



Implementasi *United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS)* Dalam Pengaturan Lalu Lintas Kapal Asing di Wilayah Perairan Indonesia

Muhammad Farhan

Program Studi Magister Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia.

*Corresponding Author: muhammadfarhan2001@mail.ugm.ac.id

Artikel Histori

Direvisi: 22-06-2025

Diterima: 07-08-2025

Diterbitkan: 04-09-2025

Abstrak: Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS) 1982 memberikan kerangka hukum internasional yang mengatur hak dan kewajiban negara-negara terhadap penggunaan laut, termasuk pengaturan lalu lintas kapal asing di wilayah negara kepulauan seperti Indonesia. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki kepentingan strategis dalam menyeimbangkan antara kedaulatan teritorial dan kewajiban internasional untuk menjamin kebebasan navigasi. Penelitian ini menganalisis implementasi UNCLOS 1982 dalam hukum nasional Indonesia melalui instrumen seperti Undang-Undang No. 6 Tahun 1996, PP No. 37 Tahun 2002, dan Keputusan Presiden terkait Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Hasil kajian menunjukkan bahwa Indonesia telah mengadopsi prinsip-prinsip UNCLOS dalam sistem hukum nasional, namun tantangan implementatif tetap ada, seperti lemahnya koordinasi kelembagaan, keterbatasan pengawasan, serta dinamika politik global. Oleh karena itu, diperlukan penguatan regulasi nasional, peningkatan kapasitas pengawasan laut, dan diplomasi maritim yang efektif guna melindungi kepentingan nasional Indonesia di tengah tuntutan hukum laut internasional.

Kata Kunci: UNCLOS 1982, Kapal Asing, Lintas Damai, Lintas Kepulauan, Kedaulatan Maritim

Abstract: *The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 provides an international legal framework governing the rights and obligations of states in maritime affairs, including the regulation of foreign vessel traffic within the waters of archipelagic states such as Indonesia. As the world's largest archipelagic country, Indonesia holds a strategic interest in balancing territorial sovereignty with international obligations to ensure freedom of navigation. This study examines the implementation of UNCLOS 1982 in Indonesian national law through instruments such as Law No. 6 of 1996, Government Regulation No. 37 of 2002, and Presidential Decrees on Archipelagic Sea Lanes (ALKI). The findings indicate that Indonesia has incorporated UNCLOS principles into its legal system; however, implementation challenges remain, including weak institutional coordination, limited maritime surveillance capabilities, and geopolitical pressures. Therefore, strengthening national regulations, enhancing maritime enforcement capacity, and conducting effective maritime diplomacy are essential to safeguard Indonesia's national interests within the framework of international maritime law.*

Keywords: *UNCLOS 1982, Foreign Vessels, Innocent Passage, Archipelagic Sea Lanes, Maritime Sovereignty*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki kekayaan sumber daya alam laut serta posisi strategis dalam peta pelayaran dunia. Dengan lebih dari 17.000 pulau dan garis pantai sepanjang lebih dari 108.000 kilometer, Indonesia tidak hanya dikaruniai wilayah laut yang luas, tetapi juga memiliki kewajiban dan tanggung jawab besar dalam mengelola dan menjaga perairannya.¹ Sejak diratifikasinya *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) tahun 1982 melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, Indonesia secara sah memperoleh pengakuan internasional sebagai *archipelagic state* atau negara kepulauan.² Konsep ini memberikan Indonesia hak-hak baru sekaligus tantangan dalam pengaturan lalu lintas pelayaran asing di wilayah perairannya. UNCLOS 1982 memberikan kerangka hukum yang komprehensif bagi negara-negara pesisir dan kepulauan untuk mengatur berbagai aspek wilayah lautnya, termasuk zona-zona maritim seperti laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen. Bagi Indonesia, pengakuan sebagai negara kepulauan berarti diakuinya hak untuk menggambar garis pangkal kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terjauh, sehingga menghasilkan wilayah perairan kepulauan yang memiliki status hukum yang setara dengan wilayah daratan.³ Dalam konteks ini, UNCLOS mengatur bahwa meskipun negara kepulauan memiliki kedaulatan atas perairan kepulauannya, tetap wajib memberikan hak lintas damai (*innocent passage*) bagi kapal asing, dan menyediakan jalur lintas kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*) yang harus ditetapkan secara resmi.⁴

Pengaturan mengenai lalu lintas kapal asing di wilayah perairan Indonesia tidak dapat dilepaskan dari posisi Indonesia sebagai penghubung antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Jalur-jalur strategis seperti Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok menjadi bagian dari sistem Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang telah ditetapkan pemerintah. Penetapan ALKI ini merupakan implementasi langsung dari ketentuan Pasal 53 UNCLOS 1982, yang mengatur kewajiban negara kepulauan untuk menetapkan koridor pelayaran internasional demi menjamin kelancaran lalu lintas pelayaran dunia.⁵ Namun demikian, pelaksanaan hak dan kewajiban ini tidak selalu berjalan secara ideal di lapangan. Masih terdapat berbagai hambatan dalam penerapannya, baik dari sisi peraturan nasional, kapasitas pengawasan, hingga tantangan geopolitik kawasan. Dalam beberapa tahun terakhir, muncul sejumlah peristiwa yang menunjukkan ketegangan antara kepentingan nasional Indonesia dan kepentingan pelayaran internasional. Salah satu insiden yang menonjol adalah masuknya kapal-kapal asing secara ilegal ke dalam perairan Indonesia, termasuk kapal coast guard dan kapal nelayan dari negara-negara lain. Sebagai contoh, pada awal tahun 2020, kapal penjaga pantai milik Tiongkok dilaporkan masuk ke wilayah perairan Natuna, yang secara hukum internasional termasuk dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia.⁶ Insiden semacam ini mengundang perhatian nasional dan internasional, serta memperlihatkan lemahnya kontrol teritorial dan penegakan hukum maritim yang dilakukan oleh aparat Indonesia.⁷

Permasalahan tersebut juga mengungkap tantangan regulasi dan koordinasi antarinstansi. Meskipun Indonesia telah memiliki berbagai perangkat hukum, mulai dari UU Kelautan, UU Perikanan, hingga Peraturan Presiden tentang Kebijakan Kelautan, implementasi di lapangan

¹ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, Part IV: Archipelagic States, Article 46–54.

² Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982.

³ Hasjim Djalal, *Indonesia dan Hukum Laut Internasional*, Jakarta: UI Press, 2005, hlm. 44–47.

⁴ R. Churchill & A. Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd ed., Manchester University Press, 1999, hlm. 86–89.

⁵ Ety R. Agoes, *Hukum Laut Internasional*, Bandung: Alumni, 2013, hlm. 212–214.

⁶ Kompas.com, “KRI Usir Kapal Coast Guard China di Laut Natuna,” 5 Januari 2020, <https://nasional.kompas.com/read/2020/01/05/kri-usir-kapal-coast-guard-china>. (diakses 7 Mei 2025)

⁷ M. Budi Sulisty, “Implementasi UNCLOS 1982 dalam Penetapan ALKI di Indonesia,” *Jurnal Hukum Internasional*, Vol. 12, No. 2, 2020, hlm. 134–147.

kerap menghadapi kendala teknis dan birokratis. Fragmentasi kewenangan antara TNI AL, Badan Keamanan Laut (Bakamla), Kementerian Kelautan dan Perikanan, serta Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menimbulkan ketidaksinkronan dalam pengawasan lalu lintas kapal asing.⁸ Di sisi lain, ketentuan hukum nasional juga perlu terus diperbarui agar tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip hukum laut internasional, khususnya dalam menjamin kebebasan navigasi laut yang dilindungi UNCLOS.⁹ Dalam perspektif global, kawasan Asia Tenggara kini menjadi arena persaingan geopolitik antara negara-negara besar. Laut China Selatan, sebagai perairan yang berdekatan langsung dengan wilayah Indonesia, menjadi wilayah dengan tingkat intensitas konflik yang tinggi. Sengketa wilayah, penempatan kapal militer, dan ekspansi zona klaim oleh beberapa negara semakin meningkatkan ketegangan di kawasan ini. Posisi Indonesia yang berada di persimpangan jalur perdagangan internasional sekaligus menjadi zona penyangga dari konflik regional menjadikan perairannya sebagai titik strategis sekaligus rentan terhadap pelanggaran.¹⁰

Fitzgerald mengartikulasikan kerangka teoritis Salmond mengenai perlindungan hukum, menyatakan bahwa tujuan menyeluruh hukum adalah untuk secara efektif menggabungkan dan menyelaraskan kepentingan berbeda yang ada dalam struktur masyarakat, yang penting untuk menjaga ketertiban sosial. Dalam interaksi kepentingan yang kompleks ini, menjadi jelas bahwa perlindungan dan perlindungan kepentingan tertentu hanya dapat dicapai melalui mekanisme yang secara inheren memaksakan batasan pada kepentingan bersaing dari pihak-pihak lain yang terlibat dalam dinamika rumit ini. Inti dari kepentingan hukum terletak pada keharusan untuk menegakkan dan mengadvokasi hak asasi manusia bersama dengan berbagai kepentingan, dengan demikian membangun kerangka hukum yang memiliki otoritas tertinggi untuk menggambarkan kepentingan manusia mana yang memerlukan regulasi dan perlindungan untuk kebaikan yang lebih besar.¹¹ Proses perlindungan hukum harus diperiksa melalui lensa tahapan dari mana ia berasal, dimulai dengan ketentuan hukum dan mencakup keseluruhan peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat, yang pada dasarnya mewakili konsensus yang bertujuan mengatur interaksi antara anggota masyarakat. Kerangka hukum ini juga berfungsi untuk menengahi hubungan yang ada antara individu dan entitas pemerintah, yang dianggap sebagai perwakilan yang mengadvokasi kepentingan kolektif masyarakat pada umumnya, sehingga memperkuat kontrak sosial yang mengikat warga negara satu sama lain. Dasar-dasar teoritis perlindungan hukum memiliki signifikansi khusus untuk penelitian yang telah dilakukan, terutama dalam konteks konsep kepulauan sebagai negara kepulauan, yang secara eksplisit dirujuk dalam Deklarasi Juanda yang dikeluarkan pada tanggal 13 Desember 1957; deklarasi ini berfungsi sebagai argumen penting yang menganjurkan penyatuan pulau-pulau yang tersebar secara geografis yang membentang dari ujung barat Sumatera hingga ujung timur Papua.

Situasi ini mengharuskan Indonesia untuk tidak hanya mengadopsi UNCLOS secara normatif, tetapi juga mengimplementasikannya secara substansial melalui pengaturan lalu lintas kapal asing yang efektif, transparan, dan konsisten. Dibutuhkan harmonisasi antara hukum nasional dan hukum internasional, penguatan kelembagaan pengawasan laut, serta penegakan hukum yang tegas namun tetap menghormati prinsip-prinsip kebebasan navigasi.¹² Di samping itu, Indonesia juga perlu terus membangun kapasitas diplomasi maritim dalam

⁸ Tommy H. S. Siahaan, "Kedaulatan Maritim Indonesia: Tinjauan Yuridis," *Jurnal Hukum IUS*, Vol. 8, No. 3, 2020, hlm. 418–430.

