

**STATUS HUKUM HAK LINTAS NEGARA  
KEPULAUAN DITINJAU DARI UNITED  
NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF  
THE SEA (UNCLOS) 1982<sup>1</sup>**

Jason Theogives Lamandasa<sup>2</sup>  
[jasonlamandasa.9@gmail.com](mailto:jasonlamandasa.9@gmail.com)

Caecilia J. J. Waha<sup>3</sup>

Lusy K.F.R. Gerungan<sup>4</sup>

**ABSTRAK**

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui bagaimana pengaturan hak lintas di wilayah perairan kepulauan dalam *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (UNCLOS) 1982 dan untuk mengetahui bagaimana implementasi hukum laut internasional terkait hak lintas di wilayah perairan kepulauan. Dengan metode penelitian yuridis normatif, kesimpulan yang didapat: 1. Pengaturan hak lintas di wilayah perairan kepulauan berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 atau *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982 menjelaskan tentang Hak lintas damai (*right of innocent passage*), Hak lintas alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*), Kewajiban kapal dan pesawat udara selama melakukan lintas, kegiatan riset dan survey, Kewajiban Negara kepulauan dan peraturan perundang-undangan, dan Negara kepulauan bertalian dengan lintas alur laut kepulauan. 2. Implementasi hukum laut internasional dalam UNCLOS 1982 memberikan kedaulatan penuh pada perairan kepulauan dan mewajibkan Negara Kepulauan untuk memberi hak lintas damai dan hak lintas alur kepulauan. Inilah ketentuan yang 'memaksa' Indonesia menetapkan Alur Laut Kepulauan (*Designated Sea Lane*) walaupun UNCLOS 1982 telah mengatur tentang hak lintas damai dan hak lintas alur kepulauan.

Kata Kunci : Hak Lintas Negara Kepulauan

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang**

Prinsip Negara Kepulauan” (*Archipelagic State Principle*), yang memandang wilayah laut dan darat sebagai suatu kesatuan yang utuh sesuai filosofi "Tanah-Air". Konsepsi Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) didasarkan pada konsepsi “*archipelago*” yang berarti laut di mana banyak

terdapat pulau-pulau. Dalam “*archipelago*” tersebut rasio laut atau air adalah lebih besar daripada daratan (pulau), tetapi keduanya dianggap sebagai suatu kesatuan. Dengan demikian, pengertian yang paling penting dalam konsepsi *archipelago* adalah kesatuan antara laut dan darat (serta udara di atasnya), di mana rasio wilayah laut lebih besar dari rasio wilayah darat.<sup>5</sup>

Konsepsi negara kepulauan telah dituangkan kedalam beberapa asas yang dinamakan asas-asas negara kepulauan (*archipelagic states principles*) dan tercantum dalam Bab IV *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS) yang terdiri dari sembilan pasal yakni Pasal 46 - 54, yang berisi antara lain ketentuan-ketentuan tentang negara kepulauan, garis-garis pangkal kepulauan, status hukum dari perairan kepulauan, penetapan perairan pedalaman dalam perairan kepulauan, hak lintas damai melalui perairan kepulauan, hak lintas alur-laur laut kepulauan, hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam pelaksanaan hak lintas alur-laur laut kepulauan.<sup>6</sup>

Penetapan batas wilayah suatu negara dalam praktiknya lebih mudah diterapkan pada wilayah darat dibandingkan di wilayah laut. Batas wilayah darat dapat dengan mudah diberi tanda sehingga apabila terjadi perubahan atau pergeseran, permasalahan tersebut dapat segera diketahui dan diselesaikan, sementara di wilayah laut batas wilayah tidak bisa ditetapkan hanya dengan berupa tanda yang alamiah ataupun buatan. Penetapan batas wilayah laut biasanya ditetapkan dengan cara yang lebih modern yaitu dengan perjanjian bilateral atau multilateral antara negara-negara yang wilayah lautnya saling berbatasan.<sup>7</sup>

Usaha untuk mengatasi permasalahan perbatasan wilayah laut ini telah diwujudkan dalam suatu Konferensi Internasional melalui Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) tentang Hukum Laut yang menghasilkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) yang ketiga. Sesuai Pasal 308, UNCLOS mulai berlaku 12 bulan setelah tanggal didepositkannya piagam ratifikasi atau aksesi yang ke-60. Konvensi tersebut telah mulai berlaku semenjak

<sup>1</sup> Artikel Skripsi

<sup>2</sup> Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 19071101376

<sup>3</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

<sup>4</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

<sup>5</sup> Johanis Leatemia, “Pengaturan Hukum Daerah Kepulauan”, MIMBAR HUKUM Volume 23, Nomor 3, Oktober 2011, Hlm.630

<sup>6</sup> *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, Pasal. 46 – 54

<sup>7</sup> Mifta Hanifah, Dkk, “Penyelesaian Sengketa Gugatan Filipina Terhadap China Mengenai Laut China Selatan Melalui Permanent Court Of Arbitration”, Diponegoro Law Journal Volume 6, Nomor 1, 2017, Hlm.3

tanggal 16 November 1994 dan sampai bulan Juli 2004 telah diratifikasi oleh 145 Negara.<sup>8</sup>

Sebelum UNCLOS 1982 membahas mengenai negara kepulauan (*Archipelagic State*), Indonesia melalui Deklarasi Djuanda 1957 sudah menyatakan bahwa Indonesia merupakan Negara Kepulauan (*Archipelagic State*), sehingga laut-laut antarpulau pun merupakan wilayah Republik Indonesia dan bukan kawasan bebas. Deklarasi Djuanda selanjutnya diresmikan menjadi UU No.4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia. Setelah melalui perjuangan yang panjang, deklarasi ini pada tahun 1982 akhirnya dapat diterima dan ditetapkan dalam konvensi hukum laut PBB ke-III Tahun 1982 yaitu *United Nations Convention On The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982.<sup>9</sup>

Indonesia merupakan salah satu negara yang tunduk pada dasar hukum laut internasional yang lazim disebut UNCLOS 1982. UNCLOS 1982 merupakan hasil dari berbagai konferensi PBB yang membahas tentang hukum laut dan berlangsung sejak tahun 1973-1982.<sup>10</sup> Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982.

