

## ANALISIS IMPLIKASI HAK LINTAS KAPAL ASING TERHADAP LINGKUNGAN LAUT DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA

<sup>1</sup>Aisyah Nabila Putri, <sup>2</sup>M. Ilham Adepio

Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Bengkulu,  
Jl. W.R Supratman, Kandang Limun, Bengkulu  
Email: [syaverus1960@gmail.com](mailto:syaverus1960@gmail.com) , [miadepio@unib.ac.id](mailto:miadepio@unib.ac.id)

### ABSTRAK

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki posisi strategis dalam jalur pelayaran internasional yang menjadikan perairannya sering dilintasi kapal-kapal asing. Meskipun hak lintas kapal asing telah diatur secara normatif, implementasinya kerap menimbulkan persoalan hukum dan dampak terhadap lingkungan laut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana pengaturan hukum laut internasional dan hukum nasional Indonesia mengatur hak lintas kapal asing di wilayah perairan Indonesia, serta mengkaji implikasi dari pelaksanaan hak lintas tersebut. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif yang mengandalkan metode studi kepustakaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan hak lintas kapal asing di perairan Indonesia telah diatur secara sistematis baik dalam hukum laut internasional, khususnya UNCLOS 1982, maupun dalam hukum nasional melalui sejumlah peraturan seperti PP No. 36 Tahun 2002, UU No. 6 Tahun 1996, dan dalam PP No. 37 Tahun 2002. Kemudian dalam pelaksanaannya, hak lintas kapal asing sering menimbulkan persoalan, khususnya terhadap kelestarian lingkungan laut. Aktivitas kapal asing yang melintas di jalur-jalur strategis seperti ALKI dapat menyebabkan pencemaran, baik karena tumpahan minyak dan pembuangan limbah, penyebaran spesies asing invasif (SAI) melalui ballast water, serta pencemaran suara bawah laut yang semuanya berdampak pada ekosistem laut Indonesia.

Kata Kunci: Hak Lintas Kapal Asing, UNCLOS, Lingkungan Laut, Perairan Indonesia

### 1 PENDAHULUAN

Laut memainkan peran krusial dalam perekonomian global. Sekitar 90% dari perdagangan internasional dilakukan melalui jalur laut.<sup>1</sup> Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki luas laut lebih besar dari daratannya. Terdiri dari lebih dari 17.000 pulau, Indonesia memiliki karakteristik geografis yang unik dan strategis. Letaknya yang berada di antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik serta menghubungkan Benua Asia dan Australia menjadikan perairan Indonesia sebagai jalur lalu lintas laut internasional yang sangat penting.

Laut Indonesia menyediakan berbagai sumber daya alam yang melimpah, seperti ikan, minyak, dan gas alam, yang menjadi tulang punggung perekonomian negara. Selain itu, laut juga menjadi habitat bagi beragam ekosistem yang mendukung kehidupan biota laut dan keseimbangan ekologis secara keseluruhan. Dengan segala kekayaan yang dimiliki, Indonesia berusaha untuk mengelola dan memanfaatkan potensi lautnya secara berkelanjutan.

Kemudian wilayah laut Indonesia tidak hanya berperan sebagai pemisah pulau-pulau, tetapi juga sebagai penghubung penting pelayaran. Ribuan kapal dari berbagai negara melintasi perairan Indonesia setiap tahunnya, baik untuk perdagangan, militer, maupun keperluan lainnya. Posisi ini memberikan keuntungan geopolitik, tetapi sekaligus tantangan besar dalam pengelolaan dan pengawasannya.

Wilayah laut Indonesia bukan hanya menjadi ruang yang diperebutkan secara strategis, tetapi juga menjadi sangat rentan terhadap berbagai ancaman dan tantangan, baik dari segi keamanan

---

<sup>1</sup> Agus Fitriyanto et al., "Kerjasama Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia II (Studi Kasus Sinergi BAKAMLA, TNI Dan Polairud)," *Jurnal Paradigma Polistaat* 5, no. 1 (2022): 1-15.

maupun kelestarian lingkungan. Salah satu tantangan utama yang dihadapi Indonesia adalah pelanggaran hak lintas yang dilakukan oleh kapal-kapal asing di perairan Indonesia. Pelanggaran ini mencakup berbagai bentuk, mulai dari pencemaran laut, penangkapan ikan ilegal, hingga kerusakan terhadap ekosistem laut lainnya. Pengaturan hak lintas kapal asing di perairan Indonesia menjadi sangat penting, baik dari perspektif hukum internasional maupun hukum nasional.

