

# "Perlunya penetapan zonasi-zonasi yang terpadu di perairan nusantara" (Sebagai upaya penegakan kedaulatan maritim NKRI)

R. Tumbelaka

## Pendahuluan

"... Bukan lautan hanya kolam susu, kail don jala cukup menghidupimu..." petikan syair lagu KoesPlus yang populer di tahun 70-an harus dikoreksi, ini karena laut-laut kita sudah bukan bak "kolam susu". Laut kita semakin tercemar limbah-limbah industri dan domestik, tangkapan nelayan menurun drastis, ikan paus dan lumba-lumba semakin sering terdampar di pantai, para petambak udang dan ikan bandeng tak jarang mengalami gagal panen diperparah dengan angin yang semakin kencang, serta ombak pasang yang semakin tinggi akibat perubahan iklim.

Menurut laporan *WWF (World Wide Fund for Nature) Indonesia* dan *IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change)* pada tahun 1999 temperatur tahunan di Indonesia meningkat sebesar  $0,3^{\circ}\text{C}$  sejak tahun 1990. Dari sebuah model perubahan iklim

diperkirakan bahwa temperatur akan meningkat antara  $1,1^{\circ}\text{C}$  sampai dengan  $6,4^{\circ}\text{C}$  pada tahun 2100 dengan kecenderungan sebesar  $0,1^{\circ}\text{C}$ - $0,4^{\circ}\text{C}$  per tahun. Sementara temperatur global akan mencapai maksimum  $6,4^{\circ}\text{C}$  pada tahun 2100 dan akan menaikkan permukaan laut sebesar 100 cm (1 meter). Namun menurut *Dr. Stefan Rahmstorf* ahli kelautan dari *Postdam University* Jerman pada sidang IAC di Praha tahun 2010 bahwa kenaikan permukaan air laut akan terjadi lebih cepat dibandingkan dengan data yang dilaporkan oleh IPCC sebagai akibat lebih cepat mencairnya es di Arktik dan Antartika sehingga pada tahun 2100 kenaikan air laut diperkirakan berkisar antara 1,75 - 1,90 meter.

Kepulauan Indonesia sangat rentan terhadap dampak perubahan iklim tersebut, seperti kenaikan temperatur udara; peningkatan cuaca ekstrem terutama peningkatan

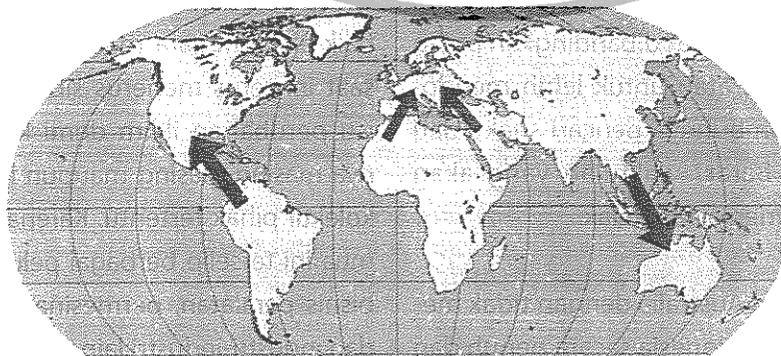
curah hujan; kenaikan permukaan laut; banjir dan genangan air, krisis pangan dan kurangnya ketersediaan air tawar pada wilayah-wilayah tertentu. Perubahan iklim juga berpotensi memberi dampak negatif bagi penduduk di wilayah pesisir, karena kenaikan permukaan air laut sebesar satu meter saja dapat menenggelamkan 405.000 hektar wilayah pesisir dan menenggelamkan 2.000 pulau yang rendah.

Angin kencang dan ombak yang semakin ganas telah mengakibatkan banyak kecelakaan kapal di laut yang memakan korban jiwa dan materi serta sekaligus mengacaukan jadwal-jadwal pelayaran terutama bagi kapal-kapal *ferry* penyeberangan, menghambat distribusi sembako, pasokan bahan bakar minyak untuk wilayah tertentu dan memperpendek durasi penangkapan ikan bagi para nelayan kita di seluruh Nusantara. Perubahan iklim atau pemanasan global yang memicu kenaikan air laut juga bisa dilihat dari gejala peningkatan frekuensi banjir dan genangan air di banyak kota sungai maupun kota

pelabuhan di Indonesia.

Perubahan iklim global jika dikaitkan dengan keamanan dunia menurut analisa para ahli dapat mengakibatkan kekeringan, kebakaran, kelaparan, banjir dan genangan, wabah penyakit, yang bisa meruntuhkan pemerintahan di negara-negara yang relatif miskin, melemahkan negara berkembang dan dapat memicu pengungsian besar-besaran ke wilayah atau negara lain yang relatif lebih aman dan pada akhirnya bisa menjadi penyebab berbagai konflik bahkan perang.

Laporan analisa intelijen tahun 2009 dari *National Intelligence Council* Amerika Serikat yang juga disiarkan oleh stasiun TV *Al Jazeera* pada tanggal 9 Oktober 2009 memperkirakan perubahan iklim dapat menimbulkan eksodus sekitar 200 juta pengungsi dari berbagai negara di Afrika Utara dan Asia Barat menuju ke Eropa, Asia Tenggara menuju Australia dan dari Amerika Latin menuju ke Amerika Serikat (lihat gambar 1).



Gambar 1, Perkiraan Eksodus

**CATATAN (1):**

Kasus pengungsi (pencari suaka) dari berbagai wilayah Timur Tengah dan Asia yang melewati Indonesia menuju Australia sempat menimbulkan perdebatan sengit antara pemerintah di Australia saat ini dengan pihak oposisi yang mengusulkan untuk mengusir kembali kapal pencari suaka ke perairan internasional, walaupun panel mengatakan bahwa hal itu tidak praktis dilakukan.

Kebijakan Australia yang keras tersebut sempat menuai kecaman dari dunia Internasional. Malah Australia mengadakan kesepakatan dengan Malaysia untuk menanggulangi pengungsi walaupun Malaysia belum meratifikasi konvensi PBB mengenai pengungsi dan perlindungan pengungsi. Hal lain adalah Australia akan membuka kembali pos-pos pusat pemrosesan pencari suaka di Nauru dan Papua Nugini. Apakah pembukaan kembali pos di Papua Nugini agar lebih dekat dibandingkan pulau Christmas atau untuk lebih mendorong tumbuhnya pencari suaka dari Papua Barat? waktulah yang akan dapat menjawab kelak.

Tindakan Australia dengan tidak melibatkan Indonesia secara penuh dan tidak menekan Indonesia untuk men-

cegah arus pengungsi ketika berada di perairan kita, dapat dimengerti karena mungkin Indonesia dianggap sebagai bagian dari masalah yaitu dengan terbuktinya puluhan ABK Indonesia yang tertangkap membantu membawa pengungsi ke Australia atau mungkin Australia berusaha untuk berhati-hati agar tidak memberi peluang bagi Indonesia memakai alasan tersebut untuk mencegah dan memeriksa kapal-kapal yang melewati perairan Indonesia sebagai bagian dari kebijakan Australia yang selalu menganggap perairan Indonesia adalah perairan internasional dan bahwa kapal-kapal non bendera Indonesia berhak melayari perairan kepulauan Indonesia sebagai bagian dari asas *UNCLOS* yaitu "*freedom of navigation*".

Pembahasan tentang antisipasi menghadapi ancaman-ancaman tersebut sedang terjadi di mana-mana baik di tingkat nasional, regional maupun internasional. Para pemain elite politik dan elite ekonomi internasional baik aktor negara maupun aktor industri saat ini terus menerus sibuk memainkan isu perubahan iklim demi kepentingannya masing-masing maupun kepentingannya kolektif pihak tertentu. Karena di balik semua ini terselip berbagai peluang, seperti bisnis peralatan, permesinan, perkapalan dan industri-industri lain yang berbasis teknologi ramah lingkungan / hijau (*green*

technology), bahkan untuk pihak-pihak internasional tertentu perubahan iklim merupakan "peluang untuk bisa lebih survive" atau "peluang untuk semakin mendikte" terhadap pihak-pihak lain.

Dengan demikian maka tulisan ini mencoba membahas kemungkinan peluang yang dapat digunakan oleh Indonesia yaitu menggunakan isu pengaruh perubahan iklim terhadap kelangsungan lingkungan hidup, ketersediaan bahan pangan, keselamatan pelayaran untuk menetapkan zonasi-zonasi perlindungan di perairan kita sebagai salah satu upaya untuk menegaskan kedaulatan kita di laut.

### Dampak Perubahan Iklim terhadap bidang pelayaran

Bidang pelayaran (navigasi maritim) peka terhadap badai-badai dan kondisi angin / gelombang, dan juga terhadap pasang surut laut di pelabuhan. Oleh karena itu antisipasi terhadap dampak perubahan iklim merupakan hal yang penting.

Perubahan iklim akan mengakibatkan sejumlah dampak umum pada navigasi dan operasi pelabuhan serta infrastruktur terkait. Seperti pada gambar 2, tanda silang "x" menunjukkan perubahan yang mungkin memiliki dampak terhadap sektor terkait navigasi.

Drivers	Potential impact	Port	Coastal Area	Offshore Structure	Vessels
Increase in power and reach of storm surge, coastal flooding, spray zone and erosion patterns	Degradation, failure and replacement	X	X		
	Changed dredging requirements	X			
Change in magnitude and duration of storm surges and incidents of water over sea wall structures	Low land flooding	X	X		
Wave attack at a higher water level reducing the energy loss of breaking	Increased vulnerability of Structures	X	X	X	
Changes in frequency, duration and intensity of Storms	Permanent loss of sand offshore and onshore	X	X	X	
	Degradation of structures	X	X	X	
	Loss of viable industrial land (port enlargements)	X	X		
	Retreat of coastal landscapes		X		
	Problems in maneuvering				X
	Reduced regularity of the port	X			X
	Reduced capacity of natural systems to recover		X		

Change in the sea level range (and other sea state Parameters)	Degradation of materials over time	X	X	X	
	Exposure of decks of wharfs and jetties (corrosion)	X		X	
Ice and icing	Access to Polar Regions (NW and NE Passages open all year)				X
	More freshwater in rivers, giving more ice at river outlets in the north				X
	Reduced ice cover will increase bio-production in Polar Regions, so northward relocation of fish				X
	Change in sea spray affecting icing				X

Gambar no. 2., Potensi dampak terhadap navigasi (dikutip dari PIANC)

Dampak perubahan iklim terhadap pelayaran secara garis besar dapat dikelompokkan menjadi dua bagian pokok yaitu:

- *Dampak langsung*, dari kenaikan permukaan air laut, meningkatnya kekuatan badai dan ombak, percikan air laut, genangan air, erosi pantai dapat menyebabkan:

- Kerusakan penahan ombak (*break water*) dan dermaga di pelabuhan, melemahnya mated konstruksi dari besi baja, rambu navigasi (*buoys*) di pelabuhan maupun lepas pantai (*offshore structures*).
- Meningkatnya keasaman air laut yang mengakibatkan 4 Peningkatan laju korosi besi kapal dan infrastruktur di wilayah pantai / lepas pantai.
- Lenyapnya areal pemekaran pelabuhan karena tergenang atau tergerus (erosi).
- Terganggunya jadwal pelayaran kapal penumpang dan barang di pe-

labuhan dan menurunnya jumlah pelayaran yang juga mengakibatkan terganggunya pemasokan bahan pangan maupun bahan bakar minyak.

