



Analisis Politik dan Hukum Pelintasan Wilayah Laut Indonesia oleh Negara yang Tidak Meratifikasi UNCLOS 1982

Alhadi Muhamma Fadillah

Universitas Muhammadiyah Surabaya

E-mail : alhadi2302@gmail.com

Kata kunci:

Hak lintas Damai;
Meratifikasi;
UNCLOS 1982.

Abstrak

Hukum laut internasional yang di atur dalam konvensi UNCLOS 1982 mengatur mengenai hak lintas damai kapal asing di teritorial wilayah perairan suatu negara dengan mengedepankan hak lintas damai, hak lintas kapal asing ini menjadikan tanda tanya besar dimana negara-negara yang meratifikasi konvensi UNCLOS 1982 tidaklah semua negara di dunia bahkan negara-negara yang memiliki laut juga ada yang tidak meratifikasi konvensi ini sehingga PBB menyeru agar semua negara meratifikasi konvensi ini. Tujuan penelitian ini agar mengetahui apakah negara-negara yang tidak meratifikasi konvensi UNCLOS 1982 mendapatkan hak untuk melintasi wilayah perairan negara yang meratifikasi konvensi ini dan aturan yang tidak boleh dilakukan saat kapal asing melintasi wilayah teritorial perairan negara lain serta tindakan yang dapat dilakukan Indonesia terhadap para pelanggar. Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif dengan menggunakan pendekatan studi kasus. Hak lintas damai bagi kapal asing di wilayah perairan negara lain telah di atur di konvensi UNCLOS 1982 namun tidak terlepas dari kebijakan politik dan hukum dari suatu negara perairan yang menentukan kapal asing dari suatu negara yang tidak meratifikasi konvensi UNCLOS 1982 berhak tidaknya melintasi wilayah perairan negara tersebut, konvensi UNCLOS 1982 tidak mengatur keseluruhan mengenai aturan hak lintas damai bagi kapal asing yang ingin melintasi wilayah perairan negara lain.

Pendahuluan

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) tahun 1982 mengatur tentang hukum laut, termasuk aturan-aturan di dalamnya. Konvensi ini secara resmi dibuat pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaika. Hingga tahun 2016, jumlah negara peserta UNCLOS 1982 adalah 168 negara (Nations, 2022) Indonesia memiliki Konvensi ini melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 Meratifikasi *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). Sejak saat itu, Indonesia secara resmi tunduk pada rezim UNCLOS pada tahun 1982. Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Menurut Badan Informasi Geospasial, Indonesia memiliki luas wilayah kurang lebih 5.180.053 km² dan 17.499 pulau. Dari luas wilayah tersebut, perairan Indonesia mencapai 3.157.483 km² dan luas daratan mencapai 1.922.570 km² (Alfari, 2022) Negara kepulauan adalah ciri negara kepulauan yang memiliki banyak pulau. Batas wilayah maritim Indonesia,

bagian utara : (Laut Thailand, Laut Filipina, Laut Palau dan Laut Cina Selatan), bagian selatan : (Samudera Hindia dan perairan Australia), bagian timur : (Samudera Pasifik), bagian barat (Samudera Hindia) dan Samudera Hindia). Untuk menjaga hamparan laut yang luas ini, Indonesia memiliki tujuh lembaga penegak hukum dengan satuan tugas patroli maritim, antara lain TNI-AL; POLRI-Dinas Kepolisian Perairan; Kemenhub-Dirjen Hubla; Direktur Jenderal Pengendalian Kelautan dan Perikanan Departemen Umum PSDKP; Kementerian Keuangan-Direktur Jenderal Departemen Umum Bea Cukai; Bakamla, dan Satuan Tugas Pemberantasan Illegal Fishing (Satgas 115). Tujuh lembaga penegak hukum melakukan patroli terkait keamanan maritim sesuai dengan yurisdiksi masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan masing-masing (FHUI, 2021) Penguatan wilayah laut Indonesia diatur UNCLOS 1982 dan diperkuat melalui Undang-undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Berkaitan dengan penerapan kedaulatan Indonesia di perairan kepulauan, dalam prakteknya timbul masalah dengan dilakukannya lintas damai oleh kapal asing milik negara yang belum meratifikasi UNCLOS 1982 di wilayah laut Indonesia tanpa izin. Oleh karena itu, akan menimbulkan persoalan penegakan hukum terhadap pelanggaran alur laut kepulauan di wilayah Indonesia. Sebagai contoh kasus (Marsetyo, 2011, p. 3), pada tanggal 3 Juli 2003, radar TNI Angkatan Udara (TNI AU) dari dua F-16 TNI AU berhasil berkomunikasi dengan dua F-18 Hornet Amerika dan mereka mencegatnya. Dari komunikasi singkat tersebut, akhirnya diketahui bahwa mereka mengaku terbang di perairan internasional. Masih dalam suasana mencekam, pilot F-16 tersebut melihat kapal perusak Angkatan Laut Amerika Serikat (USA) dan langsung melaporkannya. Lima pesawat yang sebelumnya ditemukan adalah milik USS Carl Vinson (CVN-70), kapal induk kelas Nimitz yang berlayar dari barat ke timur dengan dua frigat Angkatan Laut AS dan sebuah kapal perusak. Kapal induk membawa 100 jet tempur, 16 pesawat pengintai dan 6 helikopter, dikemudikan oleh 3.184 pelaut dan perwira, 2.800 pilot dan 70 personel lainnya. Menurut hasil pantauan TNI AU, kapal perang AS di dekat Pulau Bawean itu bergerak dengan kecepatan 20 knot menuju Madura dan Kepulauan Kangean 12 jam kemudian. Untuk kepentingan diplomasi, TNI AU mengirimkan pesawat lain untuk memantau pergerakan mereka, yaitu pesawatintai Boeing 737 Surveiller. Berdasarkan hasil pantauan udara pada pukul 07.00, pesawat pengintai tersebut menemui sebuah kapal induk, satu kapal perusak dan dua kapal perusak yang sedang mendekati Selat Lombok. Jawabannya tetap sama, armada AS masih mengira berada di perairan internasional. Dalam kesempatan itu, mereka masih memotret kapal induk USS Carl Vinson, dua fregat dan kapal perusak AS. Pengintaian ini dijaga ketat oleh dua F/A 18 Hornet Angkatan Laut AS. Dari foto-foto tersebut, pemerintah akhirnya memprotes AS yang masuk ke perairan Indonesia tanpa izin. Menurut analisa TNI AU, kapal-kapal tersebut berasal dari utara, kemudian diubah menjadi ALKI-1 dan melakukan latihan tempur selama beberapa jam di barat laut Pulau Bawean.