Pengaturan hak lintas di laut diatur oleh United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) yang diadopsi pada tahun 1982. UNCLOS memberikan kerangka hukum internasional untuk mengatur berbagai aktivitas di laut, termasuk hak lintas yang diberikan kepada kapal asing yang melintasi perairan negara pesisir. Setidaknya terdapat tiga jenis hak lintas yang berlaku, yaitu Hak Lintas Damai, Hak Lintas Transit, dan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan.<sup>2</sup> Ketiga hak lintas tersebut merupakan perwujudan dari prinsip kebebasan navigasi, namun dengan batasan-batasan tertentu yang harus dipatuhi oleh kapal asing. Dalam hak lintas damai misalnya, kapal asing boleh melintasi perairan teritorial suatu negara sepanjang sesuai dengan ketentuan Hukum Laut Internasional dan peraturan perundang-undangan Negara Pantai.<sup>3</sup> Artinya, meskipun ada pengakuan terhadap kebebasan navigasi, tetap ada kewajiban hukum yang harus ditaati oleh kapal asing agar tidak melanggar kedaulatan dan kepentingan negara pantai.

Indonesia sebagai negara yang meratifikasi UNCLOS 1982 pada tahun 1985 melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 1985, telah mengadopsi ketentuan-ketentuan tersebut ke dalam hukum nasional. Dalam berbagai peraturan, ditegaskan bahwa meskipun Indonesia mengakui hak lintas bagi kapal asing, pelaksanaannya tetap harus tunduk pada ketentuan hukum nasional dan peraturan pelayaran yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia. Namun, dalam praktiknya, pelaksanaan hak lintas kapal asing di perairan Indonesia sering kali tidak berjalan sebagaimana mestinya. Pelanggaran terhadap hak lintas terus terjadi dan menjadi tantangan serius bagi kedaulatan serta perlindungan wilayah laut Indonesia. Kapal-kapal asing kerap memasuki perairan Indonesia tanpa izin atau dengan menyimpang dari rute pelayaran yang telah ditentukan. Tidak sedikit pula dari mereka yang melakukan aktivitas terlarang selama melintas, seperti mencemari laut, menangkap ikan secara ilegal (*illegal fishing*), atau menggunakan alat tangkap yang merusak ekosistem. Bahkan beberapa kapal melakukan eksplorasi bawah laut secara ilegal untuk mencari cadangan sumber daya alam.

Pelanggaran-pelanggaran tersebut tentunya menimbulkan berbagai dampak yang merugikan Indonesia. Salah satu dampak yang paling nyata adalah terhadap lingkungan laut. Ketika kapal asing dapat masuk dan beraktivitas di wilayah perairan Indonesia tanpa pengawasan dan penegakan hukum yang memadai, maka secara tidak langsung hal ini melemahkan kontrol negara atas wilayahnya sendiri. Pelanggaran hak lintas oleh kapal asing tidak hanya menjadi isu hukum semata, tetapi juga menyangkut harga diri dan wibawa negara. Melihat kompleksitas persoalan ini, menjadi penting untuk melakukan analisis hukum secara mendalam terhadap implikasi hak lintas kapal asing terhadap lingkungan laut di wilayah perairan Indonesia. Analisis ini tidak hanya bertujuan untuk mengkaji sejauh mana hukum nasional dan internasional telah mengatur hal tersebut, tetapi juga untuk melihat bagaimana pelaksanaan atau implementasinya. Kajian mengenai hak lintas kapal asing di perairan Indonesia telah menjadi perhatian sejumlah akademisi dan praktisi hukum, khususnya dalam konteks kedaulatan dan keamanan maritim. Salah satu artikel yang cukup menonjol dalam topik ini adalah tulisan dari Jason Theogives Lamandasa yang berjudul “Status Hukum Hak Lintas Negara Kepulauan Ditinjau dari UNCLOS 1982”. Artikel ini berfokus pada status hukum hak lintas di wilayah perairan kepulauan berdasarkan UNCLOS 1982. Namun, pembahasannya bersifat deskriptif normatif, menelusuri apa yang dimaksud dengan hak lintas damai, hak lintas transit, hak lintas alur laut kepulauan, dan kewajiban negara kepulauan dalam menyediakan hak tersebut. Oleh karena itu, artikel ini hadir untuk mengisi kekosongan kajian. Artikel ini lebih aplikatif karena tidak hanya menjelaskan aturan, tetapi juga menganalisis

---

<sup>2</sup> Kresno Buntoro, *Lintas Navigasi Di Nusantara Indonesia* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014).

