

## Dinamika Hak Lintas Damai dalam Perspektif Indonesia

**Mokhamad Gisa Vitrana**

*Fakultas Hukum, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa*

E-mail: [mogisavitrana@untirta.ac.id](mailto:mogisavitrana@untirta.ac.id)

**Syakhila Bella Maulidya**

*Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada*

E-mail: [syakhilabella@gmail.com](mailto:syakhilabella@gmail.com)

DOI: <http://dx.doi.org/10.51825/yta.v3i3.22130>

---

### Info Artikel

| **Submitted:** 25 September 2023 | **Revised:** 29 November 2023 | **Accepted:** 30 November 2023

**How to cite:** Mokhamad Gisa Vitrana, Syakhila Bella Maulidya "Dinamika Hak Lintas Damai dalam Perspektif Indonesia", *Yustisia Tirtayasa: Jurnal Tugas Akhir*, Vol. 3 No. 3, Desember, 2023", hlm. 218-234.

---

### ABSTRACT:

*Territorial sovereignty of the States over the sea has an exceptional contra from several the big maritime States: can their ships sail over a territorial water of the states. The history of international society has created that the seas was open for the ships of all States even sailing in waters near the coast of the States without being bound by any law. Nowadays, unfortunately sailing activities are not unlimited, but those activities are assured with a Right of Innocent Passage which is regulated by several international laws, especially the 1982 United Nation on the Law of the Sea. Apparently, the implementation of the Right of Innocent Passage falls into different perspective of State Parties. Furthermore, Indonesia is one of the State Parties to the 1982 United Nation on the Law of the Sea that already has regulations regarding the Right of Innocent Passage. This article focuses on the development the Right of Innocent Passage from its early history of its formation, codification effort by the international society and its implementation in Indonesia law.*

**Keywords:** *The Right of Innocent Passage; United Nations on the Law of the Sea 1982; Indonesian law*

### ABSTRAK:

Konsekuensi kedaulatan teritorial di laut yang dimiliki negara menimbulkan pertentangan dari negara-negara maritim perihal dapatkah kapal-kapal berlayar melewati perairan suatu negara. Sejarah menunjukkan bahwa dahulu laut terbuka termasuk perairan dekat pantai satu negara dapat dilayari dan disinggahi kapal-kapal tanpa dihalangi hukum positif apapun (*res communis*). Saat ini aktivitas pelayaran tersebut menjadi tidak tak terbatas, tetapi dijamin pelaksanaannya dalam sebuah Hak Lintas Damai yang diatur oleh beberapa instrumen hukum internasional terutama *United Nation on the Law of the Sea 1982*. Namun terdapat perbedaan implementasi oleh negara-negara anggota Konvensi. Sebagai negara anggota Konvensi, Indonesia menjadi salah satu negara yang sudah memiliki hukum nasional terkait pengaturan Hak Lintas Damai. Penulisan ini berfokus kepada perkembangan pranata hukum Hak Lintas Damai mulai dari sejarah terbentuknya, kodifikasi oleh masyarakat internasional dan implementasinya dalam hukum nasional Indonesia.

**Kata Kunci :** *Hak lintas damai, United Nations on the Law of the Sea 1982, Hukum Nasional Indonesia*

## Pendahuluan

Pembagian rezim laut mengakibatkan perbedaan status hukum terhadap wilayah laut, khususnya wilayah laut teritorial. Sebelumnya tidak ada satu negara pun yang dapat menerapkan kedaulatannya di wilayah laut. Kepemilikan laut teritorial yang menjadi bagian dari negara pantai membuat negara pantai dapat menerapkan kedaulatan atas wilayahnya. Salah satunya dengan melakukan pembatasan akses bagi kapal-kapal asing yang melintas di wilayahnya demi menjaga keamanan dan ketertiban negara pantai.

Kapal-kapal yang sebelumnya bebas untuk melakukan pelayaran di lautan kemudian merasa dirugikan atas penerapan status hukum tersebut. Kepentingan negara maritim meliputi lalu lintas orang, jalur perdagangan maupun komunikasi dengan negara lain menjadi terhambat. Sebab, tidak adanya batasan hak negara pantai dalam membatasi akses kapal asing. Sehingga, ketika negara pantai tidak memberikan izin kepada kapal asing untuk melintas, maka kapal tersebut tidak dapat melakukan pelayaran di laut teritorial dan kegiatan navigasi akan terhambat atau yang lebih buruk akan terhenti.

Perbedaan dua kepentingan ini kemudian menimbulkan suatu kompromi diantara negara pantai dengan negara kapal asing yaitu dengan adanya hak lintas damai (*the rights of innocence passage*). Hak lintas damai berlaku bagi semua kapal tanpa terkecuali yang pada akhirnya berkembang menjadi suatu kebiasaan internasional. Laut teritorial tetap menjadi bagian wilayah negara pantai juga berlaku kedaulatannya atas wilayah tersebut, namun negara pantai memiliki kewajiban untuk membebaskan kapal-kapal asing dalam melakukan

pelayaran di laut teritorial sebagai bagian dari hak lintas damai.

Perkembangan sains dan teknologi membuat masyarakat internasional merasa perlu untuk melakukan pengaturan terhadap wilayah laut, salah satunya terkait lintas damai. Konferensi demi konferensi dilakukan untuk melahirkan suatu konvensi internasional pokok yang menjadi instrumen penting dalam pengaturan maupun penerapan hak lintas damai, termasuk pengadopsiannya ke dalam hukum nasional negara.

Upaya masyarakat internasional ini berhasil yang diwujudkan dalam *United Nations on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS 1982). Indonesia salah satu negara yang melakukan ratifikasi UNCLOS 1982. Negara pantai dimungkinkan untuk mengadopsi hukum dan peraturan yang berkaitan dengan lintas damai di laut teritorial terkait subjek tertentu selama hukum aturan tersebut tidak berlaku diskriminasi dan sesuai dengan ketentuan di dalam UNCLOS 1982.

Menindaklanjuti ratifikasi yang telah dilakukan melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, yang kemudian Indonesia membuat beberapa peraturan perundang-undangan terkait bagaimana wilayah perairan Indonesia dapat dilintasi oleh kapal-kapal asing dengan menggunakan hak lintas damai.

Penulisan penelitian ini berfokus terhadap bagaimana hak lintas damai terbentuk dan seperti apa pelaksanaannya oleh kapal asing di wilayah laut teritorial Indonesia menurut Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 khususnya terhadap Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai melalui Perairan Indonesia.

## Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif atau juga disebut penelitian hukum doktrinal. Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang mengkaji suatu konsep sebagai norma atau kaidah yang menjadi kerangka berperilaku manusia yang seharusnya atau sepatasnya.<sup>1</sup>

Fokus data sekunder pada penelitian ini yaitu UNCLOS 1982, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 dan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002. Studi dokumen menjadi alat pengumpul data yang kemudian dianalisis dengan menggunakan pendekatan Undang-Undang (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).<sup>2</sup> Kemudian hasil penelitian diuraikan dalam narasi dekriptif-kualitatif.

## Pembahasan

### 1. *Right of Innocent Passage* dalam Hukum Internasional

Masyarakat zaman dahulu tidak mengenal adanya hak lintas damai bagi kapal-kapal yang akan melakukan pelayaran. Kapal negara manapun memiliki kebebasan untuk melakukan aktivitas kelautan dalam bentuk apa saja tanpa adanya batasan kewajiban yang mengikatnya. Pembagian rezim laut antara laut teritorial dan laut lepas telah mengakibatkan perubahan terhadap penerapan status hukum di dalam masing-masing wilayah laut.

