



### PEMBANGUNAN POROS MARITIM

Masitoh Indriani

*International Maritime Organization (IMO) Guidelines on Maritime Cyber Risk Management: Isu dan Tantangan Bagi Indonesia*

Dina Sunyowati dan  
Franky Butar Butar

Dampak Penerapan UU Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah Terhadap Pengelolaan Kelautan di Indonesia

Enny Narwati

Pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan pada saat Konflik Bersenjata dan Kepentingan Indonesia sebagai Negara Kepulauan Netral

Efriza

Refleksi: Pembangunan Maritim Sebagai Haluan Negara Di Era Kepemimpinan Presiden Joko Widodo

Tri Fenny Widayanti

Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Mengatasi Sampah Plastik Di Perairan Indonesia

Jerry Indrawan

Poros Maritim Dunia Sebagai Arah Pembangunan Nasional: Upaya Perumusan Pokok-Pokok Haluan Negara Di Bidang Maritim

Lina Hastuti

*Maritime Labour Convention 2006* Dan Perlindungan Pelaut Sebagai Perwujudan Program Nawa Cita



# JURNAL MAJELIS

Media Aspirasi Konstitusi

3

## PEMBANGUNAN POROS MARITIM

---

Badan Pengkajian MPR RI

2018

## Susunan Dewan Redaksi

**Penasehat** : Dr. (H.C.) Zulkifli Hasan, S.E., M.M.  
Dr. Mahyudin, S.T., M.M.  
E.E. Mangindaan, S.IP.  
Dr. H.M. Hidayat Nur Wahid, M.A.  
Dr. (H.C.) Oesman Sapta Odang  
Dr. Ahmad Basarah, M.H.  
H. Ahmad Muzani  
Dr. (H.C.) H. A. Muhaimin Iskandar, M.Si.

**Pengarah** : Dr. Bambang Sadono, S.H., M.H.  
Prof. Dr. Hendrawan Supratikno  
Rambe Kamarul Zaman, M.Sc., M.M.  
Martin Hutabarat, S.H.  
Ir. Tifatul Sembiring

**Penanggung Jawab** : Dr. Ma'rif Cahyono, S.H., M.H.

**Wakil Penanggung Jawab** : Dra. Selfi Zaini

**Pemimpin Redaksi** : Drs. Yana Indrawan, M.Si.

**Redaktur Pelaksana** : Tommy Andana, S.IP, M.AP.

Drs. Joni Jondriman

**Editor** : Siti Aminah; Pradita Devis Dukarno; Otto Trengginas Setiawan.

**Pengumpul Bahan** : Endang Sapari; Endang Ita; Riswandi; Rindra Budi Priyatmo;  
Dian Kartika Sari; Widhi Aditia Putra; Bayu Nugroho; Wafistrietman Corris;  
Elias Petege; Indra Ardianto; Wasinton Saragih; Rani Purwati Kemala Sari;

## Alamat Redaksi

Biro Pengkajian, Sekretariat Jenderal MPR RI

Gedung Bharana Graha, Lantai 3,

Jl. Jend. Gatot Subroto No. 6 Jakarta 10270

Telp. (021) 57895421, Fax: (021) 57895420

E-mail : biro.pengkajian@setjen.mpr.go.id / biro.pengkajian@gmail.com

## DAFTAR ISI

Daftar isi .....	i
Pengantar Redaksi .....	iii
Sambutan Sekretaris Jenderal Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia.....	vii
Sambutan Pimpinan Badan Pengkajian Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia.....	xi
<i>International Maritime Organization (IMO) Guidelines on Maritime Cyber Risk Management : Isu dan Tantangan Bagi Indonesia</i> .....	1
Dampak Penerapan UU Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah Terhadap Pengelolaan Kelautan di Indonesia.....	17
Pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Pada Saat Konflik Bersenjata dan Kepentingan Indonesia sebagai Negara Kepulauan Netral .....	29
Refleksi: Pembangunan Maritim Sebagai Haluan Negara Di Era Kepemimpinan Presiden Joko Widodo .....	39
Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Mengatasi Sampah Plastik Di Perairan Indonesia .....	53
Poros Maritim Dunia Sebagai Arah Pembangunan Nasional: Upaya Perumusan Pokok-Pokok Haluan Negara Di Bidang Maritim.....	71
<i>Maritime Labour Convention 2006</i> Dan Perlindungan Pelaut Sebagai Perwujudan Program Nawa Cita .....	87