⁹ Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional, *Implementasi UNCLOS dalam Hukum Nasional Indonesia*, Kementerian Luar Negeri RI, 2021.

¹⁰ Dewi Fortuna Anwar, "Geopolitik dan Tantangan Keamanan Laut di Asia Tenggara," dalam *Prosiding Seminar Nasional Maritim*, LIPI, 2022.

¹¹ Raharjo, S. (2000). *Legal Studies*, Bandung: PT. *Image of Aditya Bakti*.

¹² Hafiz M. Noor, "Tantangan Implementasi UNCLOS 1982 di Perairan Indonesia," *Jurnal Keamanan Maritim*, Vol. 6, No. 1, 2021, hlm. 23–35.

rangka memperjuangkan kepentingan nasional tanpa mengabaikan komitmen internasional. Dengan latar belakang tersebut, kajian ini berupaya mengkaji secara mendalam sejauh mana Indonesia telah berhasil mengimplementasikan UNCLOS 1982 dalam pengaturan lalu lintas kapal asing di wilayah perairannya. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi hambatan normatif dan praktis yang dihadapi serta menawarkan rekomendasi kebijakan dalam rangka memperkuat peran Indonesia sebagai negara kepulauan yang berdaulat dan bertanggung jawab di panggung maritim internasional.¹³

METODE

Penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum normatif (*normative legal research*), yaitu penelitian yang bertujuan untuk mengkaji dan menganalisis norma-norma hukum yang berlaku, baik yang tertuang dalam instrumen hukum internasional maupun dalam peraturan perundang-undangan nasional. Fokus utama dari pendekatan ini adalah pada telaah terhadap asas-asas hukum, doktrin, serta prinsip-prinsip hukum yang relevan dengan topik penelitian, dalam hal ini implementasi ketentuan UNCLOS 1982 dalam pengaturan lalu lintas kapal asing di wilayah perairan Indonesia. Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menelaah berbagai regulasi baik di tingkat internasional maupun nasional yang menjadi dasar hukum dalam pengaturan hak lintas kapal asing di wilayah laut Indonesia. Instrumen hukum internasional utama yang dijadikan rujukan adalah *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, khususnya ketentuan yang mengatur hak lintas damai (*innocent passage*), hak lintas laut kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*), serta prinsip kedaulatan negara pantai dan negara kepulauan. Sementara itu, pada tataran nasional, yang dikaji antara lain adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, serta peraturan lain yang relevan seperti Peraturan Pemerintah tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).¹⁴

Pendekatan konseptual digunakan untuk memahami dan membandingkan doktrin serta pandangan akademisi hukum internasional mengenai pengaturan lalu lintas kapal asing dalam konteks negara kepulauan. Prinsip-prinsip hukum tersebut kemudian diterapkan dalam praktik pengaturan lalu lintas kapal asing di wilayah perairan Indonesia.¹⁵ Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari data sekunder yang bersifat hukum, yakni bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer meliputi instrumen hukum internasional dan peraturan perundang-undangan nasional. Bahan hukum sekunder mencakup doktrin hukum dari para pakar, jurnal ilmiah, buku teks, dan hasil seminar yang relevan. Sedangkan bahan hukum tersier berupa kamus hukum, ensiklopedia hukum, serta indeks atau abstrak hukum yang mendukung interpretasi terhadap bahan primer dan sekunder.¹⁶

HASIL DAN PEMBAHASAN

Ketentuan Hukum Internasional Dalam UNCLOS 1982 Mengatur Lalu Lintas Kapal Asing Di Wilayah Negara Kepulauan

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 merupakan instrumen hukum internasional utama yang mengatur tata kelola ruang laut global secara komprehensif. Salah satu kontribusi fundamental UNCLOS adalah pengakuan terhadap **negara kepulauan** (*archipelagic states*) sebagai subjek hukum yang berdaulat atas perairan antar-pulau. Pasal 46 UNCLOS mendefinisikan negara kepulauan sebagai “negara

¹³ Koran Tempo, “Perairan Indonesia dalam Pusaran Kepentingan Global,” 12 Juli 2022.

¹⁴ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2013, hlm. 13–15.

¹⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, Jakarta: Kencana, 2017, hlm. 95–97.

¹⁶ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia, 2006, hlm. 44–45.

yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.” Ketentuan ini secara hukum mengafirmasi posisi negara seperti Indonesia, Filipina, dan Maladewa, yang memiliki konfigurasi geografis yang terdiri dari ribuan pulau.¹⁷ Pasal 47 lebih lanjut memberikan hak kepada negara kepulauan untuk menarik **garis pangkal kepulauan** (*archipelagic baselines*), yaitu garis yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar negara tersebut. Perairan di dalam garis tersebut disebut **perairan kepulauan** (*archipelagic waters*) dan berada di bawah **kedaulatan penuh negara**. Namun, UNCLOS tetap memberikan jaminan terhadap lalu lintas internasional, khususnya melalui ketentuan mengenai **hak lintas damai** (*innocent passage*) dan **hak lintas kepulauan** (*archipelagic sea lanes passage*), yang menjadi instrumen penting dalam menjaga keseimbangan antara kedaulatan negara pantai dan kepentingan komunitas internasional.

