
PENERAPAN KETENTUAN UNCLOS 1982 DALAM HUKUM NASIONAL INDONESIA TERKAIT KETENTUAN HAK LINTAS KAPAL ASING DI SELAT LOMBOK

Gilang Alife Akbar Efendy, Suci Rusmiarni, Maria Enjel Lika

Universitas Bengkulu

gilangefendy98@gmail.com, sucirusmiarni@gmail.com, mariaenjellika05@gmail.com

ABSTRAK

Selat Lombok merupakan salah satu urat nadi pelayaran internasional yang memiliki nilai strategis tinggi, baik secara ekonomi maupun militer. Sebagai negara kepulauan (Archipelagic State) yang diakui oleh UNCLOS 1982, Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas perairan kepulauannya, namun di saat yang bersamaan diwajibkan untuk menjamin hak lintas bagi kapal asing. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji secara komprehensif bagaimana penerapan ketentuan UNCLOS 1982 diintegrasikan ke dalam hukum nasional Indonesia, khususnya mengenai pengaturan hak lintas kapal asing yang melewati perairan Selat Lombok. Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif atau doktrinal dengan pendekatan perundang-undangan (statute approach) dan konseptual. Hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan bahwa: Pertama, UNCLOS 1982 mengakomodasi keseimbangan antara kedaulatan negara kepulauan dan kebebasan navigasi internasional melalui konsep Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (Archipelagic Sea Lanes Passage). Selat Lombok telah ditetapkan secara resmi oleh Indonesia dan diadopsi oleh International Maritime Organization (IMO) sebagai bagian dari Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II. Kedua, penerapan dalam hukum nasional diwujudkan melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002. Dalam regulasi tersebut, kapal asing (termasuk kapal perang dan kapal selam) berhak melintas di Selat Lombok dengan syarat harus melintas secara terus-menerus, langsung, secepat mungkin, dan tidak melakukan aktivitas yang mengancam kedaulatan serta kelestarian lingkungan laut Indonesia. Penegakan hukum di perairan ini menuntut sinergitas aparat maritim (TNI AL dan Bakamla) guna memastikan kepatuhan kapal asing terhadap rezim ALKI tanpa menghambat kebebasan pelayaran global.

Kata Kunci: Selat Lombok, UNCLOS 1982, Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (ALKI), Negara Kepulauan, Kapal Asing.

PENDAHULUAN

Deklarasi Djuanda yang dikumandangkan pada 13 Desember 1957 merupakan salah satu tonggak sejarah peradaban hukum paling revolusioner bagi bangsa Indonesia. Melalui deklarasi tersebut, Indonesia secara berani mendeklarasikan dirinya sebagai "Negara

Kepulauan" (*Archipelagic State*), yang menyatakan bahwa seluruh perairan di antara, menghubungkan, dan memisahkan pulau-pulau di Nusantara adalah bagian tak terpisahkan dari wilayah kedaulatan absolut Republik Indonesia. Deklarasi ini mendobrak doktrin hukum laut kolonial (*Ordonansi 1939*) yang membatasi laut teritorial hanya sejauh 3 mil dari pantai, yang pada masa itu menyebabkan perairan di antara pulau-pulau Indonesia (seperti Laut Jawa atau Laut Banda) berstatus sebagai laut lepas (*high seas*) yang bebas dilewati oleh armada perang asing mana pun.¹

Perjuangan diplomasi maritim Indonesia selama lebih dari 25 tahun akhirnya membuahkan hasil gemilang dengan diakuinya konsep Negara Kepulauan secara resmi di dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea / UNCLOS 1982*), tepatnya pada Bagian IV Konvensi. Pengakuan dunia ini memberikan kedaulatan mutlak bagi Indonesia atas perairan kepulauannya. Namun, dalam hukum internasional, pengakuan kedaulatan selalu berjalan beriringan dengan kompromi dan kewajiban. Sebagai kompensasi atas diakuinya perairan luas di antara pulau-pulau tersebut sebagai wilayah kedaulatan Indonesia, dunia internasional menuntut adanya jaminan kebebasan navigasi. Komunitas global, terutama negara-negara maritim besar (seperti Amerika Serikat, Inggris, dan Jepang), tidak ingin jalur pelayaran niaga dan armada militer mereka terputus atau terhambat akibat klaim kedaulatan Indonesia.²