## DAFTAR PUSTAKA

- Djatmiati Tatik Sri, 2004, *Prinsip Izin Usaha Industri di Indonesia*, Disertasi, Program Pascasarjana Universitas Airlangga
- Prasetya Rudhi, *Analisis Ekonomi Terhadap Hukum Kontrak Dalam Menyongsong Era Globalisasi*, Jurnal Hukum Bisnis Vol 2, 1997, Jakarta
- Wolfgang Friedman, *The State and The Rule of Law in A Mixed Economy*, Stevens, Sons, London, 1971
- J.B.J.M ten Berge, *Besturen door de overhead*, WEJ Tjeen Willink, Nederlands instituut voor Sociaal en Economic Recht NISER, 1996.
- Philipus M Hadjon et all, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Gadjah Mada Press, 1993
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan atas UU No. 27 tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau Pulau Kecil, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5496

## PELAKSANAAN HAK LINTAS ALUR LAUT KEPULAUAN PADA SAAT KONFLIK BERSENJATA DAN KEPENTINGAN INDONESIA SEBAGAI NEGARA KEPULAUAN NETRAL<sup>1</sup>

Eddy Narwati<sup>2</sup>

### Abstract

*The purpose of this article is to conduct in-depth analysis and provide a solution formula in accordance with the law governing armed conflict at the sea, especially the right of archipelagic sea lane passage in time of armed conflict, and the interests of Indonesia as a neutral archipelagic state. This is because the neutral archipelagic state are not given the opportunity to suspend, hamper or otherwise impeded warship of conflicting parties that exercise this passage. This article found that the right of archipelagic sea lanes passage exercised by warship of conflicting parties in the time of armed conflict violates the sovereignty of neutral archipelagic state. This article suggests that the regulation should consider more about the interests of neutral archipelagic state. For that reason, the limitation for the exercise of passage is needed.*

**Keywords:** *right of archipelagic sea lane passage, armed conflict at sea, Indonesia*

### Abstrak

*Tulisan ini bertujuan untuk melakukan analisa mendalam dan solusi yang diajukan berkaitan dengan hukum yang mengatur konflik bersenjata di laut, khususnya tentang hak lintas alur laut kepulauan saat konflik bersenjata, dan kepentingan Indonesia sebagai negara kepulauan netral. Hal ini karena negara kepulauan netral tidak diberi kesempatan untuk menghalangi atau menghambat lintasan yang dilakukan oleh kapal perang pihak yang berkonflik. Tulisan ini menemukan bahwa pelaksanaan hak lintas kapal perang saat konflik bersenjata melanggar kedaulatan negara kepulauan netral. Tulisan ini menyarankan adanya ketentuan yang lebih memperhatikan kepentingan negara kepulauan netral. Untuk itu, perlu pembatasan tentang pelaksanaan hak lintas.*

**Kata Kunci:** *Hak lintas alur laut kepulauan, konflik bersenjata, Indonesia*

<sup>1</sup> Tulisan ini merupakan hasil penelitian Disertasi dengan judul Kedaulatan Negara Kepulauan atas Hak Lintas Alur Laut Kepulauan saat Konflik Bersenjata, diuji pada 20 Maret 2017, di Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.