- Menyulitkan navigasi dan olah-gerak bagi kapal-kapal baik dipelabuhan, daerah pesisir maupun di tengah laut.
- Meningkatnya kerusakan muatan akibat ombak, badai dan hujan serta durasi peiyaran yang bertambah lama karena cuaca buruk.
- Meningkatnya kecelakaan kapal nelayan dan kapal-kapal dengan konstruksi yang kurang kuat.
- Menurunnya penangkapan ikan akibat berkurangnya durasi penangkapan ikan dan akibat kerusakan lingkungan disebabkan pencemaran limbah dari daratan yang terbawa banjir.
- Dan sebagainya

- *Dampak tak langsung*, yaitu sebagai aki-

bat upaya untuk menanggulangi atau mengurangi berbagai dampak perubahan iklim sebagaimana disebut di atas maka kebijakan maupun infrastruktur dan alat transportasi harus disesuaikan, antara seperti:

- Penyesuaian peraturan keselamatan navigasi, pengangkutan barang, operasi kapal, lingkungan hidup, prosedur di pelabuhan.
- Biaya untuk perubahan atau penguatan infrastruktur pelabuhan, bangunan lepas pantai, rambu navigasi dan sebagainya.
- Biaya untuk membangun kapal baru (slogan IMO : *Greener ships for a sustainable future*) modifikasi bangunan kapal dan sebagainya yang bertujuan untuk keselamatan dan keamanan lingkungan. (Penyempurnaan rancang bangun kapal baru; baling-baling dan kemudi kapal yang lebih efisien untuk mengurangi pemakaian bahan bakar).
- Biaya penambahan peralatan atau modifikasi permesinan di kapal-kapal niaga dengan yang ramah lingkungan (Manajemen energi yang efisien di atas kapal).
- Biaya pemakaian bahan bakar alternatif yang lebih bersih.
- Biaya pengurangan emisi gas rumah kaca dengan jalan *Engine optimization (EOP)*, *process modifications* dan *After-treatment technologies (ATT)*.

- Biaya penambahan peralatan pengolahan air tangki ballast (*ballast water treatment equipment*) sesuai konvensi IMO tentang *ballast water management* tahun 2004. Dari semua dampak langsung maupun tidak langsung tersebut di atas terlihat bahwa setiap langkah mitigasi dan adaptasi terhadap perubahan iklim dapat berakibat langsung pada perekonomian di suatu negara terutama negara berkembang seperti Indonesia.

#### CATATAN (2):

Dari berbagai informasi di atas, dampak perubahan iklim sudah seharusnya menjadi faktor yang diperhitungkan bagi keselamatan pelayaran khususnya di perairan Indonesia, terutama pentingnya kebijakan untuk menjaga kelangsungan hidup satwa maupun pelestarian lingkungan di laut oleh pengaruh berbagai macam pencemaran maupun aktivitas manusia di laut.

Salah satu upaya yang dilakukan banyak negara adalah menetapkan zonasi-zonasi di perairannya. Zonasi-zonasi ini antara lain terkait dengan: Keselamatan pelayaran; lingkungan hidup, aktivitas industri dan militer.

Terkait perubahan iklim yang telah

nyata akhir-akhir ini dengan semakin meningkatnya cuaca buruk di perairan kita, maka harus dipikirkan penetapan zonasi pelayaran terkait ukuran dan konstruksi bangunan kapal-kapal domestik yang dapat mengurangi kecelakaan di saat cuaca buruk, sebagai contoh TNI AL mengoperasikan kapal-kapal yang lebih besar dan kuat di perairan sebelah Timur dibandingkan perairan sebelah Barat Indonesia, hal tersebut tentu terkait dengan kedalaman perairan dan tingkat cuaca buruk yang dapat terjadi.

### IMO memihak kepentingan siapa?

Indonesia terpilih kembali menjadi anggota Kategori C dari Dewan Organisasi Maritim Internasional (IMO) untuk periode 2011-2013 di Sidang IMO ke 27 pada tanggal 26 November 2011 di London.

Terpilihnya kembali Indonesia sebagai anggota Dewan IMO adalah apresiasi dari masyarakat internasional terhadap peran Indonesia yang aktif memberikan kontribusi positif terhadap kegiatan IMO, khususnya mengenai keamanan dan keselamatan pelayaran dan perlindungan laut.

Majelis Organisasi Maritim Internasional telah memilih negara-negara berikut untuk menjadi Anggota Dewan periode dua tahunan 2012-2013:

- Kategori "A" yaitu 10 Negara dengan kepentingan terbesar dalam menyediakan jasa pelayaran internasional: Cina, Yunani, Italia, Jepang, Norwegia, Panama, Republik Korea, Federasi Rusia, Inggris, Amerika Serikat.
- Kategori "B" yaitu 10 Negara dengan kepentingan terbesar dalam perdagangan internasional lewat laut: Argentina, Bangladesh, Brasil, Kanada, Perancis, Jerman, India, Belanda, Spanyol, Swedia.
- Kategori "C" yaitu 20 Negara yang tidak terpilih dalam kategori "A" atau "B" tetapi memiliki kepentingan khusus dalam angkutan laut atau navigasi dan untuk menjamin representasi dari semua wilayah geografis utama dunia: Australia, Bahama, Belgia, Chili, Siprus, Denmark, Mesir, Indonesia, Jamaika, Kenya, Liberia, Malaysia, Malta, Meksiko, Maroko, Filipina, Singapura, Afrika Selatan, Thailand, Turki.

### CATATAN (3):

Dari struktur dewan IMO di atas, dengan mudah dapat kita tebak ke arah mana atau titik berat keberpihakan dari kebijakan-kebijakan yang dihasilkan oleh IMO. Karena kriteria negara-negara dalam kelompok kategori "A" didasarkan atas besarnya kepemilikan armada kapal, demikian juga pada kategori "B" dilihat dari besarnya perdagangan melalui transportasi laut, dan pada kategori "C" dilihat berdasarkan

kepentingan khusus dalam angkutan laut atau navigasi. Dan yang terlebih penting yaitu keputusan suatu sidang IMO atas suatu isu baru bisa diambil berdasarkan suara mayoritas yaitu dua per tiga dari total anggota. Maka bayangkan saja bagaimana sulitnya Indonesia pada waktu mengusulkan ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia), karena dalam kelompok kategori "C" saja anggota-anggotanya sebagian besar berkiblat ke negara-negara utama tertentu di kategori "A".

Tidak salah kalau secara garis besar dikatakan bahwa IMO dikuasai oleh negara-negara Industri Barat.

Pada bulan Juli 2011, lebih dari 150 negara anggota IMO menyimpulkan perjanjian untuk ~ mengurangi emisi CO<sub>2</sub> dari industri pelayaran. Ini adalah kesepakatan global pertama untuk suatu sektor industri secara menyeluruh. Sebagai hasil dari amandemen Konvensi MARPOL, kapal-kapal baru harus dibangun dengan *EEDI (Energy Efficiency Design Index)*, sedangkan mulai tahun 2013 semua kapal, termasuk kapal yang ada, harus menggunakan *SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan)* untuk mengendalikan konsumsi bahan bakar dan mengurangi emisi.

Hukum maritim (UNCLOS) dan IMO memastikan setiap negara memiliki tanggung jawab legislatif dan penegakan yurisdiksi

atas kapal-kapalnya, termasuk pelabuhan dan perairan pesisirnya. IMO mengembangkan dan menjalankan kerangka kerja serta peraturan yang komprehensif yang harus diberlakukan melalui pemerintah negara-negara anggota. Dengan pola ini, maka apabila sebuah kapal yang mengambil bagian dalam pelayaran internasional, negara bendera wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan konvensi dan kesepakatan internasional.

Lebih dari itu, segera setelah suatu negara meratifikasi instrumen IMO, peraturan tersebut tidak hanya diterapkan pada kapal-kapal di bawah bendera nasional mereka tetapi juga berlaku bagi kapal-kapal yang memasuki pelabuhan dalam wilayah hukumnya.

Dengan demikian slogan ekonomi hijau dan biru sebagai pembangunan berkelanjutan dengan memperhatikan lingkungan hidup dan sosial, dalam praktiknya, dimanfaatkan negara-negara maju untuk terus memaksimalkan keuntungan tetapi bagi negara-negara berkembang seperti Indonesia yang sedang memacu pertumbuhan di bidang industri pelayaran akan kembali terhambat oleh segala peraturan/persyaratan serta biaya-biaya baru yang pasti akan memberatkan para pengusaha kapal nasional.

Jelaslah bahwa isu globalisasi perdagangan dan perubahan iklim telah dijadikan

alat strategis untuk menghambat laju pertumbuhan ekonomi negara-negara berkembang seperti Cina, India termasuk Indonesia, atau lebih jelasnya adalah untuk mengamankan kepentingan ekonomi dan perdagangan negara-negara maju (Barat) saja.

Memang kalau kita mengacu pada COP 13 (*13th Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change*) di Bali, ada mekanisme bantuan bagi negara berkembang untuk mengurangi emisi melalui pelestarian hutan dan perbaikan lahan hutan yang telah rusak (*REDD 4 Reduction Emission from Deforestation and Degradation*) tetapi dengan kebijakan-kebijakan baru di bidang pelayaran tersebut di atas yang akan memberatkan pembangunan maritim kita, tidak salah kalau ada pendapat yang mengatakan **"dibantu di hutan tapi dimakan di laut"**.

### **IMO dan Alur Laut Kepulauan Indonesia**

Sebagai salah satu opsi pertimbangan, negara-negara berkembang terutama negara kepulauan seperti Indonesia dapat menggunakan isu yang sama untuk memperbaiki posisi tawar (*bargaining point*). Sebagai misal isu kelestarian lingkungan hidup dan perubahan iklim dapat kita manfaatkan untuk lebih meningkatkan

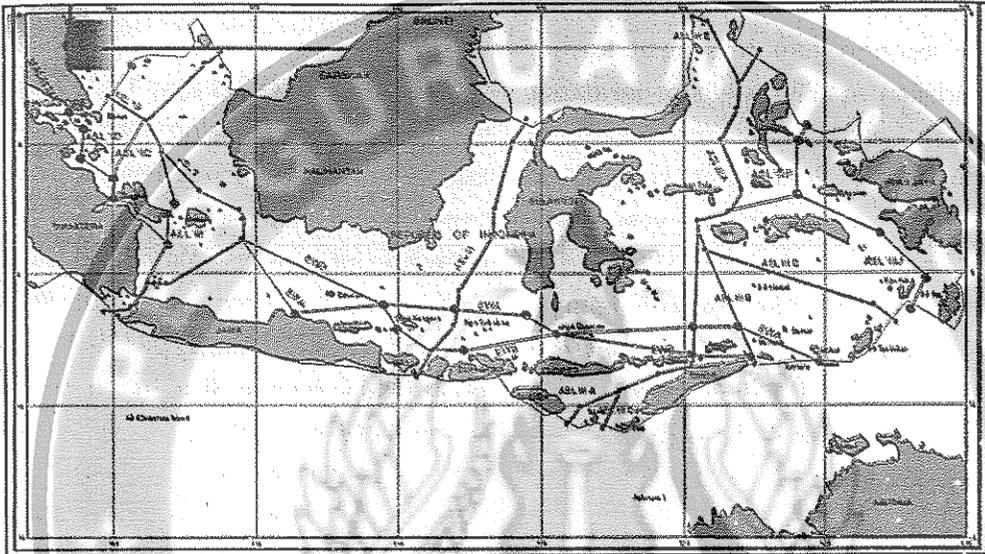
upaya pengelolaan wilayah laut kita contohnya yang berkaitan dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI, *Archipelagic Sea Lanes*) karena Badan Internasional yang mengatur masalah kapal dan keselamatan pelayaran merupakan badan yang sama yang mengurus masalah-masalah alur atau lalu lintas pelayaran.