Dalam artikel ini, terdapat dua cara untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, yaitu: (1) Analisis politik dan hukum bagaimana negara-negara yang tidak meratifikasi UNCLOS tahun 1982 melewati wilayah laut Indonesia, Apakah Negara Indonesia dapat melakukan unregulated policy dalam UNCLOS 1982? ; (2) Tindakan apa yang dapat dilakukan negara Indonesia terhadap negara yang belum meratifikasi UNCLOS 1982 dan melanggar ketentuan hak lintas damai yang diatur dalam UNCLOS 1982 dan hukum yang berlaku di Indonesia?

Metode

Dalam tulisan ini menggunakan metode penelitian kepustakaan normatif dan legal (*Library Research*). Metode pendekatan penelitian yang digunakan dalam artikel ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dan studi kasus (*case approach*). Sumber dan dokumen hukum yang digunakan adalah dokumen hukum primer dan dokumen hukum sekunder. Pengumpulan dan analisis bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer dan sekunder yang dikumpulkan kemudian dianalisis dengan menggunakan metode analisis kualitatif kemudian disajikan secara deskriptif.

Hasil dan Pembahasan

Hukum laut berawal dari persoalan kepemilikan laut, ada dua aliran utama pendapat mengenai hal ini: yang pertama adalah “Res Nullius”. Pandangan ini menegaskan bahwa laut tidak dapat dimiliki oleh siapa pun, negara mana pun dapat mengambil dan memiliki laut, setiap orang dapat mengambil bagian dari laut sebagai miliknya, sehingga membatasi penggunaannya. Pendapat kedua adalah “Res Communis”, yang berpendapat bahwa laut adalah milik masyarakat global, sehingga laut terbuka bagi manusia untuk diarungi dan digunakan untuk keperluan lain. Jadi laut tidak bisa dikuasai atau dimiliki oleh semua orang (Andrias Darmayadi, 2015, p. 115).

Hak Lintas Damai

Ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan hak lintas damai yang diatur dalam Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982 menetapkan bahwa semua Negara, dengan atau tanpa pantai, bebas melaksanakan hak lintas damai di laut teritorial. Dalam Pasal 18 UNCLOS 1982, pengertian lintas adalah navigasi di laut teritorial untuk tujuan:

“1) Melintas melalui perairan pedalaman atau berhenti di tempat berlabuh dengan lego jangkar di tengah laut atau bersandar di suatu pelabuhan. 2) Berangkat dari perairan pedalaman atau berhenti di tengah laut (roadstead) dengan cara berlabuh atau fasilitas pelabuhan tersebut.”

Ayat (2) menegaskan bahwa lintas damai sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus terus menerus, langsung dan secepat mungkin, termasuk berhenti atau berlabuh, dengan ketentuan bahwa hal itu berkaitan dengan navigasi normal atau harus dilakukan karena tindakan kekerasan, untuk membantu orang, kapal, dan pesawat dalam kesulitan atau bahaya (Windari, 2009, pp. 29-30).