Sebelumnya, laut merupakan suatu wilayah perairan dimana masyarakat internasional dalam hal ini negara-negara di dunia memiliki

kebebasan untuk melakukan kegiatan pelayaran, kelautan maupun perikanan untuk memenuhi kebutuhan hidup negaranya.

Pada abad ke-13, terdapat kesepakatan diantara negara-negara bahwa negara dimungkinkan untuk menerapkan yurisdiksinya di beberapa bagian laut yang berdekatan dengan pantainya.<sup>3</sup> Perubahan status hukum memberikan dampak yang cukup signifikan dalam dunia kelautan. Wilayah laut teritorial menjadi bagian dari negara pantai sehingga negara pantai memiliki kedaulatan (*sovereignty*) untuk mengatur dan menerapkan peraturan perundang-undangan nasionalnya di wilayah ini.

Konsep laut teritorial muncul sebagai suatu kebutuhan untuk menekan pembajakan dan mendorong navigasi dan perdagangan diantara negara-negara.<sup>4</sup> Sedangkan terhadap laut lepas tetap menjadi area bebas dimana tidak ada satu negara pun yang diperbolehkan untuk melakukan klaim ataupun melakukan tindakan yang dapat dimanifestasikan sebagai bentuk kedaulatan suatu negara.

Terkait lintas damai, maka pelayaran yang dilakukan suatu kapal asing di laut teritorial negara pantai – bukan laut wilayahnya – menjadi terbatas. Penerapan kedaulatan di laut teritorial memberikan hak kewenangan kepada negara pantai untuk mengatur segala aktivitas di dalam wilayah kedaulatannya. Pelayaran kapal asing tidak lagi menjadi suatu kebebasan sebab negara pantai memiliki kekuasaan untuk membatasi navigasi kapal demi keamanan negaranya.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Amruddin and Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2006), hlm. 118.

<sup>2</sup> Romy Hanityo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985), hlm. 93.

<sup>3</sup> William K Agyebeng, "Theory in Search of Practice: The Right of Innocent

Passage in the Territorial Sea," *Cornell International Law Journal* Vol. 39, No. 2, 2006, hlm. 375.

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional Dan Hukum Laut Indonesia*, Yrama Widya: Bandung, 2014, hlm. 8.

Pembatasan dilakukan seperti menutup jalur pelayaran atau bagi kapal asing yang akan melintasi laut teritorial harus mendapatkan izin dari negara pantai.

Di satu sisi, negara-negara maritim – yaitu negara kapal asing – merasa bahwa pembatasan bagi navigasi kapal telah mengganggu dan melanggar kepentingannya. Laut tidak hanya menjadi sumber kehidupan tetapi juga sebagai jalur transportasi, perdagangan, komunikasi, militer serta pertukaran barang baku maupun barang produksi.<sup>6</sup>

Pembatasan navigasi kapal akan mempersulit aktivitas kapal tersebut. Seperti halnya perizinan, ketika negara pantai tidak memberikan izin lintas kepada kapal asing, maka kapal tersebut tidak dapat melanjutkan pelayarannya. Hal ini kemudian membuat negara kapal merasa dirugikan dengan adanya penerapan kedaulatan negara pantai di laut teritorial.

Perbedaan pandangan serta tumpang tindih kepentingan di antara kedua negara membuat negara-negara yang terlibat – negara pantai dan negara maritim atau kapal – mencari solusi terbaik bagi keduanya. Lintas damai (*innocent passage*) muncul sebagai bentuk kesepakatan di antara keduanya, dimana negara pantai tetap ingin menjaga pertahanan dan keamanan negaranya, sedangkan negara maritim membutuhkan laut untuk kepentingan navigasi internasional.<sup>7</sup> Lintas damai diberikan kepada kapal asing yang akan melakukan navigasi secara damai di laut teritorial negara lain dengan pembatasan-pembatasan tertentu.

Prinsip lintas damai juga merupakan suatu bentuk kompromi diantara dua teori yang saling bertolak belakang, yakni teori laut terbuka (*mare liberum*) dan laut tertutup (*mare clausum*). Perselisihan antara laut terbuka dengan laut tertutup melahirkan dua prinsip yaitu konsep laut teritorial dan hak lintas damai.<sup>8</sup>

Teori *mare liberum* mengatakan bahwa semua manusia secara umum memiliki laut dan oleh karena itu laut terbuka bagi seluruh kegiatan navigasi dan kegunaan lainnya. Tidak ada seorang pun maupun negara manapun yang secara sah dapat membatasi individu lain atau negara lain untuk menggunakan laut, berdasarkan klaim kepemilikan atas laut.<sup>9</sup>

Teori *mare liberum* yang dikemukakan oleh Grotius menjadi hal instrumental dalam perkembangan hak lintas damai.<sup>10</sup> Sedangkan teori *mare clausum* mengatakan bahwa laut dapat dimiliki. Bagi siapa pun yang memiliki laut di bawah kekuasaannya secara sah dapat melarang penggunaannya.<sup>11</sup>

Pengakuan lintas damai membatasi kedaulatan negara pantai atas wilayah perairannya. Kedaulatan negara pantai tetap berlaku di dalam laut teritorial, namun terhadap kapal asing yang hendak melintas diberikan kebebasan untuk tetap dapat melanjutkan pelayarannya selama lintas dilakukan secara damai yang kemudian dikenal sebagai hak lintas damai (*the rights of innocence passage*).

Sehingga di dalam wilayah laut teritorial terdapat dua kepentingan dari dua negara yang berbeda, yaitu

<sup>6</sup> Karin M Burke and Deborah A DeLeo, "Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea," *Yale Journal of International Law* Vol.9, No. 7, 1983, hlm. 391.

<sup>7</sup> Dikdik Mohamad Sodik, "Hukum Laut Internasional Dan Pengaturannya Di

Indonesia", Refika Aditama:Bandung, 2014, hlm. 29.

<sup>8</sup> William K. Agyebeng, *Op.Cit*, hlm. 377.

<sup>9</sup> *Ibid*, hlm. 371.

<sup>10</sup> Dikdik Mohamad Sodik, *Loc.Cit*.

<sup>11</sup> William K. Agyebeng, *Op.Cit*, hlm. 372.

kepentingan negara pantai dalam menerapkan kedaulatan di wilayah teritorialnya serta kepentingan negara lain terkait kebebasan berlayar yaitu lintas damai bagi kapal-kapal mereka.

Hak lintas damai merupakan hasil yang seimbang antara kepentingan negara maritim dengan kepentingan negara pantai. Hak lintas damai ada sebagai batasan dan pengecualian atas kedaulatan absolut negara pantai di laut teritorial. Hal ini merupakan satu-satunya pengecualian yang paling penting dan bukan merupakan pemberian dari negara pantai kepada kapal yang melintas tetapi batasan atas kedaulatan negara pantai terhadap kepentingan hubungan internasional.<sup>12</sup>

Hak lintas damai bermula dari sebuah kebiasaan internasional sejak abad ke-18 bersamaan dengan pengakuan terhadap kepentingan navigasi laut sebagai hubungan vital antarnegara terkait perdagangan, perniagaan dan komunikasi.<sup>13</sup> Negara pantai wajib melaksanakan hak lintas damai tanpa memberikan persyaratan atas lintas damai yang dilakukan suatu kapal.