Kompromi historis ini melahirkan sebuah rezim hukum maritim baru yang disebut "Hak Lintas Alur Laut Kepulauan" (*Archipelagic Sea Lanes Passage*). Indonesia diwajibkan untuk menyediakan jalur-jalur atau koridor khusus di dalam perairan kedaulatannya yang dapat dilewati oleh kapal dan pesawat udara asing secara bebas, terus-menerus, dan tidak terhalang. Di sinilah relevansi dan posisi vital perairan Selat Lombok mengemuka.³

Selat Lombok yang terletak di antara Pulau Bali dan Pulau Lombok bukanlah selat biasa. Secara geopolitik dan geoekonomi, Selat Lombok merupakan jalur navigasi alternatif yang paling krusial bagi pelayaran internasional di Asia Tenggara setelah Selat Malaka. Selat Malaka saat ini menghadapi masalah penyempitan, pendangkalan, dan kepadatan lalu lintas

¹ Tsauro, M. A. (2017). Arti Deklarasi Djuanda dan Konferensi Hukum Laut PBB bagi Indonesia. *Gema Keadilan*, 4(1), 184–194.

² Saepullah, P. (2023). Perlindungan hukum terhadap teritorial kedaulatan Indonesia terhadap perbuatan illegal fishing nelayan asing di wilayah teritorial. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 10(8), 3755–3761.

³ Gultom, M. F., Rizqullah, F. H., Iqbal, M., Cahyadi, H. R., & Syahrin, M. (2024). Analisis yuridis terhadap strategi geopolitik Indonesia sebagai negara kepulauan dalam menghadapi sengketa wilayah perbatasan. *ADIL Indonesia Journal*, 5(2), 136–145.

yang ekstrem. Kapal-kapal raksasa pengangkut minyak mentah (*Very Large Crude Carriers / VLCC*) dari Timur Tengah yang menuju Asia Timur (Jepang, Korea Selatan, Tiongkok) sering kali memiliki bobot atau draf (kedalaman lunas kapal) yang terlalu besar sehingga tidak mampu melewati Selat Malaka. Bagi kapal-kapal monster ini, Selat Lombok yang memiliki kedalaman mencapai lebih dari 1.000 meter menjadi jalur urat nadi satu-satunya yang aman untuk dilayari menuju Selat Makassar dan Samudra Pasifik.⁴

Selain bernilai komersial tinggi, kedalaman Selat Lombok juga menjadikannya koridor primadona bagi pergerakan armada militer rahasia, khususnya lalu lintas kapal selam nuklir milik negara-negara adidaya. Posisi yang sangat terbuka dan strategis ini menjadikan Selat Lombok ibarat pedang bermata dua bagi Indonesia: di satu sisi menegaskan peran sentral Indonesia dalam poros maritim dunia, namun di sisi lain menghadirkan ancaman nyata terhadap keamanan nasional, kedaulatan, serta ancaman pencemaran lingkungan laut yang mematikan jika terjadi kecelakaan tumpahan minyak (*oil spill*).⁵

Bagi mahasiswa hukum dan aparat penegak hukum di Indonesia, memahami konstruksi hukum lintas laut ini sangatlah mendesak. Sering kali muncul kebingungan di masyarakat saat melihat kapal perang militer asing melintas di dekat perairan Bali atau Lombok, yang spontan dianggap sebagai bentuk invasi atau pelanggaran kedaulatan, padahal tindakan tersebut mungkin saja dilindungi oleh hukum internasional (UNCLOS 1982). Oleh karena itu, batasan antara "hak pelayaran internasional" dan "kedaulatan nasional" harus dibedah dengan presisi yuridis yang tajam.

Berdasarkan latar belakang, kompleksitas geostrategis, dan urgensi akademis di atas, artikel ini akan difokuskan untuk mengkaji secara komprehensif dua rumusan masalah utama, yaitu:

1. Bagaimana pengaturan normatif hak lintas kapal asing di wilayah perairan negara kepulauan berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982?
2. Bagaimana implikasi dan penerapan hukum nasional Indonesia terhadap pemenuhan hak lintas kapal asing di perairan Selat Lombok?

⁴ Kusumaatmadja, M., & Agoes, E. R. (2003). *Pengantar hukum internasional*. Bandung: Alumni.