Hak lintas menggunakan konsep *ius communicationis*, ahli yang berkaitan dengan hak lintas, yaitu Grotius: laut tidak dapat dimiliki oleh siapa pun dan hak untuk berlayar adalah hak yang tidak dapat dilarang, Vattel: kapal semua negara menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial Negara pantai, dan Victoria: konsep *ius communicationis* berasal dari penerapan yang sama atas apa yang ada di darat dan di laut, umumnya dikenal sebagai hak kebebasan navigasi. Hak semua bangsa di dunia untuk menikmati laut yang merupakan warisan bersama umat manusia, di laut teritorial berlaku hak navigasi damai untuk kapal asing, sebagaimana diatur dalam hak lintas damai Konferensi Institut de Droit menetapkan: Kapal asing memiliki hak lintas damai di laut teritorial suatu negara, termasuk hak untuk berhenti dan berlabuh, jika terjadi insiden ke barat dalam hal kecelakaan, *force majeure* atau

dalam bahaya. Kata-kata ini kemudian dipindahkan ke Pasal 14(1) Konvensi Jenewa 1958 tentang Hukum Laut, sebagai berikut:

“Subject to the provisions of these articles, ships of all States, whether coastal or not, shall enjoy the right of innocent passage through the territorial sea” (Putra, 2016).

Selain hak lintas damai dan hak lintas melalui Nusantara, ada juga hak lintas transit. Ketentuan tentang hak transit diatur dalam Pasal 38(1) Konvensi Hukum Laut 1982 yang menyatakan bahwa “semua kapal dan pesawat udara mempunyai hak lintas”. Artinya kapal dan pesawat udara dapat masuk dan transit di suatu negara selat dan menjadi maritim internasional. Selat sebagai perairan internasional telah disepakati sejak tahun 1982. Lebar laut teritorial negara kepulauan tersebut adalah 12 mil laut dari garis pangkal. Hal ini berdampak pada status quo selat yang dulunya merupakan laut bebas, kini berubah menjadi laut teritorial (Hutagalung, 2017). Zona lintas damai meliputi: laut teritorial, selat internasional, dan perairan kepulauan. Hak lintas damai di laut teritorial: Semua jenis kapal Mengibarkan bendera nasional kapal tersebut Menurut sistem navigasi yang ditentukan oleh negara pantai. Jenis kapal yang diperbolehkan: kapal pribadi, kapal umum dan kapal perang.

Kebijakan pemerintah Indonesia mengenai hak lintas damai tidak serta merta diimplementasikan oleh peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia, sehingga pemerintah harus mengacu pada peraturan asalnya, terutama terkait dengan organisasi maritim global. Hak lintas damai merupakan hak prerogatif kapal yang terdaftar dan anggota International Maritime Organization (IMO), dan akan menyangkut kepentingan banyak negara, sehingga diperlukan solusi untuk menghindarinya masalah timbul jika diatur untuk masing-masing negara. Setiap negara berbeda, sehingga untuk menghasilkan suatu peraturan yang relevan dengan kepentingan banyak negara, perlu mengacu pada peraturan di atas, dalam hal ini yang dikeluarkan oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa. Akibatnya, pemerintah Indonesia harus menggunakan aturan Perserikatan Bangsa-Bangsa, dalam hal ini Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa 1982 (UNCLOS 1982) untuk menetapkan aturan yang mengatur alur pelayaran internasional, tentang hak lintas damai (Yulianto, 2022). Berdasarkan Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982) Pasal 52: Hak Lintas Innocent Paragraf 1:

“Subject to article 53 and without prejudice to article 50, ships of all States enjoy the right of innocent passage through archipelagic waters, in accordance with Part II, section 3”.

Maksud pasal 52 ayat 1 adalah bahwa Negara kepulauan dalam hal ini pemerintah Indonesia wajib menghormati hak lintas damai setiap kapal asing pada waktu melintasi perairan kepulauan (maritim) (dengan memperhatikan ketentuan Bab II, Bagian 3) dan Negara kepulauan dapat menentukan batas perairan pedalamannya dengan menarik garis penutup untuk menetapkan batas perairan di mana kapal-kapal yang melewati jalur dianggap melaksanakan hak lintas damai (Yulianto, 2022).

Maksud Pasal 19(1) UNCLOS 1982 menyatakan bahwa hak lintas damai berarti:

“Hak lintas damai adalah hak yang diberikan kepada kapal asing ketika melintasi wilayah kedaulatan laut suatu negara sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban, dan keamanan negara pantai.”