Sebelum lahirnya instrumen internasional mengenai laut, semua kapal asing menikmati haknya dalam melakukan lintas damai. Tidak ada pembagian jenis kapal yang dapat menikmati hak lintas damai. Semua jenis kapal, baik kapal niaga, kapal perang, maupun kapal pemerintah sama-sama menikmati hak lintas damai tanpa adanya pembedaan. Hal ini terus dilakukan hingga awal abad ke-20.<sup>14</sup>

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan pasca Perang Dunia II mengubah pandangan masyarakat internasional akan pentingnya untuk membagi kapal berdasarkan jenisnya dalam pelaksanaan hak lintas damai. Pandangan terkait

keamanan negara pantai juga melandasi pembagian jenis kapal asing yang menikmati lintas damai dalam suatu kondisi tertentu. Hal ini kemudian diajukan kepada Komisi Hukum Internasional (*International Law Commission*) yang selanjutnya dibahas dalam Konferensi Hukum Laut di Jenewa dan dirumuskan dalam Konvensi Hukum Laut I pada tahun 1958.<sup>15</sup>

Konvensi Hukum Laut 1958 membagi rezim kapal asing terkait lintas damai ke dalam empat kelompok. Aturan umum atau *lex generalis* berlaku bagi seluruh kapal asing yang melintasi laut teritorial secara damai. Aturan khusus atau *lex specialis* diatur lebih lanjut di dalam klausul pasal selanjutnya secara terpisah.

Pembagian jenis kapal diklasifikasikan sebagai kapal niaga, kapal pemerintah selain kapal perang dan kapal perang. Perlu ditekankan bahwa dikatakan sebagai kapal asing apabila suatu kapal melakukan navigasi di laut teritorial negara lain. Kapal yang melakukan pelayaran di laut teritorial negaranya sendiri bukan dikategorikan sebagai kapal asing.

Sehingga, tidak berlaku klausul lintas damai baginya. Hak lintas damai hanya dapat diterapkan bagi kapal asing yang melintasi wilayah laut teritorial dari negara pantai lain. Ketentuan ini merupakan aturan umum yang berlaku bagi semua jenis kapal tanpa terkecuali.

Lintas Damai (*innocent passage*) secara normatif terdiri dari lintas dan damai. Keduanya punya definisi masing-masing yang kemudian membentuk satu pengertian yang menciptakan lingkup hak Lintas Damai. Lintas berarti bahwa suatu kapal melakukan navigasi termasuk melalui perairan laut bebas maupun laut yang masuk bagian kedaulatan negara pantai. Tujuan

<sup>12</sup> *Ibid.* hlm. 380.

<sup>13</sup> *Ibid.* hlm. 377.

<sup>14</sup> I Wayan Parthiana, *Op.Cit.*, hlm. 97.

<sup>15</sup> William K. Agyebeng, *Loc.Cit.*

dilakukannya lintas oleh kapal asing biasanya untuk berlabuh di fasilitas pelabuhan negara maupun di tengah laut, ataupun hanya sekedar melewati dalam rangka pelayaran. UNCLOS 1982 memberikan ketentuan definitif apa yang dimaksud dengan lintas (*passage*) dalam Pasal 18 UNCLOS 1982 yang berbunyi:

1. *Passage means navigation through the territorial sea for the purpose of:*
  - (a) *traversing that sea without entering internal waters or calling at a roadstead or port facility outside internal waters;*
  - or
  - (b) *proceeding to or from internal waters or a call at such roadstead or port facility.*
2. *Passage shall be continuous and expeditious. However, passage includes stopping and anchoring, but only in so far as the same are incidental to ordinary navigation or are rendered necessary by force majeure or distress or for the purpose of rendering assistance to persons, ships or aircraft in danger or distress.*

Dari definisi tersebut di atas, maka Lintas itu Lintas berarti bahwa suatu kapal melakukan navigasi melalui laut teritorial tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau menikmati fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman. Lintas juga dapat dilakukan untuk keperluan berlalu menuju atau berasal dari perairan pedalaman maupun singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan negara pantai.

Ketika kapal asing melintasi laut teritorial suatu negara pantai, lintas harus dilakukan secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin. Hal ini dilakukan demi menjaga keamanan, ketertiban dan kedamaian negara pantai. Namun, terdapat pengecualian atas

ketentuan tersebut, ketika kapal asing negara lain menghadapi kondisi *force majeure* atau mengalami kesulitan maupun hendak memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat yang mengalami bahaya atau kesulitan, sehingga dimungkinkan baginya untuk berhenti atau membuang jangkar kapal.

Pelayaran suatu kapal dianggap sebagai lintas damai ketika tidak merugikan negara pantai terkait kedamaian, ketertiban maupun keamanan negara pantai. Oleh karena itu, berlaku hak lintas damai (*the rights of innocence passage*) bagi kapal-kapal yang akan melakukan navigasi di laut teritorial. Hak tersebut tidak diberikan oleh negara pantai melainkan oleh UNCLOS 1982. Sehingga dapat dikatakan terdapat beberapa unsur suatu pelayaran kapal asing dikatakan sebagai lintas damai apabila navigasi dilakukan dengan memenuhi kriteria-kriteria berikut:

1. Tidak masuk ke dalam wilayah perairan pedalaman;
2. Tidak berlabuh di sebuah tempat di tengah laut (*roadstead*);
3. Tidak menikmati fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman;
4. Berlintas secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin;
5. Tidak melakukan aktivitas yang mengancam kedamaian, ketertiban juga keamanan negara pantai;

Prinsip Hak Lintas Damai merupakan perkembangan seiring dengan munculnya kedaulatan negara pantai terhadap laut teritorial.<sup>16</sup> Setiap kapal asing yang melakukan navigasi secara damai dan menghormati hukum negara pantai serta tidak melakukan intervensi maupun mengganggu keamanan negara pantai<sup>17</sup> berlaku hak

<sup>16</sup> *Ibid*, hlm. 379.

<sup>17</sup> Karin M. Burke and DeLeo, *Op.Cit*, hlm. 391.

lintas damai terhadapnya. Negara pantai punya kewajiban untuk menjamin pelaksanaan hak lintas damai tanpa memberikan persyaratan apapun kepada kapal asing sebagai bentuk pengakuan atas kebebasan berlayar di wilayah laut.

Hak lintas damai muncul berdasarkan asas *mare quod natura omnibus patet* yang mengatakan bahwa laut terbuka bagi siapa saja, tidak ada pembatasan dalam penggunaan laut, serta asas *maris communem usum omnibus hominibus ut aera* yang berarti bahwa laut, sama seperti udara terbuka untuk semua manusia. Setiap kapal asing diberikan izin untuk memasuki wilayah perairan pantai negara lain apabila pelayaran dilakukan secara damai dan bukan untuk menyerang. Di laut teritorial, kapal semua negara baik negara pantai maupun negara tak berpantai menikmati hak lintas damai.<sup>18</sup>

Hak lintas damai juga mendorong kegiatan perdagangan, perniagaan dan komunikasi antarnegara. Meskipun negara pantai dapat menerapkan kedaulatannya di laut teritorialnya, kapal asing dapat berlayar melalui laut teritorial selama pelayaran itu tidak memprovokasi. Negara pantai tidak dapat menolak ketentuan ini karena keadaan saling ketergantungan diantara negara-negara dan sebagian besar negara masih melakukan kegiatan ekspor melalui kapal.<sup>19</sup>

Perkembangan hukum mengenai hak lintas damai pertama kali ada pada Konvensi Den Haag 1930. Seiring perkembangan teknologi dan ilmu kelautan yang semakin pesat, ketentuan khusus mengenai hak lintas damai mulai diatur di dalam *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone* (Konvensi Hukum Laut 1958).