<sup>2</sup> Dosen pada Departemen HI, Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

## PENDAHULUAN

### Latar belakang masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dan memiliki geografis yang strategis karena menghubungkan Samudera Atlantik dan Samudera Pasifik. Posisi strategis tersebut membawa keuntungan sekaligus kerugian. Keuntungannya, wilayah laut Indonesia menjadi pusat lalu lintas dunia, sedangkan kerugiannya, harus benar-benar dapat mempertahankan kedaulatan di laut, terutama saat terjadi konflik bersenjata yang melibatkan negara tetangga di sekitar Indonesia, terlepas apakah Indonesia sebagai negara pihak atau tidak. Sebagai contoh, apabila konflik Laut China Selatan (LCS) semakin memanas dan menjadi konflik bersenjata di laut. Indonesia memang tidak terlibat secara langsung, tetapi LCS merupakan 'area of influence' geopolitik Indonesia.<sup>3</sup> Apabila terjadi konflik bersenjata di LCS, kapal-kapal perang para pihak berkonflik akan melewati wilayah perairan Indonesia. Walaupun memilih bersikap netral, tetapi dalam konflik bersenjata di laut, besar sekali kemungkinan keterlibatan negara netral.

Satu hal yang tidak dapat dihindari oleh negara netral, dalam konflik bersenjata di laut, harus menghormati hak lintas kapal perang para pihak berkonflik, melalui laut teritorial, selat yang biasa digunakan untuk pelayaran internasional dan

perairan kepulauan negara netral. Hak lintas kapal asing (*right of passage*) merupakan hak setiap kapal untuk melintasi wilayah laut yang tunduk pada kedaulatan negara. Pada masa damai, pengaturan hak lintas terdapat dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 sedangkan saat konflik bersenjata diatur dalam *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflict at Sea* (SRM) 1994.

### Permasalahan

Bagaimanakah posisi Indonesia sebagai negara kepulauan netral pada saat terjadi konflik berkaitan dengan pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan (HLALK) di perairan kepulauan Indonesia.

### Metode penelitian

Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum maupun doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang ada.<sup>4</sup> Substansi penelitian ini merupakan penelitian normatif. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menganalisis ketentuan Hukum Internasional (HI), khususnya UNCLOS 1982 dan SRM 1994. Selain itu juga dianalisis perundang-undangan nasional, khususnya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (UU 6/96) dan Peraturan Pemerintah Nomor

37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan (PP 37/2002). Pendekatan konseptual mempelajari doktrin dan pandangan sarjana terkemuka dalam ilmu hukum, konsep dan asas hukum yang relevan dengan isu yang diteliti. Melalui kedua pendekatan ini diharapkan dapat disampaikan perkembangan baru HI mengenai pelaksanaan HLALK saat konflik bersenjata di laut.

Penelitian hukum menggunakan bahan hukum, primer dan sekunder. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang didasarkan atau dihasilkan oleh otoritas tertentu, berupa dokumen resmi seperti perjanjian internasional, undang-undang atau peraturan hukum yang lain. Bahan hukum sekunder bukan dokumen resmi, tetapi ditemukan dari studi kepustakaan, seperti karya ilmiah, buku teks, jurnal ilmiah, maupun informasi lainnya. Dari bahan hukum yang ada, dilakukan identifikasi dan inventarisasi, untuk kemudian dilakukan analisa terhadap masalah yang dihadapi.

## PEMBAHASAN

### Hak Lintas Alur Laut Kepulauan menurut UNCLOS 1982

Hak lintas kapal asing adalah hak kapal untuk melintas di wilayah

laut yang tunduk pada kedaulatan negara. Hak lintas berlaku bagi kapal semua negara. Konsep ini diutarakan oleh Vitoria pada abad ke-17, bahwa konsep *ius communicationis* muncul dari penerapan yang sama atas yang ada di darat dan laut, yang disebut dengan kebebasan di laut.<sup>5</sup> Vattel membedakan wilayah laut yang tunduk pada kedaulatan negara dan laut bebas. Selain itu, Vattel menerima hak lintas damai melalui teritorial laut dan selat.<sup>6</sup> Konsepsi ini mewakili prototipe hukum laut dalam pengertian modern.

