yang melewati perairan kepulauan dan alur laut kepulauan Indonesia
3. Bagaimana keabsahan rencana pelaksanaan latihan perang yang akan dilaksanakan oleh Indonesia pada alur laut kepulauannya

2. Metode Penelitian

Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, dengan menggunakan konvensi internasional yang mengatur perairan kepulauan dan alur laut kepulauan Indonesia. Kasus dalam jurnal ini dibahas dengan menggunakan data sekunder yaitu menggunakan UNCLOS 1982. Data yang akan diteliti dikumpulkan dengan menggunakan teknik studi kepustakaan serta dianalisis menggunakan teknik analisa kualitatif.

3. Analisis dan Pembahasan

3.1 Tujuan Penetapan Alur Laut Kepulauan

Ketentuan di dalam “UNCLOS 1982” telah mengatur bahwa suatu negara pantai memiliki hak untuk menentukan zona maritimnya dengan cara pengaturan dan batas ukur yang telah

ditentukan. Hal ini sejalan dengan hukum laut internasional pada umumnya yang lebih cocok dengan negara pantai yang menyatu dengan daratan benua, dan kurang cocok apabila di aplikasikan pada negara kepulauan atau negara pantai yang berada di tengah lautan [6]. Kurangnya pemahaman dunia internasional terhadap kontur negara kepulauan yang memiliki satu kesatuan gugusan pulau-pulau menimbulkan sebuah konflik perebutan wilayah antar negara. Hal ini disebabkan oleh penentuan klaim wilayah negara kepulauan yang masih bersifat beragam. Sebagaimana yang disampaikan oleh Mochtar Kusumaatmadja bahwa tidak ada persyaratan terkhusus bagi penentuan negara kepulauan. Persyaratan tersebut hanya yang masih bersifat umum seperti pertimbangan geografi, historis, ekonomi, keamanan nasional, dan untuk perlindungan pada lingkungan laut [7]. Konsep negara kepulauan sendiri mendapatkan titik terang pada tahun 1957, oleh Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia mengumumkan pada dunia internasional bahwa dirinya sebagai negara kepulauan melalui suatu deklarasi yang dinamakan “Deklarasi Djuanda” pada tanggal 13 Desember 1957, maka kemudian lahirlah suatu konsep pemahaman baru terhadap hukum laut internasional yang disebut sebagai negara kepulauan yang kemudian diadopsi dan diatur dalam “bab IV UNCLOS 1982”.

Bab IV UNCLOS 1982 mengatur bahwa yang dimaksud sebagai negara kepulauan adalah suatu negara yang terdiri atas satu atau lebih kepulauan, dimana kepulauan tersebut merupakan gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya serta wujud-wujud alamiahnya yang hubungannya satu dengan lainnya demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiahnya tersebut merupakan suatu kesatuan geografi, politik, dan ekonomi yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian. Pasal 46 UNCLOS 1982 menyebutkan ada 3 (tiga) syarat yang harus dipenuhi suatu negara pantai untuk dapat dianggap sebagai negara kepulauan, yakni: (1) Secara geografis, gugusan pulau-pulau tersebut harus berada cukup dekat satu sama lain sebagai suatu kesatuan. Hal ini berkaitan juga dengan penarikan garis pangkal kepulauan agar tidak melampaui batas yang telah ditetapkan UNCLOS 1982 dan hukum kebiasaan internasional. (2) Secara ekonomi, menurut Mahkamah Internasional pada putusnya dalam kasus *Anglo-Norwegian Fisheries Case*, posisi geografis antar gugus pulau-pulau milik negara kepulauan harus memungkinkan dapat terjadinya suatu kegiatan ekonomi baik antar gugus pulau-pulau tersebut, antara gugus pulau dengan daratan utama maupun antar gugus pulau dengan wilayah perairan yang saling berhubungan. (3) Secara politik, gugusan pulau-pulau harus berada pada satu kedaulatan yang sama dengan negara kepulauan atau negara pantai tersebut. Selain dari 3 unsur utama yang diatur didalam pasal 46 UNCLOS 1982 tersebut, ada beberapa unsur tambahan yang harus dipatuhi negara pantai agar memenuhi syarat sebagai negara kepulauan, yakni: (1) faktor historis dan (2) faktor deklarasi. Secara historis negara pantai dapat menjadi negara kepulauan seperti negara Fiji, Maladewa, dll. Cara lain negara pantai mengubah statusnya menjadi negara kepulauan juga dapat melalui deklarasi, hal ini juga ditetapkan oleh Mahkamah Internasional pada kasus penentuan batas

maritim *Qatar v. Bahrain* (2001) [8], sebagai contoh seperti Indonesia yang menyatakan diri sebagai negara kepulauan melalui Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957 dan kemudian dipertegas kembali dalam “Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (PERPU) No.4 tahun 1960 tentang Perairan Indonesia”.

Negara Kepulauan juga memiliki perbedaan dengan negara pantai untuk urusan penarikan garis pangkal, yakni dengan cara menarik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik dari pulau-pulau terluarnya juga termasuk karang kering kepulauan negara tersebut dengan ketentuan bahwa di dalam garis pangkal ini termasuk pulau-pulau utama dan suatu daerah dimana perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan termasuk atoll, adalah antara 1:1 dan 9:1, sedangkan untuk negara pantai garis pangkal akan ditarik dari garis pasang surut air sepanjang pantai [5]. Kedaulatan negara kepulauan pada perairan kepulauan adalah sama seperti di laut teritorial atau pada wilayah daratannya. Berdasarkan kesepakatan negara-negara peserta UNCLOS 1982, konsep negara kepulauan mengenalkan adanya hak lintas bagi negara-negara pengguna untuk melintas pada perairan kepulauan yang kita kenal dengan hak lintas alur laut kepulauan. Hak lintas negara-negara pengguna secara garis besar ada tiga jenis yaitu, (a) hak lintas transit, (a) hak lintas damai dan (c) hak lintas alur laut kepulauan. Hak lintas transit berlaku pada wilayah perairan selat negara pantai dan diatur pada pasal 38 UNCLOS 1982 dimana pesawat dan kapal laut memiliki kebebasan pelayaran dan penerbangan untuk transit di wilayah selat negara kepulauan dan tidak boleh dihalangi kecuali selat ini berada pada suatu pulau atau daratan utama negara yang berbatasan selat, atau sisi arah laut harus melewati laut lepas atau ZEE yang berkaitan dengan fungsi sistem navigasi dan hidrografi [9].

Hak lintas damai secara garis besar diatur pada pasal 17-32 UNCLOS 1982, dimana setiap negara bagian yang melintasi perairan negara pantai tidak boleh melintasi perairan pedalaman dan perlintasan tersebut harus secara berlanjut atau terus-menerus dan secepatnya serta mematuhi ketentuan yang ditetapkan dalam UNCLOS 1982 dan hukum serta peraturan dari negara pantai. Namun, ketentuan pada “pasal 17-32 UNCLOS 1982” ini hanya berlaku terbatas pada zona laut teritorial negara pantai. Ketentuan hak lintas damai pada negara kepulauan diatur terpisah pada “pasal 52 UNCLOS 1982”. Pada umumnya tidak terdapat banyak perbedaan antara hak lintas damai negara kepulauan dengan negara pantai, sebagaimana hak lintas damai pada zona laut teritorial negara pantai berlaku paralel terhadap hak lintas damai negara kepulauan. Adapun salah satu perbedaan hak lintas damai negara kepulauan merujuk pada “pasal 52 ayat (2) UNCLOS 1982”, dimana negara kepulauan dapat menghentikan sementara hak lintas damai pada zona maritimnya apabila hal itu dianggap penting untuk alasan pertahanan dan keamanan negaranya. Perbedaan lainnya, pada bagian IV UNCLOS 1982 mengenai ketentuan hak lintas damai negara kepulauan tidak diatur mengenai kendaraan bawah air seperti kapal selam. Menurut Tanaka, sama seperti halnya hak lintas damai pada zona laut teritorial, maka kapal selam ataupun kendaraan bawah air lainnya diwajibkan untuk muncul

kepermukaan dan menunjukkan bendera mereka ketika melintasi perairan negara kepulauan [10].