<sup>3</sup> Mochammad Djalil, “Hak Lintas Kapal Asing Dalam Hukum Laut Internasional,” *Yurisprudensi, Hukum dan Peradilan* 2 (2024): 7–13.

kasus-kasus konkret. Dengan demikian, kajian ini akan diarahkan oleh dua rumusan masalah utama. Pertama, Bagaimana pengaturan hukum laut internasional dan hukum nasional Indonesia mengenai hak lintas di perairan Indonesia? Kedua, Bagaimana implikasi pelaksanaan hak lintas kapal asing terhadap lingkungan laut di wilayah perairan Indonesia?

## 2 METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu pendekatan yang menitikberatkan pada analisis terhadap norma-norma hukum tertulis. Dalam prosesnya, penulis mengaplikasikan metode studi kepustakaan (*library research*) sebagai teknik utama untuk memperoleh data. Teknik ini dilakukan dengan cara menelaah berbagai sumber literatur hukum, termasuk buku teks hukum, jurnal ilmiah yang relevan, artikel akademik, hasil penelitian sebelumnya, serta sumber-sumber hukum primer dan sekunder seperti undang-undang, peraturan pemerintah, dan instrumen hukum lainnya, baik yang berlaku di tingkat nasional maupun internasional.

## 3 PEMBAHASAN

### 3.1 Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Indonesia

Ketentuan dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) Ada tiga bentuk utama hak lintas kapal asing yang diakui UNCLOS, yakni: Hak Lintas Damai, Hak Lintas Transit, dan Hak Lintas Alur Kepulauan.<sup>4</sup>

#### 1. Hak Lintas Damai (*Innocent Passage*)

Berdasarkan pasal 17 UNCLOS, disebutkan bahwa setiap kapal dari negara mana pun, baik yang memiliki garis pantai maupun yang tidak, memiliki hak untuk melintas secara damai di wilayah laut suatu negara, asalkan mematuhi ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Konvensi.

Pasal 18 menegaskan terkait pengertian lintas (*passage*). Lintas (*passage*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dipahami sebagai kegiatan berlayar atau bernavigasi yang dilakukan secara "terus menerus", "langsung", dan "secepat mungkin", untuk sekadar melalui wilayah negara pantai ataupun untuk menuju atau keluar dari pelabuhan. Selain bentuk pelayaran tersebut, tindakan berlayar dapat diizinkan apabila dilakukan dalam keadaan darurat, menghadapi bahaya, atau dalam rangka memberikan pertolongan mendesak.<sup>5</sup>

Jadi, pengakuan terhadap hak lintas damai telah ditegaskan secara eksplisit dalam ketentuan ini. Kapal-kapal asing dimungkinkan untuk hanya melintasi laut teritorial semata, atau berlayar melalui laut teritorial dengan tujuan memasuki pelabuhan di wilayah perairan pedalaman, berlabuh di tempat berlabuh yang terletak di tengah laut (*roadstead*), maupun untuk melakukan aktivitas tertentu di fasilitas pelabuhan yang berada di luar wilayah laut pedalaman namun masih termasuk dalam kawasan laut teritorial.<sup>6</sup>

Pada pasal 19, barulah ditegaskan tentang definisi lintas damai dan batasan-batasannya. Berdasarkan Pasal 19 ayat (1), negara pantai memperbolehkan kapal melintas secara damai asal tidak menimbulkan gangguan terhadap ketertiban atau keamanan. Negara menetapkan bahwa setiap lintasan harus mengikuti ketentuan Konvensi dan aturan hukum internasional lainnya. Selanjutnya, dalam Pasal 19 ayat (2), telah dicantumkan secara rinci sebanyak dua belas bentuk tindakan yang, apabila dilakukan oleh kapal asing selama pelayaran, akan dianggap sebagai ancaman terhadap kedamaian, ketertiban, atau keamanan negara pantai.<sup>7</sup> Seluruh ketentuan

---

<sup>4</sup> Buntoro, *Lintas Navigasi Di Nusantara Indonesia*.

<sup>5</sup> Aryuni Yuliantiningsih, Noer Indriati, and Wismaningsih, *HUKUM LAUT: Pengaturannya Dalam Hukum Internasional Dan Hukum Nasional Indonesia*, 2023.

<sup>6</sup> I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional Dan Hukum Laut Indonesia* (Bandung: Yrama Widya, 2014).