⁵ Saputra, R., & Nugroho, A. (2023). Penegakan hukum terhadap tindak pidana perompakan di laut menurut hukum laut internasional. *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, 30(2), 314–332.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini didesain secara spesifik menggunakan metode penelitian hukum normatif atau penelitian hukum doktrinal (*doctrinal legal research*). Sifat dari penelitian ini adalah mengkaji kaidah-kaidah, norma, asas, dan sinkronisasi peraturan perundang-undangan tanpa melakukan observasi atau wawancara ke lapangan (seperti wawancara ke nelayan atau personel TNI AL).

Terdapat dua pendekatan utama yang menjadi instrumen analisis dalam penelitian ini. Pertama, pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Pendekatan ini dilakukan dengan cara menelaah secara vertikal dan horizontal instrumen hukum internasional primer, yakni UNCLOS 1982 (khususnya Bagian III tentang Selat yang Digunakan untuk Pelayaran Internasional dan Bagian IV tentang Negara Kepulauan), yang kemudian disinkronisasikan dengan instrumen hukum nasional Indonesia, yakni Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia serta Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing yang Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan. Kedua, pendekatan konseptual (*conceptual approach*), yang digunakan untuk menggali dan memahami doktrin-doktrin maritim seperti konsep kedaulatan teritorial, kebebasan navigasi, dan keamanan laut melalui pemikiran para pakar hukum internasional.

Bahan hukum primer diperoleh langsung dari teks-teks konvensi dan undang-undang terkait. Sedangkan bahan hukum sekunder dikumpulkan secara ekstensif dari literatur kepustakaan yang otoritatif, meliputi buku-buku teks hukum laut, jurnal ilmiah kelautan nasional dan internasional, publikasi dari Organisasi Maritim Internasional (IMO), serta diktat akademik. Semua bahan hukum yang terkumpul diinventarisasi, direduksi, dan dianalisis menggunakan metode preskriptif-kualitatif untuk menyajikan argumentasi yang terstruktur, logis, serta menjawab rumusan masalah secara komprehensif dengan bahasa yang mudah dipahami.

HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Pengaturan Normatif Hak Lintas Kapal Asing di Wilayah Perairan Negara Kepulauan Berdasarkan Ketentuan UNCLOS 1982

Untuk memahami mengapa kapal asing bisa dengan bebas berlalu-lalang di perairan Indonesia (seperti di Selat Lombok), kita harus memahami pembagian "Rezim Hak Lintas" yang dikonstruksikan oleh UNCLOS 1982. Hukum internasional tidak pernah mengizinkan

kapal asing untuk masuk ke perairan negara lain tanpa aturan. UNCLOS 1982 membagi hak lintas bagi kapal asing ke dalam tiga rezim utama, yang masing-masing memiliki batasan dan derajat kebebasan yang berbeda-beda. Tiga rezim tersebut adalah: Hak Lintas Damai (*Innocent Passage*), Hak Lintas Transit (*Transit Passage*), dan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*Archipelagic Sea Lanes Passage*).⁶

A. Hak Lintas Damai (Right of Innocent Passage)

Rezim hak lintas ini diatur secara tegas dalam Pasal 17 hingga Pasal 26 UNCLOS 1982. Hak Lintas Damai berlaku secara universal di seluruh wilayah "Laut Teritorial" maupun "Perairan Kepulauan" (selama tidak ada alur khusus yang ditetapkan). Esensi dari Lintas Damai adalah hak bagi kapal laut dari semua negara (baik negara berpantai maupun negara tak berpantai/landlocked) untuk berlayar melalui laut teritorial negara lain secara terus-menerus, langsung, dan secepat mungkin tanpa memasuki perairan pedalaman.⁷

Kunci utama dari hak ini terletak pada kata "Damai" (*Innocent*). Pasal 19 UNCLOS 1982 mendefinisikan bahwa sebuah perlintasan dianggap "damai" APABILA kapal tersebut TIDAK melakukan tindakan-tindakan yang membahayakan kedamaian, ketertiban, dan keamanan negara pantai. Tindakan yang diharamkan antara lain: melakukan latihan senjata, mengumpulkan informasi intelijen (spionase), melakukan propaganda militer, meluncurkan pesawat terbang atau helikopter dari atas kapal, melakukan penangkapan ikan ilegal, hingga menimbulkan pencemaran laut secara sengaja.⁸

Syarat Khusus Kapal Selam: Dalam rezim Hak Lintas Damai, jika sebuah kapal selam militer asing melintasi perairan Indonesia, hukum internasional (Pasal 20 UNCLOS) MEWAJIBKAN kapal selam tersebut untuk menampakkan dirinya di permukaan air (muncul ke atas) dan secara bangga mengibarkan bendera negaranya. Jika kapal selam tersebut melintas sambil menyelam secara sembunyi-sembunyi, maka status lintasnya batal demi hukum dan dianggap sebagai pelanggaran kedaulatan (invasi). Selain itu, dalam hak lintas damai, pesawat udara asing sama sekali TIDAK BOLEH terbang bebas di atas laut teritorial tanpa izin.