Hak lintas damai pada negara kepulauan tidak berlaku untuk pesawat, oleh karena itu menginisiasi lahirnya hak lintas alur kepulauan yang memberikan cakupan yang lebih luas kepada pesawat terbang dan kapal laut untuk dapat melintas pada perairan negara kepulauan. Perbedaan terakhir adalah mengenai legitimasi, hak lintas damai merupakan hak fundamental bagi negara pengguna untuk melintas di zona maritim atau perairan tertentu dari negara pantai yang diatur dalam UNCLOS 1982 dan juga diterapkan sebagai hukum kebiasaan internasional, sedangkan hak lintas alur laut kepulauan hanya berlaku di wilayah perairan negara kepulauan yang diatur pada ketentuan khusus baik dalam UNCLOS 1982 sebagai payung hukum maupun pada regulasi dan peraturan perundang-undangan nasional negara kepulauan tersebut. Penetapan alur laut kepulauan oleh negara kepulauan bersifat relatif dan tidak memaksa, negara kepulauan dapat menetapkan atau tidak menetapkan alur laut kepulauannya [11]. Akan tetapi, hal ini tidak akan mempengaruhi eksistensi dari hak setiap kapal untuk melakukan lintas pada alur laut kepulauan pada jalur yang biasa digunakan untuk pelayaran internasional [4]. Pasal 53 ayat (3) UNCLOS 1982 mengatur bahwa hak lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini dalam cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya. Dari pasal tersebut, dapat dilihat bahwa hak lintas tersebut identik dengan hak lintas transit. Pengaturan pada pasal 54 UNCLOS 1982 yang menerangkan bahwa pasal-pasal 39,40,42 dan 44 berlaku mutatis mutandis bagi lintas alur laut kepulauan. Dimana hal ini memperkuat bahwa hak lintas alur laut kepulauan memiliki kemiripan dengan hak lintas transit [2].

Berkaitan dengan penentuan alur laut kepulauan di dalam pasal 53 ayat (1) UNCLOS 1982, menurut Kresno Buntoro setidaknya ada 5 (lima) unsur penting, yaitu: (a) hak negara kepulauan untuk menentukan ada atau tidaknya alur laut kepulauan; (b) tidak ada rute udara tanpa rute laut di bawahnya; (c) alur laut harus cocok untuk lintas; (d) lintas harus terus-menerus dan langsung; dan (e) lintas untuk kapal dan pesawat udara asing. Dari kelima unsur tersebut, terdapat unsur yang menyatakan bahwa alur laut kepulauan harus cocok untuk lintas atau istilah lain yang dikenal yakni *suitable*. Menurut Kresno Buntoro, apa yang dimaksud dengan *suitable* atau alur yang cocok ini adalah alur laut kepulauan yang telah memenuhi standar keamanan bagi pelayaran dan bebas dari gangguan navigasi. Sehingga terdapat tuntutan bagi negara kepulauan yang akan menetapkan alur laut kepulauannya untuk melakukan riset atau survei hidrografi terlebih dahulu pada perairan kepulauannya dan melakukan pemetaan serta mempublikasikan setiap informasi yang didapat berkaitan dengan keselamatan pelayaran pada daerah-daerah yang akan ditentukan sebagai alur laut kepulauan [4]. Berkaitan dengan unsur *suitable* dalam

penentuannya, terdapat setidaknya 4 (empat) faktor yang harus diperhatikan dalam menentukan alur laut kepulauan, yaitu: *Pertama*, ketentuan dalam UNCLOS 1982 dan sumber hukum internasional lainnya. *Kedua*, teknis kelautan yang meliputi perlindungan lingkungan laut, wilayah pertambangan, kabel pipa, pipa bawah laut, wilayah *dumping* dan pembuangan ranjau, hidrografi dan wilayah perikanan. *Ketiga*, letak alur laut kepulauan dan *Ke-empat*, banyaknya jumlah alur laut kepulauan dan lintas alur kepulauan yang ditetapkan oleh negara yang bersangkutan.

Penentuan alur laut dari negara kepulauan menurut Hasjim Djalal pada dasarnya ditujukan untuk hak lintas kapal, termasuk kapal selam dan kebebasan penerbangan pesawat udara. Akan tetapi, terdapat kecenderungan bahwa penentuan alur laut kepulauan ini mengarah kepada urusan navigasi setiap kapal dan pesawat tempur atau yang ditujukan untuk kepentingan militer asing. Kresno Buntoro juga mendukung pendapat ini, bahwa walaupun tidak ada penjelasan ataupun pengaturan yang secara khusus menyatakan bahwa alur laut kepulauan ditujukan untuk hak lintas bagi kapal-kapal dan pesawat terbang militer asing, namun mulanya hak lintas alur laut kepulauan tersebut telah ditujukan untuk mengakomodasi kebutuhan militer. Lebih lanjut beliau menjelaskan, hal ini dapat dilihat dari adanya segi penggunaan ruang udara diatas alur laut kepulauan yang membedakan panduan rute antara penerbangan militer dan non militer/komersil. Penerbangan non militer/ komersil diatur dengan mengharuskan pesawat terbang mematuhi ketentuan dari *International Civil Aviation Organization* (ICAO) sedangkan penerbangan militer mengikuti rute yang menempel dengan alur laut kepulauan [4].

Perbedaan tersebut bertujuan untuk kepentingan keselamatan penerbangan sipil dan untuk tujuan komersil guna memberikan rute yang tidak berbelok-belok seperti pada alur laut kepulauan. Pada sisi penerbangan militer, menggunakan ruang diatas alur laut kepulauan juga karena oleh ICAO sendiri tidak menentukan aturan rute untuk pesawat terbang militer. Dari pendapat Kresno Buntoro tersebut, dapat dilihat bahwa penentuan alur laut kepulauan juga untuk tujuan keamanan maritim dari kapal atau pesawat militer asing. Dengan ditentukannya alur laut kepulauan, artinya negara kepulauan telah menentukan daerah perairan kepulauannya yang aman dan dapat mengawasi setiap kapal dan pesawat terbang baik yang militer maupun non militer dalam melewati alur laut kepulauannya. Oleh karena itu, selain adanya kedaulatan negara kepulauan atas perairan kepulauannya, negara tersebut juga harus menghormati hak lintas dari negara-negara pengguna [5].

3.2 Ketentuan Hak Lintas Kapal Asing Pada Alur Laut Kepulauan Indonesia

Ketentuan hak lintas kapal asing pada suatu negara kepulauan secara garis besar ditentukan oleh 2 (dua) hal: *Pertama*, UNCLOS 1982; dan *kedua*, peraturan atau undang-undang domestik negara kepulauan. UNCLOS 1982 berperan penting dalam hukum laut internasional kontemporer, konvensi ini menjadi parameter bagi negara-negara anggotanya khususnya dalam