<sup>7</sup> Ibid.

mengenai Hak Lintas Damai di Laut Teritorial telah diatur dalam Bagian II (Part II) Konvensi Hukum Laut PBB 1982 (UNCLOS 1982).<sup>8</sup>

## 2. Hak Lintas Transit (Transit Passage)

UNCLOS menetapkan bahwa hak untuk menjalankan lintas transit (transit passage) diberikan kepada seluruh jenis kapal dan pesawat udara, termasuk kapal niaga maupun kapal militer. Kapal-kapal menjalankan hak lintas tersebut dengan berlayar melewati perairan selat, sementara pesawat udara melintasi wilayah udara yang berada di atasnya. Berdasarkan ketentuan Pasal 37, aturan mengenai lintas transit yang tercantum dalam bagian ini diberlakukan terhadap selat-selat yang dimanfaatkan untuk pelayaran internasional yang menghubungkan satu wilayah laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan wilayah laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.<sup>9</sup>

Pasal 38 UNCLOS merumuskan bahwa lintas transit mencakup tiga unsur utama. Pertama, lintas transit merupakan bentuk kebebasan berlayar dan terbang di wilayah tertentu; Kedua, kegiatan lintas ini hanya diperbolehkan untuk keperluan transit semata, tanpa singgah, serta harus dilakukan secara langsung dan secepat mungkin; Ketiga, pelaksanaan lintas transit wajib mengikuti ketentuan dalam UNCLOS 1982.<sup>10</sup>

Tentang kewajiban kapal atau pesawat udara ketika melaksanakan hak lintas transit pada selat yang digunakan bagi pelayaran internasional, diatur dalam Pasal 39 ayat 1, 2 dan 3. Pasal 39 ayat 1 tentang kewajiban dari kapal dan pesawat udara ketika melaksanakan hak lintas transit, ayat 2 tentang kewajiban kapal, dan ayat 3 tentang kewajiban pesawat udara

## 3. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (Archipelagic Sea Lanes Passage).

Berdasarkan pasal 53 UNCLOS, Lintas Alur Laut Kepulauan merujuk pada pelaksanaan hak berlayar dan terbang yang sesuai dengan ketentuan konvensi, yang dilakukan secara normal semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung, dan cepat serta tidak terhalang antara satu bagian ZEE dan laut bebas ke bagian lain dari ZEE dan laut bebas.

Jika suatu negara kepulauan tidak menentukan alur laut kepulauan secara resmi, maka kapal dan pesawat udara asing tetap berhak menjalankan lintas alur laut melalui jalur-jalur yang lazim digunakan dalam pelayaran internasional.<sup>11</sup> Ada tiga Alur laut kepulauan Indonesia, yaitu ALKI-I, ALKI-II, dan ALKI-III yang membentang dari utara ke selatan dan sebaliknya.<sup>12</sup>

Dalam UNCLOS, ditetapkan bahwa jalur lintas Alur Laut Kepulauan harus ditandai dengan garis sumbu yang menghubungkan titik masuk dan keluar secara berkesinambungan, dengan toleransi pergerakan hingga 25 mil laut ke kiri maupun ke kanan dari garis tersebut.<sup>13</sup>

### 3.2 Ketentuan Dalam Hukum Nasional Indonesia

Indonesia sendiri telah meratifikasi UNCLOS melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985. Sebagai negara kepulauan yang memiliki kepentingan besar terhadap perlindungan kedaulatan dan lingkungan laut, Indonesia telah mengakomodasi pengaturan hak lintas tersebut dalam beberapa instrumen hukum nasional. Pengaturan mengenai pelaksanaan hak lintas damai tercermin dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002. Sementara itu, ketentuan tentang hak lintas transit diatur melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996, dan hak lintas alur laut kepulauan diakomodasi dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002.<sup>14</sup>

#### a. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

<sup>8</sup> Djalil, "Hak Lintas Kapal Asing Dalam Hukum Laut Internasional."

<sup>9</sup> Parthiana, *Hukum Laut Internasional Dan Hukum Laut Indonesia*.

<sup>10</sup> Ety R Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982, Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing* (Bandung: Abardin, 1991).

<sup>11</sup> Kresno Buntoro, *Nusantara Dan ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia)* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2017).

<sup>12</sup> Yudi Listiyono et al., "Strategi Pertahanan Laut Dalam Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia Untuk Mewujudkan Keamanan Maritim Dan Mempertahankan Kedaulatan Indonesia," *Jurnal Education and Development* 10, no. 2 (2022): 321.