Pada bulan Mei tahun 1996 Indonesia mengajukan penentuan tiga ALKI di dalam wilayah kepulauan kepada IMO, karena IMO telah mengklaim bahwa mereka adalah Badan Internasional yang berkompeten sesuai UNCLOS pasal 53 ayat 9 untuk menentukan Alur Laut Kepulauan. Ternyata IMO dalam urusan ALKI tersebut diuntungkan eksistensinya dengan adanya proposal Alur Laut Kepulauan yang diajukan oleh Indonesia yang merupakan proposal ALK satu-satunya dan yang pertama.

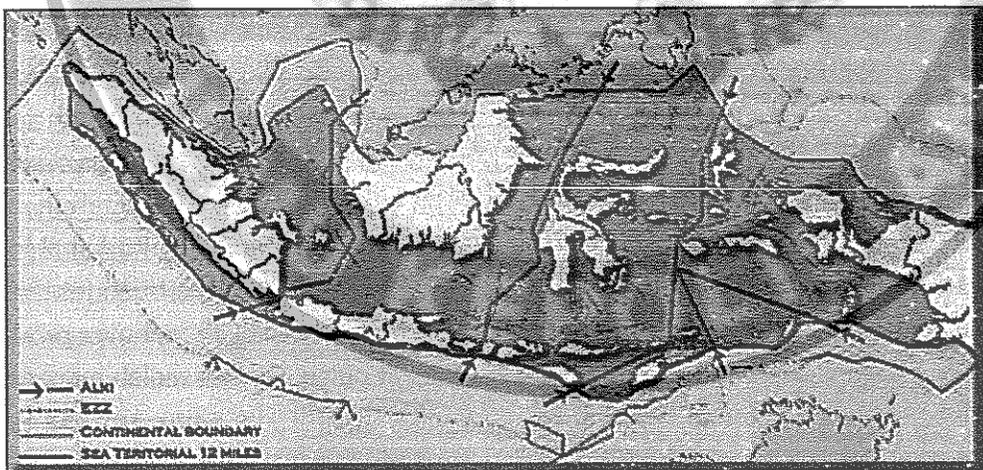
IMO telah mengadopsi proposal Indonesia pada tahun 1998 namun karena keanggotaannya didominasi oleh negara-negara Barat maka produk kebijakannya cenderung lebih mementingkan kelompok negara-negara tersebut. Hal ini terbukti dengan tiga buah ALKI (ALKI 1,2 dan 3) yang bersifat Utara-Selatan yang diusulkan oleh Indonesia ke pihak IMO hanya dianggap sebagian atau parsial dari Alur-alur yang akan ditetapkan sesuai UNCLOS karena sebagian besar negara-negara pemakai alur terutama Amerika Serikat dan Australia tetap menuntut adanya Alur Laut Kepulauan

an yang bersifat Timur-Barat yang sampai sekarang masih diulur oleh Indonesia. (lihat gambar 3 dan 4).

tahun 2002, tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia (lihat gambar 4), yang terdiri dari tiga buah bersifat Utara-Selatan dan lalu



Gambar no. 3. ALKI dan alur-alur lainnya yang normal menurut pandangan Amerika Serikat dkk.



Gambar no. 4. ALKI sesuai PP no. 37 tahun 2002.

Indonesia bukan saja tidak melanjutkan tuntutan negara-negara Barat yang secara legal disalurkan lewat keputusan IMO tersebut malah pada tahun 2002, Indonesia menerbitkan Peraturan Pemerintah No. 37

lintas di luar ALKI tersebut tunduk kepada asas lintas damai (*innocent passage*) saja. Hal ini bagi beberapa analis asing bisa juga diartikan sebagai kehilangan kepercayaan Indonesia terhadap IMO sebagai arbitrase yang netral,

tetapi terkait masalah ALK jelas-jelas cenderung memihak kepada negara-negara Barat dengan alasan kepentingan Internasional.

Alasan keengganan Indonesia untuk mengadakan ALKI Timur-Barat ini dapat dimengerti antara lain terkait masalah hankam karena jika dilintasi kapal-kapal perang asing karena jaraknya yang dekat dapat mengancam ibukota Jakarta, serta obyek-obyek vital dan strategis lainnya seperti pangkalan-pangkalan TNI AU-ALAD, pelabuhan-pelabuhan utama, Pembangkit Tenaga listrik, kawasan industri lepas pantai dan sebagainya. Belum lagi masalah keselamatan pelayaran yang berkaitan dengan padatannya lalu-lintas di laut Jawa dari dan ke pelabuhan-pelabuhan di pantura pulau Jawa ke berbagai penjuru tanah air demikian juga halnya dengan penerbangan.

Berkaitan dengan **isu-isu perubahan iklim dan lingkungan hidup akhir-akhir ini mungkin perlu kita tambahkan alasan tidak perlunya ALK timur-barat** yaitu untuk menghindari ancaman terjadinya pencemaran dan kerusakan terhadap keanekaragaman hayati laut (lingkungan hidup), taman laut, cagar alam, kegiatan perikanan, kesehatan dari puluhan juta masyarakat pesisir dari kemungkinan kecelakaan kapal-kapal perang bertenaga nuklir, kapal-kapal barang raksasa yang pasti secara terus menerus akan menjalankan peralatan sonarnya untuk memonitor

kedalaman laut yang dilayari tetapi mengakibatkan kematian dan pengaruh negatif terhadap spesies-spesies laut tertentu sebagai bagian dari kebijakan *food security*.

Pada UNCLOS pasal 53 ayat 12, kapal laut dan pesawat terbang asing tetap dapat melaksanakan haknya dengan menggunakan "rute-rute normal" yang digunakan untuk pelayaran internasional. Yang dimaksudkan dengan rute-rute normal menurut UNCLOS ini tidak jelas namun yang pasti bahwa tiga buah ALKI yang diusulkan Indonesia pada tahun 1996 dan telah diadopsi dengan catatan "*partial designation*" oleh IMO pada tahun 1998 juga tidak berarti apa-apa bagi Amerika Serikat dan Sekutunya. Hal ini terbukti dengan ratusan lintasan di luar ALKI tersebut dilakukan oleh kapal-kapal perang Amerika Serikat sejak tahun 1997 sampai sekarang bahkan pernah pada puncaknya tahun 2003 selain melancarkan protes resmi terhadap penetapan PP 37 tahun 2002 kapal-kapal perang A.S. yaitu kapal induk USS *Carl Vinson* dan lima buah jet tempur F-18 *Hornet* melakukan manuver provokatif dekat pulau Bawean seolah menantang Angkatan Laut kita yaitu Armada Timur yang berpangkalan di Surabaya dengan alasan bahwa mereka melayari perairan internasional?.

Sejak era sebelum perang dingin, Amerika Serikat sangat agresif dalam masalah penerapan "*freedom of navigation*" di luar wilayahnya sendiri, terutama di alur-alur

laut kepulauan Indonesia. Alasannya untuk membendung komunisme, mengamankan jalur logistik migas negara-negara sahabatnya seperti Jepang, Korsel dan Taiwan dan agenda tersembunyi lainnya. Alasan membendung komunisme telah usang sejak runtuhnya komunisme Rusia dan Cina yang sekaligus mengakhiri perang dingin terbukti dengan berubahnya sikap Amerika Serikat dkk. terkait masalah Timor Timur, yang kemudian digantikan dengan faktor yang tidak kalah penting yaitu "perang melawan terorisme" dan perlunya "keseimbangan kekuatan" di Asia Tenggara terhadap bangkitnya pengaruh Cina dan India terkait dengan kepentingan Amerika Serikat di Asia Timur dan Pasifik. Bukankah sikap Amerika Serikat dkk. berubah sedikit lebih mesra terhadap Indonesia? Dengan demikian, hampir pasti dapat kita katakan bahwa dengan atau tanpa ALKI, kekuatan militer negara adidaya Amerika Serikat yang notabene juga tidak meratifikasi UNCLOS akan tetap samaunya melintasi perairan kita lewat jalur mana saja dan kapan saja sesuai keperluannya dalam mengimbangi peningkatan kekuatan Cina dan India, demikian juga negara-negara sekutu Amerika Serikat yang meratifikasi UNCLOS pun akan menggunakan alasan "*Partial Designation*" dari IMO untuk melayari alur perairan kita sesuai "rute internasional normal" versi mereka dan mengabaikan ALKI selama kita belum memenuhi keinginan mereka untuk menetapkan ALKI yang berjalan Barat-Timur.

Sebenarnya beberapa analis berpendapat bahwa dari aspek hankam, ALKI dapat menjadi potensi kerawanan yang harus diwaspadai, karena keberadaan ALKI justru menjadi jalan paling aman bagi kekuatan asing (aktor negara maupun non negara) yang bermaksud mengancam maupun merugikan NKRI, sehingga menurut mereka mau tidak mau untuk mengantisipasi ancaman keamanan dan kerugian adalah dengan membangun kekuatan Hankam terutama kekuatan udara dan laut yang sekarang sedang giat-giatnya dilakukan pemerintah.

#### CATATAN (4)

Pengertian istilah "rute normal internasional" yang dipakai oleh kelompok yang menghendaki akses maksimum ke perairan kepulauan kita tidak jelas. Karena bisa saja kita berargumentasi bahwa rute normal jika yang dimaksudkan rute yang biasa dilayari saat UNCLOS ditetapkan sekian dasawarsa yang lalu tentu sudah tidak normal lagi untuk masa sekarang, mengingat ukuran-ukuran kapal saat ini jauh lebih besar dengan sarat (draft) yang juga lebih dalam. Belum lagi kalau kita memperhitungkan lalu-lintas pelayaran domestik terutama kapal-kapal Ferry yang mengangkut penumpang dan kapal-kapal barang yang mengangkut komoditi strategis antar pulau yang jauh lebih ramai sehingga kapal-kapal internasional tidak bisa

semaunya menentukan jalur lintasannya di perairan kita mengikuti rute internasional yang normal di masa lalu. Mengenai kriteria rute internasional yang normal versi pihak asing tersebut bisa kita lihat dari analisa *David K. Wright - Commander, U.S. Navy* Tahun 1998 atas rencana Indonesia untuk menetapkan ALKI saat itu, di mana pada halaman 2 ia mengatakan: "*But Indonesian, or any other archipelagic nation's, sovereign control over the waters within its archipelagic baseline raises immediate concerns by maritime nations like the United States for their continued access to traditional routes of maritime passage and overflight from one region of the high seas to another*". Jelas bahwa *traditional routes of maritime passage* yang dimaksudkan adalah rute yang mungkin biasa mereka pakai pada era perang dunia kedua atau bahkan jauh sebelum itu.