hal ini untuk mengaplikasikan hak lintas alur laut kepulauan. UNCLOS 1982 mengatur bahwa setiap kapal asing yang melintas pada alur laut kepulauan memiliki kewajiban umum dan kewajiban khusus yang harus dipatuhi. Sebagai contoh dari kewajiban umum adalah pasal 53 ayat (3) UNCLOS 1982 yang menentukan bahwa dalam lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan konvensi hukum laut internasional dalam cara normal (*normal mode*) semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya. Pengertian istilah “dengan cara normal” atau *normal mode* memiliki perbedaan makna oleh setiap negara. Prof. Hasjim Djalal menjelaskan *normal mode* ini dengan cara membedakan hak lintas alur laut kepulauan dengan hak lintas damai pada perairan kepulauan, dengan memberikan contoh berupa pelaksanaan lintas oleh kapal selam pada alur laut kepulauan dengan lintas pada perairan kepulauan diluar alur laut kepulauan. Jika kapal selam itu melintas melalui alur laut kepulauan, maka ia memiliki hak untuk melintas secara normal sebagaimana mestinya ia berlayar di bawah permukaan laut, sedangkan pada perairan kepulauan yang berlaku lintas damai, ia harus naik ke permukaan menunjukkan bentuknya dan berlayar pada permukaan laut sebagaimana kapal lainnya. Ini menjelaskan bahwa, pada alur laut kepulauan terdapat hak setiap kapal asing untuk berlayar sebagaimana normalnya kapal tersebut berlayar [12]. Selain itu, pasal 53 ayat (3) UNCLOS 1982 menegaskan kapal-kapal asing juga berhak untuk melaksanakan lintas alur laut kepulauan tanpa adanya halangan. Ini juga yang membedakan antara lintas damai dengan lintas alur laut kepulauan yaitu mengenai penangguhan sementara kapal-kapal asing yang melintas. Apabila dilihat pada pelaksanaan lintas damai di perairan kepulauan, Indonesia sebagai negara kepulauan dapat menangguhkan sementara pelayaran kapal asing yang melintas, sedangkan pada lintas alur laut kepulauan tidak boleh ada penangguhan apapun oleh pihak Indonesia terhadap kapal-kapal asing manapun. Namun dalam hal adanya suatu sebab yang dapat menyebatkan pelayaran atau penerbangan itu tidak aman atau tidak dapat berlangsung terus menerus, maka negara kepulauan wajib untuk menentukan adanya skema pemisah lalu lintas. Ini juga berkaitan dengan pasal 54 dan 44 UNCLOS 1982 yang mengatur bahwa negara kepulauan tidak boleh menghalangi pelaksanaan lintas alur laut kepulauan oleh setiap kapal dan pesawat terbang asing.

Kewajiban khusus bagi negara-negara pengguna hak lintas alur laut kepulauan dalam UNCLOS 1982 diatur pada pasal 54, yang mengatur bahwa bagi kapal dan pesawat yang melintasi alur laut kepulauan atau kegiatan riset dan survey harus menjalankan kewajiban yang diatur dalam pasal 39 dan 40 UNCLOS 1982 yang mana ketentuan ini sama dengan hak lintas transit. Kewajiban khusus lainnya yang harus dipatuhi oleh negara-negara pengguna adalah peraturan atau undang-undang yang berlaku dari negara kepulauan. Dalam kasus Indonesia sebagai negara kepulauan maka pemerintah juga telah mengatur mengenai kewajiban bagi setiap negara pengguna serta kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan dalam menjaga dan mengawasi

kapal dan pesawat yang melintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia, hal ini diatur dalam UU Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan peraturan pelaksana yakni PP 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.

Kewajiban yang harus dipatuhi oleh kapal ataupun pesawat milik negara pengguna yang melaksanakan hak lintas alur kepulauan diatur dalam “BAB II (Pasal 2 s/d Pasal 10) PP Nomor 37 tahun 2002” atau secara internasional dikenal juga sebagai *19 Rules on Indonesia's Archipelagic Sea Lanes Passage*, antara lain adalah: (1) harus melintas secepatnya diatas alur laut kepulauan dengan cara normal untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang; (2) selama melintas tidak boleh menyimpang lebih dari dua puluh lima mil laut ke kedua sisi dari garis sumbu ALKI, dengan ketentuan kapal atau pesawat tersebut tidak boleh melintas dekat ke pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan ALKI; (3) sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, negara-negara pengguna tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas hukum internasional yang terdapat dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa; (4) sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, tidak boleh melakukan latihan perang atau latihan menggunakan senjata macam apapun dengan mempergunakan amunisi; (5) kecuali dalam force majeure atau dalam hal musibah tidak boleh melakukan pendaratan di wilayah Indonesia; (6) tidak boleh berhenti atau berlabuh jangkar atau mondar-mandir, kecuali dalam hal force majeure atau dalam keadaan musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dalam keadaan musibah; (7) tidak boleh melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan terhadap sistem telekomunikasi dan tidak boleh melakukan komunikasi langsung dengan orang atau kelompok orang yang tidak berwenang dalam wilayah Indonesia; (8) tidak boleh melakukan kegiatan riset kelautan atau survey hidrografi, baik dengan mempergunakan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh, kecuali telah memperoleh izin untuk hal itu; (9) tidak boleh melakukan kegiatan perikanan dan wajib menyimpan peralatan penangkap ikannya ke dalam palka; (10) tidak boleh menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal, orang, barang atau mata uang dengan cara yang bertentangan dengan perundang-undangan kepabeanan, keimigrasian, fiskal dan kesehatan, kecuali dalam keadaan force majeure atau dalam keadaan musibah; (11) wajib menaati peraturan, prosedur dan praktek internasional mengenai keselamatan pelayaran yang diterima secara umum, termasuk peraturan tentang pencegahan tubrukan kapal di laut; (12) apabila telah ditetapkan adanya Skema Pemisah Lintas untuk pengaturan keselamatan pelayaran, wajib menaati pengaturan Skema Pemisah Lintas tersebut; (13) tidak boleh menimbulkan gangguan atau kerusakan pada sarana atau fasilitas navigasi serta kabel-kabel dan pipa-pipa bawah air; (14) di mana terdapat instalasi-instalasi untuk eksplorasi atau eksploitasi sumber daya alam hayati atau non-hayati, tidak boleh berlayar terlalu dekat

dengan zona terlarang yang lebarnya 500 (lima ratus) meter yang ditetapkan di sekeliling instalasi tersebut; (15) pesawat udara sipil asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan harus menaati peraturan udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) mengenai keselamatan penerbangan; (16) pesawat udara sipil asing yang melaksanakan hak lintas alur kepulauan wajib setiap waktu memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otorita pengawas lalu lintas udara yang berwenang yang ditetapkan secara internasional atau frekuensi radio darurat internasional yang sesuai; (17) dilarang membuang minyak, limbah minyak, dan bahan-bahan perusak lainnya ke dalam lingkungan laut, dan atau melakukan kegiatan yang bertentangan dengan peraturan dan standar internasional untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran laut yang berasal dari kapal; (18) dilarang melakukan dumping di perairan Indonesia; (19) kapal asing bertenaga nuklir, atau yang mengangkut bahan nuklir, atau barang atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional bagi kapal-kapal yang demikian [13].

Adapun kewajiban tambahan yang wajib dipenuhi oleh setiap negara pengguna dalam hal praktik hak lintas alur laut kepulauan adalah mengenai polusi yang diakibatkan oleh kapal ataupun pesawat internasional yang melintas. Jika terjadi pelanggaran terhadap regulasi dan undang-undang dari negara kepulauan oleh negara pengguna, maka negara kepulauan dapat memberlakukan hukum domestik yang berlaku terhadap negara pengguna atau orang atau badan hukum yang bertanggung jawab. Hal ini sebagaimana diatur dalam pasal 233 UNCLOS 1982 yang berlaku *mutatis mutandis* terhadap terhadap pasal 42 UNCLOS 1982, dan sebagaimana diatur dalam pasal 54 UNCLOS 1982, pasal 42 UNCLOS 1982 juga berlaku secara *mutatis mutandis* terhadap hal-hal mengenai negara kepulauan atau wilayah perairan negara kepulauan [2].