<sup>13</sup> Buntoro, *Nusantara Dan ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia)*.

<sup>14</sup> Ibid.

Dalam undang-undang ini, Indonesia menetapkan berbagai jenis perairan—termasuk laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman, serta pengakuan atas hak lintas kapal asing yang melintas di wilayah-wilayah tersebut. Mengenai hak lintas kapal-kapal asing dibahas pada bab III.

Pasal 11 hingga 17 menjelaskan tentang hak lintas damai di laut teritorial. Hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia dapat dinikmati oleh kapal-kapal dari seluruh negara, baik yang memiliki pantai maupun yang tidak. Kapal asing diperbolehkan melintas sepanjang pelayaran tersebut dilakukan secara cepat, terus-menerus, dan tidak membahayakan kedaulatan serta keamanan negara. (Pasal 11 ayat (1))

Ketentuan lebih rinci terkait hak lintas damai diatur dalam PP No. 36 Tahun 2002 mengenai hak dan kewajiban kapal asing dalam menjalankan hak lintas damai di wilayah perairan Indonesia.<sup>15</sup> Pasal 18 dan 19 membahas tentang hak lintas alur laut kepulauan (archipelagic sea lanes passage) yang berlaku di perairan kepulauan Indonesia.

Pasal 20 dan 21 membahas tentang hak lintas transit, terutama berlaku di selat-selat sempit yang dua wilayah laut lepas atau ZEE. Pelaksanaan hak ini harus sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi, hukum internasional yang relevan, serta peraturan perundang-undangan yang berlaku. (Pasal 20 ayat (2))

b. Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia

Peraturan ini merupakan aturan teknis pelaksanaan hak lintas damai oleh kapal dan pesawat asing di wilayah laut teritorial Indonesia. Dalam Pasal 4 dijabarkan secara rinci mengenai aktivitas-aktivitas yang dilarang saat kapal asing menjalankan hak lintas damai. Aktivitas yang dilarang meliputi tindakan militer, pengumpulan intelijen, propaganda, peluncuran atau pendaratan pesawat dan perlengkapan militer, serta kegiatan yang tidak berkaitan langsung dengan pelayaran lintas damai

Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat menyebabkan kapal asing tersebut dianggap melanggar hukum dan hak lintasnya tidak lagi dianggap sebagai lintas damai, sehingga dapat ditindak secara hukum oleh otoritas Indonesia.

c. 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

Peraturan ini mengatur pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan bagi kapal dan pesawat asing yang melalui jalur ALKI. Indonesia telah menetapkan tiga jalur ALKI utama (ALKI I, ALKI II, dan ALKI III), yang merupakan bagian dari implementasi Pasal 53 UNCLOS.

Dengan demikian, kapal dan pesawat asing hanya diperbolehkan melintasi perairan kepulauan Indonesia melalui jalur ALKI yang ditentukan, tanpa melakukan penyimpangan atau kegiatan ilegal selama lintas tersebut.

Dalam Pasal 14 ditegaskan bahwa pengaturan mengenai alur laut kepulauan Indonesia dan lintas alur laut kepulauan yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah ini tidak berlaku untuk Selat Leti serta sebagian wilayah Selat Ombai yang langsung berbatasan dengan kawasan Timor Timur. Hal ini disebabkan oleh perubahan status wilayah Timor, yang menyebabkan perairan tersebut tidak lagi dikategorikan sebagai bagian dari perairan kepulauan Indonesia.<sup>16</sup>

### 3.3 Implikasi Pelaksanaan Hak Lintas Kapal Asing terhadap Lingkungan Laut di Wilayah Perairan Indonesia

Adanya pelaksanaan hak lintas kapal asing di wilayah perairan Indonesia, merupakan konsekuensi dari kedudukan Indonesia sebagai negara kepulauan yang diakui dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Meskipun hak lintas tersebut dijamin

<sup>15</sup> Irawati, "Pengaturan Tentang Hak Lintas Kapal Asing Di Perairan Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Implementasinya Di Indonesia," *Syiar Hukum* 11, no. 3 (2009): 209–232.

<sup>16</sup> Ibid.

oleh hukum internasional, aktivitas pelayaran kapal asing yang padat di jalur-jalur strategis Indonesia, seperti Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), menimbulkan implikasi serius terhadap kelestarian lingkungan laut nasional.