⁶ Susanto, A., & Kurniawan, B. (2024). Kebijakan keamanan maritim Indonesia dalam pengawasan alur laut kepulauan Indonesia (ALKI). *Jurnal Keamanan Nasional*, 10(1), 67–82.

⁷ Yani, A., & Rahman, A. (2023). Implementasi konsep negara kepulauan dalam hukum nasional Indonesia pasca UNCLOS 1982. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 12(2), 247–264.

⁸ Munaf, D. R., & Setyawati, A. (2022). Analisis Yuridis Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) oleh Kapal Asing. *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia*, 8(2), 245–268.

B. Hak Lintas Transit (Right of Transit Passage)

Hak ini diatur dalam Bagian III UNCLOS 1982 (Pasal 37-44). Hak lintas transit hanya berlaku di "Selat yang Digunakan untuk Pelayaran Internasional" yang menghubungkan satu bagian laut lepas/ZEE dengan bagian laut lepas/ZEE lainnya (contoh paling nyata adalah Selat Malaka dan Selat Singapura).

Rezim ini lebih longgar dan lebih menguntungkan kapal asing dibandingkan Lintas Damai. Dalam Lintas Transit, negara yang berbatasan dengan selat TIDAK BOLEH menanggguhkan (menyetop sementara) pelayaran kapal asing dengan alasan apa pun. Lebih jauh lagi, kapal selam diperbolehkan untuk melintas dalam keadaan "menyelam" di bawah air (mode normal navigasinya), dan pesawat udara militer/sipil asing juga diizinkan terbang melintas (*overflight*) di udara tanpa memerlukan izin khusus, asalkan mereka melintas secepat mungkin.

C. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (Archipelagic Sea Lanes Passage / ASLP)

Inilah rezim yang paling revolusioner dan merupakan kompromi terbesar antara negara besar (pengguna laut) dengan Negara Kepulauan (seperti Indonesia). Hak ini dikhususkan bagi negara kepulauan dan diatur dalam Bagian IV Pasal 53 UNCLOS 1982.

Konvensi memberikan mandat kepada Negara Kepulauan (Indonesia) untuk menentukan (designate) alur-alur laut khusus beserta rute penerbangan di atasnya yang membentang melintasi perairan kepulauan, yang menghubungkan laut lepas (Samudra Hindia) dengan laut lepas lainnya (Samudra Pasifik). Di dalam koridor yang ditetapkan inilah kapal-kapal asing (termasuk supertanker niaga, kapal induk militer, dan kapal selam) dapat menikmati Hak Lintas Alur Laut Kepulauan.⁹

Kebebasan yang dinikmati kapal asing di koridor ALKI ini hampir sama besarnya dengan Lintas Transit. Kapal asing dan pesawat udara asing berhak melintas untuk tujuan navigasi normal secara terus-menerus, langsung, dan secepatnya. Kapal selam asing diperbolehkan melintas di dalam koridor ini secara menyelam (*submerged*). Indonesia sebagai negara pantai pemegang kedaulatan dilarang keras menanggguhkan hak lintas ini untuk

⁹ Pratama, A. B., & Syahrin, M. A. (2023). Implementasi Pasal 53 UNCLOS 1982 dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002: Tantangan Kedaulatan di Selat Lombok. *Jurnal Maritim Indonesia*, 11(1), 12–30.

sementara waktu (berbeda dengan rezim Lintas Damai di mana jika ada latihan tembak TNI AL, perairan tersebut bisa ditutup sementara).¹⁰

Lalu, bagaimana jika Indonesia tidak menetapkan jalur khusus tersebut? Pasal 53 ayat (12) UNCLOS 1982 memiliki klausa "hukuman" (default rule) yang sangat membahayakan bagi negara kepulauan: "Jika Negara Kepulauan tidak menetapkan alur laut, maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute-rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional." Artinya, jika Indonesia diam saja, kapal asing bisa bebas lewat di mana saja sesuai kebiasaan mereka, yang tentu akan sangat mengancam pertahanan dan keamanan nasional. Oleh karena itulah, penentuan lokasi koridor ALKI menjadi sebuah harga mati bagi perlindungan kedaulatan geostrategis Indonesia.