Apabila ada dari 19 (sembilan belas) kewajiban-kewajiban diatas yang dilanggar atau tidak dipenuhi oleh kapal atau pesawat milik negara-negara pengguna sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan ketika melalui perairan Indonesia, maka orang atau badan hukum yang bertanggung jawab atas pengoperasian atau muatan kapal atau pesawat udara komersil asing yang digunakan untuk melaksanakan kegiatan perdagangan internasional wajib untuk bertanggung jawab atas kerugian dan kerusakan yang diderita oleh Indonesia. Tanggung jawab tidak hanya dibebankan kepada perorangan atau suatu badan hukum yang bertanggung jawab dalam hal operasi dan muatan kapal atau pesawat udara komersil atau kapal perang atau pesawat udara milik pemerintah asing. Namun, negara bendera kapal atau negara pendaftaran pesawat udara juga turut memikul tanggung jawab internasional untuk setiap kerugian atau kerusakan yang diderita oleh Indonesia. Konsekuensi dari pelanggaran pada saat melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan yang harus diterima oleh kapal atau pesawat milik asing atau negara-negara

pengguna menurut pasal 111 ayat (1) UNCLOS 1982 juga dapat berupa pengejaran seketika (*hot pursuit*) oleh pihak otoritas milik negara kepulauan. Lebih lanjut dijelaskan bahwa *hot pursuit* dapat dilakukan apabila pihak otoritas negara kepulauan mempunyai alasan cukup bahwa kapal atau pesawat asing tersebut telah melanggar peraturan perundangan-undangan negara kepulauan, dan pengejaran harus dimulai pada saat kapal asing ada dalam perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut territorial atau zona tambahan negara pengejar, dan hanya boleh diteruskan di luar laut territorial atau zona tambahan apabila pengejaran itu tidak terputus.

Kewajiban yang berlaku di dalam alur lintas kepulauan tidak hanya dibebankan kepada negara-negara pengguna saja, negara kepulauan juga memiliki tanggung jawab dalam praktik hak lintas alur kepulauan yang berlangsung di wilayah perairan kepulauannya. Kewajiban utama dari negara kepulauan dalam praktik hak lintas alur laut kepulauan adalah harus memastikan bahwa tidak ada hal yang dapat menghentikan atau menghambat terlaksananya hak lintas alur laut kepulauan bagi negara-negara pengguna. Yang mana hal ini berarti negara kepulauan harus menjaga keamanan alur kepulauannya agar dapat dilewati oleh kapal dan pesawat dari negara pengguna. Dalam rangka menjaga keamanan kapal dan pesawat negara kepulauan yang melintas di laur kepulauan, maka negara kepulauan juga memiliki kewajiban untuk mempublikasi informasi yang faktual dan aktual mengenai hal-hal atau keadaan yang dapat membahayakan bagi navigasi atau penerbangan yang melalui alur kepulauan di perairannya. Kewajiban negara kepulauan ini terdapat dalam ketentuan “pasal 44 UNCLOS 1982” mengenai kewajiban negara pantai dalam hak lintas transit pada zona maritim selat, namun sebagaimana telah diatur dalam pasal 54 UNCLOS 1982 bahwa pasal 44 berlaku mutatis mutandis terhadap negara kepulauan dalam hak lintas alur laut kepulauannya.

Ketentuan mengenai ALKI telah didaftarkan oleh pemerintah Indonesia ke IMO (*International Maritime Organization*) pada tahun 1998 dan disetujui pada tahun yang sama [14]. Akan tetapi, pendaftaran ALKI ini tidaklah luput dari protes masyarakat internasional. Australia dan Amerika Serikat menyatakan keberatan atas jalur ALKI yang didaftarkan oleh Indonesia, mereka beralasan bahwa dalam penentuan jalur ALKI oleh pemerintah Indonesia tidak menyertakan ketentuan ALKI untuk jalur Timur-Barat bagi pelayaran yang melewati bagian selatan Indonesia [15]. IMO melihat hal ini bukanlah suatu alasan untuk menolak pengajuan jalur ALKI oleh Indonesia. Karena penentuan alur lintas kepulauan suatu negara kepulauan tidaklah harus melingkupi semua jalur pelayaran ataupun penerbangan yang melintasi negara kepulauan tersebut, meskipun jalur yang ditentukan hanya sebahagian dari cakupan wilayah negara kepulauan ini tidak akan menghalangi atau mengurangi hak negara-negara bagian dalam mempraktikkan hak lintas alur laut kepulauan di jalur yang tidak ditentukan sebagai alur lintas kepulauan karena dapat mengikuti jalur pelayaran internasional konvensional. Maka eksistensi dari alur laut kepulauan tidaklah menjadi suatu hal yang essential untuk melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan [16].

Apabila setelah beberapa waktu penetapan alur laut kepulauan ditemukan adanya potensi halangan atau hal-hal yang dapat menjadi potensi terjadinya kecelakaan untuk pelayaran, maka negara kepulauan dapat mengubah alur laut kepulauannya. Sebagaimana pada pasal 53 ayat (7), (8), dan (9) yang secara inti mengatur bahwa negara kepulauan dapat saja mengubah alur laut atau skema pemisah lalu lintas lautnya dengan tetap memperhatikan peraturan internasional secara umum, serta mengajukan usulan perubahan alur laut kepulauan atau skema pemisah lalu lintas kepada IMO.

Meskipun menurut “Pasal 53 ayat (1) UNCLOS 1982” penetapan alur laut kepulauan oleh pemerintah suatu negara kepulauan bukanlah hal yang sifatnya wajib ataupun memaksa, namun pemerintah Indonesia memutuskan untuk tetap menentukan alur lintas kepulauannya. Tujuan utama pemerintah Indonesia dalam menentukan alur laut kepulauan adalah untuk menghubungkan akses antar pulau, menjaga keamanan navigasi dalam pelayaran dan penerbangan, menjaga pertahanan dan keamanan negara, melakukan upaya pengendalian atau pengontrolan lalu lintas pelayaran dan penerbangan di wilayah ALKI, memproteksi alam dan lingkungan laut dan perekonomian negara serta melarang kapal ataupun pesawat asing tersebut untuk dapat memasuki wilayah perairan pedalaman dan berlabuh di pelabuhan milik Republik Indonesia. Pengendalian ALKI juga merupakan upaya pemerintah dalam menegakkan kedaulatan Indonesia di wilayah perairan nasional yang terbuka dan digunakan untuk lintas internasional oleh negara-negara pengguna, serta keselamatan negara dari bahaya ancaman baik dari dalam maupun luar Indonesia.

3.3 Keabsahan Latihan Perang TNI AL Pada Alur Laut Kepulauan Indonesia

Alur laut kepulauan dapat digunakan untuk lintas bagi semua negara baik negara kepulauan ataupun masyarakat internasional (negara-negara pengguna) dengan mempraktikkan hak untuk melintas pada alur laut kepulauan serta mematuhi kewajibannya. Kewajiban yang harus ditaati diatur dalam UNCLOS 1982 dan lebih rinci diatur dalam peraturan perundang-undangan nasional.

Melihat dari aktifnya aktivitas perdagangan internasional di kawasan Asia Pasifik, hal ini menjadikan alur laut kepulauan Indonesia sebagai salah satu jalur pelayaran internasional yang padat dan masif lalu lintasnya. Dampak negatif dari ramainya lalu lintas di ALKI adalah ancaman lingkungan, rentannya penangkapan ikan secara bertentangan dengan hukum (*Illegal fishing*), tindak pidana dan juga keamanan serta pertahanan negara oleh kapal dan pesawat asing. Maka dari itu Indonesia harus meningkatkan penjagaan dan penegakkan hukum pada wilayah perairannya termasuk juga ALKI. Ada banyak instansi pemerintah yang memiliki kewenangan untuk melakukan tugas patroli dan penegakkan hukum pada wilayah laut dan juga salah satunya ALKI, antara lain: Tentara Nasional Indonesia-Angkatan Laut (TNI-AL), Kepolisian Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan (Direktorat Kesatuan Penjagaan

Laut dan Pantai), Badan SAR Nasional (Basarnas), Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Keuangan (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai), dan lain-lain. Dalam hal ini untuk urusan kepentingan militer tentu yang lebih berkaitan dengan hal tersebut adalah TNI AL. Kewenangan TNI AL pada alur laut kepulauan Indonesia tidak terlepas dari tugas TNI AL yang salah satunya adalah menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum internasional yang telah diratifikasi [17].