Kemudian yang juga sama pentingnya, adalah kawasan-kawasan perairan yang saat ini termasuk kawasan yang dilindungi terkait lingkungan hidup, sumber makanan dan ekonomi masyarakat pesisir, kawasan industri migas lepas pantai dengan berbagai infrastrukturnya seperti pipa-pipa bawah laut, jaringan kabel komunikasi bawah laut yang pada masa lalu tidak ada telah memberikan kerawanan tersendiri bagi Indonesia. Terkait "*Ships Routing*"

atau pengelolaan lalu-lintas pelayaran sesuai konvensi SOLAS Bab V, maka "*International Maritime Organization*" (IMO) diakui sebagai satu-satunya badan internasional untuk menetapkan sistem tersebut dan panduan bagi negara-negara anggota untuk mengajukan proposal "*Ships Routing dan Ship Reporting System*" yang diatur dalam MSC/Circ.1060, 6 January 2003.

Di sini terlihat bahwa Jalur Pelayaran (*Ships Routing*) secara internasional harus diajukan oleh negara anggota ke IMO untuk penetapan. Dengan demikian jalur pelayaran internasional yang lazim dipakai "*routes normally used for international navigation*" seperti yang dikatakan dalam UNCLOS pasal 53 ayat 12, seharusnya merupakan hak interpretasi negara anggota yang kebetulan juga sebagai negara kepulauan seperti Indonesia dan bukan hak negara bendera kapal untuk semauanya menetapkan pengertian *normal routes* di perairan kepulauan kita.

### **Penegakan kedaulatan di laut bukan hanya aspek hankam**

Mudah dimengerti bahwa untuk menunjang upaya-upaya penegakan kedaulatan di wilayah laut kita tidak cukup hanya membangun kekuatan militer tetapi harus juga disertai alasan-alasan yang kuat dan

luas bagi instansi keamanan kita untuk melakukan tindakan yang sah terhadap setiap ancaman yang datang dari dalam maupun luar. Upaya-upaya tersebut telah kita lihat dengan berbagai penetapan undang-undang maupun peraturan, seperti PP 37 tahun 2002 Tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia, UU No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran dan lain-lain.

Beberapa tahun terakhir ini sering didiskusikan tentang perlunya kebijakan *Ocean Governance* atau Pemerintahan Di laut, yang oleh pihak BAKORKAMLA (Badan Koordinasi Keamanan Laut) telah dirumuskan dengan tepat sebagai suatu **"sistem administrasi pemerintahan negara di laut dan manajemen penegakan hukum dan keamanan di laut"**. Bakorkamla adalah badan resmi yang mengkoordinasi unsur kekuatan militer dan institusi negara lainnya seperti Kemhub, Kemlu, Kemhan, Kemkeu (Bea & Cukai), Kem. Kelautan dan perikanan, TNI dan Polri yang mempunyai peran strategis untuk menjaga dan mempertahankan wilayah perairan Republik Indonesia dari segala bentuk ancaman baik dari luar maupun dalam negeri dalam arti yang luas.

Oleh karena itu melalui Bakorkamla sebenarnya koordinasi penegakan kedaulatan di wilayah laut kita bisa semakin ditingkatkan yaitu dengan menggunakan semua aspek maritim baik dari aspek hankam, lingkungan hidup, perubahan iklim, ekonomi, kriminal, keselamatan pelayaran dan sebagainya.

Jadi, merangkum semua kepentingan pemerintahan yang berkaitan dengan wilayah laut kita dengan tujuan menegakkan kedaulatan maritim NKRI, artinya semua aspek hankam, aspek keselamatan pelayaran, perubahan iklim dan lingkungan hidup, kegiatan ilmiah dan industri di laut dan lain sebagainya dikoordinasi oleh BAKORKAMLA sehingga wilayah perairan kita benar-benar terkelola secara terpadu.

Dengan demikian pandangan dunia internasional terhadap upaya-upaya penegakan kedaulatan secara terpadu itu tidak menimbulkan antipati dunia internasional karena tidak semata-mata hanya pendekatan militeristik yaitu aspek hankam NKRI tetapi mencakup juga aspek-aspek perlindungan lingkungan hidup, penanggulangan dampak perubahan iklim, keselamatan pelayaran, keamanan bagi kegiatan pariwisata, keamanan bagi industri lepas pantai, keamanan dan kelestarian wilayah pesisir, keamanan sumber makanan dan sebagainya yang juga merupakan kepentingan masyarakat regional maupun internasional.

Berikut ini adalah contoh beberapa negara yang secara cerdas menggunakan bermacam isu maupun aspek untuk meningkatkan penguasaannya atas wilayah perairannya walaupun negara-negara itu pada sisi lain merupakan pendukung utama asas *"Freedom of Navigation"*. Negara-negara itu dengan dasar aspek-aspek tersebut di atas menetapkan bermacam-macam sis-

tim Zonasi terkait kelestarian lingkungan hidup, cagar alam, arkeologi, ilmu pengetahuan, eksplorasi sumber energi lepas pantai, keselamatan pelayaran, kegiatan militer seperti latihan perang, percobaan persenjataan dan sebagainya.

## Inggris

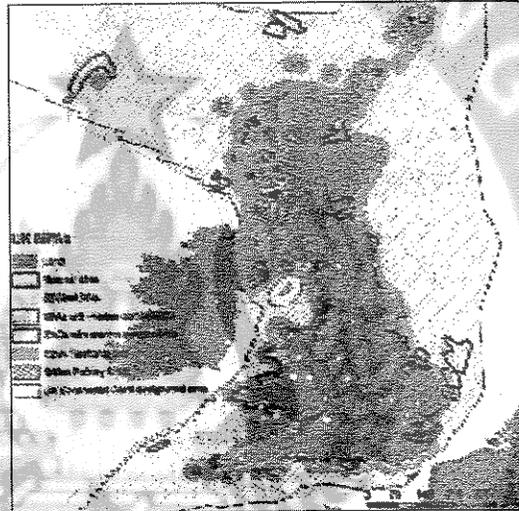
### Zonasi → Marine Protected Area (MPA):

Menurut IUCN (*International Union for Conservation of Nature*), **definisi MPA adalah:** "A clearly defined geographical space, recognized, dedicated and managed, through legal or other effective means, to achieve the long-term conservation of nature with associated ecosystem services and cultural values."

#### CATATAN (5):

Kalau di Indonesia disebut Kawasan Konservasi Perairan (KKP) yaitu wilayah perairan termasuk flora, fauna dan corak budaya dan sejarah yang berkaitan, dilindungi secara hukum maupun cara lain yang efektif, melindungi sebagian atau seluruh lingkungan di sekitarnya. Sebenarnya di Indonesia terminologi yang digunakan ada beberapa, antara lain ialah: kawasan perlindungan laut (KPL), kawasan konservasi laut (KKL), kawasan konservasi perairan (KKP), daerah perlindungan laut (DPL), kawasan konservasi laut daerah (KKLD),

suaka perikanan, kawasan suaka alam (KSA) dan kawasan perlindungan alam (KPA). Di sini terbukti bahwa koordinasi BAKORKAMLA dibutuhkan untuk menyatukan seluruh kebijakan maritim yang terkesan institusional menjadi lebih bersifat nasional.



Gambar no. 5 UK- Marine Protected Area

Di Inggris, suatu badan publik yaitu JNCC (*Joint Nature Conservation Committee*) bertanggung jawab untuk memberi masukan kepada pemerintah berkaitan dengan MPA di perairan lepas pantai. Peran JNCC adalah mengidentifikasi MPA yang terdiri dari *Special Areas of Conservation (SACs)*, *Special Protection Areas (SPAs)*, *Sites of Special Scientific Interest (SSSIs)*. (lihat gambar 5).

Secara total ada 96 buah SAC yaitu 84 SAC yang berada di perairan pedalaman, 10 SAC di perairan lepas pantai dan 2 SAC berada di antara perairan pedalaman dan lepas pantai.

**Zonasi → Strategic Environmental Areas (SEA).**

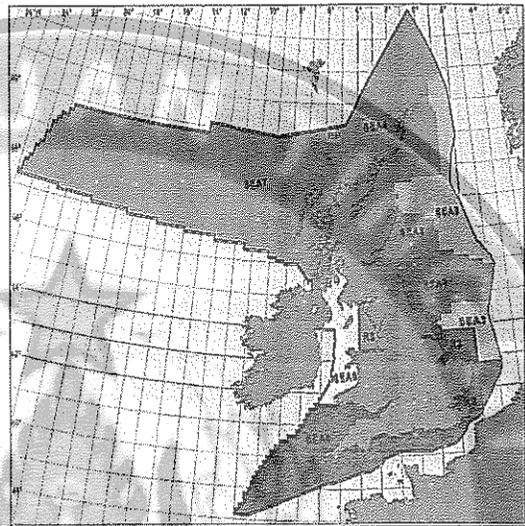
Department of Energy and Climate Change (DECC = Departemen Energi dan Perubahan Iklim) Inggris merupakan regulator utama minyak lepas pantai dan industri gas, menggunakan SEA (*Strategic Environmental Areas*) sebagai sarana untuk menetapkan keseimbangan antara mempromosikan pembangunan ekonomi sumber daya lepas pantai Inggris, energi dan perlindungan lingkungan yang efektif.

SEA adalah Suatu program Kajian Lingkungan Hidup Strategis melalui mana perlindungan lingkungan dan pembangunan berkelanjutan di Inggris untuk dipertimbangkan dan ditetapkan dalam keputusan pemerintahan nasional dan lokal mengenai rencana dan program perizinan eksplorasi minyak dan gas dan pembangunan energi lepas pantai (*wind farms*). Proses ini bertujuan untuk membantu menginformasikan keputusan Menteri melalui pertimbangan implikasi lingkungan dari tindakan yang diusulkan.

Departemen Energi dan Perubahan Iklim Inggris membagi landas kontinen Inggris menjadi delapan wilayah berurutan (lihat gambar no. 6) untuk eksplorasi minyak dan gas serta produksi sejak tahun 2009.

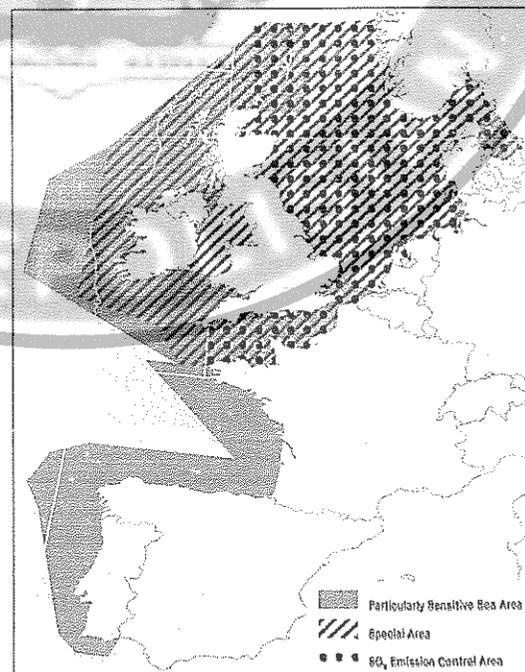
Seluruh landas kontinen Inggris dimasukkan dalam program SEA ini walaupun sebenarnya ada wilayah seperti (SEA8) tidak

mempunyai prospek atau tidak menarik bagi industri energi lepas pantai.