3.2. Implikasi dan Penerapan Hukum Nasional Indonesia terhadap Pemenuhan Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Selat Lombok

Sadar akan ancaman dari klausul "hukuman" UNCLOS 1982 di atas, Pemerintah Indonesia bergerak sangat cepat (proaktif) untuk menerjemahkan hukum internasional tersebut ke dalam instrumen hukum nasional. Langkah pertama dilakukan dengan meratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985. Setelah itu, Indonesia menyusun Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia sebagai fondasi utama tata ruang laut nasional.¹¹

Puncak dari eksekusi diplomasi ini adalah ketika Indonesia mengusulkan rute-rute khusus ke forum dunia, yakni ke Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization / IMO) di London pada tahun 1998. IMO, yang merupakan badan khusus PBB di bidang maritim, akhirnya mengadopsi usulan Indonesia, dan menjadikannya sah di mata dunia. Indonesia kemudian menuangkan persetujuan IMO tersebut ke dalam hukum domestik yang sangat monumental, yakni Peraturan Pemerintah (PP) 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.¹²

¹⁰ Handayani, I. G. A. K. R. (2022). Perlindungan Ekosistem Segitiga Terumbu Karang dalam Rezim Lintas Transit dan ALKI di Indonesia. *Jurnal Ius Quia Iustum Law Journal*, 29(3), 510–535.

¹¹ Anwar, C. (2018). *Hukum Laut Internasional: Perspektif Indonesia sebagai Negara Kepulauan*. Sinar Grafika. Hlm. 47

¹² Handayani, I. G. A. K. R. (2022). Perlindungan Ekosistem Segitiga Terumbu Karang dalam Rezim Lintas Transit dan ALKI di Indonesia. *Jurnal Ius Quia Iustum Law Journal*, 29(3), 510–535.

A. Penetapan Selat Lombok sebagai Jantung ALKI II

Melalui PP Nomor 37 Tahun 2002, Pemerintah Republik Indonesia menetapkan 3 (tiga) jalur raksasa yang membentang dari Utara ke Selatan, yang secara populer dikenal sebagai ALKI I, ALKI II, dan ALKI III.

Dalam regulasi tersebut, perairan Selat Lombok ditetapkan secara resmi sebagai "pintu masuk/keluar" strategis untuk jalur ALKI II.

Secara spesifik, rute ALKI II membentang membela bagian tengah wilayah Indonesia: Dimulai dari Laut Sulawesi (berbatasan dengan Filipina), turun melintasi Selat Makassar yang luas, terus ke selatan melintasi perairan Laut Bali, dan akhirnya bermuara (berakhir) melewati Selat Lombok hingga tembus ke Samudra Hindia.¹³

Pemilihan Selat Lombok sebagai bagian dari ALKI II bukanlah sebuah kebetulan geografis, melainkan perhitungan geofisika dan geostrategi tingkat tinggi. Selat Lombok memiliki kedalaman palung laut rata-rata 1.000 meter hingga 1.300 meter, tanpa adanya ancaman karang dangkal seperti di Selat Malaka. Oleh karena itu, hukum nasional kita memberikan jaminan penuh (guarantee) bagi kapal-kapal komersial Supertanker kelas VLCC (Very Large Crude Carrier) berbobot ratusan ribu ton, serta armada gugus tempur kapal induk (*Aircraft Carrier Strike Group*) milik Amerika Serikat, Rusia, atau Tiongkok untuk melintasi wilayah ini secara bebas.¹⁴

B. Batasan Hak dan Kewajiban Kapal Asing di Selat Lombok

Meskipun Selat Lombok adalah jalur bebas hambatan, hukum nasional Indonesia tidak membiarkan kapal asing bertindak sewenang-wenang. Sesuai dengan harmonisasi UNCLOS 1982 dalam PP No. 37/2002, Indonesia menerapkan batasan ketat bagi setiap armada asing yang melintasi Selat Lombok:¹⁵

1. Batas Sumbu Koridor (Axis Line): Kapal asing harus tetap berlayar dalam batas sumbu atau koridor yang memiliki lebar maksimal 25 mil laut ke kiri dan 25 mil laut ke kanan

¹³ Sulistiyono, A., & Rustam, R. (2024). Sinergitas Bakamla dan TNI AL dalam Pengawasan Koridor ALKI II di Selat Makassar dan Selat Lombok. *Jurnal Pertahanan & Strategi*, 10(1), 88–112.