Pasal 17 hingga 19 UNCLOS 1982 memberikan pengaturan tentang **hak lintas damai**, yaitu hak bagi kapal asing untuk melintasi laut teritorial suatu negara selama pelayaran tersebut tidak membahayakan perdamaian, ketertiban, atau keamanan negara pantai. Dalam konteks negara kepulauan, hak lintas damai tetap berlaku di wilayah perairan kepulauan, meskipun sifatnya lebih terbatas dibanding hak lintas kepulauan.¹⁸ Lintas damai hanya dapat dilakukan dengan ketentuan: (a) pelayaran dilakukan secara cepat dan tidak berlama-lama di wilayah tersebut; (b) tidak melibatkan kegiatan militer, intelijen, polusi, atau peluncuran senjata; serta (c) kapal selam harus muncul ke permukaan dan mengibarkan bendera kebangsaan. Negara pantai juga memiliki hak untuk menanggguhkan sementara hak ini jika pelayaran dianggap mengancam keamanan nasional, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 25 ayat (3).¹⁹ Dalam konteks Indonesia, ketentuan hak lintas damai telah diakomodasi dalam sejumlah peraturan nasional seperti Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002. Meski demikian, implementasinya sering menghadapi tantangan teknis dan politis, terutama terkait identifikasi kapal asing yang melintas tanpa pemberitahuan atau izin.

Pasal 53 UNCLOS 1982 memperkenalkan **hak lintas kepulauan**, yang bersifat **lebih kuat dan tidak dapat ditanggguhkan** dibandingkan hak lintas damai. Ketentuan ini memberikan hak kepada kapal dan pesawat asing, baik sipil maupun militer, untuk melintasi secara langsung dan terus-menerus perairan kepulauan dari satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) ke bagian lainnya.²⁰ Negara kepulauan wajib menetapkan **jalur laut kepulauan** (*archipelagic sea lanes*) dan **rute udara** di atasnya, yang dapat digunakan oleh kapal dan pesawat asing untuk melintasi wilayah tersebut. Jika negara tidak menetapkan jalur tersebut, maka pelayaran tetap dapat dilakukan melalui **jalur lazim yang digunakan**. Negara juga wajib memastikan keselamatan navigasi dan tidak mengganggu pelayaran tersebut. Ketentuan ini menempatkan Indonesia dalam posisi strategis namun juga kompleks. Di satu sisi, Indonesia memiliki hak berdaulat untuk mengatur dan mengawasi perairan kepulauan; di sisi lain, Indonesia tidak dapat menghalangi pelayaran asing yang memanfaatkan hak lintas kepulauan secara sah. Ini menuntut penerapan sistem navigasi yang transparan, serta kolaborasi dengan organisasi internasional seperti IMO (*International Maritime Organization*).²¹

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memainkan peran penting dalam arsitektur maritim global. Tiga dari tujuh jalur laut kepulauan utama dunia (Selat Sunda, Selat

¹⁷ Susanto, H. (2018). *Hukum Laut Internasional: Perspektif UNCLOS 1982 dan Implementasinya di Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 102.

¹⁸ Wirajuda, H. (2016). "Hak Lintas Damai Kapal Asing di Perairan Indonesia." *Jurnal Hukum Internasional Indonesia*, 13(2), 179–192.

¹⁹ Mahendra, R. D. (2020). "Perbandingan Hak Lintas Damai dan Hak Lintas Kepulauan Menurut UNCLOS 1982." *Jurnal Maritim dan Hukum Laut*, 5(1), 22–33

²⁰ Tanaka, Y. (2015). *The International Law of the Sea* (2nd ed.). Cambridge University Press, hlm. 187.

²¹ Batubara, F. (2019). "Regulasi Jalur Laut Kepulauan Indonesia Berdasarkan UNCLOS 1982." *Jurnal Ilmu Hukum*, 24(1), 55–70.

Lombok, dan Selat Malaka) terletak di wilayah yurisdiksi Indonesia. Menurut data BPS, lebih dari 40% perdagangan maritim internasional melewati jalur-jalur tersebut, termasuk distribusi energi, pangan, dan barang industri.²² Pengaturan lalu lintas kapal asing dalam wilayah Indonesia sangat memengaruhi stabilitas ekonomi dan keamanan regional. Oleh sebab itu, Indonesia telah menetapkan jalur laut kepulauan resmi pada tahun 2002 yang diakui oleh IMO. Namun, hingga saat ini belum semua jalur laut alternatif ditetapkan, yang berpotensi menimbulkan celah interpretasi dan pelanggaran oleh kapal asing.²³

Meskipun ketentuan UNCLOS memberikan kerangka hukum yang jelas, pelaksanaannya kerap dihadapkan pada kendala interpretasi dan dinamika geopolitik. Negara-negara seperti Amerika Serikat yang belum meratifikasi UNCLOS tetap menjalankan kebijakan *Freedom of Navigation Operations (FONOPs)* yang sering kali menabrak regulasi nasional negara kepulauan. Amerika berpendapat bahwa hak lintas kepulauan adalah hak universal yang dapat dilaksanakan tanpa persetujuan negara pantai.²⁴ Kasus pelanggaran oleh kapal asing di Laut Natuna juga menunjukkan kompleksitas ini. Pada tahun 2020, kapal-kapal penjaga pantai dan nelayan Tiongkok memasuki wilayah ZEE Indonesia, memicu ketegangan diplomatik dan reaksi keras dari TNI AL. Meskipun wilayah tersebut berada dalam ZEE, bukan laut kepulauan, insiden ini menyoroti pentingnya penegakan hukum maritim nasional berbasis UNCLOS secara efektif.²⁵ Indonesia juga menghadapi tantangan teknologi dalam melakukan pengawasan di wilayah laut yang sangat luas. Penguatan sistem informasi maritim, radar pantai, serta kerjasama internasional menjadi kunci untuk memastikan bahwa hak lintas asing berjalan sesuai prinsip UNCLOS, tanpa mengancam kedaulatan negara.²⁶

Pengaturan Lalu Lintas Kapal Asing Dalam Peraturan Perundang-Undangan Nasional Indonesia Sebagai Bentuk Implementasi Dari UNCLOS 1982



Sumber foto : Kemneterian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia

²² BPS. (2022). *Statistik Transportasi Laut Indonesia 2021*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.

