

Prinsip Freedom Of Navigation Dalam Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia

Misael Kelpitna¹, Popi Tuhulele², Dyah. R. A. Daties³

^{1,2,3} Magister Hukum (S2) pada Fakultas Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas
Pattimura

e-mail: misael.kelpitna@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini membahas Penerapan prinsip freedom of navigation dalam konteks penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982. Sebagai negara kepulauan, Indonesia berkewajiban menjamin hak lintas damai bagi kapal asing melalui wilayah perairannya, sejalan dengan pengakuan atas status negara kepulauan, Rumusan masalah yang di pakain yaitu, 1. Bagaimanakah hubungan antara prinsip freedom of navigation dengan prinsip kedaulatan negara? 2. Bagaimana implementasi freedom of navigation dalam penetapan alur laut kepulauan Indonesia. Penelitian ini menggunakan tipe penelitian normatif dengan menggunakan norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan yang berkaitan dengan Pengaturan kapal asing menurut Hukum Internasional yang Melintasi Antar Negara. Bahan hukum yang digunakan yaitu a)United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, b)Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan c) PP Nomor 37 tahun 2008 tentang daftar koordinat geografis titik-titik garis pangkal kepulauan Indonesia. Bahan hukum primer dikumpulkan dengan metode inventarisasi peraturan perundang- undangan dan atau pendekatan perundang-undangan (statute approach). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Prinsip freedom of navigation dan kedaulatan negara saling melengkapi namun berpotensi menimbulkan ketegangan. Freedom of navigation memberi hak kapal asing melintasi perairan internasional dan wilayah tertentu negara pantai secara damai, sementara kedaulatan memberi hak eksklusif bagi negara untuk mengatur wilayahnya. Negara seperti Indonesia harus menyeimbangkan hak kedaulatannya dengan kewajiban menjamin kebebasan navigasi sesuai UNCLOS 1982 dan Implementasi freedom of navigation di Indonesia tercermin dalam penetapan ALKI berdasarkan PP No. 37 Tahun 2002 dan Pasal 53 UNCLOS 1982. ALKI merupakan jalur resmi untuk pelayaran dan penerbangan internasional melalui wilayah kepulauan Indonesia. Jalur ini menjaga kedaulatan dan keamanan nasional, sambil tetap memenuhi kewajiban menjamin lalu lintas damai kapal asing.

Kata Kunci : Freedom Of Navigation, UNCLOS 1982, ALKI, Negara Kepulauan, Kedaulatan.

Abstract

This study discusses the Implementation of the principle of freedom of navigation in the context of the determination of the Indonesian Archipelagic Sea Lane (ALKI) based on the provisions of UNCLOS 1982. As an archipelagic country, Indonesia is obliged to guarantee the right of peaceful passage for foreign ships through its waters, in line with the recognition of the status of an archipelagic country. The formulation of the problem used is, 1. How is the relationship between the principle of freedom of navigation and the principle of state sovereignty? 2. How is the implementation of freedom of navigation in the determination of the Indonesian archipelagic sea lane? This study uses a normative research type using legal norms contained in laws and court decisions relating to the Regulation of Foreign Ships according to International Law Crossing Between Countries. The legal materials used are a) United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, b) Government Regulation No. 36 of 2002 concerning the Rights and Obligations of Foreign Ships in Exercising the Right of Archipelagic Lane Passage c) PP Number 37 of 2008 concerning the list of geographical coordinates of the baseline points of the Indonesian archipelago. Primary legal materials were collected using the method of inventory of laws and regulations and/or statute approach. The results of this study indicate that the principles of freedom of navigation and state sovereignty complement each other but have the potential to cause tension. Freedom of navigation gives foreign ships the right to peacefully cross international waters and certain areas of coastal states, while sovereignty gives the state exclusive rights to regulate its territory. A country like Indonesia must balance its sovereign rights with the obligation to guarantee freedom of navigation in accordance with UNCLOS 1982 and the implementation of freedom of navigation in Indonesia is reflected in the determination of ALKI based on PP No. 37 of 2002 and Article 53 of UNCLOS 1982. ALKI is an official route for international shipping and flights through the Indonesian archipelago. This route maintains national sovereignty and security, while still fulfilling the obligation to guarantee the peaceful passage of foreign ships.

Keywords: *Freedom Of Navigation, UNCLOS 1982, ALKI, Archipelagic State, Sovereignty.*

LATAR BELAKANG

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas wilayah sekitar 1.904.569 km² dan memiliki lebih dari 17.000 pulau yang tersebar dari Sabang hingga Merauke. Dalam konsep Wawasan Nusantara, wilayah daratan, lautan, dan ruang udara dipandang sebagai satu kesatuan yang utuh dan tidak dapat dipisahkan. Letak geografis Indonesia yang berada di antara dua benua dan dua samudera menjadikan Indonesia memiliki posisi strategis dalam jalur perdagangan dan pelayaran internasional. Potensi kelautan yang sangat besar tersebut menjadi sumber daya penting bagi kesejahteraan masyarakat sekaligus menempatkan Indonesia pada posisi penting dalam hukum laut internasional.

Perjuangan Indonesia untuk memperoleh pengakuan internasional sebagai negara kepulauan dilakukan melalui proses diplomasi yang panjang dan penuh tantangan. Banyak negara maritim besar menolak konsep negara kepulauan karena dianggap dapat membatasi kebebasan navigasi internasional yang selama ini menjadi kepentingan strategis mereka. Selain itu, beberapa negara tetangga juga merasa bahwa konsep tersebut dapat mengganggu hak tradisional mereka di wilayah perairan tertentu. Meskipun demikian, Indonesia terus memperjuangkan konsep tersebut hingga akhirnya diterima dalam Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa atau United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) tahun 1982 yang disahkan di Montego Bay, Jamaika, pada 10 Desember 1982.