Gambar no. 6 UK-Strategic Environmental Areas (SEA).

**Zonasi → Special Areas dan Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA)**



Gambar no. 7-SA, PSSA, SECA di laut Utara.

IMO sebagai badan maritim internasional mengakui bahwa daerah-daerah laut tertentu memerlukan rezim peraturan yang ketat terkait pencemaran yang berasal dari kapal-kapal dan juga terkait manajemen jalur-jalur pelayaran. Antara lain dapat kita lihat dari ketetapan-ketetapan sebagai berikut (lihat gambar nomor 7):

- Laut Utara (*North Sea*) telah ditetapkan sebagai Kawasan Khusus (*Special Area*) berdasarkan *MARPOL Annex V* pada tahun 1991. Pembatasan-pembatasan yang lebih ketat untuk pembuangan sampah diberlakukan di wilayah laut ini.
- Wilayah perairan Barat-Laut Eropa (*North West European Waters*) ditetapkan sebagai Kawasan Khusus (*Special Area*) berdasarkan *MARPOL Annex 1* pada tahun 1999 yang mengarah ke pembatasan yang lebih ketat terkait pembuangan minyak dan limbah minyak di daerah ini.
- Laut Utara (*North Sea*) telah ditetapkan sebagai Kawasan Pengendalian Emisi (*Seca*) Oksida Sulphur (*SOX*) atau *Sulphur Oxides (SOX) Emission Control Area (SECA)* di bawah *MARPOL Annex VI* pada tahun 2007. Kapal-kapal harus mematuhi persyaratan emisi dan kualitas bahan bakar yang lebih ketat jika mereka hendak melewati daerah ini. Kapal di

kawasan ini hanya diizinkan untuk membakar bahan bakar dengan kandungan sulfur yang rendah.

- Laut *Wadden* dan perairan Eropa Barat telah ditetapkan sebagai Kawasan Laut Khusus yang Sensitif atau *Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)* pada tahun 2002 dan 2004, masing-masing, sebagai pengakuan atas pentingnya ekologi, sosial-ekonomi atau kepentingan ilmiah (*Scientific Importance*).

#### CATATAN (6) :

Perairan NKRI yang memiliki luas laut 7.900.000 km<sup>2</sup> meliputi laut Teritorial, Laut Nusantara, dan Zone Ekonomi Eksklusif. Jika kita bandingkan dengan perairan di Inggris bahkan perairan Eropa Barat akan menyadarkan kita betapa laut kita jauh lebih bernilai sehingga sangat pantas jika seluruhnya dijadikan kawasan laut yang dilindungi dalam arti yang seluas-luasnya karena memiliki kekayaan-kekayaan, lokasi-lokasi kritis dan fungsi-fungsi penting secara nasional, regional maupun internasional sebagai berikut :

- Luas ekosistem terumbu karang yang mencapai 75.000 km<sup>2</sup> atau 17% dari luas terumbu karang dunia.
- Terdapat 2500 spesies hewan lunak laut (*marine molusca*), 2000 spesies udang-udangan (*krustasea*), 82 genera dengan sekitar 590 spesies ka-

- rang *scleractinian*, 6 spesies penyu laut, 30 mamalia laut, dan lebih dari 2,500 spesies ikan laut atau 26% spesies ikan laut di Dunia.
- Paus Biru (*Balaenoptera musculus*) yang merupakan mamalia terbesar juga berseliweran di perairan dalam Indonesia.
  - Kuda laut terkecil di dunia adalah Satomi pygmy (*Hippocampus satomiae*) sebesar 13mm ada di perairan Pulau Derawan, Kalimantan Timur.
  - Memiliki spesies hiu terbanyak, sekitar 150 spesies, termasuk Hiu paus, *whale shark* atau hiu geger lintang (*Rhincodon typus*) yang dinobatkan menjadi ikan terbesar dunia, dengan panjang 65 meter dan berat mencapai 37.000 kg.
  - Terkaya akan penyu laut, 6 dari 7 jenis ditemukan di perairan Indonesia: Penyu sisik; (*Eretmochelys imbricata*), Penyu hijau (*Chelonia myda*) Penyu lekang (*Lepidochelys olivacea*) Penyu belimbing (*Dermochelys coriacea*) Penyu pipih (*Natator depressus*) Penyu tempayan (*Caretta caretta*).
  - Perairan Raja Ampat, Papua Barat, merupakan pusat keanekaragaman hayati dunia karena teridentifikasi paling banyak, memiliki 1.352 spesies ikan karang dan biota laut lebih kaya dari wilayah perairan lain di dunia. (Mark V Erdmann Ph.D).
  - Perairan Teluk Cendrawasih di Papua Barat juga merupakan kawasan perairan dengan tingkat perairan endemis (khas daerah setempat) tertinggi di dunia dengan 20 jenis ikan karang yang endemis (Mark V Erdmann Ph.D).
  - Hutan Indonesia sebagai paru-paru dunia.
  - Luas wilayah Indonesia adalah dua per tiga luas wilayah ASEAN, sehingga laut Indonesia merupakan sumber makanan tidak saja bagi Indonesia tapi juga secara regional.
  - Sekian puluh Taman Laut Nasional.
  - Beberapa gunung aktif di bawah air, pulau-pulau gunung berapi.
  - Sekitar 400 buah kerangka kapal antik yang berada di dasar perairan Indonesia dalam rentang waktu 2000 tahun. (Hasyim Jalal Maret 2012, Bisnis Indonesia).
  - Ribuan Instalasi-instalasi pengeboran minyak dan gas lepas pantai.
  - Ribuan kilometer pipa dan kabel bawah laut baik untuk energi maupun komunikasi.
  - Ribuan lokasi berpotensi untuk penelitian ilmiah bawah air.
  - Ratusan lintasan jalur-jalur kapal layar tradisional, maupun nelayan menurut musim dan karakteristik arus yang merupakan rute sejak ribuan tahun yang lalu.
  - Ribuan rute pelayaran domestik bagi angkutan laut nasional kita yang membawa penumpang dan komo-diti strategis antar pulau.

- Jutaan kilometer daerah pesisir dan lepas pantai yang merupakan sumber mencari nafkah dan sumber makanan bagi ratusan juta rakyat Indonesia.
- Sebagaimana kita menyebut "Tanah Air Indonesia" atau Nusantara, laut merupakan media pemersatu bagi bangsa Indonesia yang tinggal di tanah-tanah yang terpisah (pulau-pulau) namun direkat dan disatukan oleh laut.

### Zonasi → Military Training Zones.

Militer Inggris dari ketiga angkatan yaitu udara, laut dan darat memiliki daerah-daerah latihannya sendiri di wilayah Inggris bahkan di luar negeri yaitu di wilayah-wilayah negara anggota persemakmuran.

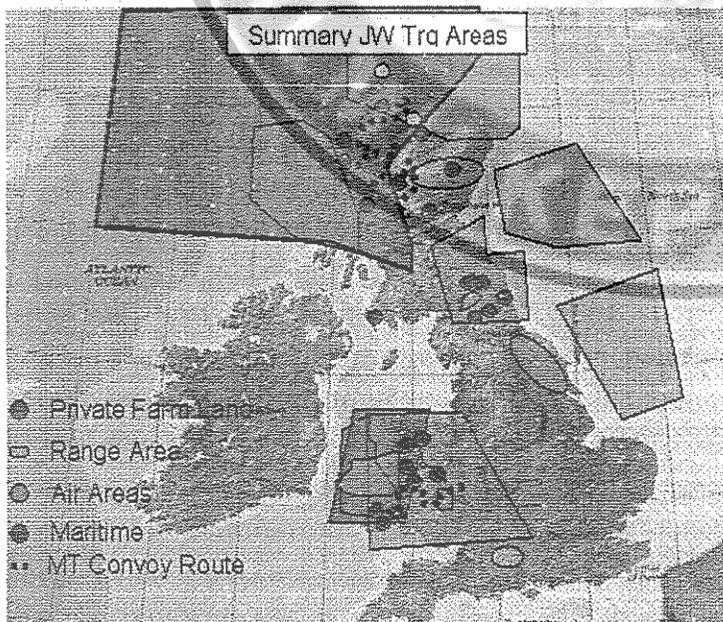
Di Inggris, wilayah yang digunakan untuk latihan militer merupakan zona-zona yang sudah ditentukan seperti yang digunakan untuk latihan gabungan *JOINT WARRIOR* (Inggris dan NATO) baik di laut maupun di darat contohnya pada gambar 8, latihan gabungan tersebut diadakan dua kali dalam setahun.

Walaupun zona latihan saling tumpang tindih dengan kawasan-kawasan konservasi yang peka, perencanaan latihan selalu mempertimbangkan lingkungan hidup terutama terkait dengan penggunaan sonar maupun amunisi.

### Amerika Serikat

### Zonasi → Marine Protected Area WPM:

Institusi yang menangani MPA yaitu Badan Administrasi Samudera dan Atmosfer Amerika Serikat (*National Oceanic and Atmospheric Administration*) merilis sebuah peta baru dari sejumlah 1.700 kawasan konservasi laut negara. Hampir 40% perairan Amerika Serikat dilindungi dengan berbagai cara. Hanya 1% saja MPA melarang semua kegiatan dilakukan di wilayah tersebut, namun



Gambar no.8 - UK, Military Training Areas.

aturan larangan untuk kegiatan tertentu tergantung dari keadaan alias tidak jelas. (Lihat gambar no. 9)

rencana sewa lima tahun, yang tunduk pada revisi tahunan, untuk mengatur setiap sewa lepas pantai yang terjadi selama



Gambar no. 9 - Marine Protected Areas. (belum termasuk Alaska dan lainnya).

### Zonasi → Oil and Gas Exploration and Developing :

Departemen Dalam Negeri Amerika Serikat bertugas menentukan strategi berbasis ilmu pengetahuan yang seimbang untuk mengeksplorasi dan mengembangkan sumber daya minyak dan gas di *Outer Continental Shelf* (Landas kontinen luar). Strategi tersebut menggunakan ilmu pengetahuan dan teknologi baru untuk meningkatkan produksi minyak dan gas di landas kontinen luar, sekaligus melindungi perikanan, pariwisata, dan tempat-tempat di pantai Amerika Serikat yang terlalu istimewa untuk di bor. (Lihat gambar 10).