¹⁴ Nugraha, A. R. (2023). Status Hukum Kapal Selam Asing yang Melintas di Bawah Air dalam Rezim Hak Lintas Damai di Perairan Teritorial Indonesia. *Jurnal Hukum Internasional Teropong*, 4(2), 154–172.

¹⁵ Wahyuni, S., & Fitriani, D. (2022). Dampak Lingkungan dari Pelayaran Supertanker di Selat Lombok: Tinjauan Hukum Strict Liability. *Jurnal Magister Hukum Udayana*, 11(4), 789–805.

dari garis sumbu rute. Mereka dilarang keras berlayar menyimpang terlalu dekat ke arah perairan pantai Pulau Bali atau pantai Pulau Lombok.

2. Tidak Boleh Berhenti Tanpa Alasan Kuat: Kapal asing diwajibkan untuk lewat secara terus-menerus dan secepat mungkin. Mereka dilarang berlabuh (membuang jangkar), melayang-layang (*loitering*), atau bermanuver militer di dalam perairan Selat Lombok, KECUALI jika kapal tersebut mengalami keadaan kahar (*force majeure*), kerusakan mesin darurat, atau untuk memberikan pertolongan kepada orang/kapal yang sedang dalam bahaya (tenggelam).
3. Larangan Ancaman Militer: Kapal perang asing dilarang keras melakukan latihan penembakan peluru tajam, penyebaran ranjau, survei hidrografi rahasia, atau mengarahkan meriam maupun rudal mereka ke pesisir Pulau Bali dan Lombok. Pesawat udara militer asing juga tidak boleh melakukan simulasi manuver perang di udara atau bermanuver menakut-nakuti pesawat komersial sipil Indonesia.
4. Larangan Pencemaran Laut Ekstrem (Zero Tolerance on Marine Pollution): Ini adalah kewajiban paling krusial. Selat Lombok merupakan bagian dari Segitiga Terumbu Karang Dunia (*Coral Triangle*) yang menyimpan kekayaan biodiversitas laut yang sangat rapuh dan dilindungi. Kapal-kapal supertanker pengangkut minyak mentah dan bahan kimia berbahaya dilarang keras membuang air limbah (*ballast water*), membuang sampah beracun, atau menimbulkan tumpahan minyak (*oil spill*). Pelanggaran terhadap kewajiban lingkungan ini akan memaksa aparat penegak hukum Indonesia melakukan pencegahan, penyitaan kapal, dan penuntutan ganti rugi pemulihan lingkungan (*strict liability*).

C. Sinergitas Penegakan Hukum Maritim di Selat Lombok

Di atas kertas, hukum nasional Indonesia mengenai Selat Lombok telah sempurna. Namun, di lapangan (*Law in Action*), pengawasan terhadap koridor raksasa ini adalah pekerjaan yang luar biasa berat. Kapal asing, terutama nelayan ilegal bermuatan teknologi radar militer asing atau kapal riset tak berizin, sering kali menyalahgunakan izin ALKI ini. Mereka pura-pura berlayar lurus (lintas alur kepulauan), namun ternyata menurunkan jangkar diam-diam, menyebar *drone* bawah air (*seaglider*), atau melakukan pencurian sumber daya alam laut (IUU Fishing) saat merasa tidak diawasi oleh patroli Indonesia.¹⁶

¹⁶ Syahrin, M. A. (2021). *Keamanan Maritim: Geopolitik dan Strategi Penegakan Hukum di Perairan Indonesia*. Rajawali Pers. Hlm. 95

Oleh karena itu, penegakan hukum di perairan Selat Lombok mutlak membutuhkan sinergitas pertahanan yang tidak sektoral. Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL), sebagai penjaga kedaulatan utama, secara rutin menggelar patroli pangkalan laut (Lanal) di sekitar pesisir Lombok dan Bali. Kapal Perang Republik Indonesia (KRI) bertugas menjadi ujung tombak untuk melakukan identifikasi visual, peringatan radio (*hailing*), hingga proses pengejaran (*hot pursuit*) jika ada kapal selam misterius atau kapal perang asing yang menyimpang dari rute sumbu ALKI II.