²³ Bakrie, M. R. (2021). "Implementasi Pengawasan Kapal Asing di Wilayah NKRI Berdasarkan Hukum Laut Internasional." *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 11(3), 341–355.

²⁴ U.S. Department of Defense. (2023). *Annual Freedom of Navigation Report to Congress*. <https://policy.defense.gov>

²⁵ Kompas.com. (2020, Januari 3). "Respons Indonesia atas Klaim Tiongkok di Laut Natuna." <https://www.kompas.com> (diakses 14 Mei 2025)

²⁶ CNN Indonesia. (2021, September 14). "Kapal Asing Masuk Laut Natuna, TNI AL Tingkatkan Patroli." <https://www.cnnindonesia.com> (diakses 14 Mei 2025)

Sebagai negara kepulauan yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dan garis pantai terpanjang kedua di dunia, Indonesia memiliki kepentingan strategis dalam tata kelola wilayah lautnya. Wilayah laut Indonesia bukan hanya jalur lalu lintas domestik, tetapi juga menjadi bagian dari jalur pelayaran internasional yang vital. Dalam konteks ini, pengaturan lalu lintas kapal asing menjadi isu penting yang harus diatur dalam hukum nasional, terlebih setelah Indonesia meratifikasi United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 1985. UNCLOS 1982 memberikan dasar hukum internasional tentang hak dan kewajiban negara-negara dalam penggunaan laut, termasuk mengenai hak lintas damai dan lintas kepulauan oleh kapal asing di wilayah negara kepulauan seperti Indonesia. Pengaturan ini penting karena berkaitan langsung dengan kedaulatan, keamanan nasional, serta kelestarian sumber daya laut Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia harus membentuk dan mengharmonisasikan peraturan perundang-undangan nasional yang tidak hanya mencerminkan prinsip-prinsip UNCLOS 1982, tetapi juga dapat mengakomodasi kebutuhan dan kepentingan nasional.

UNCLOS 1982 memperkenalkan pengakuan hukum internasional terhadap negara kepulauan (archipelagic state) dan memberikan hak kepada negara tersebut untuk menetapkan garis pangkal kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar. Dengan pengakuan ini, perairan di dalam garis pangkal tersebut dianggap sebagai perairan kepulauan di mana negara memiliki kedaulatan penuh. Namun, dalam Pasal 52 dan 53, UNCLOS juga mewajibkan negara kepulauan untuk mengizinkan lintas damai (innocent passage) dan lintas kepulauan (archipelagic sea lanes passage) bagi kapal asing di jalur yang ditentukan atau dilalui secara tradisional.²⁷ Hak lintas damai memberikan kapal asing hak untuk melintasi laut teritorial atau perairan kepulauan asalkan tidak mengganggu ketertiban dan keamanan negara pesisir. Hak lintas kepulauan, di sisi lain, mengharuskan negara kepulauan seperti Indonesia untuk mengizinkan pelayaran langsung dan terus-menerus melalui jalur laut kepulauan (archipelagic sea lanes/ASL) yang ditetapkan secara resmi atau secara tradisional digunakan.²⁸

Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 1985, yang merupakan langkah strategis untuk menyesuaikan regulasi domestik dengan ketentuan internasional. Salah satu pengaturan kunci terdapat dalam Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, yang mengadopsi prinsip garis pangkal kepulauan dan mengakui hak lintas damai dan hak lintas kepulauan bagi kapal asing. Pasal 11 UU ini menyatakan bahwa kapal asing berhak melakukan lintas damai dan lintas kepulauan sesuai ketentuan hukum internasional dan nasional.²⁹ Lebih lanjut, untuk mengatur aspek teknis hak dan kewajiban kapal asing, pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Damai dan Lintas Kepulauan melalui Perairan dan Ruang Udara di Atas Perairan Indonesia. PP ini menetapkan batasan perilaku yang harus dipatuhi oleh kapal asing selama melakukan lintas damai dan lintas kepulauan, seperti larangan terhadap latihan militer, pemanfaatan senjata, penangkapan ikan, dan kegiatan propaganda.³⁰

Salah satu kewajiban negara kepulauan menurut Pasal 53 UNCLOS adalah menetapkan jalur laut kepulauan (ASL). Indonesia melaksanakan kewajiban ini dengan menetapkan tiga jalur utama melalui Keputusan Presiden No. 38 Tahun 2002 dan mengkomunikasikannya

²⁷ Susanto, H. (2018). *Hukum Laut Internasional: Implementasi UNCLOS di Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 117.

²⁸ Mahendra, R. D. (2020). "Implementasi Garis Pangkal Kepulauan dalam Hukum Nasional." *Jurnal Hukum Internasional Indonesia*, 15(1), 71–84.

²⁹ UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. (1996). Lembaran Negara No. 73 Tahun 1996.