Gambar 1. Alur laut kepulauan Indonesia



Gambar di atas adalah ALKI. Pada tahun 2002, rute ALKI yang diusulkan Indonesia disetujui oleh International Maritime Organization (IMO) dan beberapa negara seperti Malaysia, Singapura, Filipina dan lain-lain. Kemudian, Indonesia dapat mengidentifikasi 3 jalur laut kepulauan: ALKI I, ALKI II dan ALKI III. Berdasarkan peraturan pemerintah 37 Tahun 2002 tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia, memuat 3 (tiga) ALKI dan bagian-bagiannya. Pertama, ALKI I untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melalui Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda menuju Samudera Hindia dan sebaliknya; dan berlayar dari Selat Singapura melalui Laut Natuna dan sebaliknya (Sea Lanes Branch IA). Kedua, ALKI II untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melalui Selat Makassar, Laut Flores dan Selat Lombok menuju Samudera Hindia dan sebaliknya. ALKI III beroperasi untuk berlayar dari Samudera Pasifik melalui Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu. Hasil penelitian disajikan dalam bentuk grafik, tabel, atau deskriptif. Analisis dan interpretasi hasil ini diperlukan sebelum dibahas.

Sebagai negara yang juga telah meratifikasi Konvensi Internasional Hukum Laut, Indonesia secara hukum berkewajiban untuk memberikan hak lintas damai kepada kapal dan pesawat udara asing, yang melewati garis dan alur kepulauan. Kapal dan pesawat asing dapat melewati perairan Indonesia melalui jalur yang ditetapkan sebagai ALKI. Penunjukan ALKI bisa membawa keuntungan sekaligus ancaman bagi keamanan Indonesia. Oleh karena itu, pemerintah Indonesia juga telah mengajukan beberapa persyaratan yang harus dipenuhi oleh kapal dan pesawat asing jika melewati ALKI (Idhom, 2021).

Aturan-aturan yang berkaitan dengan ALK (jalur kapal) diatur dalam UNCLOS 1982, antara lain Pasal 53 tentang hak lintas alur pelayaran kepulauan, ayat 1:

“An archipelagic State may designate sea lanes and air routes thereabove, suitable for the continuous and expeditious passage of foreign ships and aircraft through or over its archipelagic waters and the adjacent territorial sea.”

“Negara kepulauan dapat menunjuk jalur laut dan rute udara dengan benar, cocok untuk bagian kapal pesiar dan berkecepatan tinggi dan pesawat terbang melalui atau di atas perairan kepulauannya dan lautan teritorial yang berdekatan.”

Dalam melaksanakan pasal-pasal dalam ALK, Konvensi Hukum Laut mengatur tentang kewajiban kapal yang melaksanakan pasal-pasal tersebut (Waas, 2016), yaitu:

- a. Pasal 53(5) UNCLOS 1982 mengatur bahwa kapal dan pesawat udara yang membawa garis ALK tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil laut di kedua sisi garis tengah, asalkan kapal dan pesawat udara tersebut tidak dapat melakukan navigasi dan terbang

lebih dekat ke pantai dari 10% dari melacak. Jarak. Antara titik-titik terdekat dari pulau-pulau yang berbatasan dengan laut.

- b. Pasal 39 diterapkan dengan modifikasi yang sesuai berdasarkan Pasal 54 yang mengatur kewajiban kapal dan pesawat udara selama melintasi alur laut kepulauan sebagai pengamanan terhadap segala tindakan yang mungkin membahayakan atau mengancam keamanan nasional nusantara. (Alma Manuputty, 2012, pp. 61-62) Ayat 1 Pasal 39 mengatur bahwa kapal dan pesawat udara yang melewati ALK harus melewati ALK melalui laut dan darat di atas dengan ketentuan sebagai berikut:
- 1) Tidak mengancam atau menggunakan kekuatan apapun terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah dan kemerdekaan politik Negara kepulauan atau dengan cara lain apapun yang bertentangan dengan asas-asas hukum internasional umum yang ditetapkan oleh undang-undang yang diabadikan dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.
 - 2) Jangan mengambil tindakan apa pun yang tidak terkait dengan metode passing cepat dan terus menerus yang biasa, kecuali jika terjadi force majeure atau kecelakaan.
 - 3) Tunduk pada ketentuan yang relevan dari bab ini yang bersangkutan.

Prinsip-prinsip hukum nasional dan internasional yang mengatur hak lintas damai kapal dan pesawat udara asing di wilayah perairan Indonesia. Prinsip-prinsip hukum internasional yang mengatur hak lintas damai diadopsi oleh Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982). Asas-asas hak lintas damai kapal dan pesawat udara asing di laut teritorial meliputi asas-asas sebagai berikut: a) asas perluasan yurisdiksi atas laut b) asas lintas damai. c) Prinsip kebebasan navigasi. d) Prinsip duplikasi hukum laut dan hukum penerbangan (Suhendang, 2015).