Hak lintas yang pertama kali dikenal dalam HI adalah hak lintas damai. Dalam perkembangannya, batas maksimum laut teritorial adalah 12 mil laut.<sup>7</sup> Perubahan ini membawa dampak serius bagi pelaksanaan pelayaran di selat internasional dan perairan kepulauan, karena negara pengguna laut merasa tidak cukup kapalnya berlayar dengan menggunakan hak lintas damai. Sebagai kompromi, maka diakui hak lintas transit pada selat internasional dan HLALK pada perairan kepulauan. Guna kepentingan tulisan ini, maka hanya akan dibahas HLALK.

HLALK diatur dalam Pasal 53 (1),<sup>8</sup> bahwa penentuan HLALK merupakan hak negara kepulauan, bukan kewajiban dan penentuannya tergantung sepenuhnya pada negara kepulauan. Kata 'di atasnya' berarti negara kepulauan menentukan alur

5 David Anderson, *Modern Law of the Sea. Selected Essays, Publications On Ocean Development, Volume 59, A Series of Study on the International, Legal, Institutional and Policy Aspects of Ocean Development*, Martinus Nijhoff Publishers, Netherland, 2008, h. 99

6 Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, New York, 2012, h.18.

7 Lihat Pasal 3 UNCLOS 1982.

8 Lihat Pasal 53 (1) UNCLOS 1982.

3 A. Yani Antariksa, *Jurnal Pertahanan*, Volume 3, Nomor 3, Desember 2013, h. 109.

4 Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005, h. 35.

laut terlebih dahulu, baru rute udara yang tepat di atas alur laut yang ditetapkan.<sup>9</sup>

HLALK berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan, dengan cara yang normal untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin.<sup>10</sup> Pengertian 'cara yang normal' (*normal mode*) belum disepakati oleh negara-negara, dan tidak ada penjelasannya dalam UNCLOS 1982. Menurut Indonesia *normal mode* kapal atau pesawat udara dibatasi pada lintasan yang langsung, terus menerus dan secepat mungkin, sehingga segala kegiatan yang tidak berhubungan dengan lintasan bukanlah *normal mode*.<sup>11</sup> Sedangkan menurut negara pengguna lautan, *normal mode* terkait dengan aktifitas yang biasa dilakukan oleh kapal, antara lain latihan sekoci, manuver, operasi pesawat udara, latihan perang, termasuk perang elektronik.<sup>12</sup> Selain itu, *normal mode* berarti kapal selam diperbolehkan berlayar di bawah permukaan air.

Kata 'terus menerus' berarti, kapal atau pesawat tidak boleh masuk atau memang dari awal tujuannya tidak memasuki pelabuhan atau bandar udara negara kepulauan. Langsung berarti, lintas alur laut kepulauan mulai dari laut bebas atau

ZEE menuju ke laut bebas atau ZEE yang lain. Secepat mungkin berarti pelaksanaan lintas tidak boleh berhenti ataupun menunda pelayaran atau penerbangannya.<sup>13</sup> Disamping menentukan syarat bagi kapal atau pesawat, pasal tersebut meletakkan kewajiban bagi negara kepulauan untuk tidak menghalangi lintasan. Halangan disini adalah halangan secara fisik yang dapat mengganggu navigasi kapal atau pesawat udara.<sup>14</sup>

Dalam menentukan atau mengganti alur laut, negara kepulauan harus mengajukan usul kepada organisasi internasional yang berwenang untuk dapat diterima.<sup>15</sup> Ketentuan ini merupakan pembatasan kewenangan negara kepulauan dalam menentukan alur laut kepulauan dan bertentangan dengan Pasal 49 maupun 53 (1).<sup>16</sup>