Konvensi Hukum Laut 1958 merupakan hasil konferensi pertama

yang berhasil merumuskan ketentuan mengenai kelautan terkait Laut Teritorial dan Zona Tambahan. Masyarakat internasional memandang perlu untuk membahas dan memasukan rumusan mengenai lintas damai sehingga diajukanlah kepada Komisi Hukum Internasional (*International Law Commission*) agar melakukan kodifikasi terkait lintas damai. Komisi Hukum Internasional kemudian menampung pandangan tersebut untuk kemudian dirumuskan dalam naskah hukum laut di Jenewa pada tahun 1958.<sup>20</sup>

Salah satu cakupan pembahasan dalam konvensi ini yaitu rezim laut teritorial. Negara pantai memiliki kedaulatan untuk mengatur dan menerapkan aturan hukum nasionalnya di wilayah laut teritorial. Namun, mengingat lintas damai yang merupakan kebiasaan internasional, maka Konvensi ini memberikan batasan atas pelaksanaan kedaulatan negara pantai. Kapal asing yang akan melintas di wilayah laut teritorial diberikan hak lintas damai dengan beberapa ketentuan tertentu yang diatur dalam konvensi.

Konvensi Hukum Laut 1958 mengadopsi rumusan hak lintas damai pada Konferensi Institut de Droit yang mengatakan bahwa kapal asing mempunyai hak lintas damai di laut wilayah suatu negara, termasuk hak untuk berhenti dan melemparkan sauh, bila terjadi insiden pelayaran atau terpaksa oleh keadaan *force majeure* atau dalam keadaan bahaya". Rumusan hak lintas damai ini selanjutnya diadopsi pada Pasal 14 Konvensi Jenewa 1958 tentang Hukum Laut, yang berbunyi: "*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*".<sup>21</sup>

<sup>18</sup> William K. Agyebeng, *Loc. Cit.*

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> I Wayan Parthiana, *Op. Cit.*, hlm. 97.

<sup>21</sup> Pasal 14 ayat 1, Konvensi Hukum Laut 1958.

Konvensi ini memberikan kedaulatan kepada negara pantai atas wilayah laut teritorialnya, termasuk ruang udara di atasnya, serta dasar laut dan tanah di bawahnya.<sup>22</sup> Konvensi Hukum Laut 1958 mengakui hak lintas damai bagi kapal-kapal asing di dalam wilayah laut teritorial dan perairan pedalaman negara pantai.

Hal ini tercantum di dalam Pasal 5 ayat (2) Konvensi ini yang mengatakan bahwa sebagai akibat dari penerapan garis pangkal lurus mengakibatkan bagian laut yang sebelumnya merupakan laut lepas ataupun laut teritorial menjadi perairan pedalaman (*internal waters*), hak lintas damai bagi kapal-kapal (kendaraan air) negara asing pada perairan pedalaman harus tetap dijamin oleh negara pantai yang bersangkutan.<sup>23</sup>

Perkembangan teknologi kelautan menjadi latar belakang pembedaan jenis-jenis kapal yang menikmati hak lintas damai di wilayah laut teritorial suatu negara.<sup>24</sup> Hal ini diatur di dalam Bab III Pasal 14 - 23 Konvensi Jenewa 1958 dengan pembagian sebagai berikut:

1. Pasal 14 - 17: Peraturan yang berlaku bagi semua kapal
2. Pasal 14 - 20: Peraturan yang berlaku bagi kapal niaga (*merchant ship*)
3. Pasal 21 - 22: Peraturan bagi kapal pemerintah (*government ships*) selain kapal perang
4. Pasal 23: Peraturan bagi kapal perang (*war ships*)

Sub Bagian A mengenai peraturan bagi semua kapal mengatur hak lintas damai secara umum dan lintas yang akan dilakukan oleh kapal selam (*submarine*). Ketentuan pokok dalam sub bagian ini terdapat di dalam Pasal 14 ayat (1) hingga ayat (6).<sup>25</sup> Hak lintas damai berlaku bagi

semua kapal asing<sup>26</sup> yang melintas di wilayah laut teritorial dan perairan pedalaman negara pantai. Tidak ada pengecualian bagi kapal berkebangsaan atau berbendera negara tertentu, sebab hak ini berlaku tanpa adanya diskriminasi.

Pasal 14 ayat (2) dan (3) membagi definisi lintas (*passage*) ke dalam dua pengertian yang berbeda. Ayat (2) mengatakan lintas merupakan pelayaran melalui laut teritorial tanpa memasuki atau dengan memasuki perairan pedalaman, maupun dari laut pedalaman menuju ke laut lepas.

Lintas harus dilakukan secara terus menerus tanpa berhenti dan kapal asing dilarang untuk melakukan *anchoring*. Sedangkan ayat (3) menambahkan definisi lintas termasuk juga berhenti atau mondar mandir ketika terjadi suatu insiden umum dalam pelayaran atau terjadi keadaan memaksa (*force majeure*) serta keadaan bahaya (*distress*)<sup>27</sup>, seperti kerusakan mesin, kapal bocor, perompakan, cuaca buruk dan lain sebagainya.

Kapal asing dikatakan melakukan lintas damai ketika pelayaran yang dilakukannya tidak menimbulkan dugaan akan mengganggu kedamaian, ketertiban atau keamanan bagi negara pantai.<sup>28</sup>

Penangkapan ikan atau melakukan transaksi jual beli di atas kapal di dalam wilayah laut teritorial negara pantai merupakan beberapa bentuk tindakan yang mengganggu kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai. Lebih lanjut, di dalam Pasal 14 ayat (5) lintas tidak damai dikategorikan bagi kapal asing apabila kapal tersebut tidak menghormati hukum dan peraturan perundang-undangan

<sup>22</sup> Akbar Kurnia Putra, *Op. Cit.*, hlm. 29.

<sup>23</sup> I Wayan Parthiana, *Op. Cit.*, hlm. 38.

<sup>24</sup> *Ibid.*, hlm. 97.

<sup>25</sup> *Ibid.*, hlm. 39.

<sup>26</sup> Pasal 14 ayat 1, Konvensi Hukum Laut 1958.

<sup>27</sup> I Wayan Parthiana, *Op. Cit.*, hlm. 39.

<sup>28</sup> Pasal 14 ayat (4), Konvensi Hukum Laut 1958.



negara pantai dalam rangka mencegah kapal tersebut untuk melakukan penangkapan ikan di laut teritorialnya.<sup>29</sup>

Bagi kapal selam yang akan melintasi laut teritorial dengan lintas damai diwajibkan untuk melakukan pelayaran di atas permukaan laut dan bendera kebangsaannya harus terlihat. Jadi, apabila kapal selam ingin menikmati hak lintas damai, maka pelayaran yang dilakukannya sama seperti kapal non-selam yang melintas.<sup>30</sup> Sebab, akan sulit mengawasi kapal yang berlayar di bawah permukaan laut.

Selanjutnya, Sub Bagian B mengatur tentang kapal niaga yang akan melakukan lintas damai. Kapal niaga yang melakukan lintas damai tidak dapat dikenai biaya apapun yang berkaitan dengan haknya dalam melakukan lintas damai.