Analisis politik dan hukum pelintasan wilayah laut Indonesia oleh negara yang tidak meratifikasi UNCLOS 1982

Sampai saat ini masih ada beberapa negara yang belum meratifikasi UNCLOS 1982, yaitu Afghanistan, Amerika Serikat, Andorra, Bhutan, Burundi, El Salvador, Eritrea, Ethiopia, Israel, Iran, Kamboja, Kazakstan, Kolombia, Korea Utara, Kyrgyzstan, Libya, Liechtenstein, Republik Afrika Tengah, Rwanda, Swaziland, Peru, San Marino, Sudan Selatan, Suriah, Tajikistan, Turki, Turkmenistan, Uni Emirat Arab, Uzbekistan, dan akhirnya Venezuela. Dalam UNCLOS 1982, Bab 2, Bagian 3, dijelaskan bahwa setiap negara berhak atas hak lintas damai melalui laut teritorial suatu negara tanpa otorisasi terlebih dahulu dan tanpa kompensasi (Mohamad Afif Dzulqifli, 2015). Hak kebebasan navigasi untuk kapal asing mencakup semua kelas sebagaimana ditentukan oleh hukum internasional dari Pasal 17 sampai 26 UNCLOS 1982. Kapal niaga dan kapal pemerintah lainnya yang beroperasi untuk tujuan non-komersial kapal niaga, sesuai dengan ketentuan Pasal 27 dan 28 UNCLOS 1982. Kapal perang dicakup oleh Pasal 29 UNCLOS 1982. Secara khusus, untuk kapal selam yang biasanya dalam mode menyelam, peraturan tentang navigasi permukaan dan bendera dikeluarkan selama lintas damai melalui laut teritorial. Pembebasan pajak khusus untuk kapal selam jenis ini diatur dalam Pasal 20 UNCLOS 1982. Indonesia adalah negara kepulauan, maka dasar hukum yang digunakan mengenai hak lintas damai negara kepulauan diatur dalam Pasal 52:

“1. Dengan tunduk pada ketentuan pasal 53 dan tanpa mengurangi arti ketentuan pasal 50, kapal semua Negara menikmati hak lintas damai melalui perairan kepulauan sesuai dengan ketentuan dalam Bab II, bagian 3.

2. *Negara Kepulauan dapat, tanpa mengadakan diskriminasi formal maupun diskriminasi nyata diantara kapal asing, menangguhkan sementara lintas damai kapal asing di daerah tertentu perairan kepulauannya, apabila penangguhan demikian sangat perlu untuk melindungi keamanannya. Penangguhan demikian akan berlaku hanya setelah diumumkan sebagaimana mestinya.”*

Pasal 26 Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982 menyatakan bahwa tidak ada invoice atau bea yang dapat dikenakan kepada kapal asing semata-mata karena telah melewati laut teritorial, tetapi tidak dapat mengenakan bea kepada kapal asing yang melewati laut teritorial. Berbatasan. Dalam pembayaran biaya khusus. Layanan (pembayaran untuk layanan tertentu saja) diberikan kepada kapal dan biaya harus dibebankan tanpa diskriminasi. Selain itu, Indonesia harus memenuhi sejumlah kewajiban sebagai penandatanganan Konvensi UNCLOS 1982, antara lain:

1. Tidak ada pembenaran untuk menghalangi lintas damai kapal asing di laut teritorial, kecuali berdasarkan konvensi yang berlaku.
2. Tidak dapat dibenarkan untuk:
 - a. Menetapkan syarat-syarat bagi kapal asing yang dapat mengakibatkan penolakan atau pengurangan hak lintas damai.
 - b. Diskriminasi antara kapal yang mengangkut barang ke/dari atau atas nama suatu negara.
3. Informasi/pemberitahuan yang memadai harus diberikan tentang ancaman yang diketahui terhadap bahaya maritim di laut teritorialnya.

Ketentuan hak lintas damai di Indonesia didasarkan pada Pasal 11 ayat (1) UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia menetapkan bahwa kapal semua negara, baik yang berpantai maupun tidak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui perairan teritorial dan perairan kepulauan. Kemudian pada ayat (3) pasal 11 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 ditentukan bahwa lintas damai harus berlangsung terus menerus, langsung dan secepat mungkin, termasuk berhenti atau berlabuh, asalkan berkaitan dengan kapal biasa atau karena keadaan terpaksa, masalah atau kebutuhan untuk memberikan bantuan kepada orang, kapal atau pesawat udara dalam bahaya atau kesusahan (Agoes, 1991, p. 120).

Negara Indonesia juga dapat melakukan penangguhan lintas damai di perairannya yang di atur di Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia Pasal 14 :

“(1)Penangguhan sementara Lintas Damai kapal asing dalam daerah tertentu di Laut Teritorial atau Perairan Kepulauan karena sangat diperlukan untuk perlindungan keamanan atau untuk keperluan latihan senjata dilakukan oleh Panglima Tentara Nasional Indonesia.