#### Hak lintas alur laut kepulauan pada saat konflik bersenjata

Pada saat ini, instrumen HI yang mengatur konflik bersenjata di laut adalah SRM 1994, diadopsi pada Juni 1994. Salah satu tujuan dibuatnya SRM 1994 karena adanya perkembangan baru mengenai zonasi laut sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982, sehingga pelaksanaan konflik bersenjata di laut harus menyesuaikan dengan zonasi baru tersebut, termasuk

pelaksanaan hak lintas kapal asing.<sup>17</sup>

Pengaturan umum hak lintas kapal asing diatur dalam Paragraf 23 dan Paragraf 26 SRM 1994. Paragraf 23 mengatur tentang HLALK bagi kapal perang pihak berkonflik di perairan netral, sedangkan Paragraf 26 mengatur tentang HLALK bagi kapal perang negara netral di perairan negara pihak berkonflik. Ditegaskan bahwa: yang berhak melakukan lintasan adalah kapal perang, kapal serbaguna, pesawat udara militer dan pesawat udara serbaguna; lintasan dilakukan di perairan kepulauan wilayah para pihak berperang maupun di wilayah netral; hak lintas dilakukan sesuai dengan HI umum.<sup>18</sup> Perbedaan Paragraf 23 dan 26 adalah, pada Paragraf 26, saat akan melakukan lintasan, kapal perang negara netral harus notifikasi terlebih dahulu kepada sebelum melakukan lintasan. Ketentuan seperti ini tidak diatur dalam Paragraf 23. Seharusnya, untuk memenuhi rasa keadilan, kapal perang negara berkonflik juga harus notifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan lintasan, agar negara netral dapat melakukan pengawasan dan melakukan tindakan yang diperlukan guna mencegah pelanggaran yang mungkin akan dilakukan oleh kapal perang negara yang berkonflik.

Paragraf 25 menyatakan bahwa kenetralan negara kepulauan tidak boleh terancam dengan adanya HLALK kapal perang negara pihak yang berkonflik. Paragraf ini harus dipahami bersama-sama dengan Paragraf 23 di atas.

Paragraf 27 SRM 1994 mengatur secara khusus pelaksanaan HLALK.<sup>19</sup> Terdapat 2 hal penting,<sup>20</sup> yaitu, *pertama*, adanya penegasan bahwa HLALK di masa damai tetap berlaku saat konflik bersenjata di laut. *Kedua*, negara kepulauan tetap mempunyai kewenangan untuk membuat regulasi mengenai pelaksanaan HLALK.<sup>21</sup>

Paragraf 28<sup>22</sup> SRM 1994 mengadopsi 54 UNCLOS 1982, tentang kewajiban kapal dan pesawat udara saat melakukan HLALK yang terus menerus dan secepat mungkin dengan cara yang normal. Kata 'cara yang normal' (*normal mode*) menjadi perdebatan dalam pembuatan SRM 1994,<sup>23</sup> karena cara yang normal saat konflik bersenjata tentu berbeda dengan masa damai, karena pada saat konflik bersenjata, negara-negara pihak berkonflik akan meningkatkan kewaspadaannya.<sup>24</sup>

Paragraf 29 SRM 1994 mengatakan, "*Neutral state may not...*" (cetak tebal dari Penulis),<sup>25</sup> sedangkan

9 Kresno Buntoro, *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), Prospek dan Kendala*, Perpustakaan Nasional RI, Jakarta, 2012, h. 52.

10 Lihat Pasal 53 (3) UNCLOS 1982.

11 Kresno Buntoro, *Op.cit.*, h. 180.

12 *Ibid.*

13 *Ibid.*, h. 51-53.

14 Catatan dari Hasjim Djalal saat rapat internal penentuan alur laut kepulauan Indonesia di Kementerian Luar Negeri, Maret 1997, dalam Kresno Buntoro, *Ibid.*, h. 51.