Negara pantai hanya dapat membebani suatu biaya kepada kapal asing terkait jasa atau pelayanan yang secara khusus telah diberikan kepada kapal asing. Pembebanan biaya ini harus sama terhadap semua kapal asing dan tidak boleh diskriminatif dalam pemberlakuannya.<sup>31</sup>

Pasal 19 Konvensi Hukum Laut 1958 mengatur tentang penerapan yurisdiksi kriminal negara pantai terhadap kapal asing. Negara pantai tidak dapat menerapkan yurisdiksi kriminalnya, seperti menangkap maupun menahan seseorang yang berada di atas kapal asing ketika kapal tersebut melakukan lintas damai. Namun, hal tersebut tidak berlaku ketika:

- a. Akibat dari kejahatan itu meluas sampai ke wilayah negara pantai;
- b. Merupakan kejahatan yang mengganggu kedamaian atau mengganggu ketertiban negara pantai;

- c. Nakhoda kapal atau konsul negara bendera kapal meminta bantuan negara pantai;
- d. Terkait pemberantasan perdagangan gelap narkoba.

Klausul di dalam Sub Bagian C mengatur mengenai kapal pemerintah selain kapal perang. Secara umum, ketentuan sebelumnya juga berlaku bagi kapal pemerintah selain kapal perang. Sub bagian ini mengklasifikasikan kapal pemerintah selain kapal perang ke dalam dua jenis, yaitu kapal yang digunakan untuk tujuan komersial dan kapal yang digunakan bukan untuk tujuan komersial.

Namun, tidak ada penjelasan lebih lanjut mengenai apakah yang dimaksud dengan tujuan komersial dan non-komersial. Penerapannya dikembalikan kepada masing-masing negara dalam menginterpretasikan pasal ini.<sup>32</sup>

Sub Bagian terakhir mengatur mengenai kapal perang. Setiap kapal perang negara asing menikmati hak lintas damai. Hal ini dijamin di dalam Pasal 23 Konvensi Hukum Laut 1958. Namun, lintas damai bagi kapal perang tidak seluas kapal lainnya.

Ketika kapal perang menolak untuk menghormati dan menaati hukum nasional negara pantai meskipun telah diperingatkan, maka negara pantai memiliki wewenang untuk menghentikan hak lintas damai baginya dengan melakukan pengusiran terhadap kapal perang yang bersangkutan.

Tidak hanya mengatur mengenai kapal asing, Konvensi Hukum Laut 1958 juga mengatur mengenai hak dan kewajiban negara pantai terkait lintas damai di wilayah laut teritorialnya. Kewajiban negara pantai diantaranya:<sup>33</sup> (a) tidak boleh menghalang-halangi kapal asing dalam menikmati hak lintas damai; (b) kewajiban untuk mengumumkan area

<sup>29</sup> I Wayan Parthiana, *Op. Cit.*, hlm. 39.

<sup>30</sup> Pasal 14 ayat (6) Konvensi Hukum Laut 1958.

<sup>31</sup> I Wayan Parthiana, *Op. Cit.*, hlm. 40.

<sup>32</sup> *Ibid.*, hlm. 42.

<sup>33</sup> *Ibid.*, hlm. 43.

yang dirasa berbahaya bagi pelayaran di laut teritorialnya; (c) larangan untuk bersikap diskriminatif terhadap kapal asing terkait *innocent passage*; dan (d) kewajiban untuk memberikan bantuan apabila diminta oleh nakhoda. Sedangkan hak dari negara pantai yakni: (a) mengambil langkah penting terhadap lintas tidak damai bagi kapal asing terkait keamanan, perdamaian dan ketertiban negara pantai; (b) mengambil langkah penting untuk pelanggaran atas persyaratan lintas damai bagi kapal asing; dan (c) penundaan sementara di laut teritorial demi keselamatan dan keamanan navigasi kapal asing, dimana negara pantai sebelumnya harus memberitahukannya secara luas.<sup>34</sup>

Penerapan Konvensi Hukum Laut 1958 tidak berjalan terlalu lama. Perkembangan teknologi kelautan khususnya menyebabkan ketentuan di dalam konvensi tidak dapat mencakup bidang kelautan di masa mendatang. Masyarakat internasional kemudian memutuskan untuk mengatur lebih lanjut dengan membuat instrumen internasional baru yang lebih dapat menyesuaikan dengan kondisi pada saat itu dan mendatang.

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan membuat masalah di laut semakin berkembang dan meluas. Konvensi Hukum Laut 1958 dirasa tidak lagi mampu mengatur isu-isu yang terjadi seperti klaim unilateral negara-negara<sup>35</sup> wilayah Landas Kontinen (*continental shelf*). UNCLOS 1982 merupakan kelanjutan dari

peraturan Konvensi Hukum Laut 1958. Menghindari kekosongan hukum yang lama, negara-negara melalui Badan PBB kemudian membentuk konferensi internasional untuk membahas hal tersebut. Setelah melewati beberapa tahun, konferensi akhirnya melahirkan UNCLOS 1982.

Kedaulatan negara pantai di wilayah laut teritorial merupakan subjek dari konsep lintas damai, yang pertama kali muncul dalam hukum kebiasaan internasional dan kemudian di dukung dalam Pasal 17 UNCLOS 1982.<sup>36</sup>

Pengaturan mengenai hak lintas damai bagi kapal asing *vis-à-vis* dengan kepentingan dan kedaulatan negara pantai. Salah satunya yaitu negara pantai secara khusus diperbolehkan untuk mengambil langkah penting dalam mencegah segala bentuk pelanggaran terkait penerimaan kapal di dalam perairan pedalaman atau penggunaan fasilitas dermaga di luar perairan pedalaman.<sup>37</sup>

William K. Agyebeng dalam jurnalnya menyebutkan bahwa di dalam UNCLOS 1982 terdapat klausul yang membagi tugas negara pantai dalam implementasi *innocent passage* bagi kapal asing, yakni *negative duty* dan *positive duty*.<sup>38</sup> Negara pantai memiliki *negative duty* untuk tidak melakukan diskriminasi kepada kapal asing. Sedangkan *positive duty* negara pantai untuk memberikan publisitas yang sesuai atas bahaya terhadap navigasi berdasarkan pengetahuannya dalam laut teritorialnya.<sup>39</sup>

<sup>34</sup> *Ibid.*, hlm. 44.

<sup>35</sup> Klaim unilateral ini pertama kali dilakukan oleh Amerika yang diroklamasikan oleh Presiden Harry S. Truman. Nikki Krisadtyo, "Extended Continental Shelf Regime in International Law: Its Application in Indonesia," *Indonesian Journal of International Law*, Vol. 12, No. 3 (2015), hlm. 313. <https://doi.org/10.17304/ijil.vol12.3.608>.

<sup>36</sup> Thomas Windsor, "Innocent Passage of Warships in East Asian Territorial Seas," *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, Vol. 3 No. 3, (2011): hlm. 73, <https://doi.org/10.1080/18366503.2011.10815682>.

<sup>37</sup> William K. Agyebeng, *Op. Cit.*, hlm. 384.

<sup>38</sup> *Ibid.*, hlm. 385.

<sup>39</sup> *Ibid.*

Namun, tidak ada pemahaman lebih lanjut yang diatur terkait *positive duty*. Pemahaman *positive duty* di dalam UNCLOS 1982 muncul dari pengetahuan nyata akan bahaya terhadap navigasi atau negara pantai memiliki tanggung jawab yang mungkin dapat dipicu atau diperhitungkan atau konstruktif dengan pengetahuan.

Sebagai contoh catatan ICJ terhadap kasus Corfu Channel yang mengatakan negara bertanggung jawab atas kerusakan yang timbul akibat bahaya di laut teritorialnya yang seharusnya telah diketahui. Pengadilan mengatakan bahwa *acknowledge* dapat ditarik dari kesimpulan atas suatu fakta, asalkan tidak ada keraguan yang masuk akal.<sup>40</sup>

Pengaturan lintas damai di dalam UNCLOS 1982 sebagian sama seperti Konvensi Hukum Laut 1958. Perkembangan di dalamnya dilakukan untuk menyesuaikan dengan perkembangan zaman dan isu-isu yang terjadi sekarang ini.