Suatu negara yang sudah meratifikasi dan terikat pada suatu perjanjian internasional, lebih-lebih jika perjanjian internasional itu sudah mulai berlaku bahkan juga sudah dilaksanakan pada aras atau tataran internasional, pada tataran nasional atau domestik, perjanjian itu akan masuk ke dalam dan menjadi bagian dari hukum nasional negara-negara yang sudah meratifikasinya atau menyatakan persetujuannya untuk terikat sesuai dengan prosedur yang ditentukan di dalam hukum atau peraturan perundang-undangan nasionalnya masing-masing.<sup>11</sup>

Berdasarkan UNCLOS negara yang memiliki kedaulatan wilayah atas pulau diperbolehkan untuk memiliki 12 mil laut wilayah dan 200 mil ZEE di sekitar pulau. Jika negara memiliki kedaulatan atas keseluruhan kepulauan dan menjadi negara kepulauan, maka negara tersebut mempunyai hak untuk menarik garis pangkal lurus di antara pulau-pulau terluar dan akan mempunyai kedaulatan atas sumber daya alam di

dasar laut yang terletak di dalam garis pangkal lurus tersebut (Pasal 47 dan 49).<sup>12</sup>

Dalam pengaturan nasional Indonesia telah terdapat Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang merupakan tindak lanjut pengesahan UNCLOS. Pada ketentuan tersebut diatur bahwa perairan pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk kedalamnya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup. Serta di dalam perairan kepulauan untuk penetapan batas perairan pedalaman, Pemerintah Indonesia dapat menarik garis-garis penutup pada mulut sungai, kuala, teluk, anak laut dan pelabuhan.<sup>13</sup>

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 juga memuat ketentuan hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002. Pada peraturan pemerintah tersebut diatur bahwa kapal dan pesawat udara asing dapat melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, untuk pelayaran atau penerbangan dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.<sup>14</sup> Namun, dalam 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.<sup>15</sup>

Selat merupakan laut pedalaman atau bagian laut teritorial dari negara tepi yang menghubungkan satu bagian ZEE atau laut lepas atau ZEE/ laut lepas lainnya.<sup>16</sup>

Salah satu perairan di Asia Tenggara yang cukup penting dan strategis bagi perdagangan

<sup>8</sup> *Ibid*

<sup>9</sup> [https://id.wikipedia.org/wiki/Deklarasi\\_Djuanda](https://id.wikipedia.org/wiki/Deklarasi_Djuanda) (Diakses 28 Februari 2023, Pukul 11.00)

<sup>10</sup> Patrisius Bagus Alvito Baylon, Dkk, "Kajian Validitas Klaim China Atas Wilayah Laut Cina Selatan Indonesia", Jurnal Kewarganegaraan, Volume 5, Nomor 2, Desember 2021, Hlm.692

<sup>11</sup> Wayan Parthiana, "Hukum Perjanjian Internasional", Bandung, Mandar Maju, 2005, Hlm. 265

<sup>12</sup> Faudzan Farhana, "Memahami Perspektif Tiongkok Dalam Upaya Penyelesaian Sengketa Laut Cina Selatan", Jurnal Penelitian Politik, Volume 11, Nomor 1, Juni 2014, Hlm.171

<sup>13</sup> Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang : Perairan Indonesia, Pasal. 3 dan Pasal. 7

<sup>14</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang : Hak Dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan, Pasal. 2.

<sup>15</sup> *Ibid*, Pasal. 4.

<sup>16</sup> Dwi Astuti Palupi, "Hukum Laut Internasional", Sumbar, LPPM Universitas Bung Hatta, 2022, Hlm. 35

dunia adalah Selat Malaka. Selat inilah yang menghubungkan wilayah Asia dengan Eropa dan Timur Tengah. Selat Malaka adalah salah satu *chokepoint* maritim dunia yang berbahaya dan menjadi tujuan kejahatan transnasional.<sup>17</sup>

Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara-negara yang memakai serta negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka diharuskan melakukan kerjasama yang bertujuan untuk menciptakan keamanan dalam hal kedaulatan dan pengelolaan serta perlindungan lingkungan laut dengan cara memelihara sarana bantu keselamatan dan navigasi di selat demi terciptanya kelancaran pelayaran internasional. Dan serta untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran yang ditimbulkan dari kapal yang melintas.<sup>18</sup>

Pada tahun 2011, terjadi insiden di selat Malaka yang mana insiden tersebut melibatkan negara Indonesia dan Malaysia. Insiden tersebut diawali oleh dua kapal nelayan berbendera Malaysia menangkap ikan di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEE). Kemudian dapat tertangkap oleh kapal pengawas Hiu 001. Kedua kapal tersebut menggunakan alat penangkap ikan terlarang (Trawl) dan setelah diamankan akan itu digiring menuju ke Pelabuhan. Akan tetapi, selama proses penggiringan, terdapat 3 helikopter Malaysia yang meminta agar kapal pengawas Hiu 001 milik Dirjen Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan Perikanan itu untuk melepaskan 2 kapal tersebut. Karena menurutnya, 2 kapal tersebut masih mengambil ikan di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Malaysia. Hal inilah yang menjadi pencetus permasalahan perbatasan antara Indonesia dan Malaysia. Malaysia menyebutkan bahwa mereka mengambil ikan di wilayah ZEE mereka. Sedangkan wilayah ZEE tersebut merupakan wilayah Indonesia. Atas klaim tersebut, menyebabkan adanya sengketa laut antara Indonesia dan Malaysia di selat Malaka.<sup>19</sup>

Malaysia melakukan klaim atas dasar perjanjian dengan Indonesia tahun 1969 yang menetapkan landas kontinen kedua negara adalah garis ZEE. Sedangkan Indonesia atas dasar

konvensi hukum laut PBB 1982 dengan menggunakan garis tengah (*median line*) antara Indonesia (Sumatra) dan semenanjung Malaysia sebagai batas garis ZEE.<sup>20</sup>

Perbedaan klaim ini menyebabkan adanya kawasan yang diklaim oleh kedua belah pihak. Ini disebut kawasan tumpang tindih atau *overlapping claim area*. Jika pihak Malaysia memasuki kawasan tumpang tindih ini, Indonesia akan menganggapnya sebagai pelanggaran, demikian pula sebaliknya. Meski belum ada kesepakatan, Indonesia dan Malaysia tetap akan menganggap kawasan tumpang tindih itu sebagai ZEE mereka.

## B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan hak lintas di wilayah perairan kepulauan dalam *United Nation Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982* ?
2. Bagaimana implementasi hukum Laut Internasional terkait hak lintas di wilayah perairan kepulauan ?

## C. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah metode pendekatan yuridis normatif.

## PEMBAHASAN

### A. Pengaturan Hak Lintas Diwilayah Perairan Kepulauan Dalam *United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982*

Menurut ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 46 sub (b) kepulauan berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnyanya sehingga pulau-pulau perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografis, ekonomi, dan politik yang hakiki, atau secara historis dianggap demikian.<sup>21</sup>

Menurut ketentuan hukum laut internasional, bahwa didalam laut wilayah suatu negara pantai melaksanakan dan mempunyai *souvereinitas* (kedaulatan territorial yang mutlak), baik atas airnya, tanah dibawahnya, segala kekayaan alamnya, maupun atas udara diatas, dengan ketentuan bahwa hak lintas damai bagi kapal-kapal asing akan dijamin selama mengikuti dan memperhatikan ketentuan-ketentuan hukum

<sup>17</sup> Lintang Suproboningrum dan Yandry Kurniawan, "Diplomasi Maritim Dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura Di Selat Malaka", *Politica*, Vol. 8 No. 2 November 2017, Hlm. 164

<sup>18</sup> Heryandi, "Hukum Laut Internasional", Bandar Lampung: Justice Publisher, 2015, Hlm 32

<sup>19</sup> <https://www.kompasiana.com/viaaaaa/6288f60315834726f9119932/penyelesaiann-sengketa-wilayah-laut-di-selat-malaka-antara-indonesia-dan-malaysia> (Diakses 8 Mei 2023, Pukul 12.30)

<sup>20</sup> *Ibid*

<sup>21</sup> Luh Putu Sudini dan R.R Cahyowati, "Status Hukum Wilayah Perairan Dan Hak Lintas Dalam Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982", *Jurnal Ilmu Hukum Jatiswara*, Volume 27, Nomor 3, November 2012, Hlm 327

internasional tentang Hak Lintas Damai.<sup>22</sup>

Pasal 52 UNCLOS Tentang Hak lintas damai (*right of innocent passage*):<sup>23</sup>

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, menanggguhkan sementara lintas damai kapal asing di daerah tertentu perairan kepulauannya, apabila penanggguhkan demikian sangat perlu untuk melindungi keamanannya. Penanggguhkan demikian akan berlaku hanya setelah diumumkan sebagaimana mestinya.