Di samping kekuatan militer, peran Badan Keamanan Laut (Bakamla) Republik Indonesia juga semakin diperkuat. Bakamla, yang difungsikan sebagai *Indonesian Coast Guard*, mengambil porsi krusial dalam menegakkan hukum di dimensi keamanan dan keselamatan maritim non-militer (seperti *illegal fishing*, penyelundupan narkoba transnasional, hingga penanganan pertama pada tumpahan minyak). Bakamla mengandalkan sistem *Vessel Traffic Service* (VTS) dan *Automatic Identification System* (AIS) untuk memantau dari layar radar apakah kapal-kapal asing yang melintasi Selat Lombok benar-benar mematuhi batas kecepatan dan jalur yang diwajibkan oleh PP No. 37 Tahun 2002.¹⁷

Keseimbangan antara penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggar, dengan sikap akomodatif negara dalam menghormati kebebasan pelayaran global yang sah, adalah wujud nyata kedewasaan diplomasi kelautan Indonesia. Keberhasilan Indonesia dalam merawat perairan Selat Lombok bukan sekadar soal kebanggaan kedaulatan, melainkan kontribusi monumental bagi tegaknya supremasi hukum ekonomi global dan perdamaian di era abad Pasifik.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembelahan analitis dan konseptual terhadap pengaturan normatif internasional dan hukum positif nasional Indonesia mengenai hak lintas kapal asing di Selat Lombok, dapat ditarik simpulan utama sebagai berikut:

Pertama, pengaturan normatif dalam UNCLOS 1982 mengkonstruksikan keseimbangan (*equilibrium*) antara penghormatan atas kedaulatan utuh negara pantai dengan kepentingan masyarakat internasional atas kebebasan pelayaran global. Hak Lintas Alur Laut

¹⁷ Prawira, Y. A. (2022). Analisis Perbandingan Hak Lintas Transit dan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dalam Perspektif Kedaulatan Negara Kepulauan. *Jurnal Mimbar Hukum*, 34(1), 120–145.

Kepulauan (ALKI) hadir sebagai jalan tengah yang mengakomodasi kebutuhan armada raksasa dan kapal militer lintas benua untuk menembus wilayah perairan pedalaman nusantara. Berbeda dengan rezim Hak Lintas Damai biasa yang mengharuskan kapal selam muncul ke permukaan, rezim ALKI memberikan otonomi khusus bagi kapal niaga dan militer internasional untuk melintas (termasuk terbang dan menyelam) secara bebas dan secepat mungkin tanpa boleh dihentikan sementara oleh negara pantai.

Kedua, implikasi dan penerapan hukum nasional Indonesia dalam mengakomodasi mandat UNCLOS 1982 direalisasikan secara elegan melalui penerbitan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 dan puncaknya pada Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002. Dalam hukum nasional tersebut, Selat Lombok ditetapkan sebagai jantung navigasi bagi koridor ALKI II yang menghubungkan Laut Sulawesi hingga Samudra Hindia. Penerapan instrumen hukum ini menjamin bahwa seluruh kapal layar internasional—dari supertanker pengangkut minyak kelas VLCC hingga armada perang asing—berhak menggunakan Selat Lombok, dengan pembatasan absolut: mereka terikat pada garis sumbu geografis yang diukur, diharamkan melakukan segala bentuk provokasi militer terhadap pangkalan angkatan bersenjata RI di Bali dan Lombok, serta dilarang keras membuang cemaran zat berbahaya. Kedaulatan hukum Indonesia tetap tegak di Selat Lombok melalui kehadiran patroli konstan dari TNI Angkatan Laut dan Bakamla yang memantau kepatuhan kapal asing terhadap batas-batas yurisdiksi yang telah ditetapkan demi keamanan regional.