Lintas damai di dalam laut teritorial diatur di dalam Pasal 17 sampai dengan Pasal 32. Tidak seperti Konvensi Hukum Laut 1958, pengaturan lintas damai hanya terbagi ke dalam 3 sub bagian. Sub Bagian A tentang aturan yang berlaku bagi seluruh kapal, dimana sebagian besar ketentuan sama seperti Konvensi Hukum Laut 1958. Sub Bagian B tentang aturan yang berlaku bagi kapal dagang dan kapal pemerintah yang digunakan untuk tujuan komersial. Sedangkan Sub Bagian C mengenai aturan terhadap kapal perang dan kapal pemerintah lainnya yang digunakan untuk tujuan non-komersial.

Sebelumnya telah dijelaskan definisi lintas dan lintas damai bagi kapal

asing. Semua kapal asing yang melakukan navigasi secara damai menikmati *the right of innocence passages* di laut teritorial, selama tidak mengganggu kedamaian, ketertiban dan keamanan negara pantai.

Aktualisasi kegiatan-kegiatan yang dianggap mengganggu ketiga aspek negara pantai dalam Pasal 19 UNCLOS 1982 oleh beberapa negara pantai diterapkan berbeda antara satu negara dengan negara lainnya. Apabila suatu negara meyakini bahwa Pasal 19 membutuhkan bukti secara nyata atas lintas tidak damai sebelum tindakan tersebut terjadi, maka negara tersebut mengadopsi pendekatan "*wait-and-see*" untuk mencegah lintas tidak damai.

Di sisi lain, ketika suatu negara menginterpretasikannya berdasarkan dugaan tidak damai, maka negara tersebut menggunakan pendekatan "*preemptive*" untuk mencegah lintas damai. Pendekatan "*preemptive*" dapat menjadi alasan yang masuk akal ketika suatu negara menerapkannya kepada kapal asing yang karena ketakutan akan serangan terorisme.<sup>41</sup>

Dinamika masyarakat internasional kontemporer membuat negara-negara cenderung sensitif akan aktivitas kapal negara asing di sekitar wilayah hak berdaulat maupun kedaulatan perairannya.

Anggapan aktivitas yang sebagai lintas damai menjadi sempit. Sebagai contoh, pasca terbentuknya Aliansi Pertahanan Strategis Australia, Inggris dan Amerika Serikat (AUKUS)<sup>42</sup> yang mana akan adanya keberadaan kapal selam tenaga nuklir di wilayah perairan Asia Tenggara dianggap sebagai ancaman perdamaian dan keamanan oleh negara-negara ASEAN termasuk

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> *Ibid.*, hlm. 382.

<sup>42</sup> AUKUS resmi terbentuk pada September 2021 U.S. Department of Defense, "AUKUS: The Trilateral Security Partnership

Between Australia, U.K. and U.S.," accessed September 20, 2023, <https://www.defense.gov/Spotlights/AUKUS/>.

Indonesia.<sup>43</sup> Sekalipun ketiga negara tersebut menyatakan bahwa salah satu tujuan AUKUS adalah menjaga stabilitas, perdamaian, dan kemakmuran wilayah Indo-Pasifik.<sup>44</sup> Kategorisasi aktivitas apa saja yang tidak damai sebenarnya sudah ditentukan dalam UNCLOS 1982, ada 12 aktivitas yang dianggap membahayakan negara pantai.<sup>45</sup>

Tidak terelakan bahwa prinsip lintas damai ini multitafsir, misalnya negara-negara dengan kekuatan maritim besar cenderung berpendapat bahwa aktivitas pelayaran kapal militer termasuk yang bertenaga nuklir tetap lintas damai sejauh tidak masuk kategori 12 aktivitas yang UNCLOS 1982 tentukan tersebut.<sup>46</sup> Sedangkan negara pantai terutama negara berkembang beranggapan sebaliknya.

Salah satu perkembangan pembahasan terkait hak lintas damai kapal asing yaitu mengenai alur laut dan skema pemisah lalu lintas di laut teritorial (*sea lanes and traffic separation schemes in the territorial sea*).<sup>47</sup> Konvensi Hukum Laut 1958 tidak mengatur lintas damai melalui jalur ini.

Bertambahnya jumlah dan jenis kapal besar membuatnya tidak dapat sembarang melintas di wilayah laut teritorial karena akan berdampak berbahaya bagi kapal itu sendiri maupun lingkungan laut.<sup>48</sup> Hal ini kemudian

menjadi latar belakang munculnya klausul ini. Klausul ini tidak hanya berlaku bagi kapal asing tetapi juga negara pantai.

Negara pantai diberikan hak untuk mengatur navigasi kapal asing yang melalui perairan pedalaman untuk menggunakan alur laut dan skema pemisah, sebagai bentuk upaya keselamatan navigasi.

Dalam konteks ini, kerangka haknya adalah lebih kepada keselamatan bukan keamanan atau perdamaian. Kapal-kapal seperti tanker, kapal bertenaga nuklir atau membawa bahan nuklir atau yang sekiranya membawa bahan berbahaya inilah yang menjadi sasaran ketentuan alur laut dan skema pemisah.

## 2. Hak Lintas Damai menurut Hukum Nasional Indonesia

Suatu sistem hukum yang diberlakukan di suatu negara, tentu akan punya peranan penting dalam membentuk kehidupan masyarakat maupun bernegara.<sup>49</sup> Hal ini sebagai respon terhadap adanya perkembangan perubahan norma dan nilai yang ada di masyarakat.

Dalam konteks ini, Indonesia memiliki Pancasila sebagai *Grundnorm* atau norma dasar yang sebagai acuan

<sup>43</sup> Annisa Putri Nindya and Rifqy Alief Abiyaya, "Pengaruh AUKUS Terhadap Stabilitas Indo-Pasifik Dan Sikap Indonesia," *Jurnal Politica Dinamika Masalah Politik Dalam Negeri Dan Hubungan Internasional*, Vol. 13 No. 1 (2022): hlm. 67, <https://doi.org/10.22212/jp.v13i1.2917>.

<sup>44</sup> Whitehouse.gov, "Joint Leader Statement to Mark the Second Anniversary of AUKUS," 2023, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/15/joint-leader-statement-to-mark-the-second-anniversary-of-aucus/>.

<sup>45</sup> Pasal 19 ayat (2), UNCLOS 1982.

<sup>46</sup> Christine Bianco and Zenel Garcia, "China as a Maritime Power and the Interpretation of Innocent Passage," *ejiltalk*, 2022, <https://www.ejiltalk.org/china-as-a-maritime-power-and-the-interpretation-of-innocent-passage/>, diakses pada 20 September 2023.

<sup>47</sup> Pasal 22 UNCLOS 1982.

<sup>48</sup> I Wayan Parthiana, *Op. Cit.*, hlm. 111.

<sup>49</sup> Yogi Muhammad Rahman, Aflah Haora, and Elsa Nurfitriani Sutansi, "Personal Data Protection in the Era of Globalization (Indonesia Perspective)," *Tirtayasa Journal of International Law* Vol. 2 No. 1 (2023): hlm. 17, <https://doi.org/10.51825/tjil.v2i1.19603>.

pemberlakukan hukum di Indonesia.<sup>50</sup> Sebagai pencetus *Archipelagic Principle*<sup>51</sup>, dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan, Perairan Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman Indonesia.