UNCLOS 1982 sebagai ketentuan-ketentuan hukum internasional yang mengatur tentang kedaulatan negara atas wilayah laut merupakan salah satu ketentuan penting dalam konvensi tersebut. Selain itu, UNCLOS 1982 juga membahas mengenai zona-zona maritim yang termasuk ke dalam kedaulatan penuh seperti perairan pedalaman, perairan kepulauan (bagi negara kepulauan), dan laut teritorial.

UNCLOS 1982 juga mengatur mengenai negara pantai dan negara kepulauan yang mempunyai kedaulatan atas perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, perairan yang merupakan selat, ruang udara di atasnya, dan juga dasar laut dibawahnya beserta isinya. Dalam kedaulatan yang dimiliki oleh negara pantai maupun negara kepulauan, negara-negara tersebut dibatasi dengan berbagai macam kewajiban, seperti menghormati hak lintas damai serta hak lintas alur laut kepulauan melalui laut teritorial dan perairan kepulauan yang dimiliki oleh kapal-kapal asing.<sup>24</sup>

Seperti diketahui Konvensi 1982 telah mendapat pengakuan sebagai *a Constitution of the Oceans*, dimana setiap negara dapat menetapkan berbagai macam zona maritim seperti perairan pedalaman, laut teritorial, zona tamabahan, ZEE dan landas kontinen. Konvensi 1982 juga menetapkan bahwa semua zona maritim tersebut harus diukur mulai dari garis-garis pangkal.

Dalam UNLCOS 1982 Pasal 17 tentang Hak lintas damai Dengan tunduk pada Konvensi ini, kapal semua Negara, baik berpantai maupun tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial.

UNCLOS Pasal 18 Pengertian lintas (*meaning of passage*):<sup>25</sup>

1. Lintas berarti navigasi melalui laut teritorial untuk keperluan:
  - a) melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau
  - b) berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan tersebut.
2. Lintas harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin. Namun demikian, lintas mencakup berhenti dan buang jangkar, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena force majeure atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan

UNCLOS Pasal 19 Pengertian lintas damai:<sup>26</sup>

1. Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peratruan hukum internasional lainnya.
2. Lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai, apabila kapal tersebut di laut teritorial melakukan salah satu kegiatan sebagai berikut :
  - a) setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
  - b) setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;
  - c) setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan Negara pantai;

<sup>22</sup> Monica Carolina Ingke Tampi, "Pengaturan Hukum Hak Lintas Damai Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Implementasinya Di Indonesia", Lex et Societatis, Volume V, Nomor 5, Juli 2017

<sup>23</sup> United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982, Pasal 52

<sup>24</sup> Dikdik Mohamad Sodik, "Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia", Refika Aditama, 2014, Hlm 429

<sup>25</sup> United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982, Pasal 18

<sup>26</sup> Ibid, Pasal 19

- d) setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan Negara pantai;
- e) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;
- f) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;
- g) bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundangundangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara Pantai;
- h) setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan Konvensi ini;
- i) setiap kegiatan perikanan;
- j) kegiatan riset atau survey;
- k) setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya Negara pantai;
- l) setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

Pasal 34 UNCLOS tentang Status hukum perairan yang merupakan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.<sup>27</sup>

1. Rezim lintas melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang ditetapkan dalam Bab ini tidak boleh mempengaruhi dalam hal lain status hukum perairan yang merupakan selat demikian atau pelaksanaan kedaulatan atau yurisdiksi Negara yang berbatasan dengan selat tersebut atas perairan demikian dan ruang udara, dasar laut serta tanah di bawahnya.
2. Kedaulatan atau yurisdiksi Negara yang berbatasan dengan selat dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Bab ini dan peraturan hukum internasional lainnya.

UNCLOS Pasal 38 Hak lintas transit:<sup>28</sup>

1. Dalam selat termasuk pada pasal 37, semua kapal dan pesawat udara mempunyai hak lintas transit, yang tidak boleh dihalangi; kecuali bahwa, apabila selat ini berada antara suatu pulau dan daratan utama Negara yang berbatasan dengan selat, lintas transit tidak berlaku apabila pada sisi ke arah laut pulau itu terdapat suatu rute melalui laut lepas atau melalui suatu zona ekonomi eksklusif yang sama fungsinya bertalian dengan sifat-sifat navigasi dan hidrografi.
2. Lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan berdasarkan Bab

ini semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya. Namun demikian persyaratan transit secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin tidak menutup kemungkinan bagi lintas melalui selat untuk maksud memasuki, meninggalkan atau kembali dari suatu Negara yang berbatasan dengan selat itu, dengan tunduk pada syarat-syarat masuk Negara itu.

3. Setiap kegiatan yang bukan suatu pelaksanaan hak lintas transit melalui suatu selat tetap tunduk pada ketentuan-ketentuan lain Konvensi ini.

UNCLOS Pasal 39 Kewajiban kapal dan pesawat udara sewaktu lintas transit:<sup>29</sup>

1. Kapal dan pesawat udara, sewaktu melaksanakan hak lintas transit, harus :
  - a) lewat dengan cepat melalui atau di atas selat;
  - b) menghindarkan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan apapun terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Negara yang berbatasan dengan selat, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas hukum internasional yang tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.
  - c) menghindarkan diri dari kegiatan apapun selain transit secara terus menerus langsung dan secepat mungkin dalam cara normal kecuali diperlukan karena force majeure atau karena kesulitan.
  - d) memenuhi ketentuan lain Bab ini yang relevan.
2. Kapal dalam lintas transit harus :
  - a) memenuhi peraturan hukum internasional yang diterima secara umum, prosedur dan praktek tentang keselamatan di laut termasuk Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut;
  - b) memenuhi peraturan internasional yang diterima secara umum, prosedur dan praktek tentang pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran yang berasal dari kapal.
3. Pesawat udara dalam lintas transit harus :
  - a) mentaati Peraturan Udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization*) sepanjang berlaku bagi pesawat udara sipil; pesawat udara

<sup>27</sup> *Ibid*, Pasal 34

<sup>28</sup> *Ibid*, Pasal 38

<sup>29</sup> *Ibid*, Pasal 39

pemerintah biasanya memenuhi tindakan keselamatan demikian dan setiap waktu beroperasi dengan mengindahkan keselamatan penerbangan sebagaimana mestinya;

- b) setiap waktu memonitor frekwensi radio yang ditunjuk oleh otorita pengawas lalu lintas udara yang berwenang yang ditetapkan secara internasional atau oleh frekwensi radio darurat internasional yang tepat.