Perairan Indonesia terbagi atas beberapa zona yang memiliki konsekuensi hukum berbeda terkait hak lintas kapal asing. Di wilayah laut teritorial yang berjarak 12 mil laut dari garis pangkal, kapal asing diperbolehkan melintas sejauh tetap memenuhi syarat lintas damai (innocent passage).<sup>17</sup>

Sementara itu, dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), kapal asing memiliki hak lintas transit (archipelagic sea lanes passage) yang tidak dapat dilarang oleh Indonesia. Kapal asing yang lewat di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) untuk menggunakan hak lintas transit harus terus berlayar tanpa berhenti, kecuali jika ada keadaan darurat atau terpaksa. Mereka juga tidak boleh melakukan hal-hal yang bisa mengganggu atau mengancam kedaulatan Indonesia. Selain itu, kapal asing hanya boleh melintas di jalur yang sudah ditentukan oleh pemerintah dan tidak boleh keluar dari jalur tersebut. Diperbolehkan keluar jika keadaannya mendesak atau terpaksa.<sup>18</sup> ALKI membuat posisi Indonesia menjadi sangat penting secara strategis. Perairan di wilayah Indonesia merupakan jalur yang sibuk, padat, dan sering dilewati banyak kapal. Hal ini karena letak Indonesia berada di tengah jalur perdagangan dunia.<sup>19</sup>

Lalu lintas kapal asing yang padat membawa sejumlah ancaman ekologis. Seperti pencemaran akibat tumpahan minyak dan limbah kapal, baik yang terjadi karena kecelakaan maupun dibuang secara ilegal. Tumpahan minyak di laut, terutama di kawasan ekosistem sensitif seperti terumbu karang dan taman nasional laut, dapat menyebabkan kerusakan jangka panjang terhadap biota laut dan nelayan lokal. Seperti Pada tahun 2018, terjadi kasus tumpahan minyak di Teluk Balikpapan akibat pipa Pertamina bocor yang diduga disebabkan oleh jangkar kapal asing berbendera Panama, MV Ever Judger. Tumpahan minyak ini mencemari area sekitar 13 ribu hektare, menyebabkan matinya biota laut serta menyebabkan kebakaran yang menewaskan lima orang.<sup>20</sup> Meskipun kapal tersebut melakukan kegiatan pelayaran secara sah, kelalaiannya berdampak besar terhadap lingkungan dan menunjukkan bagaimana kapal asing berisiko besar mencemari laut Indonesia.

Selanjutnya, Penggunaan ballast water oleh kapal asing juga menjadi sumber introduksi Spesies Asing Invasif (SAI). Menurut Kementerian Kelautan dan Perikanan, SAI mencakup berbagai jenis organisme seperti tumbuhan, hewan, ikan, mikroorganisme, maupun bentuk kehidupan lainnya yang berasal dari luar suatu ekosistem dan memiliki potensi menimbulkan kerusakan.

Dampak negatif yang ditimbulkan antara lain terganggunya keseimbangan keanekaragaman hayati, kerusakan pada struktur ekosistem, pencemaran lingkungan, serta kerugian ekonomi dan gangguan terhadap kesehatan manusia. Letak geografis Indonesia yang menjadi jalur utama pelayaran internasional, menjadikan wilayah ini sangat rentan terhadap potensi masuknya organisme asing melalui air ballast kapal. Meskipun hingga saat ini belum terdapat laporan resmi mengenai kerusakan ekosistem laut akibat SAI di Indonesia, namun kasus pernah terjadi pada tahun 2008 ketika TNI Angkatan Laut berhasil menggagalkan aksi kapal tanker yang hendak

---

<sup>17</sup> Renata Christha Auli, "Batas Zona Maritim Dan Penyelesaian Sengketa Hukum Laut Internasional," *Hukumonline.Com*, last modified 2022, <https://www.hukumonline.com/klinik/a/batas-zona-maritim-dalam-hukum-laut-internasional-1t631aa324cb706/>.

<sup>18</sup> Arie Afriansyah, "Penegakan Kedaulatan Di Laut Dan Navigasi Kapal Asing," *Law.Ui.Ac.Id*, <https://law.ui.ac.id/penegakan-kedaulatan-di-laut-dan-navigasi-kapal-asing-oleh-arie-afriansyah-s-h-m-i-l-ph-d/>.

