



## Hak Lintas Kapal Asing dalam Hukum Laut Internasional

Mochammad Djalil

Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara, Surabaya

*Lanyer.djalil@gmail.com*

Diserahkan tanggal 1 Juni 2024 | Diterima tanggal 17 Juni 2024 | Diterbitkan tanggal 28 Juni 2024

### **Abstract:**

*This research aims to identify and understand the settings in Indonesian positive law on the use of traffic rights of foreign vessels in Indonesian waters. Related to that, Indonesian waters must be legally protected from the threat of violation of the law as a result of non-compliance with national and international laws and regulations. This research is a normative law approach legislation and the history in which the primary and secondary legal materials were analyzed qualitatively. The results showed that in accordance with applicable positive law, the legislation for law enforcement regarding the utilization of the rights of foreign vessels in Indonesian waters are still using Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie (TZMKO) or on the Territorial Sea and Maritime Environment 1939 is not in accordance with the UNCLOS 1982. This condition results in law enforcement in the sea that has not run optimally because the legislation has not shown any sectoral harmonization between one another. Recommendations of this research was to implement the harmonization of the laws regulating the use of the rights of foreign vessels traffic law enforcement in realizing optimal in Indonesian waters.*

**Keywords:** Rights of Foreign Ships, Indonesian Waters, UNCLOS 1982

### **Abstrak :**

*Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memahami pengaturan dalam hukum positif Indonesia tentang pemanfaatan hak-hak lintas kapal asing di Perairan Indonesia. Terkait hal tersebut, Perairan Indonesia harus dilindungi secara yuridis dari ancaman pelanggaran hukum sebagai akibat tidak dipatuhinya hukum nasional maupun internasional yang berlaku. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif menggunakan pendekatan perundang-undangan dan sejarah dimana bahan hukum primer dan sekunder dianalisis secara kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwasesuai dengan hukum positif yang berlaku, 2 maka peraturan perundang-undangan untuk penegakan hukum mengenai pemanfaatan hak-hak kapal asing di Perairan Indonesia masih menggunakan Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie (TZMKO) atau Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim tahun 1939 yang sudah tidak sesuai dengan UNCLOS 1982. Kondisi ini berakibat pada penegakan hukum di laut yang belum berjalan dengan optimal karena perundang-undangan sektoral yang ada belum menunjukkan harmonisasi antara satu dengan yang lain. Rekomendasi penelitian ini adalah untuk melaksanakan harmonisasi hukum pengaturan pemanfaatan hak-hak lintas kapal asing dalam mewujudkan penegakan hukum di Perairan Indonesia yang optimal.*

**Kata Kunci:** Hak-hak Kapal Asing, Perairan Indonesia, UNCLOS 1982

Copyright © 2024, Author

This is an open-access article under the [CC BY-NC-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)



## PENDAHULUAN

Dua pertiga dari wilayah Indonesia merupakan laut dan merupakan salah satu negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Di samping itu, secara geografis Indonesia terletak diantara dua benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia dan dua Samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik yang merupakan kawasan paling dinamis dalam peraturan, baik secara ekonomis maupun politik. Letak geografis yang strategis tersebut menjadikan Indonesia memiliki keunggulan serta sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap bidang kelautan.

Dalam sejarah hukum internasional, selalu mengupayakan penetapan batas laut teritorial yang berlaku secara universal dengan memberikan catatan bagi negara-negara pantai dan pelintas. Semula batas laut teritorial suatu negara ditentukan berdasarkan kebiasaan-kebiasaan yang berlaku dalam praktek ketatanegaraan negara yang bersangkutan dengan memperhatikan kepentingan negara lainnya (Subagyo: 1985). Penentuan batas laut demikian sangatlah subyektif dan tidak mustahil hanya kepentingan sendirilah yang diutamakan sehingga dalam penentuan batasnya disesuaikan kepentingannya masing-masing. Bagi hukum internasional banyak menimbulkan keresahan-keresahan khususnya bagi negara pelintas, karena dalam penyelesaiannya tidak dapat diterapkan ketentuan yang bersifat umum/universal.

Upaya yang dilakukan untuk membentuk dan melahirkan ketentuan yang dapat diterapkan secara internasional terus dilakukan dengan melihat gambaran keadaan praktek penentuan batas wilayah laut dari masing-masing negara Pantai (Subagyo:2013). Adapun Upaya-upaya yang dilakukan adalah:

- a. Pada tahun 1936 telah diadakan Konferensi Kodifikasi di Den Haag.
- b. Pada tahun 1939, dikeluarkan Ordonasi yang mengatur batas lebar laut teritorial sejauh 3 mil laut.
- c. Pada tahun 1958, diadakan Konferensi Hukum Laut di Jenewa belum mampu menghasilkan kesepakatan internasional dalam jarak 3 mil laut.
- d. Pada tahun 1960, diadakan Konferensi di Jenewa (Hukum Laut II) belum menghasilkan kesepakatan.
- e. Pada tahun 1982, diadakan Konferensi Hukum Laut III dan diperoleh kesepakatan Bersama dalam jarak wilayah laut teritorial sejauh 12 mil laut.