(2)Penangguhan sementara Lintas Damai kapal asing dalam wilayah daerah tertentu di Laut Teritorial atau Perairan Kepulauan sebagai-mana dimaksud dalam ayat (1), diberitahukan oleh Departemen Luar Negeri kepada negara-negara asing melalui saluran diplomatik dan diumumkan melalui Berita Pelaut Indonesia setelah memperoleh penetapan mengenai daerah dan jangka waktu berlakunya penangguhan sementara tersebut dari Panglima Tentara Nasional Indonesia.

(3)Penangguhan sementara Lintas Damai kapal asing dalam daerah tertentu di Laut Teritorial atau Perairan Kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1),

mulai berlaku paling cepat 7 (tujuh) hari setelah pemberitahuan dan pengumuman sebagaimana dimaksud dalam ayat (2).”

Tindakan negara Indonesia terhadap negara yang melanggar ketentuan-ketentuan hak lintas damai yang di atur di UNCLOS 1982 maupun Undang-undang yang ada Indonesia

Pasal 58(3) UNCLOS 1982 menyatakan bahwa semua negara memiliki kewajiban dan kemampuan untuk mematuhi peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh negara pantai. Selain itu, negara pantai memiliki beberapa jenis kekuasaan dalam pelaksanaan kedaulatannya, yang diatur dalam Pasal 25 Konvensi 1982 (Jackson, 2014):

1. Di laut teritorialnya, mengambil tindakan yang diperlukan untuk mencegah lintas tidak damai.
2. Berhak mengambil tindakan yang diperlukan untuk mencegah setiap pelanggaran terhadap syarat-syarat yang ditetapkan untuk masuknya kapal ke perairan pedalaman atau berhenti di pelabuhan.
3. Menutup sementara sebagian laut teritorial bagi lintas damai kapal asing, bila hubungan demikian sangat memerlukan perlindungan keselamatannya.

Rejim laut teritorial diatur sebagai berikut:

1. Negara pantai mempunyai kedaulatan penuh atas laut teritorial, ruang udara di atasnya, dasar laut, tanah di bawahnya dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.
2. Di laut teritorial, hak lintas damai berlaku untuk kendaraan sungai asing. Kapal asing yang ikut serta dalam kegiatan maritim damai di laut teritorial tidak boleh melakukan kegiatan berupa ancaman atau penggunaan kekerasan untuk melanggar kedaulatan, keutuhan wilayah, dan kemerdekaan politik negara pantai di laut serta tidak boleh melakukan penyelidikan, penelitian, mengganggu sistem komunikasi, menyebabkan polusi dan melakukan aktivitas lain yang tidak ada.
3. Negara pantai berhak menetapkan peraturan-peraturan yang bertalian dengan lintas damai yang berkaitan dengan keselamatan navigasi dan pengaturan navigasi, perlindungan alat bantu dan perlengkapan navigasi, perlindungan jalur navigasi, kabel dan pipa bawah laut, konservasi sumber daya alam, pencegahan pelanggaran penangkapan ikan . atau aturan, konservasi dan pencegahan lingkungan, pengurangan dan pengendalian polusi, penelitian ilmiah kelautan dan survei hidrografi, dan pencegahan pelanggaran peraturan bea cukai, pajak dan kesehatan.

Dengan demikian dapat dilihat bahwa negara pantai mempunyai kedaulatan penuh atas laut teritorialnya, kedaulatan penuh ini dilaksanakan dalam jarak 12 mil laut dari pantai dan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam UNCLOS III (T, 2011).

Penerapan hukum hak lintas damai kapal dan pesawat udara asing di laut teritorial Indonesia dijamin oleh ketentuan hukum laut internasional dan hukum laut nasional berdasarkan kebebasan navigasi (innocent paragraph), tidak mengancam dan merugikan keamanan, keutuhan wilayah dan kedaulatan Negara pantai.

Pasal 4 Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 memuat ketentuan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal asing yang melakukan lintas damai di perairan teritorial dan perairan kepulauan yang dianggap tidak damai, khususnya:

- “a. Melakukan perbuatan yang merupakan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum Bangsa-Bangsa;”*
- b. Melakukan latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;*
- c. Melakukan perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan dan keamanan negara;*
- d. Melakukan perbuatan yang merupakan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara;*
- e. Meluncurkan, mendaratkan, atau menaikkan suatu pesawat udara dari atau ke atas kapal;*
- f. Meluncurkan, mendaratkan, atau menaikkan suatu peralatan dan perlengkapan militer dari atau ke atas kapal; atau*
- g. Hilir mudik di Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan atau kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.”*

Kegiatan lain kapal asing yang melintas secara damai di laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia dianggap tidak damai berdasarkan Pasal 5 ayat (1) yaitu:

- “a. Membongkar atau memuat setiap komoditi, mata uang, atau orang, yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan kepabeanan, fiskal, keimigrasian, atau saniter;*
- b. Kegiatan perikanan;*
- c. Kegiatan riset atau survey;*
- d. Perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi, setiap fasilitas, atau instalasi komunikasi lainnya;*
- e. Perbuatan pencemaran yang dilakukan dengan sengaja dan menimbulkan pencemaran yang parah.”*