TNI-AL merupakan salah satu instansi yang memiliki medan juang dan otoritas atas keamanan dan pertahanan di laut, hal ini diatur baik secara normatif maupun secara historis. Secara historis, melihat pengaturan dalam *Territoriale Zee-en Maritieme Kringan Ordonantie Staatsblad 1939 No.442 (TZMKO)* yang secara holistik dapat diambil kesimpulan memberikan kewenangan kepada Kepala Staf Angkatan Laut untuk melaksanakan fungsi pengamanan wilayah laut Hindia-Belanda hingga masalah administrasi [18]. Secara normatif, mandat diberikan oleh Undang-Undang (UU), yakni: UU Nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara dalam Pasal 1 angka 5 yang mengatur bahwa komponen utama adalah TNI yang siap digunakan untuk melaksanakan tugas-tugas pertahanan [19], serta diatur juga di dalam UU Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan dalam BAB IX Pasal 58 ayat (2) menegaskan bahwa sistem pertahanan laut yang berupa tindakan untuk mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara di wilayah laut diselenggarakan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pertahanan dan TNI [20].

Tugas dan fungsi militer angkatan laut di wilayah perairan suatu negara dalam waktu damai menurut R.R. Churchill dan A.V.Lowe adalah: *Pertama*, adanya penegakkan hukum yang rutin pada perairan nasional, biasanya terkait dengan isu perikanan, menegakkan hukum imigrasi dan cukai (*constabulary function*); *Kedua*, dalam hal persiapan angkatan laut untuk peran mereka yang lain seperti percobaan performa senjata yang dilakukan di zona ‘laut lepas’ hal ini sebagaimana diatur dalam “Konvensi Laut Lepas (*Convention on the High Seas*) 1958”; *Ketiga*, untuk negara maritim yang lebih besar, tentara angkatan lautnya harus digunakan untuk memproyeksikan kekuatan dan pertahanan nasional serta pengaruh mereka (*naval diplomacy*) [21].

Peraturan perundang-undangan nasional Indonesia juga mengatur mengenai fungsi dan tugas TNI-AL yang ditetapkan dalam “UU Nomor 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia”. Menurut “pasal 9 UU Nomor 34 tahun 2004” ada 5 (lima) tugas TNI-AL yakni: (a) melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan; (b) menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; (c) melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah; (d)

melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut; serta (e) melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut [22].

Dalam hal melakukan melakukan latihan perang maka hal ini melingkupi dua fungsi TNI-AL sebagaimana diatur dalam pasal 9 huruf (d) dan (e) UU Nomor 34 tahun 2004 yaitu: melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut serta melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut. Kedua fungsi ini dikenal luas sebagai konsep *Sea Power* yang dikembangkan oleh Alfred Thayer Mahan di dalam bukunya yang berjudul *The Influence of Sea Power Upon History* [23]. Mahan menerangkan bahwa bagi sebuah negara, laut merupakan salah satu hal yang sangat penting dan menjadi fokus utama bagi suatu negara terutama bagi negara dengan wilayah laut yang luas. Mahan menitik beratkan kekuatan Angkatan Laut suatu negara berbanding lurus dengan kondisi geografisnya, dimana pengembangan kekuatan Angkatan Laut sejalan dengan bagaimana suatu negara maritim dapat memberdayakan wilayah lautnya. Dalam hal kondisi geografis, faktor yang berpengaruh bukan hanya tentang total luas wilayah kedaulatan suatu negara, namun juga panjang garis pantai suatu negara dan karakter pelabuhan yang dimilikinya.

Penerapan tugas TNI-AL yang juga berhubungan dengan teori *Sea Power* diwujudkan dalam bentuk latihan perang. Dimana latihan perang TNI-AL adalah dengan memberdayakan wilayah perairan Indonesia sebagai medan latihan perang sebagaimana juga diatur dalam Pasal 9 huruf (e) UU Nomor 34 Tahun 2004. Adanya wacana menjadikan ALKI sebagai tempat latihan perang bagi TNI-AL, dianggap telah memenuhi aturan dalam Pasal 9 huruf (e) UU Nomor 34 tahun 2004. Namun tidak ada keterangan tambahan dalam penjelasan mengenai pasal ini apakah yang dimaksud dengan pemberdayaan wilayah pertahanan laut atau apakah yang dimaksud dengan wilayah pertahanan laut atau zona laut mana saja yang dapat diberdayakan oleh TNI-AL.

PP Nomor 68 tahun 2014 tentang Penataan Wilayah Pertahanan Negara pada Pasal 1 angka 3 mengatur mengenai definisi wilayah pertahanan negara yang selanjutnya disebut wilayah pertahanan sebagai wilayah yang ditetapkan untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman dan gangguan keutuhan bangsa dan negara. Wilayah pertahanan melingkupi wilayah darat, laut dan udara, serta sebagian atau seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dapat digunakan untuk kepentingan penyelenggaraan pertahanan negara, baik pada masa damai maupun dalam keadaan perang. Wilayah pertahanan terdiri atas: pangkalan militer atau kesatrian, daerah latihan militer, instalasi militer, daerah uji coba peralatan dan persenjataan militer, daerah penyimpanan barang eksplosif dan berbahaya lainnya, daerah disposal amunisi dan peralatan pertahanan berbahaya lainnya, obyek vital nasional yang bersifat strategis serta kepentingan pertahanan udara. Untuk wilayah pertahanan ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN) dari sudut kepentingan pertahanan dan keamanan, dan dilakukan sesuai dengan

peraturan dan undang-undang yang berlaku [24]. Menurut “pasal 43 ayat (1) UU Nomor 32 tahun 2014”, untuk menentukan KSN maka harus dilaksanakan perencanaan ruang laut yang salah satunya merupakan zonasi kawasan laut yang merupakan tahap perencanaan untuk menghasilkan rencana zonasi KSN, rencana zonasi Kawasan Strategis Nasional Tertentu (KSNT), dan rencana zonasi Kawasan Antar Wilayah (KAW) dan ini ditentukan dan diatur melalui PP. Penyusunan rencana zonasi KSN juga merupakan amanat Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia yang menyebutkan bahwa salah satu misi Kebijakan Kelautan Indonesia adalah terlaksananya tata kelola kelautan yang baik dan terselesaikannya aturan tentang tata ruang laut, guna mewujudkan misi tersebut diperlukan adanya pengelolaan ruang laut yang terencana [25].

PP Nomor 21 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang dalam Pasal 1 angka 27 mengatur mengenai definisi KSN yakni merupakan wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang telah ditetapkan sebagai warisan dunia. Rencana Tata Ruang (RTR) KSN mencakup ruang perairan sampai batas luasan tertentu sesuai kebutuhan dan/sudut kepentingan Kawasan. Proses penyusunan RTR KSN di ruang perairan dirumuskan berdasarkan materi teknis yang disusun oleh Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kelautan. Menurut pasal 30 huruf (a) PP Nomor 21 tahun 2021, KSN jika dilihat dari perspektif kepentingan pertahanan dan keamanan dapat ditetapkan beberapa kriteria, salah satunya adalah kawasan dengan peruntukkan bagi pangkalan militer atau kesatrian, daerah latihan militer, instalasi militer, daerah uji coba peralatan dan persenjataan militer, daerah penyimpanan barang eksplosif dan berbahaya lainnya, daerah disposal amunisi dan peralatan pertahanan berbahaya lainnya, objek vital nasional yang bersifat strategis, kepentingan pertahanan udara, kawasan industri sistem pertahanan, dan asset-aset pertahanan lainnya [26]. Hal ini mengkonfirmasi bahwa wilayah pertahanan negara sebagaimana disebutkan dalam pasal 6 PP Nomor 68 tahun 2014 berada dalam wilayah KSN.