15 Lihat Pasal 53 (9) UNCLOS 1982.

16 Pasal 49 mengatakan bahwa negara kepulauan mempunyai kedaulatan atas perairan kepulauan. Pasal 53 (1) mengatakan bahwa negara kepulauan mempunyai kewenangan untuk menentukan alur laut kepulauan.

17 Louise Doswald-Beck, editor, *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, Prepared by international lawyers and naval experts convened by the International Institute of International Law, Explanation, International Institute of International Law San Remo, Italy, June, 1994*, h. 62. Selanjutnya diringkas dengan *Explanation SRM 1994*.

18 Lihat Paragraf 23 dan 26 SRM 1994.

19 Lihat Paragraf 27 SRM 1994

20 *Explanation SRM 1994, Op.cit.*, h. 105.

21 Lihat Pasal 41, 42 dan 54 UNCLOS 1982.

22 Lihat Paragraf 28 SRM 1994.

23 *Explanation SRM 1994, Loc.cit.*

24 Wawancara dengan Laksamana TNI (Purn) Agus Suhartono, Panglima TNI ke-14, 27 September 2010- 4 September 2013. Wawancara dilakukan di Jakarta, pada tanggal 28 Agustus 2014. Wawancara juga dilakukan dengan Kolonel Kresno Buntoro, Sekretaris Dinas Hukum TNI AL.

25 Lihat Paragraf 29 SRM 1994.

Pasal 44 UNCLOS 1982 menggunakan kata 'shall', "...states bordering straits shall not ..."<sup>26</sup> Kata 'may' berarti *optional*, diberi pilihan, apakah akan melakukan sesuatu atau tidak, tergantung kepentingan. Sedangkan kata *shall* lebih bersifat memaksa (*imperative*). Sehingga, saat konflik bersenjata, negara kepulauan masih dimungkinkan untuk menanggukuhkan lintasan kapal perang asing.

Paragraf 30 SRM 1994 membingungkan dan menimbulkan perdebatan,<sup>27</sup> karena sulit diterapkan pada saat yang bersamaan. Di satu sisi, kapal perang mempunyai kewajiban untuk menghindari diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap integritas wilayah negara netral, tetapi, di sisi lain, boleh melakukan tindakan defensif. Saat kapal perang para pihak melakukan tindakan defensif, maka sebenarnya hal itu merupakan pelanggaran Hukum Netralitas.<sup>28</sup>

### Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan netral

### Hak lintas alur laut kepulauan Indonesia

Bagi Indonesia, UNCLOS 1982 mempunyai arti penting karena untuk pertama kalinya konsep Negara Kepulauan memperoleh pengakuan resmi masyarakat internasional. Sebagai tindak lanjut, Indonesia

meratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa Tentang Hukum Laut).<sup>29</sup> Berdasarkan UNCLOS 1982, salah satu kewajiban negara kepulauan adalah menjamin kapal asing untuk melakukan HLALK di perairan kepulauan.

Pada 1996 Pemerintah Indonesia menetapkan Undang-Undang 6/1996.<sup>30</sup> Pemerintah Indonesia menentukan alur laut, termasuk rute penerbangan, untuk pelaksanaan HLALK oleh kapal dan pesawat udara asing.<sup>31</sup> Selanjutnya, Indonesia menetapkan Peraturan Pemerintah 37/2002.<sup>32</sup> Berdasarkan PP tersebut, terdapat 3 (tiga) jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Utara-Selatan, yaitu ALKI I, ALKI II dan ALKI III.<sup>33</sup>

Selain berisi penetapan tiga ALKI, PP 37/2002 mengatur hak dan kewajiban kapal saat melaksanakan HLALK. Kapal dan pesawat udara asing berhak untuk menikmati HLALK, untuk pelayaran atau penerbangan dari satu bagian laut bebas atau ZEE ke bagian lain laut bebas atau ZEE melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.<sup>34</sup> Kewajiban kapal dan pesawat udara asing saat ini diatur dalam Pasal 4.<sup>35</sup>

PP ini berlaku untuk semua situasi, baik di masa damai maupun konflik bersenjata.