Posisi strategis Indonesia tidak hanya dilihat dari posisi di persilangan antara dua benua, yaitu Asia dan Australia, serta dua samudera, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, tetapi juga di antara Laut China Selatan dan Laut Asia Timur (Kongres Maritim:2017). Posisi yang strategis merupakan keuntungan bagi Indonesia karena memiliki sumber daya kelautan yang melimpah. Dengan adanya sumber daya yang melimpah mengakibatkan laut Indonesia menjadi jalur pelayaran dan banyak kapal asing yang mencuri sumber daya yang ada di laut Indonesia. Salah satu contohnya, pada akhir Oktober 2017 terdapat 33 kapal yang merupakan kapal milik nelayan Vietnam dan Tiongkok di Perairan Renai, Kabupaten Natuna, Provinsi Kepulauan Riau (Kompas:2023)

Konvensi Hukum Laut PBB 1982 mengatur beberapa hak lintas laut. Pertama, hak lintas laut damai diatur dalam ketentuan Pasal 19 ayat (1) Konvensi Hukum Laut mengatur bahwa setiap kapal asing yang memasuki perairan suatu negara wajib menerapkan hak lintas damai. Kapal asing pada saat melintas dilaut teritorial suatu negara harus cepat, tidak boleh membuang limbah, tidak boleh berhenti kecuali kapal tersebut mengalami distress dan setiap negara mempunyai hak untuk membuat peraturan atas laut teritorialnya. Kedua, hak lintas transit diatur dalam Pasal 38 ayat (2). Hak lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan untuk tujuan transit dan terus menerut, langsung dan secepat mungkin antara satu bagian laut

lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona eksklusif lainnya. Ketiga, hak lintas alur kepulauan adalah hak lintas bagi kapal asing apabila ingin melintas di perairan kepulauan. Kapal asing yang melintasi perairan kepulauan di Indonesia wajib mematuhi ALKI (Alur Lintas Kepulauan Indonesia).

Indonesia sebagai negara pantai dan sekaligus sebagai negara kepulauan yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia juga diwajibkan untuk menghormati hak dan kepentingan internasional yang berkaitan dengan pelayaran maupun penerbangan seperti Innocent Passage dan Transit Passage. Hal ini dimaksudkan bahwa Indonesia tidak dapat melarang atau tidak mengizinkan kapal negara tertentu untuk melintas di Perairan Indonesia atau laut teritorial Indonesia sepanjang kapal tersebut mematuhi prinsip-prinsip dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dan peraturan Hukum Internasional serta hukum nasional yang berlaku di Indonesia (Atje:1993)

Indonesia memusatkan perhatiannya pada pengembangan lebih lanjut dari gagasan “Common Heritage of Mankind” yang lahir pada tahun 1967, masalah laut wilayah dan selat. Pertama karena itu merupakan perhatian umum dari semua peserta konferensi sebagai pencerminan dari aspirasi negara-negara berkembang. Kepulauan yang akan dibicarakan dalam rangka laut wilayah dan soal lalu lintas melalui selat merupakan dua hal yang menyangkut kepentingan Indonesia (Mochtar:1958). Peraturan yang berkaitan dengan hak lintas laut yaitu hak lintas damai, hak lintas transit dan hak lintas alur kepulauan dengan adanya keberadaan peraturan ini bukan merupakan jaminan bahwa tidak akan terjadi pelanggaran. Pada kenyataannya masih banyak kapal asing yang melanggar prinsip-prinsip hak lintas laut di perairan Indonesia.

Pada tahun 1967, masalah laut wilayah dan selat. Pertama karena itu merupakan perhatian umum dari semua peserta konferensi sebagai pencerminan dari aspirasi negara-negara berkembang. Kepulauan yang akan dibicarakan dalam rangka laut wilayah dan soal lalu lintas melalui selat merupakan dua hal yang menyangkut kepentingan Indonesia (Mochtar:1958). Peraturan yang berkaitan dengan hak lintas laut yaitu hak lintas damai, hak lintas transit dan hak lintas alur kepulauan dengan adanya keberadaan peraturan ini bukan merupakan jaminan bahwa tidak akan terjadi pelanggaran. Pada kenyataannya masih banyak kapal asing yang melanggar prinsip-prinsip hak lintas laut di perairan Indonesia.