Selanjutnya, pasal 30 huruf (c) PP Nomor 21 tahun 2021 juga memasukkan unsur wilayah sebagai kriteria KSN dari sudut kepentingan pertahanan dan keamanan yaitu wilayah kedaulatan dan yurisdiksi nasional termasuk kawasan perbatasan negara dan perairan di sekitar PPKT (Pulau - Pulau Kecil Terluar) yang berbatasan langsung dengan negara tetangga dan atau laut lepas. Dalam bagian penjelasan mengenai pasal ini, dijelaskan bahwa perairan di sekitar PPKT ditetapkan dengan kriteria sebagai berikut : 1) Sampai dengan paling jauh 12 (dua belas) mil Laut diukur dari garis pantai; 2) Sampai batas laut territorial Indonesia, dalam hal wilayah perairan rencana zonasi KNST lebih dari 12 (dua belas) mil Laut dan berada pada sisi dalam batas laut territorial Indonesia; dan atau 3) wilayah perairan yang berbatasan dengan pulau lain dan/atau wilayah persisir yang berada dalam jarak hingga 24 (dua puluh empat) mil Laut dibagi

sama jarak atau diukur dengan prinsip garis tengah. Unsur wilayah dalam “pasal 30 huruf (c) PP Nomor 21 tahun 2021” dijelaskan bahwa fungsi pertahanan dan keamanan yang diselenggarakan di wilayah perairan Indonesia yang mencakup wilayah kedaulatan, wilayah yurisdiksi nasional dan wilayah perairan di sekitar PPKT yang berbatasan dengan negara tetangga atau laut lepas, namun dalam bagian penjelasan peraturan ini tidak dijelaskan secara spesifik mengenai rezim laut mana saja yang termasuk dalam unsur wilayah tersebut. Penjelasan mengenai wilayah kedaulatan Indonesia diatur dalam Pasal 5 UU Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan menjelaskan bahwa kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan meliputi wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut territorial, termasuk ruang udara di atasnya serta dasar laut dan tanah di bawahnya, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Dan kedaulatan Indonesia tersebut tunduk pada ketentuan peraturan perundang-undangan, UNCLOS 1982 dan hukum internasional yang terkait.

Wilayah laut secara garis besar berdasarkan pasal 6 ayat (1) UU Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan, terdiri atas wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi serta laut lepas dan kawasan laut internasional. Pembagian wilayah laut Indonesia telah diatur sebelumnya pada pasal 3 ayat (1) UU Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang menyebutkan bahwa, wilayah perairan Indonesia meliputi laut territorial Indonesia, perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Hal ini sejalan dengan pasal 7 ayat (1) UU Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan, dimana wilayah perairan meliputi perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut territorial. Dan untuk wilayah yurisdiksi meliputi zona tambahan, zona ekonomi eksklusif Indonesia (ZEE) dan landas kontinen. Dalam pasal ini dijelaskan juga bahwa pada setiap regim laut yang disebutkan diatas, Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki hak-hak yang berbeda yaitu: a) kedaulatan pada perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut territorial, b) yurisdiksi tertentu pada zona tambahan dan c) hak berdaulat pada ZEE dan landas kontinen. Kedaulatan, yurisdiksi tertentu dan hak berdaulat di dalam wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi dalam praktiknya harus dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.

Terkait dengan rencana pelaksanaan latihan perang oleh TNI-AL di wilayah ALKI, maka dengan merujuk pada peraturan perundang-undangan terkait yang disebutkan diatas dapat disimpulkan bahwa rencana latihan perang oleh TNI-AL sebagaimana juga disebutkan dalam pasal 9 huruf (e) UU Nomor 34 tahun 2004 tersebut dapat diwujudkan. Posisi ALKI yang terletak di perairan kepulauan termasuk dalam wilayah pertahanan laut yang disebutkan dalam peraturan perundang-undangan. Dimana wilayah pertahanan laut ditetapkan sebagai KSN, dan KSN jika dilihat dari fungsi pertahanan dan keamanan maka meliputi beberapa wilayah dan salah satunya adalah wilayah kedaulatan. Wilayah kedaulatan ini meliputi perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut territorial. Pengertian perairan kepulauan dijelaskan pada bagian penjelasan pasal 7 ayat (1) huruf (b) UU Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan adalah semua

perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jarak dari pantai. Garis pangkal kepulauan menurut “pasal 47 ayat (2) UNCLOS 1982” panjangnya tidak boleh melebihi 100 mil laut atau dalam suatu keadaan tertentu boleh mencapai panjang maksimum 125 mil laut. Lebih lanjut pasal 49 ayat (1) menerangkan bahwa kedaulatan suatu negara kepulauan meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan, yang ditarik sesuai dengan ketentuan pasal 47, disebut dengan perairan kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jarak dari pantai. Penjelasan dalam UNCLOS 1982 ini semakin menguatkan maksud dari wilayah pertahanan laut atau KSN tempat yang diperuntukkan sebagai wilayah latihan militer atau perang oleh TNI-AL mencakup ALKI yang terdapat pada perairan kepulauan.

Jika kita melihat pada penjelasan diatas, maka akan terlihat hampir semua peraturan perundang-undangan nasional Indonesia mendukung terlaksananya latihan perang di wilayah ALKI, namun hal ini tampak sangat kontras dengan 19 *Rules on Indonesia's Archipelagic Sea Lanes Passage* yang diatur dalam PP 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 salah satu diantaranya adalah sewaktu kapal asing melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, tidak boleh melakukan latihan perang atau latihan menggunakan senjata macam apapun dengan menggunakan amunisi. Meskipun ini ditujukan untuk kapal asing pengguna ALKI, namun terdapat beberapa pertimbangan dalam pemberlakuan peraturan ini selain alasan mengancam keamanan dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia yakni kerusakan pada instalasi laut dan pipa bawah laut yang dibangun di kawasan tersebut, mengganggu lintas kapal-kapal lane, ataupun mengganggu aktifitas ekonomi masyarakat yang dilakukan di rezim tersebut, yang mana hal-hal berikut juga dapat ditimbulkan oleh kapal domestik ataupun kapal militer. Hal ini dapat dijadikan pertimbangan dalam melaksanakan rencana latihan perang di wilayah ALKI.

Peraturan perundang-undangan mengatur bahwa kedaulatan Indonesia pada wilayah perairan/laut tunduk pada hukum nasional, UNCLOS 1982 dan hukum internasional yang terkait. Jika peraturan perundang-undangan sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, mendukung dilaksanakannya latihan perang di wilayah ALKI. Namun apakah penggunaan laut khususnya perairan kepulauan dalam waktu damai untuk melaksanakan latihan perang diatur dalam UNCLOS 1982 dan hukum kebiasaan internasional? UNCLOS 1982 tidak mengatur secara eksplisit apakah negara kepulauan dapat menggunakan baik para perairannya atau pada alur laut kepulauan untuk kepentingan latihan perang di laut. Namun, melalui pasal 49 ayat (4) UNCLOS 1982 menyiratkan bahwa konvensi ini memberikan ruang bagi negara kepulauan untuk melaksanakan kedaulatannya di perairan kepulauan. Di dalam “Pasal 49 ayat (4) UNCLOS 1982” mengatur bahwa: “Rezim lintas alur laut kepulauan yang ditetapkan dalam konvensi bagaimanapun juga tidak boleh di bidang lain mempengaruhi status perairan

kepulauan, termasuk alur laut, atau pelaksanaan kedaulatan oleh negara kepulauan atas perairan demikian dan ruang udara, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.” Pasal ini mengatur bahwa kapal ataupun pesawat udara asing tidak boleh melakukan kegiatan lainnya pada alur laut kepulauan yang dapat mempengaruhi status perairan kepulauan ataupun alur laut, menghalangi negara kepulauan untuk melaksanakan kedaulatannya baik di daratan, ruang udara dan dasar laut serta merusak sumber kekayaan yang terkandung di dasar laut. Pada perairan kepulauan, kapal dan pesawat udara asing hanya dapat mempraktikkan hak lintas alur laut kepulauan dengan melintas tanpa berhenti di perairan kepulauan dengan memperhatikan ketentuan dalam UNCLOS 1982 dan mematuhi hukum nasional negara kepulauan yang terkait.