<sup>19</sup> Marcellus Hakeng Jayawibawa, "Pengamat Maritim: Sarankan Agar Dibuat ALKI Rest Area Guna Mengoptimalkan Manfaat ALKI Sebagai Sumber Devisa Negara," *Mimbarmaritim.Com*, last modified 2022, <https://mimbarmaritim.com/2022/06/13/pengamat-maritim-sarankan-agar-dibuat-alki-rest-area-guna-mengoptimalkan-manfaat-alki-sebagai-sumber-devisa-negara/%0A>.

<sup>20</sup> Boy, "Tompo: Penyebab Kebocoran Minyak Mengarah Ke Kapal Asing," *JPNN.Com*, last modified 2018, <https://www.jpnn.com/news/tompo-penyebab-kebocoran-minyak-mengarah-ke-kapal-asing>.

membuang limbah minyak mentah berbahaya ke perairan nasional.<sup>21</sup> Sementara itu, pencemaran suara bawah laut yang ditimbulkan oleh kapal-kapal besar dan kapal militer juga berpotensi mengganggu komunikasi, navigasi, dan migrasi mamalia laut seperti paus dan lumba-lumba. Di Indonesia, sejumlah kejadian telah dilaporkan sebagai dugaan dampak kebisingan laut terhadap mamalia laut. Pada 17 Juni 2018, seekor paus sperma dilaporkan terdampar di Kabupaten Aceh Timur. Sementara itu, pada 25 Mei 2018, seekor paus pilot sirip pendek juga ditemukan terdampar di Pantai Tandaiyo, Kabupaten Donggala, Sulawesi Tengah.<sup>22</sup> Implikasi pelaksanaan hak lintas kapal asing tidak hanya berkaitan dengan aspek legalitas dan kedaulatan negara, tetapi juga berdampak nyata terhadap kelestarian lingkungan laut. Ketika akses lintas diberikan, risiko pencemaran dan kerusakan ekosistem menjadi konsekuensi yang harus diantisipasi. Hal ini menuntut negara pantai seperti Indonesia untuk tidak hanya fokus pada aspek yuridis formal, tetapi juga memperkuat sistem pengawasan lingkungan laut. Upaya pelestarian harus berjalan seiring dengan penghormatan terhadap hukum laut internasional.

## 1 KESIMPULAN

Dari pembahasan yang telah dilakukan, bisa disimpulkan bahwa pengaturan hak lintas kapal asing di perairan Indonesia telah diatur secara sistematis baik dalam hukum laut internasional, khususnya UNCLOS 1982, maupun dalam hukum nasional melalui sejumlah peraturan seperti Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996, dan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002. Ketentuan tersebut mengatur jenis-jenis hak lintas, seperti hak lintas damai, hak lintas transit, dan hak lintas alur laut kepulauan Indonesia (ALKI), yang masing-masing memiliki batasan dan kewajiban tertentu yang harus dipatuhi oleh kapal asing saat melintasi perairan Indonesia.

Namun, dalam pelaksanaannya, hak lintas kapal asing sering menimbulkan persoalan, khususnya terhadap kelestarian lingkungan laut. Aktivitas kapal asing yang melintas di jalur-jalur strategis seperti ALKI dapat menyebabkan pencemaran, baik karena tumpahan minyak dan pembuangan limbah, penyebaran spesies asing invasif (SAI) melalui ballast water, serta pencemaran suara bawah laut yang semuanya berdampak pada ekosistem laut Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksanaan hak lintas kapal asing tidak hanya berimplikasi pada aspek kedaulatan dan keamanan negara, tetapi juga pada aspek perlindungan lingkungan laut.

Oleh karena itu, diperlukan langkah-langkah strategis guna menjamin pelaksanaan hak lintas kapal asing yang tidak mengabaikan aspek perlindungan lingkungan laut. Disarankan agar Pemerintah Indonesia memperkuat pengawasan dan penegakan hukum terhadap kapal asing, serta mengoptimalkan teknologi pemantauan laut guna mengantisipasi pelanggaran yang terjadi. Kerja sama internasional juga menjadi penting untuk memperkuat standar pelayaran yang ramah lingkungan, terutama dengan negara-negara yang kapalnya sering melintasi perairan Indonesia. Di samping itu, evaluasi terhadap kebijakan nasional yang berkaitan dengan hak lintas perlu terus dilakukan agar selaras dengan dinamika hukum internasional dan kebutuhan konservasi lingkungan laut. Terakhir, partisipasi aktif masyarakat juga harus didorong sebagai bagian dari sistem deteksi dini terhadap aktivitas kapal asing yang merugikan lingkungan. Dengan demikian, pelaksanaan hak lintas di wilayah laut Indonesia dapat berlangsung secara seimbang antara kepentingan global dan tanggung jawab ekologis negara pantai.