Pengakuan terhadap prinsip negara kepulauan dalam UNCLOS 1982 menjadi pencapaian penting bagi Indonesia karena konsep tersebut kini diakui sebagai bagian dari hukum internasional positif. Ketentuan mengenai negara kepulauan diatur dalam Bab IV Pasal 46 sampai Pasal 54 UNCLOS 1982 yang menyatakan bahwa perairan kepulauan beserta sumber daya alam di dalamnya berada di bawah kedaulatan negara kepulauan. Indonesia kemudian meratifikasi UNCLOS melalui Perserikatan Bangsa-Bangsa dengan menerbitkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 dan memperkuatnya melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 serta Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002.

Sebagai implementasi dari UNCLOS 1982, Indonesia menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sebagai jalur resmi pelayaran internasional yang melintasi wilayah perairan Indonesia. ALKI dibagi menjadi tiga jalur utama, yaitu ALKI I yang melintasi Laut Cina Selatan, Selat Karimata, Laut Jawa, Selat Sunda, dan Samudera Hindia; ALKI II yang melintasi Laut Sulawesi, Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok; serta ALKI III yang melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda hingga Laut Sawu dan Samudera Hindia. Penetapan ALKI bertujuan untuk menjaga kedaulatan Indonesia sekaligus menjamin hak lintas kapal asing sesuai ketentuan hukum internasional.

Perkembangan hukum laut internasional pada dasarnya dipengaruhi oleh dua konsep utama, yaitu *res communis* dan *res nullius*. Konsep *res communis* menyatakan bahwa laut merupakan milik bersama masyarakat dunia sehingga tidak dapat dimiliki oleh negara tertentu. Sebaliknya, konsep *res nullius* menyatakan bahwa laut dapat dimiliki oleh negara yang mampu menguasainya. Perdebatan kedua konsep tersebut semakin berkembang pada abad ke-16 dan ke-17 ketika negara-negara maritim Eropa seperti Spanyol, Portugis, Inggris, dan Belanda saling bersaing menguasai jalur pelayaran dan perdagangan dunia.

Perdebatan mengenai penguasaan laut juga melahirkan pemikiran hukum laut modern melalui karya Hugo Grotius berjudul *Mare Liberum* yang mendukung kebebasan laut dan John Selden dengan *Mare Clausum* yang mendukung penguasaan laut oleh negara tertentu. Setelah Perang Dunia II, kebutuhan terhadap pengaturan hukum laut semakin meningkat karena perkembangan teknologi eksplorasi sumber daya laut, meningkatnya ketergantungan negara terhadap sumber daya kelautan, dan munculnya negara-negara baru yang menginginkan sistem hukum laut yang lebih adil. Kondisi tersebut mendorong lahirnya berbagai konferensi hukum laut internasional hingga tercapainya UNCLOS 1982 sebagai kodifikasi hukum laut internasional yang komprehensif.

Dalam UNCLOS 1982 diatur pula mengenai kebebasan navigasi atau *freedom of navigation* yang memberikan hak bagi kapal asing untuk melintasi wilayah laut internasional

tanpa intervensi negara lain. Namun demikian, negara kepulauan seperti Indonesia tetap memiliki hak dan kewajiban untuk mengatur jalur pelayaran internasional melalui wilayahnya. Oleh sebab itu, Indonesia harus menjaga keseimbangan antara perlindungan kedaulatan wilayah dengan penghormatan terhadap hak lintas damai, lintas transit, dan lintas alur laut kepulauan bagi kapal asing sesuai ketentuan hukum internasional.

Pentingnya pengawasan terhadap ALKI terlihat dari kasus pelanggaran yang terjadi pada Januari 2021 ketika dua kapal tanker asing, yaitu MT Horse berbendera Iran dan MT Freya berbendera Panama, ditangkap oleh Badan Keamanan Laut Republik Indonesia karena diduga melakukan pelanggaran hukum internasional di wilayah perairan Indonesia. Kedua kapal tersebut diduga keluar dari jalur ALKI I, melakukan pemindahan minyak ilegal, mematikan sistem Automatic Identification System (AIS), tidak mengibarkan bendera kebangsaan, dan menyebabkan pencemaran minyak di laut. Kasus ini menunjukkan bahwa Indonesia memiliki tanggung jawab besar dalam menjaga keamanan, keselamatan, dan kedaulatan wilayah perairannya sesuai ketentuan UNCLOS 1982 dan hukum nasional Indonesia.

METODE

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian hukum normatif yang mengacu pada norma-norma hukum dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan terkait pengaturan kapal asing menurut hukum internasional yang melintasi antarnegara. Pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan (statute approach), pendekatan kasus (case approach), dan pendekatan konseptual (conceptual approach). Bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer berupa United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002, serta Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2008, dan bahan hukum sekunder berupa buku, kamus hukum, jurnal, serta karya ilmiah yang berkaitan dengan isu penelitian. Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui inventarisasi peraturan perundang-undangan dan studi kepustakaan, sedangkan analisis bahan hukum menggunakan metode deduktif, yaitu menarik kesimpulan khusus dari premis yang bersifat umum.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hubungan Antara Prinsip Freedom Of Navigation Dengan Prinsip Kedaulatan Negara

Freedom Of Navigation atau Kebebebasan bernavigasi adalah suatu konsep yang berkaitan dengan hubungan nasional suatu negara. Freedom Of Navigation adalah hak kebebasan untuk mengaksies wilayah laut untuk berinteraksi dengan negara lain untuk kepentingan nasionalnya. Kebebasan sendiri dapat dipahami dalam dua bentuk yaitu kebebasan social dan kebebasan eksistensial.