Meskipun UNCLOS 1982 tidak mengatur mengenai tentang larangan kapal-kapal militer asing untuk melakukan latihan perang pada perairan yang berada diantara kepulauan Indonesia sebagaimana berlakunya hak untuk melakukan lintas damai bagi kapal asing atas perairan kepulauan yang mengatur larangan tersebut, namun hal ini juga sama membingungkannya dengan aturan yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan nasional Indonesia. Dimana peraturan yang secara implisit seperti memberikan lampu hijau untuk diadakannya latihan perang di wilayah ALKI, tetapi juga sangat bertolak belakang dengan beberapa ketentuan seperti *19 Rules on Indonesia's Archipelagic Sea Lanes Passage*. PP Nomor 21 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang pada pasal 1 angka 59 mengatur mengenai definisi alur laut yakni perairan yang dimanfaatkan, antara lain, untuk alur pelayaran, pipa dan/atau kabel bawah laut, dan migrasi biota laut. Dan dalam penyusunan rencana KNST yang merupakan kawasan yang terkait dengan kedaulatan negara, pengendalian lingkungan hidup, dan/atau situs warisan dunia, yang pengembangannya diprioritaskan bagi kepentingan nasional, memuat hasil penentuan kawasan konservasi di laut dan/atau alur laut. Alur laut yang diatur dalam PP Nomor 21 tahun 2021 memiliki fungsi yang dominan sebagai alur pelayaran, instalasi pipa dan kabel bawah laut serta kawasan konservasi, apabila kita merujuk pada wilayah kedaulatan negara yang mencakup perairan kepulauan dimana terletak alur laut yang juga merupakan wilayah KSN yang memiliki fungsi pertahanan dan keamanan, maka dapat disimpulkan bahwa pada perairan kepulauan terdapat fungsi-fungsi yang tumpang tindih dan bertolak belakang.

Apabila kita melihat dari tujuan pembentukan ALKI itu sendiri yang salah satunya adalah untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagaimana ia ditetapkan pada alur yang cocok (*suitable*), maka dari itu dapat dianggap bahwa penggunaan alur laut kepulauan Indonesia untuk tujuan latihan perang TNI AL yang menggunakan persenjataan dan amunisi ataupun bahan berdaya ledak dapat membahayakan atau mengganggu keselamatan pelayaran itu sendiri serta merusak wilayah ALKI dan sekitarnya. Alasan ini juga didukung dengan pendapat Kresno Buntoro yang menyatakan bahwa, dalam hal penggunaan perairan kepulauan untuk kepentingan latihan

perang atau eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam non-hayati, dapat diadakan penggantian alur laut kepulauan atau menetapkan alur laut alternatif yang sifatnya temporer.

Jika kembali dengan pertanyaan apakah ALKI dapat digunakan untuk latihan perang, maka berdasarkan pendapat Kresno Buntoro ini secara tegas dapat ditolak keabsahan latihan perang tersebut, dan negara kepulauan harus mengganti alur laut kepulauannya atau menetapkan alur laut alternatif [4]. Namun, perlu adanya penelitian dan identifikasi kawasan terhadap beberapa hal yang dapat mengganggu keselamatan pelayaran atau keamanan nasional sebelum mengganti atau menetapkan alur laut kepulauan. Menurut Prof. Hasjim Djalal, dalam meneliti dan mengidentifikasi kawasan yang akan dilewati ALKI, antara lain: (1) intensitas lalu lintas lokal yang memotong ALKI; (2) lokasi daerah-daerah penangkapan ikan yang padat dan intensif; (3) lokasi daerah-daerah eksplorasi dan eksploitasi migas yang sedang berlangsung; (4) lokasi pipa-pipa dan kabel-kabel bawah laut; (5) lokasi daerah-daerah taman laut dan daerah-daerah cagar alam lainnya; (6) lokasi daerah-daerah wisata, khususnya pantai-pantai dan pulau-pulau wisata yang berdekatan dengan ALKI; (7) lokasi daerah-daerah yang sensitif di bidang lingkungan laut; (8) identifikasi kemampuan fasilitas yang ada sepanjang ALKI untuk menghadapi segala kemungkinan, baik pencemaran laut maupun pengamanan dan penegakan hukum.

Pemerintah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam usaha untuk mewujudkan terlaksananya rencana latihan perang di wilayah perairan kepulauan, harus menetapkan alur laut alternatif dan mendaftarkannya pada organisasi internasional terkait dalam hal ini IMO. Apabila alur laut alternatif tersebut telah ditetapkan, pemerintah Indonesia juga memiliki kewajiban untuk mengabarkan kepada negara-negara pengguna dan masyarakat yang beraktifitas atau melintas di wilayah ALKI bahwa latihan perang akan dilaksanakan di perairan kepulauan. Hal ini untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau kerusakan sebagaimana terjadi pada kasus “*Corfu Channel (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. the People’s Republic of Albania, 1949)*”, yang mana dalam kasus ini kapal pasukan militer Inggris mengalami kerusakan parah dan memakan korban jiwa diakibatkan kelalaian Albania yang menanam ranjau di wilayah selat dan tidak mengabarkan hal ini pada pasukan Inggris pada saat mereka sedang mempraktikkan hak lintas damai [27]. Sehingga, Albania dianggap bersalah oleh Mahkamah Internasional dan diberikan sanksi untuk membayar ganti rugi kepada Inggris.

Sebagai kesimpulan, untuk menghindari resiko tersebut maka pemerintah Indonesia dapat melakukan beberapa hal sebagai berikut, yaitu: (1) Memberitahukan kepada IMO mengenai adanya pergantian ALKI ke alur laut alternatif untuk periode waktu tertentu karena sedang dilaksanakannya latihan perang oleh TNI-AL di wilayah tersebut; (2) Mengadakan manajemen risiko yang dapat dilakukan dengan melakukan analisa risiko berupa penilaian risiko terhadap jalur ALKI yang digunakan untuk latihan perang oleh TNI-AL untuk menghindari dan/atau meminimalisir resiko kecelakaan, kerusakan instalasi laut dan biota laut serta dampak lingkungan; (3) Untuk tujuan menghindari resiko yang ditimbulkan oleh dilaksanakannya

latihan perang di perairan kepulauan, maka sebagai alternatif pemerintah dapat menggunakan ALKI untuk tujuan lintas atau pelayaran saja dan latihan perang dapat diadakan pada rezim laut lainnya.

4. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan diatas, adapun kesimpulan yang kami dapat antara lain sebagai berikut:

1. Negara kepulauan memiliki tiga hak lintas pada wilayah perairannya: hak lintas damai, hak lintas transit, dan hak lintas kepulauan. Hak lintas kepulauan merupakan hak lintas yang eksklusif karena hanya dimiliki negara kepulauan pada perairan kepulauannya. Adanya hak lintas kepulauan kemudian membuat beberapa negara kepulauan untuk menginisiasi penetapan alur laut kepulauan di perairannya. Penetapan alur laut kepulauan bagi suatu negara kepulauan adalah bersifat relatif dan tidak memaksa, untuk menjamin keselamatan pelayaran dengan menetapkan pada suatu rute yang cocok (*suitable*) yang harus memenuhi standar keamanan bagi pelayaran dan bebas dari gangguan navigasi, serta untuk menjamin keamanan maritim negara nasionalnya sebagaimana penetapannya untuk tujuan pengamanan dan penegakan hukum dilaut. Negara Kepulauan juga memiliki kewajiban untuk memastikan keamanan pelayaran kapal dan pesawat udara asing baik dengan menentukan alur kepulauan alternatif ataupun memberitahukan negara pengguna mengenai kondisi alam atau kegiatan yang dilakukan oleh negara kepulauan yang memiliki resiko keamanan untuk keselamatan pelayaran.
2. Pemerintah Indonesia menetapkan adanya 3 Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dalam PP 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. Bagi negara pengguna yang kapal dan pesawatnya akan melintasi ALKI maka harus mematuhi ketentuan hak lintas bagi kapal asing yang ditentukan oleh dua ketentuan hukum: *Pertama*, UNCLOS 1982 sebagai ketentuan hukum internasional yang mengatur adanya ketentuan umum dan khusus yang harus dipatuhi oleh negara pengguna. Ketentuan umum adalah pelayaran kapal-kapal asing yang berlayar dalam mode normal secara cepat, langsung dan terus-menerus dan tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau ZEE menuju bagian laut lepas atau ZEE lainnya melewati alur laut. Kewajiban khusus bagi negara pengguna adalah berlaku bagi kapal dan pesawat yang melakukan riset dan survey. *Kedua*, Peraturan perundang-undangan Indonesia tepatnya PP Nomor 37 tahun 2002 yang diatur dalam BAB II atau yang secara internasional dikenal juga sebagai *19 Rules on Indonesia's Archipelagic Sea Lanes Passage*.
3. TNI-AL mengadakan latihan perang di wilayah perairan Indonesia yang selanjutnya disebut wilayah pertahanan laut untuk melaksanakan salah satu fungsi dan tugas pertahanan dan keamanan sebagaimana mandat dari Pasal 9 huruf (e) UU Nomor 34 tahun 2004 tentang