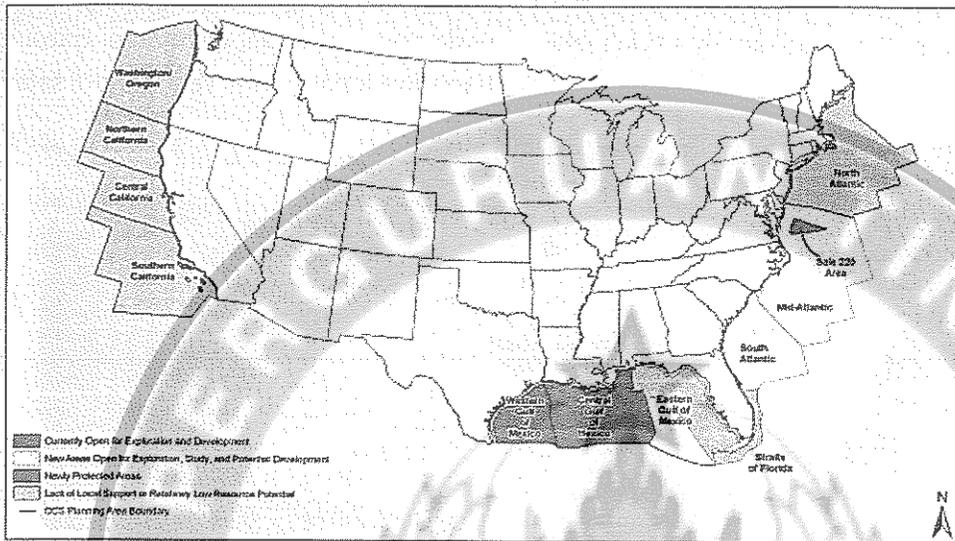
Sekretaris Dalam Negeri mempersiapkan

periode rencana. Setiap rencana lima tahun menetapkan jadwal penjualan sewa yang diusulkan, menentukan waktu, ukuran, dan lokasi umum dari kegiatan sewa guna usaha tersebut. Rencana ini harus didasarkan pada beberapa pertimbangan, termasuk penentuan yang terbaik untuk dapat memenuhi kebutuhan energi nasional dalam periode lima tahun dan besarnya potensi dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan yang terkait dengan pembangunan.

### Zonasi → Military Training Zones.

Pada gambar 10. Tampak zonasi untuk berbagai macam latihan militer AS, mulai dari tempat uji coba senjata, sampai ke

## Department of the Interior Outer Continental Shelf Oil and Gas Strategy



Gambar no. 10 - US Oil and Gas exploration and development leasing areas. (belum termasuk Alaska dan lainnya).

tempat latihan sonar, namun pada tahun 2004 pihak *Natural Resources Defense Council (NRDC)* AS mulai mempertanyakan dan bahkan memaksa Angkatan Laut AS untuk menghentikan atau meminimalisasi penggunaan sonar (*Low-Frequency Active Sonar system*) oleh kapal-kapal perangnya yang dapat mengakibatkan kematian satwa-satwa laut karena dapat merusak sistem indera ikan paus, lumba-lumba dan sebagainya yang pada akhirnya mematikan satwa-satwa tersebut karena kehilangan kemampuan bernavigasi (terdampar atau stress), seperti yang terjadi baru-baru ini di pantai *Florida* AS, di mana sebanyak 22 ekor paus jenis *Pilot* terdampar dan 17 ekor diantaranya mati.

## CATATAN (7):

- Lebih dari 150 kapal perang Amerika Se-

rikat menggunakan penginderaan sonar frekuensi rendah guna memonitor kapal selam dan sekitar 300 kapal perang di dunia memakai sistem yang sama. Bisa kita bayangkan jika kapal-kapal perang tersebut melewati ALKI dan mengaktifkan sistem sonarnya tentu akan berdampak terhadap kehidupan satwa laut kita. Pada kenyataannya belakangan ini semakin sering ikan paus dan lumba-lumba mati terdampar di pantai-pantai kita seperti yang terjadi di pantai Haingahu, Nusa Tenggara Timur, 49 ikan paus mati terdampar (3 Okt. 2012), lalu di pantai Santolo Kabupaten Garut, Wan paus seberat 7 ton (19 Sept. 2012), dan di Pantai Baru, Bantul - Yogyakarta, ikan paus seberat 5 ton (2 Agustus 2012) dan lain-lain.



## Zonasi perairan versus "Freedom of Navigation"

Mengelola dan melestarikan sumber daya laut sudah merupakan kewajiban kita sesuai UNCLOS Pasal 192 - 237 yang membebaskan kewajiban bagi setiap negara pantai untuk mengelola dan melestarikan sumber daya lautnya. Dan pada pasal 194, ayat 5, dijelaskan bahwa langkah-langkah yang diambil untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut "harus termasuk yang dibutuhkan untuk melindungi dan melestarikan ekosistem langka atau rapuh serta habitat punah, spesies terancam atau hampir punah dan bentuk-bentuk kehidupan laut". Ketentuan ini berlaku untuk setiap jenis ruang laut, baik itu perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, zona ekonomi eksklusif, landas kontinen, zona menangkap ikan atau zona ekologi atau laut lepas.

Efektivitas Kawasan Konservasi Perairan (KKP) pada kenyataannya sangat tergantung pada tingkat kekuatan negara-negara yang memberlakukannya. Jika KKP terletak di darat, maka negara yang bersangkutan berhak untuk melaksanakan kedaulatan penuh atasnya. Situasi ini berbeda untuk KKP di laut, karena hak-hak Negara-negara bervariasi dalam kaitannya dengan kondisi hukum perairan, sesuai evolusi hukum laut praktek internasional yang terjadi sekarang ini.

Bahkan di laut teritorial di mana negara pantai memiliki kedaulatan, kapal-kapal dari semua negara dapat lalu-lalang menikmati hak lintas damai. Di zona ekonomi eksklusif, di mana Negara pantai mempunyai yurisdiksi berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, negara-negara lain menikmati kebebasan bernavigasi dan penggunaan laut secara internasional lainnya yang sah dan kenyataan ini adalah sesuatu yang lebih dari sekedar bagian hak lintas, karena juga mencakup hak untuk melakukan latihan militer di zona ekonomi eksklusif negara pantai terkait. Ironis memang.

Sejak seorang Belanda bernama *Hugo Grotius (Hugo de groot)* mempublikasikan prinsip "*Freedom of the seas (Mare Liberum)*" pada tahun 1609, kebebasan navigasi telah menjadi perhatian utama negara-negara maritim yang kuat. Sebaliknya, perlindungan lingkungan laut dari bermacam sumber pencemaran merupakan masalah yang sangat baru.

Pada saat prinsip "*Freedom of the seas (Mare Liberum)*" diuraikan (abad ke-17), tak seorang pun membayangkan akan bahaya yang ditimbulkan oleh kapal-kapal tanker raksasa, kapal-kapal bertenaga nuklir, pengeboran lepas pantai, pertambangan polimetalik nodul (mangan), penangkapan ikan dengan jaring apung dan banyak kegiatan lain yang berlangsung di lingkungan laut saat ini.

Kini prinsip yang mengatakan bahwa suatu negara memiliki hak untuk terlibat dalam kegiatan kelautan tertentu hanya karena menikmati *freedom of the sea* (kebebasan di laut), sudah tidak bisa lagi dipertahankan tanpa memberikan penjelasan lebih lanjut dan siap untuk mempertimbangkan kedudukan yang berbeda (jika ada), dari negara-negara lain yang juga tertarik untuk melakukan kegiatan kelautan.

Dengan demikian tidak ada alasan bahwa *UNCLOS* harus ditafsirkan berdasarkan kepentingan masa lalu di saat prinsip *Freedom of the sea* memainkan peran yang sangat dominan, dan bukan berdasarkan kepentingan saat ini, yang menunjukkan gejala melemahnya prinsip tersebut.

Prinsip tersebut merupakan produk masa lampau, *UNCLOS* tidak bisa menghentikan berlalunya waktu. Perubahan harus dilakukan untuk rezim *UNCLOS* apabila nanti di suatu saat terbukti sudah tidak memadai. Dalam kenyataannya perubahan pada *UNCLOS* sudah pernah terjadi beberapa kali.

#### CATATAN (8):

Pada gambar no. 7, tampak ada tiga macam zonasi yang ditetapkan oleh IMO yaitu SA, PSSA, SECA yang dapat kita jadikan bukti bahwa prinsip "*Freedom of the sea, Freedom of navigation*" yang dicetuskan beberapa abad yang

lalu oleh negara-negara maritim yang kuat berangsur-angsur mengalami pelemahan. Pertimbangan kelangsungan lingkungan hidup merupakan masalah internasional yang semakin kuat bagi negara-negara pantai untuk menyepakati pembatasan-pembatasan yang perlu di laut teritorialnya terhadap semua kapal yang melayarnya.

Ada pendapat bahwa sebenarnya *UNCLOS* telah gagal untuk secara tepat menyeimbangkan yurisdiksi negara pantai dan kebebasan bernavigasi. Dengan penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas*, IMO mengambil langkah untuk memperbaiki masalah ini dengan memperluas yurisdiksi negara pantai di wilayah terbatas ZEE, tetapi belum membuat penggunaan efektif dari kerangka kerja yang baru ini.

Gejala pelemahan *UNCLOS* setelah keluarnya kesepakatan-kesepakatan internasional oleh IMO bisa kita artikan bahwa revisi atau amandemen terhadap *UNCLOS* terutama prinsip *freedom of navigation* sangat besar kemungkinan akan terjadi. Oleh karena itu sebelum hal tersebut terealisasi, Indonesia harus menggunakan peluang ini untuk menetapkan zonasi-zonasi yang diperlukan di seluruh perairan nusantara.

Indonesia sekali lagi merupakan negara kepulauan yang terbesar di dunia yang mengajukan proposal ALKI. Zonasi yang diusulkan tentu mencakup seluruh zonasi lainnya yaitu kawasan-kawasan konservasi perairan dan sebagainya. Hal ini selain didasarkan oleh alasan lingkungan hidup juga dimaksudkan sebagai upaya untuk (secara tidak langsung) meningkatkan kedaulatan NKRI. Inilah peluang NKRI untuk meredam atau membatasi dampak negatif dari "freedom of navigation" yang merugikan Indonesia secara sah.

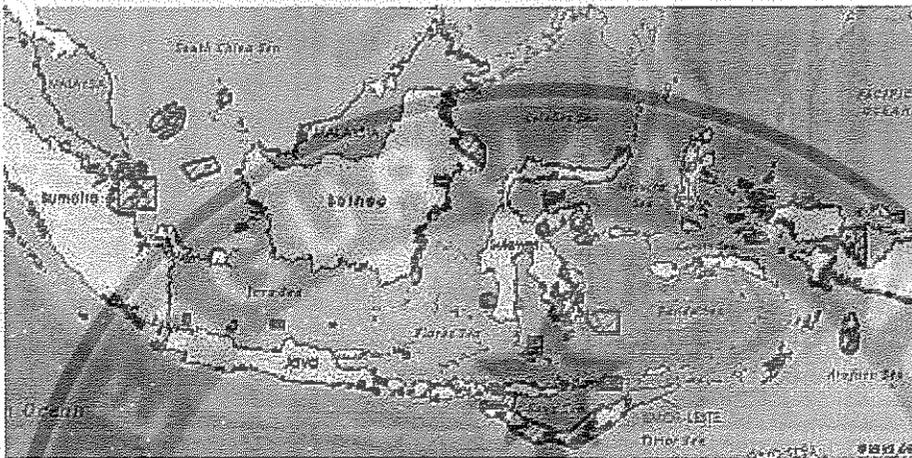
### **Pengelolaan wilayah laut secara nasional terpadu**

Pada penyelenggaraan *World Ocean Conference (WOC)* di Manado, 11-14 Mei 2009 yang diikuti oleh lebih dari 76 negara dan 12 lembaga non pemerintah tingkat dunia telah melahirkan Deklarasi Kelautan Manado (*Manado Ocean Declaration*). Deklarasi yang terdiri atas 21 butir komitmen tersebut berisi program penyelamatan lingkungan laut secara berkelanjutan di setiap negara yang meliputi perlindungan terumbu karang, hutan mangrove, biota laut, deregulasi penangkapan dan perdagangan ikan demi kelestarian, dan kerja sama penelitian kelautan. Menurut Menteri Kelautan dan Perikanan *Sharif Cicip Surtardjo* potensi ekonomi di laut dan wilayah

pesisir Indonesia diperkirakan mencapai 1,2 triliun dolar AS per tahun atau setara dengan 10 kali lipat APBN tahun 2012. Perencanaan pembangunan laut dan pesisir di Indonesia ke depan akan mengadopsi ekonomi biru (*blue economy*). Konsep ekonomi biru, sejalan dengan ekonomi hijau (*green economy*), keduanya bahkan saling melengkapi, karena ekonomi biru merupakan bagian integral dari ekonomi hijau.