## **METODOLOGI PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan adalah bersifat yuridis normatif, bersifat yuridis normatif artinya penelitian mengacu pada norma-norma hukum. Penelitian Yuridis Normatif adalah penelitian hukum kepustakaan, Undang-Undang, dan sumber hukum internasional lainnya seperti piagam PBB, konvensi, deklarasi dan perjanjian-perjanjian lainnya.

## **PEMBAHASAN**

### **Definisi Hak Lintas Damai**

Kebebasan berlayar atau Freedom of Navigation (FoN) merupakan salah satu prinsip utama dari UNCLOS 1982. Prinsip FoN diterapkan menjadi “Hak Lintas” pada seluruh rezim laut yang ditetapkan dalam UNCLOS 1982. Pengertian Lintas (passage) sesuai pasal 18 adalah: berlayar atau melakukan navigasi secara “terus menerus”, “langsung” serta “secepat mungkin”. Baik itu untuk sekedar melewati suatu negara pantai, atau untuk menuju/dari pelabuhan yang ada di negara pantai tersebut. Perilaku berlayar selain di atas dapat diperbolehkan jika kapal dalam situasi darurat atau bahaya atau sedang melakukan pertolongan darurat (Etty:1992)

Terdapat tiga istilah Hak Lintas dalam UNCLOS 1982, yaitu Hak Lintas Damai (Right of innocent passage), Hak Lintas Transit (Right of transit passage), dan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (Right of archipelagic sea lanes passage). Istilah Hak Lintas Damai digunakan pada rezim Laut Teritorial. Pasal 17 menyatakan<sup>8</sup>: “kapal semua Negara, baik berpantai maupun tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial. Pasal 19 (ayat 1) menjelaskan tentang apa yang dimaksud<sup>9</sup> “Hak Lintas Damai”, yaitu: Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya. Secara rinci pasal 19 ayat 2 mencantumkan 12 kegiatan yang jika salah satunya dilakukan, maka suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai. Seluruh ketentuan tentang Hak Lintas Damai di Laut Teritorial diatur pada UNCLOS 1982 Part (bagian) II.

Bagian II tersebut terdiri lagi atas Sub bagian A yang memuat ketentuan yang berlaku bagi semua jenis kapal. Mulai dari pasal 17 hingga pasal 26. Sub bagian B yang memuat ketentuan yang berlaku khusus untuk kapal niaga (merchant ship) dan kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan komersil, yaitu pasal 27 dan pasal 28. Sub bagian C, memuat ketentuan terhadap kapal perang dan kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial. Terdiri pasal 29 hingga pasal 32. Kapal riset dan kapal coast guard adalah contoh kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial, sehingga ia dimasukkan ke dalam kelompok kapal yang tunduk pada ketentuan disub bagian C ini. Maka dari itu dapat ditarik kesimpulan bahwasanya hak lintas damai, yaitu hak semua negara untuk melintasi atau melayarkan kapalnya melalui perairan laut teritorial suatu Negara pantai sesuai dengan ketentuan Hukum Laut Internasional dan peraturan perundang-undangan Negara Pantai.

### **Definisi Hak Lintas Transit**

Menurut ketentuan pasal ini lintas transit diartikan sebagai pelaksanaan dari kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang terletak antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi

Pengertian hak lintas alur kepulauan ini memiliki kesamaan dengan pengertian hak lintas transit di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional sebagaimana yang dimuat dalam Pasal 38 ayat 2 Konvensi Hukum Laut 1982. Menurut ketentuan pasal ini lintas transit diartikan sebagai pelaksanaan dari kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang terletak antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif. Untuk dapat disebut lintas transit faktor utama yang menentukan adalah kedudukan selat yang menghubungkan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.

Dari uraian di atas tampak adanya persamaan antara kedua hak lintas ini, yaitu pertama hak- hak lintas tersebut tidak hanya meliputi hak lintas pelayaran, tetapi juga mencakup hak lintas penerbangan. Kedua lintasan tersebut menghubungkan antara bagian laut lepas atau zone ekonomi eksklusif dengan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lain. Perbedaan antara kedua hak lintas tersebut adalah hak lintas alur kepulauan merupakan hak pelayaran, sedangkan hak lintas transit merupakan pelaksanaan kebebasan berlayar.

### **Definisi Hak Lintas Alur Kepulauan**

Hak Lintas Alur Laut Kepulauan adalah hak kapal dan pesawat udara asing untuk melakukan lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) dan ayat (2) Undang-undang. Pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dilakukan melalui alur laut atau melalui udara di atas alur laut yang ditetapkan sebagai alur laut kepulauan yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tersebut sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 11.

1. Kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus melintas secepatnya melalui atau terbang di atas alur laut kepulauan dengan cara normal, semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang.
2. Kapal atau pesawat udara asing yang melaksanakan lintas alur laut kepulauan, selama melintas tidak boleh menyimpang lebih dari 25 (dua puluh lima) mil laut ke kedua sisi dari garis sumbu alur laut kepulauan, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10 % (sepuluh per seratus) jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut kepulauan tersebut.
3. Kapal dan pesawat udara asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan 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. Kapal perang dan pesawat udara militer asing, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan latihan perang-perangan atau latihan menggunakan senjata macam apapun dengan mempergunakan amunisi.
5. Kecuali dalam keadaan force majeure atau dalam hal musibah, pesawat udara yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan pendaratan di wilayah Indonesia. Semua kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh berhenti atau berlabuh jangkar atau mondar-mandir, kecuali dalam hal force majeure atau dalam hal keadaan musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dalam keadaan musibah.
6. Kapal atau pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan 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.

Maka dari itu dapat disimpulkan bahwa Hak Lintas Alur Laut Kepulauan adalah berlayar dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melintasi Perairan Kepulauan sebuah negara menuju ke bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif. (Etty:1996) Salah satu ciri negara kepulauan adalah memiliki laut diantara pulau-pulau, yang disebut laut atau perairan kepulauan. Seperti halnya perairan teritorial, negara kepulauan berdaulat penuh di perairan kepulauan.

## SIMPULAN

Berdasarkan materi diatas dapat disimpulkan bahwasanya hak lintas kapal asing terbagi menjadi tiga yaitu: pertama, hak lintas damai, yaitu hak semua negara untuk melintasi atau melayarkan kapalnya melalui perairan laut teritorial suatu Negara pantai sesuai dengan ketentuan Hukum Laut Internasional dan peraturan perundang-undangan Negara Pantai. Kedua, hak lintas transit diartikan sebagai pelaksanaan dari kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata. untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang terletak antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi. Ketiga, Hak Lintas Alur Laut Kepulauan adalah berlayar dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melintasi Perairan Kepulauan sebuah negara menuju ke bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif. Salah satu ciri negara kepulauan adalah memiliki laut diantara pulau-pulau, yang disebut laut atau perairan kepulauan. Seperti halnya perairan teritorial, negara kepulauan berdaulat penuh di perairan kepulauan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Atje Misbach Muhjidin, Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing, Alumni, Bandung, 1993.
- Etty R. Agoes, Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing, Abardin, Bandung, 1991.
- Etty R. Agoes., "Pengaturan Tentang Wilayah Perairan Indonesia dan Kaitannya Dengan Konvensi Hukum Laut 1982", makalah yang disampaikan pada rangkaian Ceramah di Direktorat Jenderal Hukum dan Perundang-undangan, Departemen Kehakiman, 16-19 Januari 1996
- Etty R. Agoes, "Policing Offshore Zones: Indonesia's Model and Experiences", in Doug Mac Kinnon and Dick Sherwoods (eds), Policing Australia's Offshore Zones: Problems and Prospects, Wollongong Papers on Maritime Policy No.9, Centre for Maritime Policy, University of Wollongong, Wollongong, New South Wales, Australia, 1997.
- <http://nasional.kompas.com/read/2017/10/29/07040051/menteri-susi-pimpin-irawati>
- Irawati, Irawati. "Pengaturan Tentang Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 dan Implementasinya di Indonesia." Syiar Hukum11, no. 3 (2009): 209-232.
- KONGRES MARITIM II "Kedaulatan Maritim untuk Kesejahteraan Rakyat: Mengawal Implementasi Kebijakan Kelautan Indonesia" Yogyakarta, 09-10 Desember 2017.
- Mochtar Kusumaatmadja, 1962, Masalah Lebar Laut Teritorial pada Konferensi-Konferensi Hukum Laut 1958, Bandung
- P. Joko Subagyo, 1985, Perkembangan Hukum Laut Indonesia, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Pasal 17 UNCLOS 1982
- Pasal 19 UNCLOS 1982
- [peneggelaman-33-](#) kapal-pencuri-ikan-di- natuna, diakses pada tanggal 5 Mei 2023
- Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan
- Purwaka, Tommy Hendra. "Tinjauan Hukum Laut Terhadap Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia." Mimbar Hukum- Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada 26, no. 3 (2015): 355-365.

- Tuhulele, Popi. (2011), Upaya Hukum Indonesia Mengajukan Landas Kontinen Ekstensi (antara Peluang dan Tantangan), *Perspektif*, 16 (3), 184-195.
- Vinata, Ria Tri. "Konstruksi Archipelagic State Principle Dalam Pembangunan Hukum Laut Internasional." *Jurnal Ilmiah Hukum DE'JURE: Kajian Ilmiah Hukum* 4, no. 2 (2019): 322-345.
- Wartini, Sri. "The Role Of The Coastal States To The Protection Of Marine Environment In Joint Development Agreement." *Indonesian J. Int'l L.* 14 (2016): 433