Tentara Nasional Indonesia. Penjelasan mengenai wilayah pertahanan laut selanjutnya ditentukan dalam PP Nomor 68 tahun 2014 tentang Penataan Wilayah Pertahanan Negara yang dalam Pasal 6 menerangkan bahwa dalam wilayah pertahanan negara salah satu diantaranya meliputi daerah latihan militer. Wilayah pertahanan negara ditetapkan sebagai KSN yang memiliki fungsi pertahanan dan keamanan dan ini harus diatur secara tertulis melalui Peraturan Menteri terkait. KSN secara garis besar terbagi menjadi 2 yakni KSN dan KSNT, apabila KSN memiliki fungsi pertahanan dan keamanan hal ini berbeda dengan KSNT yang wilayahnya memiliki fungsi cagar alam dan budaya. Kemudian, KSN dan KNST dalam unsur wilayahnya sama-sama mencakup perairan kepulauan sebagai wilayah kedaulatan. Hal ini menunjukkan pada satu regim laut yang sama memiliki 2 fungsi yang berbeda dan tumpang tindih. UNCLOS 1982 tidak mengatur secara terang dan jelas mengenai penggunaan perairan kepulauan untuk kepentingan militer. UNCLOS 1982 hanya memberikan batas bagi negara pengguna dan tidak membatasi negara kepulauan untuk mempraktikkan kedaulatannya pada regim tersebut. Terlebih lagi pada wilayah perairan kepulauan, negara kepulauan harus mematuhi peraturan perundang-undangan dan hukum internasional atau khususnya UNCLOS 1982. Ini menimbulkan pertanyaan mengenai keabsahan penggunaan perairan kepulauan untuk kepentingan latihan militer/perang bagi negara kepulauan. Peraturan Menteri terkait mengenai wilayah pertahanan laut hingga hari ini belum ada yang disahkan sehingga apabila TNI-AL tetap ingin mengadakan latihan perang, maka pemerintah dapat melakukan Langkah-langkah sebagai berikut: (1) menetapkan alur laut alternatif dan memberitahukan kepada IMO mengenai adanya pergantian ALKI ke alur laut alternatif untuk periode waktu tertentu karena sedang dilaksanakannya latihan perang oleh TNI-AL di wilayah tersebut; (2) Mengadakan manajemen risiko yang dapat dilakukan dengan melakukan analisa risiko berupa penilaian risiko terhadap jalur ALKI yang digunakan untuk latihan perang oleh TNI-AL untuk menghindari dan/atau meminimalisir resiko kecelakaan, kerusakan instalasi laut dan biota laut serta dampak lingkungan; (3) Untuk tujuan menghindari resiko yang ditimbulkan oleh dilaksanakannya latihan perang di perairan kepulauan, maka sebagai alternatif pemerintah dapat menggunakan ALKI untuk tujuan lintas atau pelayaran saja dan latihan perang dapat diadakan pada rezim laut lainnya.

5. Ucapan Terima Kasih

Tim peneliti mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah mendukung pembuatan artikel/jurnal ini. Semoga kiranya, hasil dari penelitian kami dapat memberikan kontribusi dalam perkembangan hukum laut internasional, khususnya bagi TNI Angkatan Laut serta pertahanan dan keamanan Indonesia.

REFERENSI

- [1] F. A. S. Dhiana Puspitawati, Renny Meirina, *Hukum Maritim*. Malang: UB Press, 2019.
- [2] U. Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*. Jamaica, 1982.
- [3] D. P. R. RI, *Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia*. 2009.
- [4] K. Buntoro, *Lintas Navigasi Di Nusantara Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, 2014.
- [5] D. Puspitawati, *Hukum Laut Internasional*. Jakarta: Kencana Prenadamedia Group, 2019.
- [6] D. Tara, “7 The Archipelagic Regime,” in *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 2015.
- [7] D. Andrew, “Archipelagos and the law of the sea. Island straits states or island-studded sea space?,” *Mar. Policy*, vol. 2, no. 1, 1978.
- [8] I. C. of Justice, *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain, Qatar v. Bahrain, Judgment, Merits*. 2001.
- [9] M. Simanjuntak, *Konvensi PBB 1982 Tentang Hukum Laut: Makna dan Manfaatnya Bagi Bangsa Indonesia*. Jakarta: Mitra Wacana Media, 2018.
- [10] Y. Tanaka, *The international law of the sea*. 2019.
- [11] R. B. C. and M. Ford, *Indonesia beyond the Water’s Edge*. Singapore: Institute of Southeast Asia Studies, 2009.
- [12] S. M. Hutagalung, “Penetapan Alur Laut Kepulauan Indoensia (ALKI): Manfaatnya Dan Ancaman Bagi Keamanan Pelayaran Di Wilayah Perairan Indonesia,” *J. Asia Pacific Stud.*, vol. 1, no. 1, pp. 75–99, 2017.
- [13] P. RI, *Peraturan Pemerintah 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*. 2002.
- [14] IMO Maritime Safety Commitee, *Annex 9, Resolution MSC.72(69), Adoption, Designation and Substitution of Archipelagic Sea Lanes*. 1998.
- [15] C. Forward, “Archipelagic Sea-Lanes in Indonesia-Their Legality in International Law,” *Aust. New Zeal. Marit. Law J.*, vol. 143, p. 152, 2009.
- [16] A. O. E. and D. Rothwell, *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*. Leiden: Martinus Nijhoff, 2004.
- [17] I. G. P. Suryawan, S. Ladjide, and S. F. Riyadi, “Peran Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut Dalam Perwujudan Good Order At Sea: Studi Kasus Alur Laut Kepulauan Indonesia II,” *J. Selat*, vol. 8, no. 2, 2021.
- [18] D. E. I. Government, *Teritoriale Zee-en Maritieme Kringan Ordonantie (TZMKO)*. 1939.
- [19] D. P. R. RI, *Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara*. 2002.
- [20] D. P. R. RI, *Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan*. 2014.
- [21] R. . C. and A. . Lowe, *The Law of the Sea : Third Edition, Melland Schill Studies in International Law*. Manchester: Manchester University Press, 1999.
- [22] D. P. R. RI, *Undang-undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia*. 2004.
- [23] R. W. W. O.W.Poespojoedho, “Naval Diplomacy: Upaya Defensif Indonesia dalam Konflik Laut Tiongkok Selatan di Era Joko Widodo,” *J. Hub. Int.*, vol. 12, p. 248, 2019.
- [24] P. RI, *Peraturan Pemerintah Nomor 68 tahun 2014 Tentang Penataan Wilayah Pertahanan Negara*. 2014.
- [25] P. RI, *Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia*. 2017.
- [26] P. RI, *Peraturan Pemerintah Nomor 21 tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang*. 2021.
- [27] I. C. of Justice, *Corfu Channel (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. the People’s Republic of Albania), Merits*. 1949.