Terkait lintas damai, yang dapat dilewati oleh kapal asing hanya wilayah laut teritorial dan perairan kepulauan. Laut teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 mil dari garis pangkal kepulauan Indonesia. Sedangkan perairan kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.

Perairan pedalaman dilarang untuk dilintasi oleh kapal asing terkait keamanan, ketertiban dan kedamaian Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Hak lintas damai bagi kapal asing yang melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia diatur di dalam Pasal 11 sampai dengan Pasal 17 Bab III undang-undang ini. Pasal 11 menjamin kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai yang melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia secara damai menikmati hak lintas damai, selama navigasi dilakukan secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin.

Pelayaran kapal asing dianggap damai selama tidak merugikan kedamaian, ketertiban atau keamanan Indonesia. Tindakan-tindakan yang dianggap tidak damai pada prinsipnya sama seperti yang telah diatur di dalam UNCLOS 1982.

Semua kapal negara berpantai maupun kapal negara tidak berpantai menikmati hak lintas damai ketika melakukan navigasi di laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia. Pengertian lintas dan lintas damai dalam undang-undang ini sama seperti ketentuan di dalam UNCLOS karena peraturan ini mengadopsi beberapa pasal yang terdapat di dalam UNCLOS.

Terdapat beberapa ketentuan yang diperbolehkan undang-undang untuk dilakukan Pemerintah Indonesia. Penangguhan sementara oleh pemerintah diperbolehkan apabila sangat diperlukan terkait keamanan Indonesia termasuk keperluan latihan senjata oleh angkatan bersenjata Indonesia. Pemerintah juga diperbolehkan untuk menetapkan alur laut dan skema pemisah lalu lintas dengan tetap memperhatikan keselamatan navigasi.

Terkait hak lintas alur laut kepulauan, Pemerintah dalam menentukan alur laut termasuk juga rute penerbangan di atasnya. Penetapan alur laut dapat dibarengi dengan skema pemisah lalu lintas. Undang-undang juga mengatur mengenai hak lintas transit kapal asing. Semua kapal asing memiliki kebebasan navigasi untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin. Ketentuan lainnya mengikuti lintas damai kapal asing.

Terkait lintas damai, hak ini hanya berlaku di dalam wilayah laut teritorial dan perairan kepulauan. Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia

---

<sup>50</sup> Faridy Faridy and Mushafi Miftah, "Implementation of State Theory of Law in The Country Based on Pancasila," *Nurani Hukum* Vol. 5 No. 2 (2022): hlm. 185, <https://doi.org/10.51825/nhk.v5i2.16955>.

<sup>51</sup> Chandra Muliawan, Syofia Gayatri, and Hendi Gusta Rianda, "Konsepsi Dan Pengaturan Kedaulatan Wilayah Udara

Indonesia Dalam Aspek Hukum Nasional Dan Internasional (Studi Kasus Pesawat Sipil Tanpa Izin Dan Pesawat Tempur Di Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia)," *Tirtayasa Journal of International Law*, Vol 1 No. 1 (2022): hlm.2, <https://doi.org/10.51825/tjil.v1i1.14550>.

merupakan aturan lanjut prinsip lintas damai yang dimaksud di dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Menurut Peraturan Pemerintah ini, pelaksanaan lintas damai mencakup hak dan kewajiban kapal asing, alur laut dan skema pemisah dan penangguhan lintas damai. Terkait pelaksanaan lintas damai diatur di dalam Pasal 2 peraturan ini yang berbunyi:

- (1) Semua kapal asing dapat melaksanakan hak Lintas Damai melalui Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan untuk keperluan melintas dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif tanpa memasuki Perairan Pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut, atau fasilitas pelabuhan di luar Perairan Pedalaman untuk keperluan melintas dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif untuk berlalu ke atau dari Perairan Pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut, atau fasilitas pelabuhan di luar Perairan Pedalaman.
- (2) Pelaksanaan Hak Lintas Damai sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan dengan menggunakan Alur Laut yang lazim digunakan untuk pelayaran internasional dan dengan mengindahkan Pasal 11 serta memperhatikan pedoman pelayaran yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang di bidang keselamatan pelayaran.

Hak kapal asing dalam peraturan ini merupakan adopsi dari UNCLOS 1982. Dalam Peraturan Pemerintah ini, cenderung lebih mengatur mengenai

kewajiban kapal asing dibandingkan dengan haknya.

Jika dalam UNCLOS 1982 terdapat kategorisasi 12 aktivitas yang tidak damai, dalam Peraturan Pemerintah ini terdapat 15 aktivitas yang dianggap mengganggu keamanan, ketertiban dan kedamaian Indonesia. Hal ini sebagaimana diatur sebagai berikut:<sup>52</sup>

- 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 dalam Piagam Perserikatan 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;
- g. hilir mudik di Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan atau kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas;
- h. membongkar atau memuat setiap komoditi, mata uang, atau orang,

---

<sup>52</sup> Pasal 4 dan Pasal 5, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban

Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.

- yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan kepabeanan, fiskal, keimigrasian, atau saniter;
- i. kegiatan perikanan;
  - j. kegiatan riset atau survey;
  - k. perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi, setiap fasilitas, atau instalasi komunikasi lainnya;
  - l. perbuatan pencemaran yang dilakukan dengan sengaja dan menimbulkan pencemaran yang parah;
  - m. merusak atau mengganggu alat dan fasilitas navigasi, serta fasilitas atau instalasi navigasi lainnya;
  - n. melakukan perusakan terhadap sumber daya alam hayati; atau
  - o. merusak atau mengganggu kabel dan pipa laut.

Derivatif ketentuan UNCLOS 1982 mengenai hak negara pantai untuk mengatur lebih lanjut pelaksanaan hak lintas damai sudah dilakukan Indonesia dengan membagi wilayah alur laut ke dalam tiga zona. Tiga zona tersebut lazim disebut sebagai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dengan Skema Pemisah.

Bentuk negara kepulauan membuat Indonesia<sup>53</sup> memiliki wilayah lautan yang lebih besar daripada daratan

dan lengkap.<sup>54</sup> Bukan merupakan hal yang mudah bagi Indonesia untuk mengawasi setiap navigasi berdasarkan lintas damai di wilayah perairannya. Kurangnya personil dalam pengawasan di wilayah laut dan cakupan penguasaan teknologi kemaritiman Indonesia memungkinkan kapal asing menggunakan klausul lintas damai untuk tujuan-tujuan yang tidak damai.

Bisa dibayangkan jika UNCLOS 1982 tidak mengakomodir adanya skema pemisah lalu lintas laut ini. Misalnya negara seperti Indonesia, dengan geografis sebagai negara Kepulauan, Indonesia tentu sangat dapat mengaktifkan skema pemisah yang menghubungkannya dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia. Hal ini dapat dilihat juga sebagai implementasi Agenda Pembangunan Indonesia 2020-2024 yang salah satunya Pembangunan Kawasan dan Lingkungan.<sup>55</sup>

Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 juga mengatur tentang hak Indonesia dalam melakukan penanggulangan terhadap lintas damai. Penanggulangan lintas damai di wilayah laut teritorial dan perairan kepulauan dilakukan terkait dua hal, yaitu untuk melindungi keamanan negara dan untuk keperluan latihan senjata yang dilakukan oleh Panglima Tentara Indonesia. Penanggulangan bersifat sementara karena dilakukan dalam kurun waktu paling

---

<sup>53</sup> Indonesia merupakan negara yang memiliki sumber daya alam yang dapat diperbaharui maupun yang tidak dapat diperbaharui. Ahmad Rayhan and Widya Ayu Pramesty, "Implementasi Terhadap Minamata Convention on Mercury Di Indonesia (Studi Kasus Mengenai Pencemaran Merkuri dan Arsen di Teluk Buyat)," *Tirtayasa Journal of International Law*, Vol. 2 No. 1 (2023): hlm. 56, <https://doi.org/10.51825/tjil.v2i1.19111>.