Paragraf 2 membahas jenis kegiatan selain kapal asing yang dianggap tidak damai, yaitu:

- “a. Merusak atau mengganggu alat dan fasilitas navigasi, serta fasilitas atau instalasi navigasi lainnya;*
- b. Melakukan perusakan terhadap sumber daya alam hayati; atau*
- c. Merusak atau mengganggu kabel dan pipa laut.”*

Dilihat dari uraian di atas, kegiatan kapal asing di perairan nasional Indonesia dianggap tidak damai jika dilihat dari ketentuan pasal 19 ayat 2 dan pasal 21 Konvensi Hukum Laut 1982. Pencantuman ketentuan Pasal 21 adalah agar Pemerintah Indonesia dapat mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk mencegah gangguan keamanan, ketertiban dan kepentingan umum di wilayah perairan dan perairan kepulauan Indonesia (Fajrin, 2012).

Penegak hukum laut yang berwenang untuk berpatroli, yaitu TNIAL; POLRI/Polres Perairan (Polair); Kesatuan Pengawasan Perikanan dan Angkatan Laut (KPLP); Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP); Kementerian Keuangan (Departemen Umum Bea Cukai); dan Bakamla. Setiap organisasi memiliki tugas dan wewenang yang diatur dalam peraturan perundang-undangan masing-masing. Secara umum, kewenangan masing-masing instansi adalah melakukan patroli laut teritorial, pemeriksaan, penahanan dan penangkapan kapal-kapal yang diduga melakukan tindak pidana. Namun untuk tugas penyidikan, kewenangan diberikan kepada TNI Angkatan Laut, TNI AU, KPLP, PPNS Bea Cukai, PPNS Perikanan, sedangkan lembaga yang tidak memiliki kewenangan penyidikan adalah Bakamla (Doodoh, 2018).

Kapal asing di ALKI telah diatur dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 36 Tahun 2002 tentang hak dan kewajiban kapal asing dalam melaksanakan hak lintas damai di perairan Indonesia, Pasal. 4 ayat 1 huruf (a) menyatakan: 1. Melintasi laut teritorial dan pulau-pulau dengan damai, kapal yang berbendera asing tidak diperbolehkan melakukan kegiatan seperti: a) Mengancam atau menggunakan kekerasan di suatu daerah, kemerdekaan politik negara pantai atau cara lain apapun merupakan pelanggaran terhadap hukum internasional. b) Sehubungan dengan kapal berbendera asing yang melakukan penangkapan ikan secara ilegal di perairan Indonesia berdasarkan Pasal. 4 ayat 1 huruf (a) termasuk dalam ancaman negara kesatuan Republik Indonesia, dan memperkuat ancaman kapal penangkap ikan ilegal di ALKI.

Pasal 111 UNCLOS 1982 tentang hak pengejaran mengatur bahwa pengejaran terhadap kapal asing dapat dilakukan apabila penguasa negara pantai mempunyai cukup alasan untuk meyakini bahwa kapal tersebut telah melanggar peraturan perundang-undangan negara tersebut. Hak pengejaran cepat negara pantai dapat memastikan bahwa ia mempertahankan kredibilitas penegakan hukum yang diperlukan untuk mengurangi pelanggaran hukum. Ketentuan sanksi diatur dalam undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang lalu lintas laut dalam pasal 284-336. Ketentuan sanksi ini hanya berlaku bagi kapal yang melanggar aturan yang diatur dalam UU Kelautan.

Kesimpulan

Negara Indonesia tidak memiliki hak untuk melarang negara lain yang tidak meratifikasi UNCLOS 1982 untuk melintasi perairannya hal ini berdasarkan teori Res Nullius dan Res Communis, melihat dasar hukum internasional pada Bab 2 bagian 3, pasal 17 dan pasal 52 UNCLOS 1982. Ada pula Pasal 11 ayat (1) UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia sebagai dasar hukum nasional untuk memberikan kebebasan berlayar di laut teritorial Indonesia. Indonesia harus memberikan hak lintas damai kepada kapal asing untuk melewati perairan (alur pelayaran) kepulauannya. Meskipun Indonesia tidak memiliki hak untuk melarang melintasi wilayah perairannya, namun negara Indonesia masih dapat melakukan pemantauan terhadap kegiatan kapal asing untuk lintas damai yang sudah ditetapkan di pasal 19 ayat 2 UNCLOS 1982 serta hukum nasional Pasal 4 dan 5 Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002. Indonesia juga dapat menindak kapal asing yang melanggar hak lintas damai yang diatur dalam Pasal 21 dan 25 UNCLOS 1982 serta ketentuan yang diatur oleh Negara Indonesia dalam Pasal 4 dan 25 Peraturan Pemerintah No 36 tahun 2002 harus diikuti oleh semua kapal asing yang menggunakan lintas damai. Apabila kapal asing melanggar peraturan tersebut, negara Indonesia dapat mengadili kapal asing melalui lembaga penegak hukum maritim yang berwenang dengan satuan tugas patroli yaitu TNIAL; POLRI/Polres Perairan (Polair); Satuan Pengawasan