Prinsip-prinsip yang terkandung di dalam ekonomi biru dapat memperkuat ketahanan pangan dan ekonomi demi mencapai pertumbuhan yang berkelanjutan. Artinya ekonomi biru" juga harus dapat mendorong keberlanjutan stok ikan, terjaminnya ekosistem dan kesehatan lingkungan, serta mendorong keefektifan pemanfaatan sumber daya.

Salah satu cara untuk mencapai tujuan itu, adalah melalui penguatan kerangka kelembagaan pemerintahan dan koordinasi kebijakan di tingkat nasional, regional maupun internasional, dan salah satu alat pengelolaan sumber daya pesisir dan laut yang efektif adalah dengan mengembangkan Kawasan Konservasi Perairan (KKP) atau Marine Protected Areas (MPA). Apabila kita bandingkan gambar no 11 di bawah ini yaitu peta zonasi kawasan konservasi perairan (*Marine Protected Area*) di Indonesia dengan gambar no. 6, 7 dan 9, kita harus prihatin pada kenyataan bahwa ketegasan dan keberanian kita dalam masalah maritim



Gambar no. 11 - Marine Protected Area di Indonesia.

di bidang hankam contohnya penentuan ALKI (PP No. 37 tahun 2002), tidak/belum diimbangi dengan kepentingan maritim di bidang non hankam antara lain penentuan zonasi kawasan yang dilindungi terkait aspek ekonomi, ilmiah, keselamatan pelayaran, budaya dan sebagainya.

Di sana sini masih kita temukan bahwa setiap institusi mempunyai peta zonasi kepentingannya sendiri-sendiri, sebut saja antara lain dari Bea dan Cukai, Kementerian Perhubungan, Kementerian kelautan dan perikanan, Kementerian lingkungan hidup, Kementerian pertahanan dan keamanan selain itu ada pula kewenangan pemerintah daerah dan pusat. Ketika semua kepentingan tersebut berbicara tentang pengelolaan laut maka banyak contoh bahwa tidak selalu kebijakannya terkoordinasi. Maka BAKORKAMLA seharusnya merupakan badan yang dapat mengkoordinasikan semua kepentingan institusi dan tingkat

pemerintahan menjadi satu kepentingan saja yaitu kepentingan Nasional. *Marine Protected Area* atau Cagar alam Laut adalah kawasan perairan yang dilindungi, dikelola dengan sistem zonasi, untuk mewujudkan pengelolaan sumber daya ikan dan lingkungannya secara berkelanjutan. Dengan demikian zonasi ini hanya berkaitan dengan perlindungan lingkungan saja. Untuk mengefektifkan atau melindungi MPA atau KKP dari ancaman pencemaran dan lain-lain maka zonasi tersebut perlu di kukuhkan secara nasional maupun secara internasional dengan mengusulkan kawasan tersebut ke PBB yaitu ke IMO (*International Maritime Organization*) sebagai "Kawasan Laut yang Sangat Sensitif" atau *PSSA (Particularly Sensitive Sea Area)* sesuai pedoman yang tercantum dalam *Resolusi IMO A.982 (24)*. Proses tersebut dilakukan dengan mengajukan aplikasi kepada badan IMO yang mengurus hal tersebut yaitu *Marine Environment Protection Committee*

(MEPC) dengan mendapatkan dukungan komunitas maritim internasional. Untuk mengajukan aplikasi tersebut diperlukan suatu kajian lingkungan hidup kawasan tertentu yang dimaksud dan penyusunan *environmental profile*.

Persyaratan bagi suatu kawasan perairan untuk ditetapkan sebagai "Kawasan Laut yang Sangat Sensitif" atau PSSA, memerlukan tiga elemen persyaratan yaitu:

1. Daerah tersebut harus memiliki atribut tertentu (ekologi, sosial-ekonomi, atau ilmiah),
2. Daerah itu harus rawan terhadap kerusakan yang ditimbulkan oleh pelayaran internasional,
3. Harus ada langkah-langkah yang dapat diadopsi oleh IMO untuk melindungi atribut daerah yang dimaksud dari kerawanan terhadap kerusakan oleh pelayaran internasional. Apabila disetujui oleh IMO, maka akan menjadi daerah yang diidentifikasi sebagai "Kawasan Laut yang Sangat Sensitif" (*Particularly Sensitive Sea Area*) dan IMO akan mengadopsi langkah-langkah yang harus dipatuhi oleh kapal-kapal yang melintasinya.

Sampai saat ini IMO telah menentukan beberapa PSSA sebagai berikut:

1. The Great Barrier Reef, Australia (1990)
2. The Sabana-Camaguey Archipelago, Cuba (1997)

3. Malpelo Island, Colombia (2002)
4. The sea around the Florida Keys, United States (2002)
5. The Wadden Sea, Denmark, Germany, Netherlands (2002)
6. Paracas National Reserve, Peru (2003)
7. Western European Waters (2004)
8. Perluasan Great Barrier Reef PSSA mencakup Selat Torres (Australia, Papua New Guinea) (2005)
9. Canary Islands, Spain (2005)
10. The Galapagos Archipelago, Ecuador (2005)
11. The Baltic Sea area, Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden (2005)
12. The Papahānaumokuākea Marine National Monument, United States (2007)
13. The Strait of Bonifacio, France and Italy (2011)

Menurut Pakar Hukum Laut Prof. Dr. Hasjim Djalai paling sedikit ada lima kawasan yang berpotensi dapat masuk PSSA. Kelima kawasan itu adalah Selat Malaka dan Selat Singapura, Segitiga Terumbu, Koridor Alor-Solor, kawasan konservasi maritim dan kawasan ekologi Sulawesi-Sulu. Ketika suatu daerah telah disetujui sebagai Kawasan Laut yang Sangat Sensitif (PSSA), maka langkah-langkah tertentu dapat digunakan untuk mengontrol kegiatan maritim di daerah itu, seperti langkah-langkah penetapan jalur pelayaran (*Routing*), penerapan yang ketat sesuai *MARPOL*

dan persyaratan peralatan kapal, seperti kapal tanker minyak, serta pemasangan sistim pengawasan lalu-lintas kapal atau *Vessel Traffic Services (VTS)*.

Di samping PSSA, Konvensi Internasional tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal (*MARPOL*) juga memfasilitasi penentuan daerah laut tertentu sebagai "*Special Areas*" (kawasan khusus) yang didefinisikan sebagai "suatu wilayah laut di mana untuk alasan teknis yang diakui dalam kaitan kondisi *oceanographical* dan ekologi serta karakter tertentu dari lalu lintas pelayarannya, memerlukan penerapan metode khusus yang wajib demi pencegahan pencemaran di laut oleh minyak, zat cair berbahaya atau sampah, sebagaimana berlaku, sesuai keperluan."

Dalam kaitan *special areas* dengan pencemaran akibat lalu lintas pelayaran, perlu kita simak gambar nomor 12 di bawah ini yang memperlihatkan lokasi-lokasi kontrak

kegiatan industri minyak dan gas lepas pantai.

Menurut Resolusi *IMO, A.927 (22)*, Pedoman Penetapan "*Special Areas*" di bawah *MARPOL 73/78*. Untuk mendapatkan penetapan daerah khusus, usulan pemerintah harus memperlihatkan bahwa persyaratan dasar *MARPOL* tidak memberikan perlindungan yang memadai bagi kawasan yang akan diusulkan. Selain itu, penetapan kawasan khusus oleh *IMO* tidak akan berlaku kecuali ada fasilitas penerimaan (*Reception Facilities*) yang memadai tersedia di daerah yang bisa digunakan sebagai penampung zat berbahaya tertentu dari kapal-kapal terkait.

Pada gambar nomor 12 tergambar peta lokasi-lokasi kontrak eksplorasi migas di perairan Indonesia secara logika kita bisa memperkirakan bahwa sudah pasti peralatan penanggulangan pencemaran telah ada di lokasi, di sekitar maupun di dekat



Gambar no. 12 - Indonesia Petroleum contract Area Map.

lokasi-lokasi kegiatan eksplorasi tersebut. Mengingat kontraktor-kontraktor yang terlibat merupakan perusahaan-perusahaan migas terkemuka di dunia yang punya standar perusahaan maupun sistim perlindungan asuransi pasti mensyaratkan kelengkapan peralatan-peralatan pencegahan dan penanggulangan pencemaran. Namun hal itu tidak cukup kalau kita harus memperhitungkan juga lalu-lintas pelayaran dari kapal-kapal mega ukuran yang berpotensi penyebab pencemaran di perairan kita yang sebagian besar dikelilingi pulau-pulau.

Kriteria untuk identifikasi zonasi *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) dan kriteria penunjukan zonasi *Special Areas* (SA) tidak saling eksklusif. Dalam banyak kasus PSSA dapat diidentifikasi dalam SA dan sebaliknya SA di dalam zonasi PSSA. Sebagai contoh pada gambar nomor 7, kita lihat perairan Eropa Barat ditetapkan sebagai kawasan PSSA dan di dalam kawasan PSSA juga ditetapkan kawasan SA dan sebagian dari itu kawasan SECA (502, *Emission Control Area*).

Kawasan SECA adalah daerah laut / pesisir yang peka terhadap emisi gas S02, dan juga sebagai daerah di mana kapal-kapal diharuskan menggunakan bahan bakar yang lebih bersih ber sulfur rendah (seperti minyak gas / gas alam cair) atau alternatif tertentu dengan pemasangan suatu sis-

tem yang mengekstrak emisi S02 sebelum keluar dari cerobong asap. Pencemaran udara dari aktivitas pelayaran telah mengakibatkan 50.000 kematian prematur per tahun di Eropah. *Emisi* S02 juga menjadi penyebab hujan acid yang mempengaruhi kesuburan tanah dan air tawar dan merusak keanekaragaman hayati. Pada tahun 2009 Canada dan AS telah meminta IMO untuk menetapkan sebagian besar dari wilayah perairannya (sejauh 200 mil laut dari garis pantainya) untuk ditetapkan sebagai zonasi *ECA* (*Emission Control Area*) yang di terima oleh IMO dan diberlakukan sejak 1 Agustus 2011. Negara-negara Eropah akan memberlakukan denda sebesar 25,000 poun Inggris terhadap kapal-kapal yang melanggar ketentuan. Hal ini dimaksudkan agar kawasan Eropa dapat segera menyamai ketertiban yang sudah dicapai oleh Canada maupun Amerika Serikat.