<sup>54</sup> Surya Anom mengatakan bahwa wilayah laut Indonesia itu lengkap karena berdasarkan UNCLOS 1982, Indonesia punya Perairan Territorial hingga Zona Ekonomi

Eksklusif (ZEE). Surya Anom, "Yurisdiksi Kewenangan Relatif Pengadilan Perikanan Dalam Memutus Perkara Perikanan Di Indonesia," *Nurani Hukum*, Vol. 3, No. 2 (2020): hlm.66, <https://doi.org/10.51825/nhk.v3i2.8564>.

<sup>55</sup> Saptono Jenar, "An Analysis of Presidential Regulation 105/2021: The National Strategy for Accelerating the Development of Disadvantaged Regions 2020-2024 and Its Implications for Provincial Government," *Nurani Hukum*, Vol. 6 No. 1 (2023): hlm. 93, <https://doi.org/10.51825/nhk.v6i1.17234>.

cepat 7 hari setelah melakukan pemberitahuan kepada negara lain melalui saluran diplomatik dan diumumkan melalui Berita Pelaut Indonesia. Pemberitahuan dilakukan oleh Departemen Luar Negeri Indonesia.

### Penutup

Hak lintas damai merupakan kompromi antara kepentingan negara pantai dengan negara maritim atau negara kapal asing. Instrumen internasional mengenai lintas damai pertama kali dirumuskan di dalam Konvensi Hukum Laut I di Jenewa pada tahun 1958. Perkembangan teknologi kelautan dan ilmu pengetahuan mempengaruhi kekuatan keberlakuan ketentuan Konvensi tersebut, yang kemudian digantikan dengan Konvensi Hukum Laut II (UNCLOS 1982).

Hak lintas damai tetap diatur di kedua konvensi hukum laut. Setiap kapal asing yang melakukan pelayaran secara damai menikmati hak lintas damai di wilayah laut teritorial negara pantai. Salah satu perbedaan antara kedua konvensi yaitu di dalam UNCLOS 1982 terdapat klausul mengenai alur laut dan skema pembagian wilayah. UNCLOS 1982 lebih banyak menarik perhatian negara-negara karena klausul yang diatur di dalamnya dirasa lebih baik dari konvensi hukum laut sebelumnya. Hak dan kewajiban kapal asing dalam melakukan lintas damai di wilayah laut teritorial Indonesia diatur lebih lanjut melalui Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002. Peraturan ini merupakan bentuk tindak lanjut dari Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996. Peraturan ini mengadopsi ketentuan-ketentuan yang ada di dalam UNCLOS 1982. Tidak ada perbedaan signifikan antara ketentuan UNCLOS 1982 dengan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002.

### Daftar Pustaka

- Agyebeng, William K. "Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea." *Cornell International Law Journal* 39, no. 2 (2006): 375.
- Amruddin, and Zainal Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers, 2006.
- Anom, Surya. "Yurisdiksi Kewenangan Relatif Pengadilan Perikanan Dalam Memutus Perkara Perikanan Di Indonesia." *Nurani Hukum* 3, no. 2 (2020): 64. <https://doi.org/10.51825/nhk.v3i2.8564>.
- Bianco, Christine, and Zenel Garcia. "China as a Maritime Power and the Interpretation of Innocent Passage." *ejiltalk*, 2022. <https://www.ejiltalk.org/china-as-a-maritime-power-and-the-interpretation-of-innocent-passage/>.
- Burke, Karin M, and Deborah A DeLeo. "Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea." *Yale Journal of International Law* 9, no. 7 (1983): 391.
- Department of Defense, U.S. "AUKUS: The Trilateral Security Partnership Between Australia, U.K. and U.S." Accessed September 20, 2023. <https://www.defense.gov/Spotlights/AUKUS/>.
- Faridy, Faridy, and Mushafi Miftah. "Implementation of State Theory of Law in The Country Based on Pancasila." *Nurani Hukum* 5, no. 2 (2022): 181. <https://doi.org/10.51825/nhk.v5i2.16955>.
- Jenar, Saptono. "An Analysis of Presidential Regulation 105/2021: The National Strategy for Accelerating the Development of Disadvantaged Regions 2020-2024 and Its Implications for Provincial Government." *Nurani Hukum* 6, no. 1



- (2023): 92.  
<https://doi.org/10.51825/nhk.v6i1.17234>.
- Konvensi Hukum Laut 1958 (n.d.).
- Krisadtyo, Nikki. "Extended Continental Shelf Regime in International Law: Its Application in Indonesia." *Indonesian Journal of International Law* 12, no. 3 (2015).  
<https://doi.org/10.17304/ijil.vol12.3.608>.
- Muliawan, Chandra, Syofia Gayatri, and Hendi Gusta Rianda. "Konsepsi Dan Pengaturan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia Dalam Aspek Hukum Nasional Dan Internasional (Studi Kasus Pesawat Sipil Tanpa Izin Dan Pesawat Tempur Di Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia)." *Tirtayasa Journal of International Law* 1, no. 1 (2022): 1.  
<https://doi.org/10.51825/tjil.v1i1.14550>.
- Nindya, Annisa Putri, and Rifqy Alief Abiyya. "Pengaruh AUKUS Terhadap Stabilitas Indo-Pasifik Dan Sikap Indonesia." *Jurnal Politica Dinamika Masalah Politik Dalam Negeri Dan Hubungan Internasional* 13, no. 1 (2022): 67-84.  
<https://doi.org/10.22212/jp.v13i1.2917>.
- Parthiana, I Wayan. *Hukum Laut Internasional Dan Hukum Laut Indonesia*. Bandung: Yrama Widya, 2014.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia., Pub. L. No. 36 (2002).
- Rahman, Yogi Muhammad, Aflah Haora, and Elsa Nurfitriani Sutansi. "Personal Data Protection in the Era of Globalization (Indonesia Perspective)." *Tirtayasa Journal of International Law* 2, no. 1 (2023): 15.  
<https://doi.org/10.51825/tjil.v2i1.19603>.
- Rayhan, Ahmad, and Widya Ayu Pramesty. "Implementasi Terhadap Minamata Convention on Mercury Di Indonesia (Studi Kasus Mengenai Pencemaran Merkuri Dan Arsen Di Teluk Buyat)." *Tirtayasa Journal of International Law* 2, no. 1 (2023): 55.  
<https://doi.org/10.51825/tjil.v2i1.19111>.
- Sodik, Dikdik Mohamad. *Hukum Laut Internasional Dan Pengaturannya Di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama, 2014.
- Soemitro, Romy Hanityo. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985.
- Whitehouse.gov. "Joint Leader Statement to Mark the Second Anniversary of AUKUS," 2023.  
<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/15/joint-leader-statement-to-mark-the-second-anniversary-of-aucus/>.
- Windsor, Thomas. "Innocent Passage of Warships in East Asian Territorial Seas." *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs* 3, no. 3 (January 2011): 73-81.  
<https://doi.org/10.1080/18366503.2011.10815682>.