³⁰ PP No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing. (2002). Lembaran Negara RI Tahun 2002 No. 70.

kepada International Maritime Organization (IMO). Ketiga jalur tersebut adalah: Jalur Laut Kepulauan Indonesia I (Selat Sunda), Jalur II (Selat Lombok-Makassar), dan Jalur III (Laut Seram).³¹ Namun, hingga kini Indonesia belum menetapkan jalur alternatif lain selain tiga jalur utama tersebut, sehingga dalam beberapa kasus kapal asing menggunakan jalur tradisional di luar jalur yang ditetapkan. Hal ini menimbulkan tantangan hukum, karena meskipun UNCLOS mengizinkan lintas tradisional, negara kepulauan memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengawasi penggunaan jalur-jalur tersebut, termasuk melalui peraturan teknis nasional.³²

Pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelayaran kapal asing di perairan Indonesia menjadi tanggung jawab sejumlah lembaga, termasuk TNI AL, Bakamla, dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan memperkuat peran Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam pengawasan laut nasional, termasuk terhadap aktivitas pelayaran asing yang mencurigakan atau melanggar ketentuan nasional.³³ Namun, dalam praktiknya terdapat sejumlah kendala koordinasi antar-lembaga karena belum adanya pembagian kewenangan yang sepenuhnya tuntas. Tumpang tindih antara kewenangan TNI AL dan Bakamla sering kali menjadi sumber inefisiensi dan ketidakefektifan pengawasan, terutama di wilayah perairan yang rawan pelanggaran seperti Selat Malaka dan Laut Natuna.³⁴

Selain aspek teknis dan hukum, Indonesia menghadapi tantangan geopolitik dalam mengimplementasikan pengaturan lintas kapal asing. Kehadiran kapal militer asing dari negara-negara besar seperti Amerika Serikat dan China yang kerap kali melakukan operasi kebebasan navigasi (Freedom of Navigation Operations/FONOPs) di perairan Indonesia menjadi persoalan serius. Banyak dari kapal tersebut tidak memberitahu otoritas Indonesia dan melintasi jalur yang tidak ditetapkan sebagai ASL.³⁵ Indonesia melalui Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Pertahanan harus mengambil langkah diplomatik untuk memastikan bahwa negara-negara tersebut menghormati kedaulatan Indonesia dan mematuhi jalur yang ditetapkan sesuai ketentuan UNCLOS. Dalam beberapa kasus, Indonesia juga menggunakan pendekatan diplomasi hukum untuk menegaskan posisi bahwa pelayaran semacam itu harus mematuhi ketentuan nasional sebagai bentuk implementasi langsung dari UNCLOS.³⁶

Keterkaitan Pengaturan Lalu Lintas Kapal Asing dan UNCLOS 1982 dengan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs)

Implementasi UNCLOS 1982 dan pengaturan lalu lintas kapal asing di Indonesia bukan hanya merupakan pemenuhan terhadap kewajiban hukum internasional, tetapi juga berkontribusi langsung terhadap pencapaian *Sustainable Development Goals* (SDGs), khususnya Tujuan 14 tentang “Life Below Water”, Tujuan 16 tentang “Peace, Justice and Strong Institutions”, serta Tujuan 13 dan 17 yang terkait perubahan iklim dan kemitraan global.

³¹ Bakrie, M. R. (2021). "Regulasi Kapal Perang Asing di Wilayah NKRI." *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 11(1), 101–116.

³² Kementerian Perhubungan. (2020). “Penetapan Jalur Laut Kepulauan oleh Indonesia.” <https://hubla.dephub.go.id>

³³ Wirawan, I. (2019). "Masalah Jalur Alternatif dan UNCLOS." *Jurnal Hukum Laut dan Udara*, 4(2), 53–69.

³⁴ Farhana, Y. (2022). “Tumpang Tindih Kewenangan Aparat Maritim Indonesia.” *Jurnal Ilmu Sosial dan Politik*, 9(3), 213–225.

³⁵ CNN Indonesia. (2022, Oktober 13). "Bakamla: Banyak Kapal Asing Tidak Aktifkan AIS." <https://www.cnnindonesia.com>

³⁶ Kompas.com. (2023, Maret 10). “AS Lakukan Pelayaran di Laut Natuna Tanpa Izin.” <https://www.kompas.com>

Pertama, pengelolaan wilayah laut yang tertib dan berdaulat melalui regulasi lalu lintas kapal asing sejalan dengan **SDG 14: Life Below Water**, yang bertujuan untuk melestarikan dan memanfaatkan sumber daya laut secara berkelanjutan. Penegakan aturan lintas damai dan jalur laut kepulauan (ASL) membantu mencegah kegiatan ilegal seperti penangkapan ikan tanpa izin, pencemaran laut, dan eksploitasi sumber daya laut oleh kapal asing, yang dapat merusak ekosistem perairan Indonesia. Dengan pengawasan yang ketat terhadap aktivitas kapal asing, pemerintah dapat mengurangi ancaman terhadap keberlanjutan ekosistem laut nasional dan regional.³⁷

Kedua, dari sisi kelembagaan, pengaturan ini mendukung **SDG 16: Peace, Justice and Strong Institutions**, karena memperkuat kerangka hukum dan kapasitas institusi maritim Indonesia dalam menegakkan hukum laut. Harmonisasi hukum nasional dengan UNCLOS 1982 mendorong transparansi, kepastian hukum, dan keadilan dalam pengelolaan laut, serta memperkuat peran lembaga seperti TNI AL, Bakamla, dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam sistem hukum maritim nasional. Hal ini penting mengingat pelayaran asing yang tidak terkendali dapat memicu konflik, baik antar-negara maupun antara pemerintah dengan masyarakat pesisir.³⁸

Ketiga, implementasi hukum laut yang efektif juga dapat mendukung **SDG 13: Climate Action**, dengan mengatur lalu lintas laut agar lebih berkelanjutan. Misalnya, dengan menetapkan jalur pelayaran yang efisien, Indonesia dapat mengurangi emisi karbon dari sektor pelayaran laut internasional yang melewati wilayahnya. Penegakan larangan terhadap pembuangan limbah oleh kapal asing juga menjadi bagian dari komitmen Indonesia dalam mitigasi dampak perubahan iklim yang berasal dari sektor kelautan.³⁹

Keempat, keterlibatan Indonesia dalam menyusun dan menerapkan norma global seperti UNCLOS juga mendukung **SDG 17: Partnership for the Goals**, melalui kerja sama internasional dan regional dalam bidang maritim. Dengan melibatkan organisasi internasional seperti International Maritime Organization (IMO), serta menjalin diplomasi maritim dengan negara-negara pengguna jalur laut Indonesia, pemerintah menunjukkan komitmen terhadap tata kelola global yang kolaboratif dan berbasis hukum.⁴⁰

Dengan demikian, implementasi UNCLOS 1982 dalam hukum nasional dan pengaturan lalu lintas kapal asing bukan hanya persoalan kedaulatan dan keamanan laut semata, melainkan juga merupakan instrumen strategis dalam mendukung pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan. Dalam konteks ini, penerapan prinsip-prinsip UNCLOS 1982, seperti hak lintas damai dan hak lintas alur laut kepulauan, harus diseimbangkan dengan kepentingan nasional dalam menjaga kelestarian lingkungan laut serta perlindungan terhadap sumber daya alam. Dalam kerangka Tujuan Pembangunan Berkelanjutan, khususnya SDG 14 tentang kehidupan bawah laut, tata kelola laut yang baik menjadi fondasi penting untuk menciptakan ekosistem laut yang sehat, menjamin keadilan akses terhadap sumber daya laut, serta mendorong kerjasama internasional yang damai dan produktif.

³⁷ Ministry of National Development Planning/Bappenas. (2020). *Indonesia Voluntary National Review 2020: Sustainable Development Goals (SDGs)*. Jakarta: Bappenas.

³⁸ Yuliati, L., & Nugroho, S. (2021). "Implementasi SDG 16 dalam Penguatan Kelembagaan Maritim Indonesia." *Jurnal Ketahanan Nasional*, 27(1), 44–58. <https://doi.org/10.22146/jkn.v27i1.60531>

³⁹ World Bank. (2022). *Marine Pollution and Climate Change: Managing Emissions from Maritime Transport in Southeast Asia*. Washington, DC: The World Bank.

⁴⁰ Prabowo, A., & Marsetio, M. (2023). "Diplomasi Maritim dan Peran Indonesia dalam Tata Kelola Laut Global." *Jurnal Hubungan Internasional*, 11(2), 157–172.

KESIMPULAN

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982 (UNCLOS 1982) merupakan instrumen hukum internasional yang menjadi landasan utama dalam pengaturan hak dan kewajiban negara-negara di laut, termasuk dalam hal lalu lintas kapal asing di wilayah negara kepulauan. Dalam konteks negara kepulauan seperti Indonesia, UNCLOS 1982 memperkenalkan pendekatan yang khas, yakni memberikan pengakuan terhadap bentuk geografis negara kepulauan dengan hak kedaulatan atas perairan kepulauan, sekaligus menetapkan kewajiban untuk tetap menjamin kebebasan navigasi internasional. Dua mekanisme hukum utama yang dijadikan dasar bagi lalu lintas kapal asing di wilayah negara kepulauan adalah hak lintas damai (*innocent passage*) dan hak lintas kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*). Keduanya merefleksikan prinsip keseimbangan antara perlindungan kedaulatan negara pantai dan pengakuan terhadap kepentingan komunitas internasional dalam menjamin arus perdagangan dan mobilitas lintas batas.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan posisi geografis yang sangat strategis, Indonesia memiliki peran sentral dalam implementasi rezim hukum laut internasional, khususnya yang berkaitan dengan navigasi maritim. Penerapan prinsip-prinsip UNCLOS 1982 oleh Indonesia dapat dilihat dari serangkaian kebijakan hukum nasional yang dirancang untuk mengakomodasi ketentuan internasional tersebut. Beberapa instrumen penting yang mencerminkan upaya Indonesia dalam menginternalisasi norma-norma UNCLOS ke dalam kerangka hukum nasional antara lain adalah Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai melalui Perairan Indonesia, serta Keputusan Presiden yang menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sebagai jalur navigasi resmi bagi lintas kepulauan. Keseluruhan instrumen ini menunjukkan komitmen hukum dan politik Indonesia untuk menjaga integritas wilayah sekaligus memenuhi kewajiban internasionalnya sebagai negara pihak UNCLOS.

Dalam menghadapi tantangan tersebut, Indonesia perlu mengedepankan pendekatan strategis yang melibatkan penguatan sistem hukum nasional, peningkatan kapasitas aparat pengawas dan penegak hukum di laut, serta optimalisasi pemanfaatan teknologi maritim modern. Upaya harmonisasi regulasi antar sektor yang terkait dengan pengelolaan wilayah laut juga menjadi kunci penting dalam menciptakan sistem tata kelola yang lebih efektif dan terkoordinasi. Selain itu, diplomasi maritim Indonesia perlu diperkuat melalui keterlibatan aktif dalam forum-forum internasional, baik di tingkat bilateral, regional, maupun multilateral, guna membela dan memajukan kepentingan nasional, khususnya dalam hal penegakan hak kedaulatan dan yurisdiksi atas wilayah laut Indonesia sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982. Dengan demikian, keberhasilan Indonesia dalam mengelola lalu lintas kapal asing di wilayah kepulauan tidak hanya ditentukan oleh kepatuhan terhadap norma hukum internasional, tetapi juga sangat bergantung pada kapasitas internal negara dalam membangun tata kelola kelautan yang tangguh, adaptif, dan berpijak pada kepentingan nasional yang berkelanjutan.

REFERENSI

- Bakrie, M. R. (2021). "Implementasi Pengawasan Kapal Asing di Wilayah NKRI Berdasarkan Hukum Laut Internasional." *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 11(3),
- Batubara, F. (2019). "Regulasi Jalur Laut Kepulauan Indonesia Berdasarkan UNCLOS 1982." *Jurnal Ilmu Hukum*, 24(1),
- BPS. (2022). *Statistik Transportasi Laut Indonesia 2021*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- CNN Indonesia. (2021, September 14). "Kapal Asing Masuk Laut Natuna, TNI AL Tingkatkan Patroli." <https://www.cnnindonesia.com>(diakses 14 Mei 2025)
- CNN Indonesia. (2022, Oktober 13). "Bakamla: Banyak Kapal Asing Tidak Aktifkan AIS." <https://www.cnnindonesia.com>

- Dewi Fortuna Anwar, "Geopolitik dan Tantangan Keamanan Laut di Asia Tenggara," dalam *Prosiding Seminar Nasional Maritim*, LIPI, 2022.
- Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional, *Implementasi UNCLOS dalam Hukum Nasional Indonesia*, Kementerian Luar Negeri RI, 2021.
- Etty R. Agoes, *Hukum Laut Internasional*, Bandung: Alumni, 2013, hlm. 212–214.
- Farhana, Y. (2022). "Tumpang Tindih Kewenangan Aparat Maritim Indonesia." *Jurnal Ilmu Sosial dan Politik*, 9(3),
- Hafiz M. Noor, "Tantangan Implementasi UNCLOS 1982 di Perairan Indonesia," *Jurnal Keamanan Maritim*, Vol. 6, No. 1, 2021,
- Hasjim Djalal, *Indonesia dan Hukum Laut Internasional*, Jakarta: UI Press, 2005,
- johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia, 2006,
- Kementerian Perhubungan. (2020). "Penetapan Jalur Laut Kepulauan oleh Indonesia." <https://hubla.dephub.go.id>
- Kompas.com, "KRI Usir Kapal Coast Guard China di Laut Natuna," 5 Januari 2020, <https://nasional.kompas.com/read/2020/01/05/kri-usir-kapal-coast-guard-china>.
- Kompas.com. (2020, Januari 3). "Respons Indonesia atas Klaim Tiongkok di Laut Natuna." <https://www.kompas.com> (diakses 14 Mei 2025)
- Kompas.com. (2023, Maret 10). "AS Lakukan Pelayaran di Laut Natuna Tanpa Izin." <https://www.kompas.com>
- Koran Tempo, "Perairan Indonesia dalam Pusaran Kepentingan Global," 12 Juli 2022.
- M. Budi Sulisty, "Implementasi UNCLOS 1982 dalam Penetapan ALKI di Indonesia," *Jurnal Hukum Internasional*, Vol. 12, No. 2, 2020,
- Mahendra, R. D. (2020). "Implementasi Garis Pangkal Kepulauan dalam Hukum Nasional." *Jurnal Hukum Internasional Indonesia*, 15(1),
- Ministry of National Development Planning/Bappenas. (2020). *Indonesia Voluntary National Review 2020: Sustainable Development Goals (SDGs)*. Jakarta: Bappenas.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum, Edisi Revisi*, Jakarta: Kencana, 2017
- PP No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing. (2002). *Lembaran Negara RI Tahun 2002 No. 70*.
- Prabowo, A., & Marsetio, M. (2023). "Diplomasi Maritim dan Peran Indonesia dalam Tata Kelola Laut Global." *Jurnal Hubungan Internasional*, 11(2),
- R. Churchill & A. Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd ed., Manchester University Press, 1999,
- Raharjo, S. (2000). *Legal Studies*, Bandung: PT. Image of Aditya Bakti.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2013,
- Susanto, H. (2018). *Hukum Laut Internasional: Perspektif UNCLOS 1982 dan Implementasinya di Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika,
- Tanaka, Y. (2015). *The International Law of the Sea* (2nd ed.). Cambridge University Press,
- Tommy H. S. Siahaan, "Kedaulatan Maritim Indonesia: Tinjauan Yuridis," *Jurnal Hukum IUS*, Vol. 8, No. 3, 2020,
- U.S. Department of Defense. (2023). *Annual Freedom of Navigation Report to Congress*. <https://policy.defense.gov>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982.
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, Part IV: Archipelagic States, Article 46–54.
- UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. (1996). *Lembaran Negara No. 73 Tahun 1996*.

- Wirajuda, H. (2016). "Hak Lintas Damai Kapal Asing di Perairan Indonesia." *Jurnal Hukum Internasional Indonesia*, 13(2),
- Wirawan, I. (2019). "Masalah Jalur Alternatif dan UNCLOS." *Jurnal Hukum Laut dan Udara*, 4(2),
- World Bank. (2022). *Marine Pollution and Climate Change: Managing Emissions from Maritime Transport in Southeast Asia*. Washington, DC: The World Bank.
- Yuliati, L., & Nugroho, S. (2021). "Implementasi SDG 16 dalam Penguatan Kelembagaan Maritim Indonesia." *Jurnal Ketahanan Nasional*, 27(1), 44–58. <https://doi.org/10.22146/jkn.v27i1.60531>