---

<sup>21</sup> Anita Diah Pahlewi, "Sebuah Studi Literatur: Mewaspadai Ancaman Air Ballast Di Perairan Indonesia," *Cermin: Jurnal Penelitian* Volume 7 N (2023).

<sup>22</sup> Dian Afrillia, "Pencemaran Suara Di Lautan Kita," *Goodnewsfromindonesia*, last modified 2022, <https://www.goodnewsfromindonesia.id/2022/01/17/tak-hanya-sampah-pencemaran-di-laut-juga-berasal-dari-polusi-suara%0A>.

#### 4 REFERENSI

- Afriansyah, Arie. "Penegakan Kedaulatan Di Laut Dan Navigasi Kapal Asing." *Law.Ui.Ac.Id*. <https://law.ui.ac.id/penegakan-kedaulatan-di-laut-dan-navigasi-kapal-asing-oleh-arie-afriansyah-s-h-m-i-l-ph-d/>.
- Afrillia, Dian. "Pencemaran Suara Di Lautan Kita." *Goodnewsfromindonesia*. Last modified 2022. <https://www.goodnewsfromindonesia.id/2022/01/17/tak-hanya-sampah-pencemaran-di-laut-juga-berasal-dari-polusi-suara%0A>.
- Agoes, ETTY R. *Konvensi Hukum Laut 1982, Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: Abardin, 1991.
- Auli, Renata Christha. "Batas Zona Maritim Dan Penyelesaian Sengketa Hukum Laut Internasional." *Hukumonline.Com*. Last modified 2022. <https://www.hukumonline.com/klinik/a/batas-zona-maritim-dalam-hukum-laut-internasional-lt631aa324cb706/>.
- Boy. "Tompo: Penyebab Kebocoran Minyak Mengarah Ke Kapal Asing." *JPNN.Com*. Last modified 2018. <https://www.jpnn.com/news/tompo-penyebab-kebocoran-minyak-mengarah-ke-kapal-asing>.
- Buntoro, Kresno. *Lintas Navigasi Di Nusantara Indonesia*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014.
- . *Nusantara Dan ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia)*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2017.
- Djalil, Mochammad. "Hak Lintas Kapal Asing Dalam Hukum Laut Internasional." *Yurisprudensi, Hukum dan Peradilan* 2 (2024): 7–13.
- Fitriyanto, Agus, Wawan Budi Darmawan, Yusa Djuyandi, Program Studi, Ilmu Politik, and Universitas Padjadjaran. "Kerjasama Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia II (Studi Kasus Sinergi BAKAMLA, TNI Dan Polairud)." *Jurnal Paradigma Polistaat* 5, no. 1 (2022): 1–15.
- Irawati. "Pengaturan Tentang Hak Lintas Kapal Asing Di Perairan Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Implementasinya Di Indonesia." *Syar Hukum* 11, no. 3 (2009): 209–232.
- Jayawibawa, Marcellus Hakeng. "Pengamat Maritim: Sarankan Agar Dibuat ALKI Rest Area Guna Mengoptimalkan Manfaat ALKI Sebagai Sumber Devisa Negara." *Mimbarmaritim.Com*. Last modified 2022. <https://mimbarmaritim.com/2022/06/13/pengamat-maritim-sarankan-agar-dibuat-alki-rest-area-guna-mengoptimalkan-manfaat-alki-sebagai-sumber-devisa-negara%0A>.
- Listiyono, Yudi, Lukman Yudho Prakoso, Dohar Sianturi, Strategi Pertahanan Laut, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan, Strategi Pertahanan Laut, and Jurnal Education. "Strategi Pertahanan Laut Dalam Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia Untuk Mewujudkan Keamanan Maritim Dan Mempertahankan Kedaulatan Indonesia." *Jurnal Education and Development* 10, no. 2 (2022): 321.
- Pahlewi, Anita Diah. "Sebuah Studi Literatur: Mewaspada Ancaman Air Ballast Di Perairan Indonesia." *Cermin: Jurnal Penelitian* Volume 7 N (2023).
- Parthiana, I Wayan. *Hukum Laut Internasional Dan Hukum Laut Indonesia*. Bandung: Yrama Widya, 2014.
- Yuliantiningsih, Aryuni, Noer Indriati, and Wismaningsih. *HUKUM LAUT: Pengaturannya Dalam Hukum Internasional Dan Hukum Nasional Indonesia*, 2023.