Banyaknya laut-laut wilayah dengan kantong-kantong laut lepas dalam kepulauan Indonesia akan menimbulkan banyak persoalan dan bahkan dapat membahayakan keutuhan wilayah nasional. Dari segi keamanan, bentuk laut yang demikian akan menimbulkan banyak kesulitan dalam melakukan pengawasan. Dapat dibayangkan betapa berat dan rumitnya tugas kapal-kapal perang atau kapal-kapal pengawas pantai untuk menjaga perairan Indonesia terhadap usaha-usaha penyelundupan, kegiatan-kegiatan subversif asing dan usaha-usaha pelanggaran hukum lainnya.

Dari segi pelayaran, yang merupakan urat nadi bagi kehidupan rakyat Indonesia yang mendiami pulau-pulau yang betebaran sepanjang 3000 mil, adanya kantong-kantong laut lepas dengan rejim kebebasannya, semua negara dapat mengadakan segala macam kegiatan dan bahkan juga peperangan. Bisa dibayangkan jika perang yang terjadi adalah perang nuklir, maka sangat besar bencana yang menimpa penduduk dipulau-pulau yang berdekatan. Dampak lainnya juga akan mengenai kapal-kapal yang bukan merupakan kapal dari masing-masing negara yang sedang berperang, yang membawa bahan makanan dan sebagainya akan terhenti dan mengancam keselamatan awak kapalanya.

Dari segi ekonomi, sistem perairan yang dulu itu sangat merugikan Indonesia, karena negara-negara asing dengan kemajuan teknik penangkapan ikan dapat menghabiskan sumber-sumber ikan di laut sekitar pantai wilayah Indonesia. Justru untuk mengeksploitasi kekayaan-kekayaan laut yang berdekatan dengan pantai maka banyak negara melebarkan laut wilayahnya apalagi setelah diketahui bahwa didasar laut yang berdekatan dengan pantai kaya dengan sumber-sumber mineral di samping kekayaan laut itu sendiri dengan berbagai jenis ikan seperti halnya Indonesia.

Dari segi politik ketentuan hukum laut yang lama sangat membahayakan keutuhan wilayah nasional. Selama perairan anatar pulau-pulau Indonesia masih merasa diri terpisah-pisah satu sama lainnya. Keadaan yang demikian akan

membantu usaha-usaha gerakan separatis dan Indonesia mempunyai pengalaman yang cukup terhadap gerakan-gerakan demikian dan telah berkali-kali membahayakan keutuhan wilayah dan kesatuan nasional. Jadi nyata bahwa ketentuan-ketentuan yang lama dalam pengaturan wilayah laut Indonesia jika tetap dipakai akan sangat merugikan kepentingan-kepentingan nasional Indonesia.

Berbagai cara telah dipertimbangkan untuk melindungi kepentingan-kepentingan Indonesia yang vital, antara lain dengan meluaskan lebar laut wilayah dan dengan mengadakan zona perikanan. Tetapi cara-cara ini tidak memenuhi kebutuhan-kebutuhan yang vital tersebut. Misalnya perluasan laut dari 3 mil menjadi 12 mil, masih tetap akan menimbulkan kantong-kantong laut bebas di beberapa bagian laut Indonesia yang penting, dan karena itu akan tetap menimbulkan masalah-masalah politis dan pertahanan keamanan nasional yang rumit bagi Indonesia.

## B. Implementasi Hukum Laut Internasional Terkait Hak Lintas Diwilayah Perairan Kepulauan

Negara kepulauan sebagai suatu konsepsi hukum, sama sekali belum dikenal pada dasawarsa lima puluhan dan dasawarsa sebelumnya. Pada masa itu, karena pengaruh dari putusan Mahkamah Internasional dalam *Anglo-Norwegian Fisheries Case* pada tahun 1951, negara-negara yang secara geografis sama, seperti atau menyerupai Norwegia dan negara-negara yang terdiri dari pulau-pulau mengadopsi garis pasang lurus dari ujung ke ujung dalam pengukuran lebar laut *territorial* masing-masing, sehingga seluruh pulau dan perairan di antara dan sekitarnya menjadi satu kesatuan wilayah. Dengan demikian putusan Mahkamah Internasional dalam sengketa Inggris dan Norwegia Tahun 1951 tersebut dapat dijadikan acuan bagi pengembang konsepsi hukum "*archipelagic states*".<sup>30</sup>

Deklarasi Djuanda, 13 Desember 1957, Indonesia menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia (laut sekitar, di antara, dan di dalam kepulauan Indonesia) menjadi satu kesatuan wilayah NKRI. Dan Indonesia sebagai negara kepulauan, telah diakui dunia internasional melalui konvensi hukum laut PBB ke tiga, *United Nation Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS 1982), kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang No.17 Tahun

<sup>30</sup> Cornelis Djelfie Massie, "Pengantar Hukum Kawasan Perbatasan Dan Pulau-Pulau Terluar Indonesia", Yogyakarta: Pustaka Referensi, 2019, Hlm 44

1985. Berdasarkan UNCLOS 1982, total luas wilayah laut Indonesia menjadi 5,9 juta km<sup>2</sup>, terdiri atas 3,2 juta km<sup>2</sup> perairan teritorial dan 2,7 juta km<sup>2</sup> perairan Zona Ekonomi Eksklusif, luas perairan ini belum termasuk landas kontinen (*continental shelf*).<sup>31</sup>

Indonesia sebagai negara kepulauan yang berada di antara Benua Asia dan Australia serta Samudra Hindia dan Pasifik, di satu sisi mempunyai posisi strategis sekaligus tantangan besar dalam mengamankannya. Pemerintah Indonesia dalam menjalankan tugas dan fungsi kedaulatannya di Perairan Indonesia yang meliputi Perairan Pedalaman, Perairan Kepulauan, dan Laut Teritorial harus mengakomodasi kepentingan internasional khususnya lintas (pelayaran dan penerbangan) melalui perairan kepulauan dan laut teritorial Indonesia. Hal ini sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 yang mewajibkan negara pantai maupun negara kepulauan dalam melaksanakan kedaulatannya harus didasarkan kepada ketentuan Konvensi.<sup>32</sup>

Sebagai negara kepulauan, Perairan Indonesia yang meliputi Perairan Pedalaman, Perairan Kepulauan dan Laut Teritorial merupakan poros maritim dunia yang menghubungkan berbagai kepentingan dari berbagai bangsa dan negara.

Banyaknya pulau yang dimiliki oleh Negara Indonesia membuat sulitnya koneksi ke pulau yang jauh dari pusat pemerintahan. Pulau-pulau yang berada dekat dengan negara tetangga akan lebih mudah dan lebih diperhatikan oleh negara tetangga tersebut, dengan adanya hal ini membuat Negara-negara tetangga akan memanfaatkan hal tersebut dan memanfaatkan potensi yang ada di pulau-pulau terluar di Indonesia serta potensi sumber daya laut yang ada. Hal ini termasuk pulau-pulau yang berbatasan dengan negara-negara lainnya, seperti Malaysia, Thailand, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, Australia dan Timorleste.<sup>33</sup>

Posisi geografis ini menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia (*the biggest Archipelago in the World*). Indonesia sangat strategis karena dan merupakan pusat lalu lintas maritim antar benua. Indonesia juga

memiliki kedaulatan terhadap laut wilayahnya meliputi: perairan pedalaman, perairan nusantara, dan laut teritorial (sepanjang 12 mil dari garis dasar). Disamping itu ada juga zona tambahan Indonesia, yang memiliki hak-hak berdaulat dan kewenangan tertentu. Selain itu, ada juga Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) sejauh 200 mil dari garis pangkal, dimana Indonesia mempunyai hak-hak berdaulat atas kekayaan alam (perikanan), kewenangan untuk memelihara lingkungan laut, mengatur dan mengizinkan penelitian ilmiah kelautan, pemberian ijin pembangunan pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan-bangunan lainnya.<sup>34</sup>

Mengingat pentingnya peran laut baik dari sudut pandang keamanan, ekonomi, maupun politik, maka dibutuhkan sebuah landasan yang kuat terhadap penentuan batas maritim antar negara. Adapun landasan hukum yang digunakan dalam hal batas maritim ini adalah *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (Konvensi Hukum Laut 1982). Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan perjanjian internasional yang berisi 320 pasal dan 9 lampiran yang mengatur mengenai hampir semua aktivitas dan persoalan tentang kelautan termasuk di antaranya adalah pengaturan zona-zona maritim dengan status hukum yang berbeda-beda, penetapan rezim negara kepulauan, pemanfaatan dasar laut, pengaturan mengenai hak lintas bagi kapal, perlindungan lingkungan laut, pelaksanaan riset ilmiah kelautan, pengelolaan perikanan, serta penyelesaian sengketa.<sup>35</sup>

Sesuai dengan bunyi pasal 53 ayat 1, tidak ada keharusan bagi pemerintah Indonesia untuk membuat alur laut kepulauan dan boleh saja Indonesia tidak menentukannya. Tetapi sebagai konsekuensinya semua kapal internasional diperbolehkan melewati jalur-jalur navigasi yang sudah normal digunakan dalam pelayaran dunia (pasal 53 ayat 12 *routes normally used for international navigation*). Sehingga kriteria dari alur laut kepulauan harus dilakukan terus-menerus, cocok dan tidak terputus-putus atau *suitable* aman untuk kapal dari gangguan navigasi (*safety of navigation*).<sup>36</sup>

Kapal asing dan pesawat udara asing yang melintasi secara terus-menerus dapat memasuki atau berangkat dari pelabuhan negara kepulauan

<sup>31</sup> Ridwan Lasabuda, "Pembangunan Wilayah Pesisir Dan Lautan Dalam Perspektif Negara kepulauan republik Indonesia", Jurnal Ilmiah Platax, Vol. 1-2, Januari 2013, Hlm. 93

<sup>32</sup> Kresno Buntoro, "Lintas Navigasi di Nusantara Indonesia", Jakarta: Rajawali Press, 2014, hlm.7

<sup>33</sup> Amiek Soemarmi, Dkk, "Konsep Negara Kepulauan dalam Upaya Perlindungan Wilayah Pengelolaan Perikanan Indonesia", Masalah-Masalah Hukum, Jilid 48 Nomor 3, Juli 2019, Hlm 246

<sup>34</sup> *Ibid*

<sup>35</sup> Muhammad Rafi Darajati, Huala Adolf, Idris, "Putusan Sengketa Laut China Selatan Serta Implikasi Hukumnya Terhadap Negara Disekitar Kawasan Tersebut", Jurnal Hukum dan Pembangunan, Volume 48, Nomor 1, 2018, Hlm. 23

<sup>36</sup> Siti Merida Hutagalung, *Op.cit*, Hlm. 83

tanpa pemberitahuan sebelumnya. Dalam penentuan alur laut kepulauan ada faktor-faktor yang harus diperhatikan, yaitu:

1. Pertama, ketentuan Hukum Laut Internasional 1982 dan ketentuan-ketentuan hukum internasional lainnya.
2. Teknis kelautan yang antara lain meliputi hidrografi, perlindungan lingkungan laut, wilayah pertambangan, kabel pipa dan pipa di bawah laut, wilayah dumping dan pembuangan ranjau, wilayah perikanan.
3. Letak alur laut kepulauan.
4. Keempat, berapa banyak jumlah alur laut kepulauan dan lintas alur kepulauan yang telah ditetapkan Indonesia;

ALKI I meliputi jalur lintas perairan Laut Jawa, Selat Karimata, Selat Sunda, Laut Natuna dan Laut Tiongkok Selatan yang menghubungkan lalu lintas perairan dan perdagangan internasional dari mulai Afrika, Australia Barat ke Laut Tiongkok Selatan dan Jepang serta sebaliknya.

ALKI II meliputi jalur lintas perairan Laut Sulawesi, Selat Makassar, Selat Lombok dan Laut Lombok yang menghubungkan lalu lintas perairan dan perdagangan internasional dari Afrika ke Asia Tenggara dan Jepang serta dari Australia ke Singapura dan Tiongkok serta Jepang, begitupula sebaliknya.

ALKI III A meliputi jalur lintas perairan Samudera Pasifik, Selat Maluku dan Selat Seram (bagian timur Pulau Magole), Laut Banda (bagian barat Pulau Buru), Selat Ombai dan Laut Sawu yang menghubungkan jalur perairan dan perdagangan internasional Australia bagian barat ke Filipina dan Jepang, dan sebaliknya.

ALKI III B meliputi jalur perairan dan perdagangan internasional, meliputi dari Australia bagian timur, Selandia Baru dan Samudera Pasifik melalui Selat Torres, dan sebaliknya; atau melalui Selat Torres, Laut Arafuru, Laut Banda dan Laut Maluku.

ALKI III C untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu ke Samudera Hindia. ALKI Cabang III E untuk pelayaran dari Samudera Hindia melintasi Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda, Laut Seram dan Laut Maluku.<sup>37</sup>

Walaupun UNCLOS 1982 telah mengatur tentang batas-batas wilayah tetapi sering terjadi konflik atas batas wilayah. Di wilayah ZEE inilah antara Indonesia dengan Malaysia memperlmasalahkan mengenai penentuan batas wilayah, karena lebar wilayah terutama di Selat

Malaka antara kedua negara tersebut yang letaknya saling berhadapan atau berdampingan lebar ZEE kurang dari 400 mil. Letak dan posisi Selat Malaka di antara Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaya yang membujur dari utara ke selatan hingga Kepulauan Riau dan membelok ke Timur. Selat Malaka panjangnya kurang lebih dari 900 mil laut, dengan lebar rata-rata 8,3 mil laut dimana tempat tersempit terletak di Pulau Karimun Kecil (Indonesia) dan Pulau Kutub (Malaysia) yang lebarnya hanya 8,4 mil laut.<sup>38</sup>

Di Kawasan pulau-pulau kecil terluar dapat menjadi titik awal konflik perbatasan. Pelanggaran di perbatasan wilayah negara yang cukup menonjol seperti :<sup>39</sup>

1. Berbagai pelanggaran kedaulatan atas wilayah negara.
2. Klaim sepihak terhadap kepemilikan sumber daya alam/pulau/wilayah teritorial suatu negara oleh negara lain
3. Berbagai pelanggaran Hak Asasi Manusia (HAM) di wilayah perbatasan (seperti *trafficking in person* atau yang lebih dikenal dengan istilah perdagangan manusia)
4. Berbagai tindak pidana/kriminal di perbatasan (*illegal logging, arm smuggling, illegal fishing*)
5. Ancaman terrorism
6. Persoalan lainnya seperti pelanggaran perbatasan antar negara.

Salah satu contoh fakta potensi konflik wilayah pulau terluar antara negara Indonesia dengan negara tetangga, Indonesia dengan Malaysia memiliki masalah perbedaan pemahaman rezim laut dengan Malaysia di bagian utara Selat Malaka, Selat Singapura, dan Laut Cina Selatan. Pulau berhalal yang terletak di Kecamatan Tanjung bintang, Kabupaten Serdang Bedagai, Provinsi Sumatera Utara merupakan pulau terluar yang berada di Selat Malaka yang berbatasan dengan Malaysia.

Selat Malaka ini merupakan sebuah jalur perdagangan dunia selain dari terusan Suez dan Terusan Panama. Konsekuensi dari hal tersebut membuat wilayah yang strategis sehingga ramai oleh aktivitas perdagangan dan pelayaran dari berbagai negara dipenjuruan dunia. Hal tersebut yang membuat selat ini memiliki nilai ekonomi yang tinggi bagi negara yang berada di sekitar Selat Malaka. Dampak dari nilai ekonomi yang

<sup>37</sup> *Ibid*

<sup>38</sup> Kiki Natalia, "Penyelesaian Permasalahan Batas Wilayah Antara Indonesia Dan Malaysia Di Perairan Selat Malaka Ditinjau Dari Unclos 1982", Jurnal Ilmiah Mahasiswa Universitas Surabaya, Volume 2, Nomor 2, 2013, Hlm 7

<sup>39</sup> Suryo Sakti Hadiwijoyo "Perbatasan Negara dalam Dimensi Hukum Internasional", Edisi Pertama, Cetakan Pertama, Yogyakarta: Graha Ilmu 2011, Hlm 6



tinggi membuat wilayah tersebut rawan terjadi konflik. Seperti halnya permasalahan sengketa perbatasan laut antara Indonesia dengan Malaysia di wilayah Selat Malaka.<sup>40</sup>

Dalam hal pantai dua Negara yang letaknya berhadapan atau berdampingan satu sama lain, tidak satupun di antaranya berhak, kecuali ada persetujuan yang sebaliknya antara mereka, untuk menetapkan batas laut teritorialnya melebihi garis tengah yang titiktitiknya sama jaraknya dari titik-titik terdekat pada garis-garis pangkal dari mana lebar laut teritorial masing-masing Negara diukur.

Sebagaimana kita tahu bahwa dalam UNCLOS 1982 terdapat pengaturan dan penyelesaian apabila terjadi sengketa atau permasalahan di kawasan landas kontinen, namun hal ini tidak terdapat dalam wilayah ZEE. UNCLOS 1982 mengatur dalam bab XI apabila terdapat perbedaan pendapat di antara negara mengenai penafsiran UNCLOS, sesuai dengan pasal 187 UNCLOS yaitu “ sengketa-sengketa antara negara-negara peserta perihal interpretasi atau penerapan bab ini atau lampiran-lampiran yang bertalian dengannya” maka penyelesaian sengketa ini dapat diserahkan atas permintaan para pihak dalam sengketa kepada suatu kamar khusus pengadilan internasional untuk hukum laut yang akan dibentuk sesuai dengan lampiran VI, pasal 15 dan 17 atau juga dapat diserahkan atas permintaan salah satu pihak dalam sengketa kepada suatu kamar adhoc kamar sengketa dasar laut yang akan dibentuk sesuai dengan lampiran VI, pasal 36.<sup>41</sup>

Indonesia maupun Malaysia memperlmasalahkan Selat Malaka sebagai wilayah ZEE karena kedua negara mempunyai hak berdaulat meskipun terbatas jika dibandingkan dengan laut teritorial yaitu kedaulatan penuh, sedangkan di wilayah ZEE kedaulatan negara hanya hak berdaulat. Dalam pasal 56 UNCLOS bahwa dalam ZEE, negara pantai mempunyai keperluan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan alam, baik hayati maupun non-hayati, dari perairan di atas dasar laut dan dari dasar laut dan tanah di bawahnya dan berkenaan dengan kegiatan lain untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi zona ekonomi tersebut, seperti produksi energi dari air, arus dan angin.<sup>42</sup>

Penyelesaian sengketa dengan cara damai yang dipilih untuk menyelesaikan mengenai batas ZEE antara Indonesia dengan Malaysia sesuai dengan pasal 280 UNCLOS bahwa tiada sesuatupun mengurangi hak negara-negara Peserta manapun untuk bersepakat pada setiap waktu menyelesaikan sengketa antara mereka perihal interpretasi atau penerapan Konvensi ini dengan cara damai apapun yang mereka pilih sendiri. Langkah penyelesaian secara damai dirasa paling tepat dengan merujuk pengalaman penyelesaian konflik.

Penyelesaian secara damai apabila tidak membawa hasil, penyelesaian ini dapat dilakukan dengan cara di luar pengadilan atau non litigasi, yaitu dapat dengan negosiasi, mediasi atau arbitrase. Apabila penyelesaian secara non litigasi juga tidak membawa hasil, penyelesaian berikutnya yaitu penyelesaian sengketa internasional menurut hukum. Penyelesaian sengketa menurut hukum ini dapat ditempuh apabila para pihak menginginkan adanya suatu keputusan yang mengikat bagi para pihak yang bersangkutan. Penyelesaian sengketa ini berdasarkan pada ketentuan pasal 287 UNCLOS yaitu:

1. Mahkamah Internasional (*The Internasional Court of Justice*);
2. Mahkamah Internasional untuk Hukum laut (*The Internasional Tribunal for the law of the sea*) sebagai Mahkamah tetap;
3. Mahkamah Arbitrasi sebagai Mahkamah ad hoc (*ad hoc Tribunal*); Mahkamah Arbitrasi khusus.

Berdasarkan uraian dan pembahasan yang berkaitan dengan tindakan petugas kelautan dan perikanan Indonesia yang melakukan penangkapan kapal berbendera Malaysia ditinjau dari Pasal 74 UNCLOS mengenai pemecahan solusi secara adil atau equitable solution adalah dibenarkan selama Indonesia dapat membuktikan bahwa kedua kapal berbendera Malaysia tersebut memang benar-benar masuk dalam ZEE Indonesia (Malaysia mengklaim kedua kapal tersebut masih dalam ZEE Malaysia), dan tidak mempunyai izin. Penyelesaian permasalahan ini dapat dilakukan dengan melakukan pemanfaatan di wilayah Selat Malaka untuk kesejahteraan kedua negara.

Presiden RI Joko Widodo (Jokowi) dan Perdana Menteri (PM) Malaysia Anwar Ibrahim membahas sejumlah kerja sama antara Indonesia dan Malaysia di berbagai bidang dalam pertemuan yang digelar di kediaman resmi PM Malaysia, di Seri Perdana, Putrajaya, Malaysia, Kamis (08/06/2023). Salah satunya adalah terkait proses

<sup>40</sup> Maulidya Yuseini, Dkk, “*Penyelesaian Sengketa Laut Antara Indonesia dan Malaysia di Wilayah Selat Malaka Menurut Hukum Laut Internasional*”, Lentera Hukum, Volume 5 Issue 3 (2018), Hlm 487

<sup>41</sup> *Ibid*, Hlm 8

<sup>42</sup> *Ibid*, Hlm 8-9

negosiasi batas laut territorial yang berhasil diselesaikan hamper 18 tahun. “Saya menyambut baik penyelesaian negosiasi batas laut territorial di Laut Sulawesi dan Selat Malaka bagian selatan setelah 18 tahun proses negosiasi, 18 tahun bias diselesaikan, alhamdulillah berkat Dato’ Seri Anwar Ibrahim,” ujar Presiden Jokowi dalam keterangan pers bersama usai pertemuan. Presiden juga berharap proses negosiasi perbatasan didarat juga dapat segera diselesaikan dalam waktu dekat, termasuk perbatasan di Sebatik dan Sinapad.<sup>43</sup>

Penyelesaian secara damai merupakan langkah yang paling tepat untuk diambil apabila mengacu pada konflik yang tidak ada penyelesaian. Langkah penyelesaian secara damai lebih baik daripada penyelesaian melalui Mahkamah Internasional, yang melihat kondisi geografis Selat Malaka tentunya keduanya tidak demikian mudah untuk melepaskan dengan keputusan Mahkamah Internasional.

Potensi konflik antar wilayah pulau-pulau terluar dapat dihindari apabila negara pihak dapat membuktikan status hukum negara garis batas antara negara, berbagai regulasi penegakkan hukum, pertahanan dan keamanan, kondusifitas berbagai kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya.

## PENUTUP

### A. Kesimpulan

1. Pengaturan hak lintas di wilayah perairan kepulauan berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 atau *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982 yang telah diratifikasi oleh Indonesia lewat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan dan Pengundangan Konvensi Hukum Laut PBB 1982, pasal 46-53 berisi pentingnya menjaga dan memelihara kepentingan negara kepulauan dimana kapal-kapal asing yang melewati perairan negara kepulauan, perairan pedalaman suatu negara kepulauan ataupun laut territorial harus mengikuti alur laut kepulauan peraturan-peraturan hak lintas alur laut kepulauan yang berlaku dinegara kepulauan tersebut sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982 yang merupakan kesepakatan bersama berbagai negara-negara.
2. Implementasi hukum laut internasional dalam UNCLOS 1982 memberikan kedaulatan penuh pada perairan kepulauan dan mewajibkan negara kepulauan untuk memberi hak lintas

damai dan hak lintas alur kepulauan. Inilah ketentuan yang 'memaksa' Indonesia menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia walaupun UNCLOS 1982 telah mengatur tentang hak lintas damai dan hak lintas alur kepulauan tetapi pada prakteknya sering terjadi pelanggaran hak lintas seperti yang terjadi di selat malaka antara Indonesia dan Malaysia, penyelesaian secara damai dipilih untuk menyelesaikan masalah tersebut, penyelesaian ini dapat dilakukan dengan cara di luar pengadilan atau non litigasi, yaitu dapat dengan negosiasi, mediasi atau arbitrase. Apabila penyelesaian secara non litigasi juga tidak membawa hasil yang baik maka penyelesaian berikutnya yaitu penyelesaian sengketa internasional menurut hukum internasional.

### B. Saran

1. Indonesia sebagai negara kepulauan mempunyai hak dan kewajiban sebagai negara yang memiliki kedaulatan dan yurisdiksi penuh atas perairan kepulauan dan laut territorial dalam penetapan hak lintas alur laut kepulauan indonesia bagi kapal asing yang melalui perairan kepulauan Indonesia dan laut territorial haruslah memperhatikan ketentuan-ketentuan Hukum Laut Internasional, khususnya mengenai hak lintas alur laut kepulauan. Karena dengan diberlakukannya hak lintas alur laut kepulauan indonesia, itu menandakan bahwa konsep kedaulatan perairan kepulauan indonesia harus diterapkan dengan memperhatikan berbagai kepentingan internasional berkaitan dengan penggunaan wilayah laut sebagaimana yang telah diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 untuk menjamin kepentingan dan keamanan wilayah perairan Indonesia, dan dalam pelaksanaannya, harus diadakan publikasi jelas dan meluas secara internasional dan mengharuskan adanya pencantuman alur laut kepulauan agar diketahui secara luas, yang nantinya akan dipergunakan untuk pelayaran internasional.
2. Kewajiban Indonesia berkenaan dengan pelayaran internasional adalah dengan menetapkan alur laut kepulauan indonesia serta memformulasikan hak dan kewajiban yang boleh maupun yang tidak boleh dilakukan oleh kapal asing untuk memberikan keamanan pelayaran internasional sekaligus melakukan pengawasan terhadap hak lintas kapal asing, sehingga tidak merugikan kepentingan Indonesia. Indonesia mempunyai kewajiban untuk tidak menghalangi pelayaran

<sup>43</sup> <https://setkab.go.id/presiden-jokowi-dan-pm-anwar-selesaikan-isu-perbatasan-hingga-kolaborasi-lawan-diskriminasi-sawit/>, (Diakses 07 Juli 2023, Pukul 17.20)

internasional, tetapi juga mempunyai hak untuk mengambil langkah-langkah perlindungan dengan menetapkan peraturan perundang-undangan Indonesia yang mengatur tentang unsur-unsur pelanggaran termasuk sanksi hukum yang dapat diberikan jika terjadi pelanggaran hak lintas alur laut kepulauan indonesia.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