#### CATATAN (9)

Berbagai zonasi yang telah ditetapkan terkait lingkungan hidup, ekonomi, budaya, keselamatan pelayaran, ilmiah dan sebagainya yang terkait dengan kepentingan masing-masing institusi di Indonesia sebaiknya dikoordinasikan melalui BAKORKAMLA/Kementerian Luar Negeri untuk diajukan sebagai PSSA, SA maupun SECA ke badan internasional IMO seperti yang dilakukan oleh Inggris (lihat gambar no. 7). Maka secara tidak langsung sebenar-

nya sudah mencakup kepentingan secara nasional. Berkaitan dengan penegakan kedaulatan NKRI adalah dari penentuan zonasi secara fisik, artinya zonasi PSSA yang mencakup berbagai kawasan perlindungan itu hendaknya didesain sedemikian rupa agar meng- apit atau meliputi ALKI-ALKI sesuai PP no. 37 Tahun 2002, sehingga baik di ALKI atau di luar ALKI, berbagai sanksi hukum nasional dapat diberla- kukan bagi kapal-kapal bendera asing maupun nasional yang melanggar. Dengan demikian ada dasar hukum yang kuat bagi institusi keamanan kita guna melakukan pengawasan serta penindakan terhadap semua kapal asing yang melayari perairan kita. Selanjutnya, kalau memungkinkan ditinjau dari aspek hankam, di dalam pengajuan zonasi PSSA, SA maupun SECA ke IMO, Indonesia juga harus melakukan suatu pengajuan yang tidak umum dan tidak sama dengan negara lainnya yaitu secara transpa- ran mengajukan "*Indonesian Military Training Zone*" yang tentunya dibuat tidak bertumpuk dengan zonasi per- lindungan lingkungan hidup maupun kawasan-kawasan lainnya tetapi se- bagian dibuat cukup dekat dengan wilayah-wilayah ALKI, sehingga hal ini diharapkan akan menimbulkan kesadaran dunia bahwa Indonesia ti- dak melakukan standar ganda seperti yang dilakukan oleh negara-negara

utama pencetus pelestarian lingkung- an hidup yang menumpuk zonasi latihan militernya dengan zonasi perlindungan lingkungan hidupnya, tetapi justru menetapkan sebagian kawasan-kawasan dekat ALKI untuk latihan militer sekaligus menjaga lalu- lintas internasional dari gangguan keamanan seperti perompak atau kecelakaan di laut.

Pada gambar no. 8 dan 10, secara jelas ter- lihat bahwa kawasan latihan militer Inggris dan Amerika Serikat berimpit bahkan pada wilayah tertentu meliputi seluruh kawasan perairan yang dilindungi baik dengan MPA, SA, PSSA maupun SECA. Sebenarnya hal itu akan menimbulkan pertanyaan, ba- gaimana mungkin wilayah latihan militer yang mencakup penggunaan amunisi, sonar dan aktifitas lainnya yang destruktif terhadap lingkungan hidup bisa berimpit dengan kawasan MPA, SA, PSSA dan SECA, bahkan berimpit dengan Wilayah-wilayah eksplorasi Migas yang sangat bernilai eko- nomis. Jawabannya bisa sederhana bisa juga rumit. Tetapi kalau kita melihatnya secara sederhana jawabannya akan ter- kesan spekulatif yaitu mungkin saja zona- si-zonasi latihan militer itu dimaksudkan untuk melindungi kawasan perairan yang dilindungi dengan berbagai atribut seperti MPA, SA, PSSA dan SECA karena secara realitas penyelenggaraan latihan militer Inggris dan A.S. yang destruktif umum- nya dilakukan jauh dari wilayah utama

negaranya. Bagi Inggris mungkin latihan militernya diadakan di salah satu wilayah negara anggota Persemakmurnya, dan Amerika Serikat berlatih di berbagai lokasi di Samudera Pasifik, Okinawa, Filipina dan negara-negara lainnya. Kita tentu ingat dengan pulau-pulau terpencil seperti Bikini Atol, Kiritmati (Christmas), Mururoa di Samudera Pasifik yang merupakan tempat uji coba bom nuklir, hidrogen yang dilakukan oleh AS, Inggris dan Perancis.

Latihan militer biasanya diumumkan dengan tidak jelas seperti misalnya akan diadakan 2 X setahun tanpa keterangan waktunya, juga wilayah latihan dari beberapa pilihan tepatnya tempat mana juga tidak diberitahukan jauh sebelumnya. Mudah ditebak, mungkin hal itu sengaja demi kerahasiaan atau juga demi legitimasi suatu tindakan militer terhadap pihak-pihak yang akan atau diduga akan melanggar salah satu wilayahnya yang dilindungi.

Berdasarkan pengalaman rekan-rekan penulis sekitar 20-30 tahun silam ketika mereka berlayar di atas kapal niaga milik salah satu perusahaan pelayaran nasional, ketika melewati *Okinawa firing range* milik angkatan laut AS di perairan Jepang, walaupun tidak ada pengumuman jadwal latihan melalui *NTM (Notice to Mariners)* atau saluran lainnya, saat kapalnya memasuki wilayah tersebut, mereka ditegur melalui radio VHF dan diusir agar menjauh, demikian juga di Samudera Hindia

walaupun jaraknya ratusan mil dari pulau *Diego Garcia* tetap saja kapal mereka dihubungi dan diinterogasi lewat radio VHF oleh pesawat patroli AS. Selanjutnya pulau *Ushant* di wilayah Perancis salah satu kapal milik suatu perusahaan tempat rekan penulis bekerja sempat digiring dan dipaksa masuk ke pelabuhan terdekat oleh kapal perang Perancis untuk diperiksa karena dianggap berlayar terlalu dekat dengan pantai pulau tersebut. Dengan demikian tampaknya *Freedom of navigation* hanya berlaku bagi negara-negara yang kuat dan yang menarik adalah pemeriksaan tidak dilakukan di laut, tetapi kapal niaga Indonesia tersebut di paksa dan digiring masuk pelabuhan untuk diperiksa secara menyeluruh. Apakah mungkin Indonesia dapat melakukan hal yang sama, tentu dengan adanya segudang alasan hukum yang lebih banyak dibandingkan dengan era tiga dasawarsa yang lalu umpamanya *Port State Control* dan lain-lain?

### Kesimpulan

Konsep negara kepulauan kita telah diterima oleh masyarakat internasional, namun belum ada penetapan alur laut kepulauan yang sukses sejak perjanjian mulai berlaku. Hal ini terbukti dengan masalah ALKI yang masih belum tuntas karena tuntutan adanya ALK Timur Barat yang tidak dipenuhi oleh Indonesia sampai saat ini. IMO dirundung kontroversi

masalah ALKI oleh tekanan-tekanan dari kelompok negara-negara anggota yang menginginkan akses ke perairan Indonesia secara maksimal. Dengan menetapkan PP 37 tahun 2002 berkaitan dengan tiga buah ALKI bagi perairan kepulauan Indonesia dan menuntut kapal-kapal yang transit di luar ALKI tersebut tunduk kepada "innocent passage" secara tidak langsung telah memperlihatkan bahwa Indonesia telah menolak kebijakan IMO terkait "partial designation". Dengan demikian IMO telah gagal membuktikan klaimnya sebagai badan internasional yang berkompeten sesuai UNCLOS pasal 53 ayat 9 untuk menentukan Alur Laut Kepulauan.

Kalau Presiden SBY dalam pidato upacara HUT TNI ke 67 di Lanud Halim Perdanakusuma, Jakarta Timur, pada 5 Oktober 2012 di depan para Prajurit dan Tamu-tamu asing mengatakan " .... Indonesia cinta damai, tapi NKRI harga mati" maka sesuai prinsip bangsa Indonesia dalam memandang lautnya sesuai "wawasan nusantara" yaitu bahwa laut adalah bagian dari kesatuan wilayah yang merupakan media pemersatu bangsa dan sumber kehidupan bangsa sejak dahulu, sekarang dan selamanya, maka atas dasar itulah kita harus sadar bahwa upaya-upaya internasionalisasi walaupun hanya sebagian dari perairan kita, sebagai suatu upaya pelemahan eksistensi NKRI. Namun Indonesia yang cinta damai dan ikut melaksanakan ketertiban dunia, dengan memanfaatkan badan dan hukum

internasional yang sama Indonesia harus siap menggunakan semua peluang secara cerdas untuk memastikan bahwa "wawasan nusantara" tetap terjaga selamanya dan bukan berubah menjadi "wawasan nusainternasional". Semoga !

#### Saran

- Perlu adanya upaya untuk meningkatkan dan memperjelas koordinasi semua instansi yang memiliki kepentingan di perairan laut di bawah kendali BAKORKAMLA.
- Perlu segera menetapkan zonasi-zonasi di seluruh wilayah perairan Indonesia sesuai kebutuhan yang terdiri dari MPA, PSSA, SA, SECA dan Kawasan-kawasan khusus untuk latihan militer tanpa kecuali termasuk di daerah ALKI serta mengajukannya ke IMO.

#### Daftar Pustaka

- [http://waspada.co.id/index.php?option=com\\_content&view=article&id=251760kecelakaan-laut-makin\\_tinggi&catid=59:kriminal-ahukum&Itemid=91](http://waspada.co.id/index.php?option=com_content&view=article&id=251760kecelakaan-laut-makin_tinggi&catid=59:kriminal-ahukum&Itemid=91)
- <http://www.bisnis.com/articles/kecelakaan-transportasi-pemerintah-akui-masih-tinggi>
- <http://www.mgi.esdm.go.id/content/memakai-hari-nusantara-deklarasi-dioeanda-sebagai-pilar-utama-mewujudkan-kesatuan-wilayah-0>

- <http://penabulu.org/2012/06/paradigma-baru-pembangunan/>
- [http://wwwnew.menlh.go.id/home/index.php?option=com\\_content&view=article&id=431%3APERLUTATA-DUNIA-BARU-YANG-LEBIH](http://wwwnew.menlh.go.id/home/index.php?option=com_content&view=article&id=431%3APERLUTATA-DUNIA-BARU-YANG-LEBIH)
- <http://www.dtic.mil/cRi-bin/GetTRDoc?AD=ADA351673>
- <http://www.indonesia-digest.net/hartono/400data.htm>
- <http://fahriemie.blogspot.com/2012/04/kelebihan-indonesia-di-mata-dunia.html>
- <http://www.acousticecolorv.org/srSonarFactCheck.html>
- [http://en.wikipedia.org/wiki/Hugo\\_Grotius](http://en.wikipedia.org/wiki/Hugo_Grotius)
- [http://www.kkp.go.id/index.php/arsip/c/79291KELAUTAN-DAN\\_\\_PERIKANAN=Pembangunan,\\_Usung-Konsep-Ekonomi-Biru/?category\\_no:58](http://www.kkp.go.id/index.php/arsip/c/79291KELAUTAN-DAN__PERIKANAN=Pembangunan,_Usung-Konsep-Ekonomi-Biru/?category_no:58)
- ARCHIPELAGIC SEA-LANES IN INDONESIA-THEIR LEGALITY IN INTERNATIONAL LAW Chris Forward\*
- CONTEMPORARY UNITED STATES FOREIGN POLICY TOWARDS INDONESIA a thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the degree MASTER OF MILITARY ART AND SCIENCE Strategy by HUGH R. MCASLAN, MAJ, RNZIR Fort Leavenworth, Kansas 2004.