Pantai dan Perikanan (KPLP); Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP); Kementerian Keuangan (Departemen Umum Bea Cukai); dan Bakamla. Pasal 111 UNCLOS 1982 merupakan dasar yang menjadi acuan oleh negara Indonesia untuk melakukan pengejaran. Ada pula kejahatan yang terjadi dalam lintas damai seperti mencuri ikan, membuang sampah sembarangan, menaikkan penumpang dan lain-lain, sehingga negara Indonesia dapat menerapkan sanksi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam pasal 284-336.

Daftar Pustaka

- Agoes, ETTY R. Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing, Abardin, Bandung, 1991.
- Craig, Allen (2009), Doctrine of hot pursuit: A functional interpretation adaptable to emerging maritime law enforcement technologies and practices, *Ocean Development & International Law*, 20 (4), 309-341, DOI: 10.1080/00908328909545899.
- Darmayadi, Andrias, Dkk. 2015. Mengenal Studi Hubungan Internasional. Bandung : Zavara.
- Doodoh, Pingkan Jeand'arc Angie. "TINJAUAN YURIDIS MENGENAI PENEGAKAN HUKUM ATAS HAK LINTAS DAMAI UNTUK KAPAL ASING DI LAUT INDONESIA". *Lex Et Societatis*. Vol. VI/No. 9/Nov/2018.
- Fajrin, Muhammad. SKRIPSI: "TINJAUAN HUKUM TERHADAP HAK LINTAS DAMAI DIPERAIRAN INDONESIA". (MAKASSAR: UNHAS, 2012)
- Hutagalung, Siti Merida. 2017. PENETAPAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI): MANFAATNYA DAN ANCAMAN BAGI KEAMANAN PELAYARANDI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA. *Jurnal Asia Pacific Studies*, Volume 1, Number 1.
- Manuputy, Alma dkk. 2012. Identifikasi Konseptual Akses Perikanan Negara Tak Berpantai dan Negara yang secara Geografis Tak Beruntung di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Makassar: Arus Timur.
- Marsetio, 2011, Batas Wilayah Dan Dinamika Penjagaan Batas Laut Di Indonesia Dalam Dimensi Sosiokultural, Kepala Staf TNI Angkatan Laut Republik Indonesia. Universitas Diponegoro.
- Putra, Akbar Kurnia. 2016. HAK LINTAS DAMAI (RIGHT OF INNOCENT PASSAGE) BERDASARKAN UNITED NATION CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA 1982. *Jurnal Ilmu Hukum*, Volume 7, Nomor 2.
- T, May Rudy. 2011. Hubungan Internasional Kontemporer dan Masalah-masalah Global. Bandung: Refika Aditama.
- Sorensen, Georg & Robert Jackson. 2014. Pengantar Studi Hubungan Internasional: Teori dan Pendekatan. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Waas, Richard M. 2016. PENEGAKAN HUKUM DI KAWASAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI) MENURUT KONSEPSI HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM NASIONAL INDONESIA. *Jurnal Sasi*, Vol. 22 No. 1.
- Windari, Retno. 2009. Hukum Laut, Zona-Zona Maritim Sesuai Unclos 1982 Dan Konvensi-Konvensi Bidang Maritim, Jakarta.
- Yulianto. 2022. Hak Lintas Damai Berdasarkan United Nation Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS)1982 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Km 130 Tahun 2020 Tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda. *JURNAL UNIVERSAL TECHNIC*, VOLUME 1, NO. 1.

WEBSITE

https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm
diakses pada tanggal 20 November 2022 jam 22.39 WITA.

<https://www.ruangguru.com/blog/luas-dan-batas-wilayah-indonesia> diakses pada tanggal
19 November 2022 jam 21.00 WITA.

<https://law.ui.ac.id/penegakan-hukum-di-wilayah-laut-indonesia/> diakses pada tanggal 19
November 2022 jam 21.02 WITA.

<https://amp.tirto.id/jalur-alur-laut-kepulauan-indonesia-1-2-3-berdasarkan-perairan-gj2W>
diakses pada tanggal 21 November 2022 jam 21.36 WITA.

<https://kmip.faperta.ugm.ac.id/kapal-asing-bebas-melintas-laut-indonesia-indonesia-dapat-apa/>
diakses pada tanggal 18 November 2022 jam 01.15 WITA.

LAINNYA

United Nation Convention of Law of the Sea (UNCLOS) 1982

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang PELAYARAN.

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak Dan
Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan
Indonesia.