##### **Buku**

- Wayan Parthiana, *“Hukum Perjanjian Internasional”*, Bandung, Mandar Maju, 2005
- Dwi Astuti Palupi, *“Hukum Laut Internasional”*, Sumbar, LPPM Universitas Bung Hatta, 2022
- Heryandi, *“Hukum Laut Internasional”*, Bandar Lampung : Justice Publisher, 2015
- Suratman, H.Philips Dillah, *“Metode Penelitian Hukum”*, Alfabeta: Bandung
- Soerjono Soekanto Dan Sri Mamudji, *“Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat”*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2015
- Peter Mahmud Marzuki, *“Penelitian Hukum”*, Jakarta, Kencana Prenada Media Group 2005
- Mochtar Kusumaatmadja, *“Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut III”*, Bandung, Hukum dan Pembangunan, 2003
- Tjondro Tirtamulia, *“Zona-Zona Laut UNCLOS”*, Surabaya, Berlian Internasional, 2011
- Hotma P. Sibuea, *“Ilmu Negara”*, Jakarta, Penerbit Erlangga
- Isharyanto,, *“Ilmu Negara”*, Karanganyar, Oase Pustaka, 2016
- Cornelis Djelfie Massie, *“Pengantar Hukum Kawasan Perbatasan Dan Pulau-Pulau Terluar Indonesia”*, Yogyakarta: Pustaka Referensi, 2019
- Dikdik Mohamad Sodik, *“Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia”*, Refika Aditama, 2014
- Kresno Buntoro, *“Lintas Navigasi di Nusantara Indonesia”*, Jakarta: Rajawali Press, 2014
- Suryo Sakti Hadiwijoyo *“Perbatasan Negara dalam Dimensi Hukum Internasional”*, Edisi Pertama, Cetakan Pertama, Yogyakarta: Graha Ilmu 2011

##### **Peraturan Perundang-Undangan**

- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982*
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang : *Perairan Indonesia*

- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang : *Hak Dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan*
- Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 Tentang : *Pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea ( Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut )*

##### **Jurnal/Karya Ilmiah**

- Johanis Leatemia, *“Pengaturan Hukum Daerah Kepulauan”*, MIMBAR HUKUM Volume 23, Nomor 3, Oktober 2011
- Mifta Hanifah, Dkk, *“Penyelesaian Sengketa Gugatan Filipina Terhadap China Mengenai Laut China Selatan Melalui Permanent Court Of Arbitration”*, Diponegoro Law Journal Volume 6, Nomor 1, 2017
- Patrisius Bagus Alvito Baylon, Dkk, *“Kajian Validitas Klaim China Atas Wilayah Laut Cina Selatan Indonesia”*, Jurnal Kewarganegaraan, Volume 5, Nomor 2, Desember 2021
- Faudzan Farhana, *“Memahami Perspektif Tiongkok Dalam Upaya Penyelesaian Sengketa Laut Cina Selatan”*, Jurnal Penelitian Politik, Volume 11, Nomor 1, Juni 2014
- Lintang Suproboningrum dan Yandry Kurniawan, *“Diplomasi Maritim Dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura Di Selat Malaka”*, Politica, Vol. 8 No. 2 November 2017
- Siti Merida Hutagalung, *“Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (Alki): Manfaatnya Dan Ancaman Bagi Keamanan pelayarandi Wilayah Perairan Indonesia”*, Jurnal Asia Pacific Studies, Volume 1, Number 1, 2017
- Sulistiyowati Irianto, *Metode Penelitian Kualitatif dalam Metodologi Penelitian Ilmu Hukum*, Jurnal Hukum dan Pembangunan, Volume 32 Nomor 2, 2002
- Thomas Sunaryo, *“Indonesia Sebagai Negara Kepulauan”* Jurnal Kajian Stratejik Ketahanan Nasional, Volume. 2, Nomor.2, 2019
- Herwando, Dkk, *“Evaluasi Manfaat Penerapan Telemedicine di Negara Kepulauan: Systematic Literature Review”*, Indonesian of Health Information Management Journal (INOHIM), Volume 9, Nomor 2, 2021
- Yeheschiel Bartin Marewa, Dkk, *“Perlindungan Pulau-Pulau Terluar Indonesia Berdasarkan*

- Konsep Negara Kepulauan*”, Paulus Law Journal, Volume 2 Nomor 1, 2020
- Luh Putu Sudini dan R.R Cahyowati, “*Status Hukum Wilayah Perairan Dan Hak Lintas Dalam Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982*”, Jurnal Ilmu Hukum Jatiswara, Volume 27, Nomor 3, November 2012
- Monica Carolina Ingke Tampi, “*Pengaturan Hukum Hak Lintas Damai Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Implementasinya Di Indonesia*”, Lex et Societatis, Volume V, Nomor 5, Juli 2017
- Ridwan Lasabuda, “*Pembangunan Wilayah Pesisir Dan Lautan Dalam Perspektif Negara kepulauan republik Indonesia*”, Jurnal Ilmiah Platax, Vol. I-2, Januari 2013
- Muhammad Rafi Darajati, Huala Adolf, Idris, “*Putusan Sengketa Laut China Selatan Serta Implikasi Hukumnya Terhadap Negara Disekitar Kawasan Tersebut*”, Jurnal Hukum dan Pembangunan, Volume 48, Nomor 1, 2018
- Amiek Soemarmi, Dkk, “*Konsep Negara Kepulauan dalam Upaya Perlindungan Wilayah Pengelolaan Perikanan Indonesia*”, Masalah-Masalah Hukum, Jilid 48 Nomor 3, Juli 2019
- Kiki Natalia, “*Penyelesaian Permasalahan Batas Wilayah Antara Indonesia Dan Malaysia Di Perairan Selat Malaka Ditinjau Dari Unclos 1982*”, Jurnal Ilmiah Mahasiswa Universitas Surabaya, Volume 2, Nomor 2, 2013
- Maulidya Yuseini, Dkk, “*Penyelesaian Sengketa Laut Antara Indonesia dan Malaysia di Wilayah Selat Malaka Menurut Hukum Laut Internasional*”, Lentera Hukum, Volume 5 Issue 3 (2018)

#### **Internet**

- [https://id.wikipedia.org/wiki/Deklarasi\\_Djuanda](https://id.wikipedia.org/wiki/Deklarasi_Djuanda)  
(Diakses 28 Februari 2023, Pukul 11.00)
- <https://jurnalmaritim.com/hak-lintas-kapal-asing-dalam-unclos-1982/> (Diakses 1 Maret 2023, Pukul 12:30)
- <https://www.kompasiana.com/viaaaaa/6288f60315834726f9119932/penyelesaiann-sengketa-wilayah-laut-di-selat-malaka-antara-indonesia-dan-malaysia> (Diakses 8 Mei 2023, Pukul 12.30)
- [https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi\\_Perserikatan\\_Bangsa\\_Bangsa\\_tentang\\_Hukum\\_Laut](https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi_Perserikatan_Bangsa_Bangsa_tentang_Hukum_Laut),  
(Diakses 17 November 2022, Pukul 12.30)
- <https://publications.gc.ca/Collection-R/LoPBdP/BP/bp322-e.htm#1.>, (diakses 16 November 2022, pukul 21.45 WITA)

<https://setkab.go.id/presiden-jokowi-dan-pm-anwar-selesaikan-isu-perbatasan-hingga-kolaborasi-lawan-diskriminasi-sawit/>,  
(Diakses 07 Juli 2023, Pukul 17.20)