### Pentingnya pembatasan pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan saat konflik bersenjata bagi Indonesia sebagai negara kepulauan netral

Pelaksanaan HLALK saat konflik bersenjata tidak dapat dilaksanakan sama seperti masa damai. *Pertama*, saat konflik bersenjata, kapal perang para pihak yang menikmati HLALK berlayar dengan cara yang normal, yang berarti boleh mengaktifkan senjata dan lain-lain. Hal ini mengganggu keamanan negara kepulauan netral. Seyogyanya disyaratkan notifikasi sebelum melintas; *Kedua*, dalam HI, perubahan kepemilikan wilayah berarti perubahan kedaulatan, dalam otoritas hukum yang mengaturnya,<sup>36</sup> termasuk perairan kepulauan, dimana perairan yang dahulu merupakan laut bebas, menjadi tunduk pada kedaulatan negara. Untuk itu, perairan kepulauan yang terletak di sebelah dalam garis pangkal lurus kepulauan, seharusnya memiliki kedaulatan yang lebih kuat dibandingkan laut teritorial yang berada di sebelah luar garis pangkal dan negara kepulauan lebih diberi kewenangan dalam mengatur HLALK kapal perang pihak berkonflik. *Ketiga*, SRM 1994 menyatakan bahwa HLALK tidak

boleh mengancam kedaulatan negara kepulauan netral,<sup>37</sup> akan tetapi, kapal perang para pihak boleh melakukan tindakan defensif jika mendapat serangan musuh.<sup>38</sup> Hal tersebut dapat mengakibatkan pelanggaran Hukum Kenetralan di Laut. Pelanggaran kenetralan sama dengan pelanggaran serius dalam HI. Dan, *keempat*, Paragraf 27, 28 dan 29 SRM 1994 harus dibaca bersama-sama dengan Pasal 53 (3) UNCLOS 1982 tentang kata-kata 'hak pelayaran dan penerbangan'. Mengenai HLALK, UNCLOS 1982 menyatakan: "*Archipelagic sea lanes passage means the exercise... the rights of ...*", sedangkan tentang hak lintas transit menyatakan: "*Transit passage means the exercise... of the freedom of ...*"<sup>39</sup> Berdasarkan kedua pasal tersebut, hak lintas transit diartikan kebebasan pelayaran dan penerbangan, sedangkan HLALK diartikan hak pelayaran dan penerbangan. Menurut Hasjim Djalal, hak pelayaran lebih terbatas dibandingkan kebebasan pelayaran.<sup>40</sup> Hal ini berarti, HLALK diberikan oleh negara kepulauan, dan pelaksanaannya merupakan kewenangan eksklusif dari negara.<sup>41</sup> Kebebasan pelayaran berarti bahwa berdasarkan kedaulatannya, negara kepulauan mempunyai kewajiban untuk mengizinkan lintasan kapal asing.<sup>42</sup> Sehingga pengaturan HLALK merupakan kewenangan negara

26 Lihat Pasal 44 UNCLOS 1982.

27 Lihat Paragraf 30 SRM 1994.

28 Lihat Paragraf 24 dan 25 SRM 1994.

29 Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319.

30 Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3647.

31 Lihat Pasal 19 (1) UU 6/1996.

32 Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 71; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4210.

33 Lihat Pasal 11 PP Nomor 37 Tahun 2002.

34 Lihat Pasal 2 PP Nomor 37 Tahun 2002.

35 Lihat Pasal 4 PP Nomor 37 Tahun 2002.

36 Malcolm N. Shaw, *International Law*, Sixth Edition, Cambridge University Press, United Kingdom, 2008, h. 489.

37 Lihat Paragraf 25 SRM 1994.

38 Lihat Paragraf 30 SRM 1994.

39 Lihat Pasal 38(2) UNCLOS 1982.

40 Hasjim Djalal, 'Commentary, Panel II: Navigation' in Alfred H.A. Soons (ed), *Implementation of the Law of the Sea Convention through International Institutions* (1990), 267, dalam Kresno Buntoro, *An Analysis of Legal Issues relating to Navigational Rights and Freedoms through and over Indonesian Waters*, Disertasi, University of Wollongong, 2010, h. 149.