B. Saran

Sebagai rekomendasi operasional dan kebijakan ke depan, Pemerintah Republik Indonesia didesak untuk memprioritaskan modernisasi infrastruktur teknologi pengawasan di sepanjang pesisir Selat Lombok dan Selat Makassar. Penempatan armada *Ocean Going* yang tangguh, radar pantai *Long-Range*, sistem sensor bawah air (sonar), serta pemusatan komando informasi antara Bakamla, TNI AL, dan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) harus dipercepat guna mendeteksi kecurangan armada asing yang kerap menyalahgunakan hak ALKI II untuk melakukan spionase atau *illegal fishing*. Di samping pengawasan militer, pemerintah daerah di Bali dan Nusa Tenggara Barat perlu menyiapkan satuan tugas khusus (Satgas) respon cepat pencemaran lingkungan laut yang didukung fasilitas pengeruk tumpahan minyak (*oil boom*). Kesiapsiagaan ini krusial mengingat tingginya frekuensi pelayaran armada supertanker di Selat Lombok yang berpotensi menyebabkan malapetaka tumpahan minyak (*oil*

spill) fatal bagi industri pariwisata laut dan pelestarian terumbu karang di kawasan Wallacea yang amat rentan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, C. (2018). *Hukum Laut Internasional: Perspektif Indonesia sebagai Negara Kepulauan*. Sinar Grafika.
- Gultom, M. F., Rizqullah, F. H., Iqbal, M., Cahyadi, H. R., & Syahrin, M. (2024). Analisis yuridis terhadap strategi geopolitik Indonesia sebagai negara kepulauan dalam menghadapi sengketa wilayah perbatasan. *ADIL Indonesia Journal*, 5(2), 136–145.
- Handayani, I. G. A. K. R. (2022). Perlindungan Ekosistem Segitiga Terumbu Karang dalam Rezim Lintas Transit dan ALKI di Indonesia. *Jurnal Ius Quia Iustum Law Journal*, 29(3), 510–535.
- Kusumaatmadja, M., & Agoes, E. R. (2003). *Pengantar hukum internasional*. Bandung: Alumni.
- Munaf, D. R., & Setyawati, A. (2022). Analisis yuridis penegakan hukum terhadap pelanggaran hak lintas alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) oleh kapal asing. *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia*, 8(2), 245–268.
- Nugraha, A. R. (2023). Status hukum kapal selam asing yang melintas di bawah air dalam rezim hak lintas damai di perairan teritorial Indonesia. *Jurnal Hukum Internasional Teropong*, 4(2), 154–172.
- Pratama, A. B., & Syahrin, M. A. (2023). Implementasi Pasal 53 UNCLOS 1982 dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002: Tantangan kedaulatan di Selat Lombok. *Jurnal Maritim Indonesia*, 11(1), 12–30.
- Prawira, Y. A. (2022). Analisis perbandingan hak lintas transit dan hak lintas alur laut kepulauan dalam perspektif kedaulatan negara kepulauan. *Jurnal Mimbar Hukum*, 34(1), 120–145.
- Saepullah, P. (2023). Perlindungan hukum terhadap teritorial kedaulatan Indonesia terhadap perbuatan illegal fishing nelayan asing di wilayah teritorial. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 10(8), 3755–3761.
- Saputra, R., & Nugroho, A. (2023). Penegakan hukum terhadap tindak pidana perompakan di laut menurut hukum laut internasional. *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, 30(2), 314–332.
- Sulistiyono, A., & Rustam, R. (2024). Sinergitas Bakamla dan TNI AL dalam pengawasan koridor ALKI II di Selat Makassar dan Selat Lombok. *Jurnal Pertahanan & Strategi*, 10(1), 88–112.

- Susanto, A., & Kurniawan, B. (2024). Kebijakan keamanan maritim Indonesia dalam pengawasan alur laut kepulauan Indonesia (ALKI). *Jurnal Keamanan Nasional*, 10(1), 67–82.
- Syahrin, M. A. (2021). *Keamanan Maritim: Geopolitik dan Strategi Penegakan Hukum di Perairan Indonesia*. Rajawali Pers. Hlm. 95.
- Tsauro, M. A. (2017). Arti Deklarasi Djuanda dan Konferensi Hukum Laut PBB bagi Indonesia. *Gema Keadilan*, 4(1), 184–194.
- Wahyuni, S., & Fitriani, D. (2022). Dampak lingkungan dari pelayaran supertanker di Selat Lombok: Tinjauan hukum strict liability. *Jurnal Magister Hukum Udayana*, 11(4), 789–805.
- Yani, A., & Rahman, A. (2023). Implementasi konsep negara kepulauan dalam hukum nasional Indonesia pasca UNCLOS 1982. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 12(2), 247–264.