Kebebasan eksistensial adalah kebebasan yang pada hakikatnya berada pada kemampuan manusia untuk menentukan tidaknya sendiri secara bebas. Sedangkan kebebasan social sendiri adalah muncul dari setiap diri individu karena keberadaanya di tengah-tengah manusia. Manusia, dalam hal ini berfikir untuk bertindak secara bebas dalam pemenuhan aktifitasnya di sisi lain ini juga menjadi salah satu asumsi dasar dari kebebasan yang merujuk pada kebebasan setiap individu dalam segala hak.

Karakteristik dari FON itu sendiri adalah wilayah atau rute di mana kepentingan suatu negara yang ingin melintasi wilayah tersebut tidak terganggu atau tidak ada ikut campur dari negara lain, entah negara pantai maupun negara non pantai. Tujuan dari suatu negara melintasi jalur FON itu sendiri biasanya dilakukan untuk menjalin hubungan luar negeri dengan negara lain. Maka dari itu, demi mencapai kepentingan yang maksimal, kehadiran negara lain sangat di minimalisir dan wilayah yang dapat meminimalisir kehadiran atau ikut campur dari negara lain adalah wilayah atau jalur FON itu sendiri.

Pengkategorian jalur FON belum dijelaskan dengan pasti di UNCLOS 1982 maupun konvensi konvensi lainnya. Akan tetapi, pembagian rezim rezim laut ini telah menunjukkan beberapa wilayah yang dapat dikatakan sebagai jalur FON. Salah satu karakteristik UNCLOS 1982 yang berhubungan dengan program FON yaitu semua negara dapat menikmati kebebasan tradisional navigasi, penerbangan, penelitian ilmiah, dan memancing di laut lepas. Dalam ini dikatakan di dalam UNCLOS 1982 Pasal 87 yang berbunyi "The high seas are open to all States, whether coastal or land-locked" yakni : "Laut lepas terbuka untuk semua negara, baik negara pantai atau tidak". Secara sederhana wilayah Laut lepas ini memiliki fungsi yang sama bagi semua negara dan artinya semua negara memiliki hak yang sama di wilayah laut lepas ini.

Wilayah laut lepas ini adalah wilayah di mana setiap negara memiliki hak yang sama dalam melakukan kepentingan dan pemanfaatnya. Maka dari itu wilayah ini dapat dikatakan sebagai salah satu wilayah yang dapat dikategorikan sebagai jalur FON. Perlu diingat mengapa wilayah ini dapat dikatakan sebagai jalur FON adalah di wilayah ini semua negara yang melakukan perlintasan dan tidak perlu mengkhawatirkan intervensi ataupun ikut campur dari negara lain yang di luar kepentingan.

Perlu diketahui, wilayah laut lepas ini adalah wilayah di luar Zona Ekonomi Eksklusif, Hal ini seperti yang dijelaskan dalam UNCLOS 1982 pasal 86 yang berbunyi "Ketentuan Bab ini berlaku bagi semua bagian dari laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, dalam laut teritorial atau dalam perairan pedalaman suatu negara, atau dalam perairan kepulauan suatu negara kepulauan." Hal ini berarti wilayah di Luar Zona Ekonomi Eksklusif adalah wilayah laut lepas dan di wilayah tersebut semua hak negara adalah sama dan wilayah tersebut dapat dikatakan sebagai jalur FON.

Hal tersebut tentunya menimbulkan beberapa pertanyaan, apakah ada wilayah lain yang dapat dikatakan sebagai jalur FON atau hanya laut saja. Wilayah pertama yang akan dibahas kali ini adalah wilayah Laut Teritorial. Laut teritorial adalah wilayah laut yang diukur 12 mil dari garis pangkal pantai suatu negara. Hal ini dijelaskan pada pasal 3 UNCLOS 1982 yang berbunyi : "Setiap negara mempunyai hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya sampai suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan Konvensi ini." Negara pantai memiliki kedaulatan penuh atas wilayah laut ini. Walaupun negara pantai memiliki kedaulatan penuh akan wilayah ini, ada hak yang dinamakan hak lintas damai bagi negara yang ingin melintasi wilayah ini.

Menurut Malcolm N. Shaw yang diterjemahkan oleh Widowatie 2013 menyebutkan bahwa, Hak kapal dagang Asing (berbeda dari kapal perang) untuk melintas tanpa hambatan melalui laut teritorial sebuah pantai telah menjadi prinsip yang diterima dalam hukum kebiasaan internasional, terlepas dari kedaulatan negara pantainya. Dalam hal lintas damai,

negara pantai memang tidak memberikan hambatan pada kapal negara yang akan melintasinya. Akan tetapi, ada unsur “damai” yang harus dipenuhi dan tidak menimbulkan ancaman bagi negara pantai. unsur damai ini dalam prakteknya dapat diinterpretasikan tersendiri oleh negara pantai. Oleh karenanya, wilayah sejauh 12 mil diukur dari garis pangkal bukanlah wilayah Freedom Of Navigation atau wilayah bebas navigasi. Sebagaimana telah dijelaskan bahwa FON berdasarkan UNCLOS 1982 meliputi wilayah di luar laut teritorial sebagaimana dimaksud dalam konvensi tersebut.

Mengingat bahwa hukum internasional sendiri bersifat kesepakatan, maka UNCLOS 1982 memberikan hak kepada negara pantai untuk memberlakukan suatu tindakan yang diperlukan terhadap kapal yang tidak melintas dengan damai¹⁶ dan untuk membentuk hukum nasional berkaitan dengan penegakan hak lintas damai kapal asing di wilayah laut teritorial¹⁷ dan perairan kepulauan dengan ketentuan bahwa regulasi tersebut berkesesuaian dengan UNCLOS 1982 maupun kesepakatan internasional lainnya. Lebih lanjut, kapal-kapal yang melintas di kedua wilayah perairan tersebut pun berkewajiban untuk mentaati segala regulasi internasional yang berkaitan dengan lintas damai guna menghindari terjadinya kecelakaan di laut. Sebaliknya, negara pantai kemudian diwajibkan untuk melakukan publikasi apabila ia mengetahui adanya bahaya terhadap navigasi di wilayah perairan laut teritorialnya.

Freedom of Navigation (FON) atau kebebasan bernavigasi adalah prinsip fundamental dalam hukum laut internasional yang memberikan hak kepada semua negara, baik yang berpantai maupun tidak, untuk melakukan pelayaran bebas di laut lepas dan wilayah-wilayah laut lainnya yang diakui dalam kerangka hukum internasional. Prinsip ini diatur secara tegas dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS) tahun 1982. UNCLOS 1982 menjadi dasar bagi pelayaran internasional, baik untuk kepentingan perdagangan, pelayaran sipil, maupun kegiatan militer.

Di sisi lain, kedaulatan negara adalah prinsip utama dalam hukum internasional yang menjamin hak eksklusif suatu negara untuk mengatur urusan dalam negerinya tanpa campur tangan pihak luar. Dalam konteks hukum laut, kedaulatan negara berlaku penuh atas wilayah daratan, perairan pedalaman (internal waters), dan laut teritorial (territorial sea) sejauh 12 mil laut dari garis pantai. Kedaulatan ini mencakup kewenangan legislatif, eksekutif, dan yudikatif, serta hak untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya alam di wilayah tersebut.

Hubungan antara Freedom of Navigation dan kedaulatan negara merupakan hubungan yang kompleks dan dinamis, karena kedua prinsip tersebut saling berdampingan namun dapat menimbulkan ketegangan apabila terjadi perbedaan interpretasi. UNCLOS memberikan kerangka normatif untuk menyeimbangkan kedua prinsip tersebut. Di satu sisi, negara pantai diberikan hak kedaulatan atas laut teritorialnya, namun di sisi lain, kapal dari negara lain tetap diizinkan untuk melintas melalui laut tersebut selama pelayarannya dilakukan secara damai atau disebut innocent passage. Hak lintas damai ini harus dilakukan tanpa mengancam keamanan dan ketertiban negara pantai.

Namun, dalam praktiknya, perbedaan penafsiran terhadap ketentuan FON dan pelaksanaan kedaulatan negara sering kali menimbulkan perselisihan. Misalnya, beberapa negara pantai menganggap bahwa kapal perang asing harus meminta izin terlebih dahulu sebelum memasuki laut teritorialnya, sementara negara-negara lain mengklaim bahwa tidak

ada kewajiban demikian berdasarkan UNCLOS. Negara seperti Amerika Serikat, yang belum meratifikasi UNCLOS namun mengakui sebagian besar ketentuannya sebagai hukum kebiasaan internasional (customary international law), secara rutin melaksanakan Freedom of Navigation Operations (FONOPs) untuk menentang klaim maritim yang dianggap berlebihan dan tidak sesuai dengan hukum internasional.

Dalam konteks geopolitik saat ini, Freedom of Navigation sering digunakan sebagai instrumen strategis oleh negara-negara besar untuk mempertahankan hak pelayaran internasional, terutama di wilayah perairan yang disengketakan seperti Laut Cina Selatan. Negara-negara pantai di kawasan tersebut mengklaim wilayah perairan yang tumpang tindih dan membatasi pelayaran kapal asing dengan dalih melindungi kedaulatan nasional. Di sinilah terlihat ketegangan antara hak pelayaran internasional dengan klaim kedaulatan negara pantai yang tidak selalu selaras dengan UNCLOS.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa hubungan antara Freedom of Navigation dan kedaulatan negara bersifat saling terkait dan harus dijalankan secara seimbang serta berdasarkan pada norma-norma hukum internasional yang berlaku. Kedua prinsip ini tidak bersifat mutlak dan harus dilaksanakan dalam semangat saling menghormati, demi menjaga stabilitas dan perdamaian maritim internasional. Tanpa keseimbangan yang tepat, konflik kepentingan dapat berkembang menjadi krisis internasional, sebagaimana yang pernah terjadi di kawasan perairan Timur Tengah, Laut Hitam, maupun Laut Cina Selatan.

Dalam kerangka hukum internasional modern, perlu adanya komitmen kuat dari semua negara untuk menegakkan UNCLOS secara konsisten, serta penyelesaian sengketa maritim melalui jalur damai dan forum internasional. Dengan demikian, Freedom of Navigation dapat tetap terjamin tanpa mengurangi hak-hak kedaulatan negara pantai, dan hukum laut internasional tetap menjadi landasan utama dalam mengatur tata kelola laut yang adil dan damai.

Innocent Passage atau Lintas damai sebagaimana yang telah diatur dalam hukum laut internasional, khususnya dalam Konvensi Hukum Laut tahun 1982 atau UNCLOS 1982, lebih mengenai pertimbangan tentang pentingnya menjaga dan memelihara kepentingan negara pantai dimana kapal-kapal asing yang menggunakan hak lintas damai pada laut territorial ataupun perairan pedalaman suatu Negara kepulauan harus mengikuti peraturan-peraturan yang berlaku sebagaimana diatur dalam konvensi hukum laut internasional yang merupakan kesepakatan bersama berbagai negara-negara. Baik dalam ketentuan yang berlaku umum untuk semua kapal maupun hanya untuk jenis-jenis kapal tertentu, dimana terdapat ketentuan yang memberikan hak dan kewajiban kepada kapal-kapal asing yang menggunakan hak lintas damai, maupun hak dan kewajiban negara pantai, karena sudah seharusnya negara pantai tidak bisa menghalang-halangi hak lintas damai kapal-kapal asing.

Negara pantai harus memperhatikan keselamatan pelayaran dan dapat mewajibkan kapal asing melaksanakan hak lintas damai melalui laut territorial dengan menggunakan alur laut dan skema pemisah lalu lintas, sebagaimana diatur oleh Pasal 22 Konvensi Hukum Laut 1982. Dengan adanya jaminan hak lintas damai melalui perairan Indonesia, maka pelayaran kapal-kapal asing dengan maksud damai dapat dijamin dan berlangsung tanpa gangguan dengan tentunya mengikuti dan mematuhi ketentuan-ketentuan sebagaimana yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Secara nasional pengaturan tentang hak lintas damai telah diatur dalam beberapa peraturan nasional yaitu, UU No 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nation Convention on the Law of the Sea 1982, UU No 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, yang telah direvisi menjadi UU No 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah No 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.

Implementasi Freedom Of Navigation Dalam Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia

Hak lintas damai bagi kapal asing di dalam laut teritorial suatu Negara pantai didefinisikan sebagai "navigasi melalui laut teritorial untuk tujuan (a) melintasi laut tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau (b) melanjutkan perjalanan ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh atau fasilitas pelabuhan tersebut." Lintasan harus "terus-menerus dan cepat," tetapi dapat mencakup berhenti dan berlabuh jika berkaitan dengan navigasi biasa atau diperlukan karena keadaan yang tidak biasa.

Pasal 19 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa lintas adalah "tidak bersalah" selama tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Negara pantai dan selanjutnya menguraikan daftar 12 kegiatan yang dianggap "merugikan." Daftar ini secara efektif menghalangi berbagai operasi militer, termasuk berlatih atau menggunakan senjata; mengumpulkan informasi yang merugikan negara pantai; meluncurkan, mendaratkan atau perangkat militer apa pun; dan mengganggu komunikasi negara pantai. Kapal selam dan kendaraan bawah air yang melakukan lintas damai harus berlayar di permukaan dan menunjukkan benderanya. Penting untuk dicatat bahwa hak lintas damai hanya berlaku untuk kapal asing.

Implementasi "freedom of navigation" di Indonesia berfokus pada hak lintas damai di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan di zona ekonomi eksklusif (ZEE), serta penggunaan laut lepas. Indonesia, sebagai negara kepulauan, memegang peran penting dalam mengatur navigasi di perairannya, sambil memastikan hak lintas damai kapal asing.

Sebagai suatu instrument hukum internasional, UNCLOS 1982 tidak dapat secara otomatis berlaku sebagai sebuah hukum positif di Indonesia. Sebagai tindak lanjutnya pemerintah Indonesia pada tahun 1985 telah meratifikasi UNCLOS 1982 kedalam Peraturan Perundangan Indonesia Undang-Undang No 17 Tahun 1985. Dimana dalam ketentuan UNCLOS 1982 tersebut didalamnya memuat banyak hal mengenai hukum laut, dimana salah satunya UNCLOS 1982 juga mengatur mengenai Negara Kepulauan dan alur laut kepulauan yang dapat ditentukan oleh suatu negara kepulauan dan bagaimana tata cara pelaksanaan lintas alur laut kepulauan oleh suatu negara.

Tindak lanjut dari ratifikasi UNCLOS 1982 di Indonesia, kemudian dikeluarkan berbagai peraturan perundang-undangan sebagai dasar pemberlakuan UNCLOS 1982 sebagai hukum positif di Indonesia. Salah satunya peraturan pemerintah No. 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia yang menjamin pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan Indonesia berdasarkan UNCLOS 1982.

PP No 37 Tahun 2002 memuat cukup banyak ketentuan tentang Lintas Alur Laut Kepulauan. Redaksi meringkasnya menjadi 17 kewajiban bagi kapal asing sewaktu melintas di ALKI Lintas Alur Laut Kepulauan.

1. Melintas secepatnya dengan cara normal, yaitu secara terus-menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang.
2. Tidak boleh menyimpang lebih dari 25 (dua puluh lima) mil laut ke arah kedua sisi dari garis sumbu ALKI
3. Tidak boleh berlayar dekat pantai. Dengan ketentuan tidak boleh kurang dari 10 persen (sepuluh per seratus) dari jarak antara titik-titik terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan ALKI
4. Tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas Hukum Internasional yang terdapat dalam Piagam PBB
5. Untuk kapal perang asing, tidak boleh melakukan latihan perang atau latihan menggunakan senjata apapun yang beramunisi. Kapal selam asing dan kendaraan bawah air lainnya wajib berlayar di permukaan dan memperlihatkan bendera kebangsaannya.
6. Tidak boleh berhenti atau berlabuh jangkar atau mondar-mandir. Kecuali dalam keadaan force majeure atau dalam keadaan musibah atau sedang memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dmusibah.
7. Tidak boleh melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan terhadap sistem telekomunikasi
8. Tidak boleh melakukan komunikasi langsung dengan orang atau kelompok orang yang tidak berwenang di dalam wilayah Indonesia.
9. Kapal asing, termasuk kapal riset atau survey hidrografi, tidak boleh melakukan kegiatan riset kelautan atau survey hidrografi, baik menggunakan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh, kecuali telah memperoleh izin untuk hal itu.
10. Kapal asing, termasuk kapal penangkap ikan, tidak boleh melakukan kegiatan perikanan dan wajib menyimpan peralatan penangkap ikannya ke dalam palka.
11. Tidak boleh menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal, orang, barang atau mata uang dengan cara yang bertentangan dengan aturan kepabeanan, keimigrasian, fiskal, dan kesehatan, kecuali dalam keadaan force majeure atau dalam keadaan musibah.
12. Wajib menaati peraturan, prosedur, dan praktek internasional mengenai keselamatan pelayaran yang diterima secara umum, termasuk peraturan tentang pencegahan tubrukan kapal di laut (COLREGs 1972)
13. Wajib mematuhi pengaturan Skema Pemisah Lintas (TSS) yang ada. Indonesia sudah menerapkan TSS pada bagian ALKI tertentu, yaitu Selat Sunda dan Selat Lombok.
14. Tidak boleh menimbulkan gangguan atau kerusakan pada sarana atau fasilitas navigasi serta kabel dan pipa bawah air.

15. Tidak boleh berlayar terlalu dekat dengan zona terlarang yang lebarnya 500 (lima ratus) meter di sekeliling instalasi eksplorasi atau eksploitasi sumber daya alam hayati atau non hayati.
16. Dilarang membuang minyak, limbah minyak, dan bahan perusak lainnya ke dalam lingkungan laut, dan atau melakukan kegiatan yang bertentangan dengan MARPOL. Termasuk dilarang melakukan dumping di Perairan Indonesia.
17. Kapal asing bertenaga nuklir, atau yang mengangkut bahan nuklir atau barang atau bahan lain yang berbahaya atau beracun, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional

Hak lintas damai berlaku bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional sesuai dengan UNCLOS 1982 dan tidak dapat ditangguhkan bahkan ketika terdapat situasi konflik bersenjata. Hak lintas damai juga berlaku bagi perairan kepulauan, tetapi dapat dikenakan penangguhan sementara yang dipublikasikan demi melindungi keamanan Negara pantai.

Beberapa pasal UNCLOS 1982 yang membahas tentang lintas damai telah menimbulkan berbagai penafsiran yang berbeda-beda oleh Negara-negara. Misalnya, beberapa Negara pantai menafsirkan Pasal 19, yang memperbolehkan lintas damai, untuk melarang beberapa kegiatan yang tidak secara tegas tercantum dalam Pasal 19. Masalah penafsiran lainnya adalah apakah Negara pantai dapat mewajibkan kapal asing yang melakukan lintas damai untuk membawa peralatan yang memungkinkan Negara pantai memantau pergerakan kapal. Beberapa komentator berpendapat bahwa tidak ada ketentuan UNCLOS 1982 yang mencegah Negara pantai untuk memberlakukan tindakan tersebut. Akan tetapi, UNCLOS 1982 tidak secara tegas menggolongkan lintas kapal asing di laut teritorial sebagai lintas yang tidak damai jika tidak memungkinkan pemantauan oleh Negara pantai.

Masalah-masalah yang disengketakan ini bermula dari negosiasi-negosiasi yang mendahului penerapan UNCLOS 1982, yang menempatkan kepentingan kekuatan maritim dalam konflik dengan kepentingan negara-negara pesisir. Kekuatan maritim mendorong kebebasan navigasi yang lebih besar, tetapi negara-negara pesisir berpendapat bahwa mereka harus mampu membatasi mobilitas dalam keadaan tertentu untuk melindungi kepentingan negara-negara pesisir.

Indonesia sebagai salah satu Negara anggota UNCLOS 1982 telah mengesahkan beberapa UU terkait aktivitas-aktivitas di wilayah perairan, di antara kebijakan-kebijakan tersebut yang secara langsung substansinya mengandung klausa mengenai instalasi lepas pantai yaitu UU Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen (UU Landas Kontinen), UU Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif (UU ZEE), dan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Adapun peraturan mengenai petunjuk pelaksana maupun petunjuk teknis pelaksanaan dari UU tersebut yaitu Permenhub Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (Permenhub Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran), Permenhub Nomor PM 68 Tahun 2011 tentang Alur- Pelayaran di Laut, serta Permen ESDM Nomor 1 Tahun 2011 tentang Pedoman Teknis Pembongkaran Instalasi Lepas Pantai Minyak dan Gas

Bumi (Permen ESDM Pedoman Teknis Pembongkaran Instalasi Lepas Pantai Minyak dan Gas Bumi).

Sebagaimana telah diketahui bahwa pelanggaran cenderung terjadi dalam implementasi hak Negara pemilik instalasi lepas pantai terhadap navigasi internasional, yaitu berupa tabrakan kapal kepada instalasi lepas pantai disebabkan oleh faktor dari kapal yang melewati batas zona keamanan instalasi. Terhadap hal ini, hukum nasional Indonesia pada dasarnya telah menetapkan bahwa hanya petugas kenavigasian, kapal Negara, atau kapal asing yang dalam rangka melakukan inspeksi dan perawatan yang boleh memasuki wilayah zona keamanan. Selain itu, telah ditetapkan pula bahwa kapal hanya diizinkan untuk melintas atau berlabuh jangkar di luar zona keamanan 500 meter dengan memperhatikan jarak aman sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik, hal ini hanya dapat dikecualikan bagi kapal yang harus melalui alur navigasi di wilayah perairan sempit yang lebarnya kurang dari 500 meter, dengan syarat kapal harus menjaga jarak aman paling sedikit 1,5 (satu setengah) kali panjang kapal dan memperhatikan radius lingkaran putar dengan menjaga jarak aman sesuai kecakapan pelaut yang baik.

Menambatkan kapal di sekitar instalasi lepas pantai pun dikategorikan sebagai bentuk tindakan yang dapat mengakibatkan kerusakan dan/atau hambatan dan dapat dikenai sanctie berupa kewajiban untuk memperbaiki atau mengganti Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dalam konteks ini yaitu instalasi lepas pantai dengan biaya dibebankan kepada pemilik atau operator kapal dalam jangka waktu paling lama 60 (enam puluh) hari kalender sejak kerusakan terjadi sehingga fasilitas tersebut dapat berfungsi kembali seperti semula. Apabila pada batas waktu yang diberikan tersebut perbaikan atau penggantian tidak dilakukan, Pemerintah Republik Indonesia melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia akan melakukan perbaikan atau penggantian fasilitas instalasi lepas pantai dengan biaya dibebankan kepada pemilik dan/atau operator kapal.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut di atas, Indonesia telah dengan sangat jelas menetapkan zona keamanan, larangan memasuki zona keamanan bagi pihak yang tidak berkepentingan, serta peringatan bagi setiap kapal untuk memperhatikan jarak berlayar dari zona keamanan instalasi lepas pantai. Hal ini sejalan dengan ketentuan pada Pasal 21 ayat (1) huruf b UNCLOS 1982 yang memberikan hak kepada negara pemilik instalasi lepas pantai untuk membentuk aturan lebih lanjut pada level nasional.

Kebijakan-kebijakan kecepatan aman bagi kapal yang termuat pada Permenhub Alur Pelayaran di Laut sebagaimana dijabarkan di atas sesungguhnya sudah jelas dan dapat dimengerti. Akan tetapi, kekurangan dan ketidakjelasan dari kebijakan tersebut adalah tidak terdapatnya kalimat yang secara pasti menyatakan pada kecepatan berapa knot suatu kapal dapat dinyatakan berkecepatan aman, utamanya apabila berada di sekitar instalasi lepas pantai. Sehingga batas kecepatan aman di sini sangat bergantung pada subjektifitas nahkoda kapal. Padahal apabila batas kecepatan aman ditentukan secara legal, maka selain kapal terhindar dari tabrakan dengan instalasi, lalu lintas kapal di sekitar instalasi yang mungkin menimbulkan gangguan juga dapat diminimalisir. Oleh karena itu, pengembangan lebih lanjut dari kebijakan ini dirasa masih sangat diperlukan untuk memenuhi unsur kepastian hukum, baik bagi nahkoda kapal maupun bagi kelangsungan operasi instalasi lepas Pantai.

SIMPULAN

1. Prinsip *Freedom of Navigation* menjamin kebebasan pelayaran di laut lepas, sementara prinsip kedaulatan negara menekankan hak eksklusif negara atas wilayahnya, termasuk laut teritorial. Keduanya saling berhubungan dan sering menimbulkan ketegangan, terutama dalam konteks yurisdiksi laut. Melalui UNCLOS 1982, hubungan ini diatur agar tercipta keseimbangan antara hak pelayaran internasional dan penghormatan terhadap kedaulatan negara. Dengan demikian, *freedom of navigation* tidak bersifat mutlak, tetapi harus tetap menghormati batas-batas hukum internasional dan kedaulatan negara pantai.
2. Implementasi *freedom of navigation* dalam penetapan alur laut kepulauan Indonesia tercermin melalui penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 dan sejalan dengan Pasal 53 UNCLOS 1982. ALKI merupakan jalur resmi yang disediakan Indonesia untuk lalu lintas pelayaran dan penerbangan internasional melalui wilayah kepulauannya. Penetapan ini bertujuan menjaga kedaulatan dan keamanan nasional, sekaligus memenuhi kewajiban internasional untuk menjamin lalu lintas damai kapal asing. Dengan demikian, *freedom of navigation* tetap dihormati, namun dilakukan dalam koridor yang telah ditentukan oleh negara pantai untuk mencegah ancaman terhadap stabilitas nasional.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan karunia-Nya artikel/jurnal ini dapat diselesaikan dengan baik. Penulis menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan, bantuan, serta kontribusi dalam proses penyusunan jurnal ini, baik berupa arahan, masukan, maupun motivasi. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada dosen pembimbing, institusi, keluarga, dan rekan-rekan yang telah membantu sehingga penelitian ini dapat terselesaikan. Penulis menyadari bahwa jurnal ini masih memiliki kekurangan, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan demi penyempurnaan karya ilmiah ini di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- Alma Manuputty Pattileuw, Hak Lintas Transit Pada Selat Yang Digunakan Untuk Pelayaran Internasional, Pena Press Makassar. Makassar. 2012
- Antonio Cassese, International Law, 2nd Ed. (Oxford: Oxford University Press, 2005)
- Badan Informasi Geospasial, Atlas Nasional Indonesia. Cibinong: Badan Informasi Geospasial, 2017.
- Bahri, M. 2016. "Kebijakan Freedom Of Navigation Amerika Di Laut China Selatan." Universitas Hasanuddin
- Bahri, M. 2016. "Kebijakan Freedom Of Navigation Amerika Di Laut China Selatan." Universitas Hasanuddin
- Bambang Sunggono, Metodologi Penelitian Hukum, Raja Grafindo Persada, Jakarta 2007
- Blandine Kriegel Dkk, Negara Bagian Dan Aturan Hukum, New Jersey, Princenton University Press, 1995
- Bodin, J. (1576). Six Books Of The Republic. Diterjemahkan Dan Dikutip Dalam Heywood, A. (2015). Politics (4th Ed.). Palgrave Macmillan. ISBN: 978-1137424143

- Boer Mauna, Hukum Internasional: Pengertian, Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global (Bandung: Refika Aditama, 2005)
- Chairul Anwar, Hukum Internasional Horizon Baru Hukum Laut Internasional Konvensi Hukum Laut 1982, 1989. Djambatan. Jakarta
- Dikdik M S 2014, Hukum Laut Internasional Dan Pengaturannya Di Indonesia, PT. Refika Aditama, Bandung.
- Dikdik Mohamad Sodik, Hukum Laut Internasional Dan Pengaturannya Di Indonesia, Bandung: PT Refika Aditama, 2016
- Ensiklopedia Umum, (Jakarta: Ichtiar Baru – Van Hoeve, 1973)
- Etty R. Agoes, Hukum Laut Internasional, Jakarta: Rajawali Pers, 2014.
- Hadiwijoyo, Suryo Sakti, Perbatasan Negara Dalam Dimensi Hukum Internasional, Graha Ilmu, Yogyakarta. 2011.
- Hasbullah, Sejarah Nasionalisme Indonesia (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 2001).
- Hasjim Djalal, Indonesia And The Law Of The Sea, Centre For Southeast Asian Studies, University Of Indonesia, 1995.
- Hayati Dan Yani, Hukum Tata Negara: Kajian Tentang Wilayah Negara (Jakarta: Prenada Media, 2007)
- Hikmahanto Juwana, Hukum Internasional: Suatu Pengantar (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2003)
- Hugo Grotius, De Jure Belli Ac Pacis (1625), Diterbitkan Ulang Oleh The Lawbook Exchange, Ltd., 2001, Buku II, Bab III, Menyatakan Bahwa Laut Dapat Dimiliki Sejauh Dapat Dikontrol Dari Daratan, Mengubah Pendiriannya Dalam Mare Liberum (1609) Yang Menegaskan Kebebasan Laut Sepenuhnya.
- Hugo Grotius, Mare Liberum (The Freedom Of The Seas), Diterjemahkan Oleh Ralph Van Deman Magoffin, Diedit Oleh James Brown Scott (Oxford University Press, 1916)
- I Made Andi Arsana, Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis Dan Yuridis, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2007
- J.C.T. Simorangkir Danusaputra, Asas-Asas Dan Dasar-Dasar Nasionalisme Indonesia (Bandung: Alumni, 1980)
- John Selden, Mare Clausum: The Right And Dominion Of The Sea, Diterjemahkan Oleh Marchamont Nedham, London: William Du-Gard For Humphrey Moseley, 1652
- Juarisumardi, 1996, Hukumpencemaranlauttransnasional Bandung, Citra Adityabakti
- Kusumaatmadja, Mochtar, "Hukum Laut Internasional", Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman Penerbit Binacipta, Bandung, 1986
- Malcolm N. Shaw, International Law, 8th Ed. (Cambridge: Cambridge University Press, 2017)
- Mangisi S., Konvensi PBB Tahun 1982 Tentang Hukum Laut, Edisi 2, Mitra Wacana Media, 2016.
- Martin Dixon Dan Robert Mccorquodale, Cases And Materials On International Law, Oxford University Press, Inc, New York, 2003.
- Mochtar Kusumaatmadja, 1986, Hukum Laut Internasional, Bina Cipta, Bandung.
- P. O'Connell, The International Law Of The Sea (Oxford: Clarendon Press, 1982).
- Prescott, J. R. V., & Schofield, C, The Maritime Political Boundaries Of The World (2nd Ed.). Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2005.

- R. Agus, Etty, Konvensi Hukum Laut 1982, Masalah Pengatur-An Hak Lintas Kapal Asing, Bandung: Abardin, 1986.
- Samidjo. (1977). Pengantar Ilmu Hukum. Bandung: Armico.
- Shalihah F. 2016. Eksistensi Konsep Negara Kepulauan Dalam Sertifikat Bangsa Konvensi Pada Itu Hukum Dan Itu Laut (UNCLOS) 1982 Terhadap Kedaulatan Wilayah Perairan Perbatasan Indonesia
- Shaw, M. N. (2017). International Law (8th Ed.). Cambridge University Press. ISBN: 978-1108451066
- Sodik M Dikdik, 2016, Hukum Laut Internasional Dan Pengaturannya Di Indonesia. Bandung: Refika Aditama.
- Stephen D. Krasner, Sovereignty: Organized Hypocrisy (Princeton: Princeton University Press, 1999).
- T. May Rudy, Hukum Internasional 2, Refika Aditama. Bandung. 2009.
- Widya Dharma, Kajian Strategis TNI, Tanpa Penerbit , 2005.
- Yudha Bhakti, Imunitas Kedaulatan Negara, Di Forum Pengadilan Asing, Bandung, Alumni,1999.