41 Barbara Kwiatkowska and Etty R. Agoes, *Archipelagic State Regime in the Light of the 1982 UNCLOS and State Practice* (1991), 46-47, dalam Kresno Buntoro, *Ibid*.

42 Kresno Buntoro, *Ibid*.

kepulauan.

Darihal diatas, pengaturan HLALK harus mencerminkan keseimbangan antara prinsip kedaulatan dan kebebasan di laut, yaitu kepentingan negara pantai dan negara pengguna lautan. Pengaturannya harus memperhatikan keamanan, ketertiban dan kedamaian negara kepulauan dan keselamatan pelayaran tetap terjaga. Hal ini dapat dicapai apabila negara kepulauan diberi kewenangan lebih untuk mengatur HLALK. Pengaturan tersebut tidak bermaksud menghambat HLALK, tetapi untuk memastikan HLALK dilaksanakan tanpa melanggar kedaulatan negara kepulauan.

## PENUTUP

### Kesimpulan

SRM 1994 masih belum komprehensif mengatur pelaksanaan HLALK di perairan negara netral, karena belum cukup mengakomodasi kepentingan negara kepulauan, khususnya Indonesia. Untuk itu diperlukan pembatasan terhadap pelaksanaan HLALK. Pengaturan

tersebut seyogyanya mencerminkan keseimbangan prinsip kedaulatan negara dan kebebasan di laut. Pelaksanaan HLALK, selain memperhatikan keamanan, ketertiban dan kedamaian negara kepulauan juga keselamatan pelayaran.

### Saran

Indonesia berkepentingan dengan pengaturan HLALK saat konflik bersenjata. Pengaturan dalam SRM 1994 bertentangan dengan kedaulatan, karena itu Indonesia seharusnya meng-upayakan mengubah ketentuan tersebut melalui jalur perundingan. Pengaturannya seharusnya memuat hal: (a) mengatur pembatasan alur laut kepulauan saat konflik bersenjata. Indonesia memiliki 3 ALKI. Saat kapal perang para pihak akan melintas di perairan kepulauan Indonesia, maka lintasan tersebut dibatasi pada ALKI tertentu, sehingga tidak semua ALKI digunakan; (b) mengatur batasan *normal mode*; dan (c) sebelum berjuang ke forum internasional, Indonesia terlebih dahulu menambahkan pasal-pasal dalam PP 37/2002, tentang HLALK saat konflik bersenjata.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, David, 2008, *Modern Law of the Sea*, Selected Essays, Publications on Ocean Development, Vol 59, Netherland: Martinus Nijhoff Publishers.
- Buntoro, Kresno, 2012, *Alur Laut Kepulauan Indonesia, (ALKI), Prospek dan Kendala*, Jakarta: Perpustakaan Nasional RI.
- -----, 2010, *An Analysis os Lagal Issues Relating to Navigational Rights and Freedoms Through & Over Indonesian Waters*, **Disertasi**, University of Wollongong.
- Doswald-Beck, Louise, editor , June 1994, *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, Prepared by international lawyers and naval experts convened by the International Institute of International Law, Explanation*, Italy: International Institute of International Law San Remo.
- Shaw, Malcolm N., 2008, *International Law*, Sixth Edition, United Kingdom: Cambridge University Press.
- Tanaka, Yoshifumi, 2012, *The International Law of the Sea*, New York: Cambridge University Press.
- Jurnal Pertahanan, Volume 3, Nomor 3, Desember 2013.
- *United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982.*
- *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflict at Sea, 1994.*
- Undang Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa Tentang Hukum Laut).
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui