

## BAB II

### PEMBAHASAN

#### A. Tinjauan Umum Sejarah Perkembangan Hukum Laut Internasional menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982

##### 1. Sejarah Perkembangan Hukum Laut Internasional

Uraian mengenai sejarah hukum laut internasional perlu diawali dengan pembahasan mengenai berbagai fungsi laut bagi umat manusia.

Dalam sejarah, laut terbukti mempunyai berbagai fungsi antara lain:

- 1) Sumber makanan bagi umat manusia;
- 2) Jalan raya perdagangan;
- 3) Sarana untuk penaklukan;
- 4) Tempat pertemuan-pertemuan;
- 5) Tempat bersenang-senang; dan
- 6) Alat pemisah atau pemersatu bangsa.

Dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi (iptek), maka fungsi laut telah bertambah lagi dengan ditemukannya ahan-bahan tambang dan galian yang berharga di dasar laut dan usaha-usaha mengambil sumber daya alam.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup>Dikdik Mohamad Sodik, *Op.Cit.*, hlm. 1.

Hukum laut internasional terus mengalami perkembangan secara terus-menerus dan mengalami penyempurnaan dari waktu untuk kepentingan umat manusia melalui aturan-aturan yang berlaku tiap-tiap negara. Sejak dahulu kala telah terdapat dua konsepsi mengenai laut, yaitu :

- 1) *Res nullius*, berpendapat laut sebagai ranah tak bertuan, atau kawasan yang tidak ada pemiliknya. Karena tidak ada pemiliknya, maka laut dapat diambil atau dimiliki oleh masing-masing negara.
- 2) *Res communis*, berpendapat bahwa laut adalah milik masyarakat dunia, karena itu tidak dapat diambil dan dimiliki secara individual oleh negara-negara. Sebagai milik bersama, maka laut harus dipergunakan untuk kepentingan semua negara, dan pemanfaatannya terbuka bagi semua negara. Ini sesuai dengan pendapat Uplian yang menyatakan “*the sea like the air, is common to all mankind*”.

Dalam pelaksanaannya, kedua teori tersebut tak dapat diterapkan secara kaku. Keduanya saling melengkapi, yakni dalam batas-batas tertentu dapat dimiliki, tetapi dibatasi sampai jarak tertentu ini dapat

dilihat dalam praktik yang dianut negara-negara sejak dahulu sampai sekarang.<sup>13</sup>

Pertumbuhan dan perkembangan kedua doktrin tersebut diawali dengan sejarah panjang mengenai penguasaan laut oleh Imperium Roma. Kenyataan bahwa Imperium Roma menguasai tepi Lautan Tengah dan karenanya menguasai seluruh Lautan Tengah secara mutlak. Dengan demikian menimbulkan suatu keadaan di mana Lautan Tengah menjadi lautan yang bebas dari gangguan-gangguan bajak laut, sehingga semua orang dapat mempergunakan Lautan Tengah dengan aman dan sejahtera yang dijamin oleh pihak Imperium Roma. Pemikiran hukum bangsa Romawi terhadap laut didasarkan atas doktrin *res communis omnium* (hak bersama semua umat manusia), yang memandang penggunaan laut bebas atau terbuka bagi setiap orang. Asas *res communis omnium* di samping untuk kepentingan pelayaran, menjadi dasar pula untuk kebebasan menangkap ikan.<sup>14</sup> Dalam melaksanakan kekuasaannya di laut, banyak tanda-tanda yang menunjukkan bahwa dalam pandangan orang Romawi laut itu dapat

---

<sup>13</sup>[https://www.academia.edu/12010644/Sejarah\\_Lahirnya\\_Hukum\\_Laut\\_Internasional/auto=download](https://www.academia.edu/12010644/Sejarah_Lahirnya_Hukum_Laut_Internasional/auto=download), diakses pada tanggal 20 September 2017, pukul 11:30 WIB.

<sup>14</sup>Mochtar Kusumaatmadja, 1986, *Hukum Laut Internasional*, Penerbit Binacipta, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, hlm. 3.

dimiliki, di mana dalam zaman itu hak penduduk pantai untuk menangkap ikan di perairan dekat pantainya telah berlaku.<sup>15</sup>

Menurut konsepsi *res nullius*, laut dapat dimiliki apabila yang berhasrat memilikinya dapat menguasai dengan mendudukinya. Pendudukan ini dalam hukum perdata Romawi dikenal sebagai konsep okupasi (*occupation*). Keadaan yang dilukiskan diatas berakhir dengan runtuhnya Imperium Romawi dan munculnya berbagai kerajaan dan negara di sekitar Lautan Tengah yang masing-masing merdeka dan berdiri sendiri yang satu dengan yang lain. Walaupun penguasaan mutlak Lautan Tengah oleh Imperium Romawi sendiri telah berakhir, akan tetapi pemilihan laut oleh negara-negara dan kerajaan tetap menggunakan asas-asas hukum Romawi.<sup>16</sup>

Berdasarkan uraian di atas, jelas kiranya bahwa bagi siapa pun yang mengikuti perkembangan teori hukum internasional, asas-asas hukum Romawi yang disebutkan di atas memang mengilhami lahirnya pemikiran hukum laut internasional yang berkembang kemudian hari. Dapatlah dikatakan bahwa kedua konsepsi hukum laut Romawi itu merupakan hukum laut internasional tradisional yang menjadi embrio bagi dua pembagian laut yang klasik, laut teritorial dan laut lepas.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup>Hasyim Djalal, *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman Penerbit Binacipta, 1979, hlm. 12.

<sup>16</sup>Mochtar Kusumaatmadja, *Op.Cit.*, hlm. 4.

<sup>17</sup>Dikdik Mohamad Sodik, *Op.Cit.*, hlm. 5.

## 2. Pengaturan Rezim Hukum Laut menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982

### a. Laut Teritorial dan Zona Tambahan

Rezim laut teritorial pertama kali diakui dalam UNCLOS I tahun 1958 dan dituangkan dalam ketentuan Pasal 1 *Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone* 1958 yang berbunyi :

- “(1) *The sovereignty of a State extends, beyond its land territory and its internal waters, to a belt of sea adjacent to its coast, described as the territorial sea.*
- (2) *This sovereignty is exercised subject to the provisions of these articles and to other rules of international law*”.<sup>18</sup>

Perkembangan konsep laut teritorial sebenarnya sejalan dengan perkembangan hukum laut internasional itu sendiri, dimana terjadi perdebatan antara apakah laut dapat dimiliki atau tidak. Hal ini terutama berkaitan dengan mulai disadarinya arti penting laut bagi kesejahteraan rakyat suatu negara yaitu dalam hal penyedia sumber daya alam, terutama sumber daya hayati, yaitu ikan.

Konvensi Hukum Laut 1958, disepakati bahwa kedaulatan negara pantai diperpanjang hingga suatu wilayah perairan tertentu yang disebut sebagai laut teritorial. Konvensi Hukum Laut 1958 meninggalkan 2 permasalahan untuk diselesaikan yaitu lebar laut teritorial dan penetapan zona perikanan. Kemudian, Konvensi Hukum Laut 1960 digelar untuk penyempurnaan Konvensi Hukum

<sup>18</sup> Pasal 1 ayat (1) dan (2) *Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone* 1958.

Laut 1958, akan tetapi berakhir tanpa hasil apapun dan tidak ada kesepakatan yang dicapai mengenai dua hal tersebut. Pada Konvensi Hukum Laut PBB 1982, disepakati lebar laut teritorial adalah 12 mil laut. Selanjutnya, tentang batasan zona perikanan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 menyelesaikannya dengan menawarkan suatu paket kompromi yaitu 12 mil laut wilayah laut teritorial dan maksimum 200mil laut zona ekonomi eksklusif yang mana kedua zona maritim tersebut diukur dari garis pangkal.<sup>19</sup>

Bab II Konvensi Hukum Laut PBB 1982 berisi ketentuan-ketentuan yang mengatur dua zona maritim yang berada dibawah kedaulatan negara pantai, yaitu perairan pedalaman dan laut teritorial. Ada dua cara untuk menjelaskan konsep kedaulatan di laut: pertama, kedaulatan kaitannya dengan zona maritim, dimana suatu negara pantai atau negara kepulauan mempunyai kedaulatan atas perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial. Kedua, kedaulatan dikaitkan dengan yurisdiksi suatu negara pantai.

Dalam ketentuan Pasal 2 ayat (1) Konvensi Hukum Laut ditetapkan bahwa kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman dan dalam hal suatu negara kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi suatu jalur laut yang berbatasan yang disebut laut teritorial. Menurut ayat (2) bahwa

---

<sup>19</sup> Dhiana Puspitawati, 2017, *Hukum Laut Internasional*, Penerbit K E N C A N A, Depok, hlm. 51-52.

kedaulatan negara pantai meliputi pula ruang udara di atasnya dan dasar laut (*sea-bed*) serta tanah dibawahnya (*sub-soil*), termasuk sumber daya alam yang terkandung didalamnya, khususnya sumber daya ikan. Kedaulatan negara pantai atas laut teritorial ini harus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dan aturan-aturan hukum internasional yang lainnya.

Dalam pelaksanaan kedaulatan negara pantai, dan hak lintas damai kapal asing di laut teritorial, suatu negara pantai mempunyai wewenang untuk membuat peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan konservasi sumber daya hayati laut, pencegahan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang perikanan dan pelestarian lingkungan laut negara pantai.

Ketentuan Pasal 3 Konvensi Hukum Laut PBB 1982, setiap negara diberikan hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkalnya. Kedaulatan suatu negara pantai atas laut teritorial mutlak dan lengkap, meskipun dibatasi oleh kewajiban-kewajiban internasional yang timbul dari ketentuan-ketentuan hukum kebiasaan internasional dan perjanjian internasional.

Berdasarkan ketentuan diatas, maka negara lain tidak dapat begitu saja melakukan kegiatan-kegiatan eksplorasi dan eksploitasi

sumber daya alam yang terkandung dalam laut teritorial negara pantai tanpa izin dari negara pantai yang bersangkutan.<sup>20</sup>

Negara pantai menurut ketentuan Pasal 33 Konvensi Hukum Laut PBB 1982 mempunyai wewenang untuk menetapkan jalur tambahan yang lebarnya tidak boleh melebihi 24 mil laut diukur dari garis pangkal yang diperlukan untuk menetapkan lebar laut teritorialnya. Dalam zona tambahan menentukan bahwa negara pantai dalam zona tersebut dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan oleh negara pantai untuk mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh negara pantai atas laut teritorialnya. Dengan demikian luas jalur/zona tambahan suatu negara akan tergantung dari berapa jauh negara tersebut menetapkan lebar laut teritorialnya.

Dalam menetapkan lebar laut teritorial suatu negara pantai, Konvensi Hukum Laut PBB 1982 memuat ketentuan-ketentuan mengenai cara-cara penarikan garis pangkal, yaitu garis air rendah (*low water mark*) sebagai garis pangkal biasa sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 5 dan garis pangkal lurus yang diatur dalam ketentuan Pasal 7. Selain garis pangkal biasa dan garis pangkal lurus, Konvensi Hukum Laut PBB 1982 juga mengatur jenis-jenis garis pangkal lain yang umum digunakan, yakni penutup mulut sungai

---

<sup>20</sup> Dikdik Mohamad Sodik, *Op.Cit.*, hlm. 22-23.

(Pasal 9), penutup mulut teluk (Pasal 10), pelabuan (Pasal 11) dan elevasi surut (*low-tide elevation*). Bagi negara kepulauan cara penarikan garis pangkal dilakukan menurut ketentuan Pasal 47 Konvensi Hukum Laut PBB 1982.

**b. ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif)**

Zona ekonomi eksklusif merupakan salah satu pranata hukum laut yang relatif baru yang belum dikenal dalam Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958. Zona ekonomi eksklusif dapat dipandang sebagai titik kulminasi dari proses kristalisasi dari klaim-klaim sepihak negara-negara dengan berbagai nama dan substansi, baik secara individual maupun kolektif mengenai perikanan di laut lepas yang berbatasan dengan laut teritorialnya masing-masing. Klaim-klaim sepihak ini berlangsung secara berkesinambungan, baik pada masa sebelum Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958 maupun sesudahnya hingga Konvensi Hukum Laut PBB 1973-1982.

Dalam ketentuan Pasal 55 Konvensi Hukum Laut PBB 1982 menegaskan bahwa zona ekonomi eksklusif sebagai daerah perairan (laut) yang terletak di luar dan berdampingan dengan laut teritorial, tunduk pada rezim hukum khusus (*special legal crime*) yang ditetapkan dalam Bab V berdasarkan mana yang hak-hak dan yurisdiksi negara pantai, hak-hak, serta kebebasan-kebebasan negara lain, diatur oleh ketentuan-ketentuan yang relevan dari Konvensi ini.

Rezim hukum khusus ini tampak dalam kekhususan dari hukum yang berlaku pada zona ekonomi eksklusif tersebut sebagai suatu keterpaduan yang meliputi :

- a. Hak-hak berdaulat, yurisdiksi, dan kewajiban negara pantai;
- b. Hak-hak serta kebebasan dari negara-negara lain;
- c. Kebebasan-kebebasan laut lepas; dan
- d. Kaidah-kaidah hukum internasional sebagaimana ditentukan dalam Konvensi.<sup>21</sup>

Ketentuan Pasal 57 Konvensi Hukum Laut PBB 1982 menetapkan bahwa lebar zona ekonomi eksklusif dari suatu pulau dapat mencapai suatu batas yang tidak boleh melebihi 200 mil laut diukur dari garis pangkal pulau tersebut. Akan tetapi, suatu negara pantai hanya mempunyai hak berdaulat atas ZEE untuk tujuan eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan sumber daya hayati maupun non hayati.

## **B. Tinjauan Umum Sejarah dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia**

Sejarah perkembangan hukum laut di Indonesia dan kaitannya dengan Hukum Internasional Wilayah Perairan Indonesia dimulai pengaturannya

---

<sup>21</sup> I Wayan Parthiana, 2014, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*, Penerbit Yrama Widya, Bandung, hlm. 143 -146.

sejak jaman penjajahan Belanda melalui *Territoriale Zee En Maritieme Kringen Ordonnantie* (TZMKO) yang dikeluarkan oleh Pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1939. TZMKO adalah Ordonansi (Undang-undang) tentang Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim Indonesia yang menetapkan antara lain bahwa Laut Teritorial Indonesia adalah jalur laut yang membentang ke arah laut sampai jarak tiga mil laut dari garis rendah (*laagwaterijn*) pulau-pulau atau bagian pulau yang merupakan wilayah daratan (*grondgebied*) Indonesia.<sup>22</sup>

Perkembangan hukum laut internasional setelah perang dunia ke-II tidak akan lengkap tanpa menguraikan usaha dan tindakan-tindakan Indonesia di bidang ini. Langkah-langkah yang telah diambil oleh Indonesia di bidang ini merupakan suatu konsekuensi yang wajar daripada proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945 dan merupakan suatu tindakan pelengkap dari adanya bidang hukum laut.<sup>23</sup>

Pernyataan Pemerintah Indonesia tentang Wilayah Perairan Indonesia yang dikeluarkan pada tanggal 13 Desember 1957 yang menetapkan :

“bahwa segala perairan di sekitar, diantara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian di bawah kedaulatan mutlak daripada Negara Republik Indonesia.”

---

<sup>22</sup> <https://dokumen.tips/documents/sejarah-perkembangan-hukum-laut-indonesia.html>, diakses pada tanggal 16 Oktober 2017, pukul 13:41 WIB.

<sup>23</sup>Mochtar Kusumaatmadja, *Op.Cit.*, hlm. 186.

Konsep kewilayahan sebagaimana dituangkan dalam Deklarasi Djuanda dikenal sebagai Wawasan Nusantara. Laut teritorial Indonesia adalah suatu jalur yang lebarnya 12 mil laut dihitung dari pangkal lurus berupa garis-garis pasang surut yang menghubungkan titik-titik terluar pada pulau-pulau terluar Indonesia.<sup>24</sup>

Dikeluarkan Deklarasi ini dimaksudkan untuk menyatukan wilayah daratan yang terpecah-pecah sehingga Deklarasi akan menutup adanya lautan bebas yang berada di antara pulau-pulau wilayah daratan.<sup>25</sup>

Pertimbangan-pertimbangan yang mendorong Pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan pernyataan mengenai wilayah Perairan Indonesia adalah :

1. Bahwa bentuk geografi Republik Indonesia sebagai suatu Negara kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau mempunyai sifat dan corak tersendiri yang memerlukan pengaturan tersendiri;
2. Bahwa bagi kesatuan wilayah (teritorial) Negara Republik Indonesia semua kepulauan serta laut yang terletak di antaranya harus dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat;
3. Bahwa penetapan batas-batas laut teritorial yang diwarisi dari pemerintah kolonial sebagaimana termaktub dalam “*Teritoriale*

---

<sup>24</sup><https://dokumen.tips/documents/sejarah-perkembangan-hukum-laut-indonesia.html>, Loc. Cit. diakses pada tanggal 17 Oktober 2017, pukul 14:17 WIB.

<sup>25</sup>P. Joko Subagyo, *Op.Cit.*, hlm. 6.

*Zee en Maritieme Kringen Ordonnatie 1939*” Pasal 1 ayat (1) tidak sesuai lagi dengan kepentingan keselamatan dan keamanan Negara Republik Indonesia;

4. Bahwa setiap negara yang berdaulat berhak dan berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan yang dipandang perlu untuk melindungi keutuhan dan keselamatan negaranya.<sup>26</sup>

Dengan dikeluarkannya pernyataan tersebut bukan berarti tidak ada pelayaran asing pada jalur lintas di laut kepulauan tersebut. Di wilayah tersebut dulunya merupakan jalur pelayaran bebas masih dimungkinkan untuk dilaksanakannya pelayaran internasional dengan maksud damai. Dalam perkembangannya pernyataan tersebut tidak (Deklarasi Djuanda) dituangkan dalam bentuk Peraturan Pemerintah pengganti Undang-Undang (Perpu) mengingat secara mendesak dan secepatnya agar mendapatkan pengakuan serta kekuatan hukum yang pasti, mempunyai kedudukan hukum yang sejajar dengan Undang-Undang, kemudian pada tahun 1960 ditingkatkan dalam bentuk UU No. 4/Prp/1960 tentang Perairan Indonesia.

Dikeluarkannya UU No. 4/Prp/1960 tersebut semakin kuat keadaan kelautan Indonesia yang membentang di bawah kedaulatan Indonesia, sehingga bagi pelayaran atau kegiatan lainnya yang menggunakan fasilitas perairan laut harus sepengetahuan atau izin terlebih dahulu dari Pemerintah Indonesia. Selain laut wilayah yang merupakan bentangan 12 mil laut

---

<sup>26</sup>Mochtar Kusumaatmadja, *Op.Cit.*, hlm. 188.

sebagaimana dimaksud oleh Pasal 1 ayat (1) UU No. 4/Prp/1960, juga dikenal perairan pedalaman sebagai perairan teritorial yang berada pada sisi darat teritorial dan perairan yang terletak di bagian dalam garis yang menghubungkan titik-titik terluar pada pulau-pulau.<sup>27</sup>

Penetapan batas laut teritorial bagi bangsa Indonesia tidak terlalu kaku sebagaimana tertuang dalam peraturan perundangan yang berlaku melainkan di dalam penerapannya memperhatikan situasi dan kondisinya, sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang No. 7 Tahun 1973 tentang Perjanjian Republik Indonesia dan Republik Singapura tentang penetapan garis batas laut wilayah Indonesia dan Siangapura.

### **C. Tinjauan Umum Macam-Macam Hak Lintas Laut menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982**

#### **1. Hak Lintas Damai**

Perluasan yurisdiksi nasional atas laut dan tantangan yang timbul terhadap hal tersebut dari negara-negara maritim yang ingin mempertahankan prinsip kebebasan di lautan, merupakan pokok sengketa yang fundamental dalam masalah penggunaan laut. Zaman dahulu dapat dikatakan hanya ada satu pola pandangan terhadap kegunaan laut sebagai alat transportasi dan komunikasi. Dalam perkembangannya kemudian, kehadiran kapal-kapal asing pada jalur-jalur perairan sepanjang pantai

---

<sup>27</sup>P. Joko Subagyo, *Op.Cit.*, hlm. 6-8.

menimbulkan suatu akibat yang mengganggu kedudukan negara pantai sebagai suatu negara yang berdaulat. Kebijakan umum yang berkembang kemudian adalah untuk sedapat mungkin mengadakan pembatasan terhadap kehadiran atau lewatnya kapal-kapal asing pada wilayah laut yang terletak berdampingan dengan pantai suatu negara.<sup>28</sup>

Kepustakaan Hukum Internasional, hak lintas damai telah melembaga dalam Konvensi Hukum Internasional, yaitu Konvensi Den Haag 1930. Namun, pengaturan lebih lengkap dirumuskan dalam Konvensi Hukum Laut 1958 dalam perkembangan selanjutnya dimuat dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982 yang banyak mengalami perkembangan dalam pengaturan lintas damai.<sup>29</sup>

Pembagian laut lepas dan laut teritorial, maka regime hukum yang berlaku atas kedua bagian itu berbeda. Pada laut lepas terbuka digunakan bagi semua negara, sedangkan pada laut teritorial berada di bawah kedaulatan suatu negara pantai, meskipun harus memperhatikan kepentingan internasional dalam bentuk pelayaran. Kedua kepentingan itu dapat berlangsung selaras terciptalah apa yang dikenal dalam Hukum Laut Internasional dengan "*The Right Of Innocent Passage*".

---

<sup>28</sup> Etty R. Agoes, 1991, *Konvensi Hukum Laut PBB 1982*, Penerbit Abardin, Bandung, hlm. 118.

<sup>29</sup> Akbar Kurnia Putra, 2016, "Hak Lintas Damai (*Right Of Innocent Passage*) Berdasarkan *United Nation Convention On The Law Of The Sea 1982*", *Jurnal Ilmu Hukum*, Volume 7, Nomor 2, Universitas Jambi, hlm. 31.

Dalam keputusan Hukum Internasional, hak lintas damai telah melembaga dalam Konvensi Hukum Internasional, yaitu Konvensi Den Haag 1930. Namun pengaturan selanjutnya dimuat dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982 yang banyak mengalami perkembangan dalam pengaturan lintas damai. Ketentuan-ketentuan mengenai laut teritorial dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982 banyak mengutip dari Konvensi terdahulu, yaitu Konvensi Hukum Laut 1958. Terdapat juga beberapa perkembangan dalam pengaturan hak lintas damai di Selat yang digunakan untuk pelayaran Internasional dan juga di perairan kepulauan atau lintas alur kepulauan.<sup>30</sup>

Kapal asing yang menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk keperluan melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah ditempat berlabuh ditengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman atau untuk keperluan berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.<sup>31</sup>

Kewajiban kapal-kapal yang melakukan hak lintas damai sebagai imbalan dari haknya itu, Konvensi Hukum Laut tidak mengatur secara terperinci, bahkan hanya termuat dalam satu ayat yang memuat ketentuan

---

<sup>30</sup> [https://www.academia.edu/9104403/HAK\\_LINTAS\\_DAMAI\\_RIGHT\\_OF\\_INNOCENT\\_PASSAGE\\_DALAM\\_PENGATURAN\\_HUKUM\\_LAUT\\_INTERNASIONAL](https://www.academia.edu/9104403/HAK_LINTAS_DAMAI_RIGHT_OF_INNOCENT_PASSAGE_DALAM_PENGATURAN_HUKUM_LAUT_INTERNASIONAL), diakses pada tanggal 6 November 2017, pukul 11.47.

<sup>31</sup> Penjelasan Umum Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.

tentang hak negara pantai untuk menetapkan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan hak lintas damai kapal asing di perairan teritorialnya, yaitu dalam ketentuan Pasal 21 ayat 4 Konvensi Hukum Laut PBB 1982 yang berbunyi :

“(4) *Foreign ships exercising the right of innocent passage through the territorial sea shall comply with all such laws and regulations and all generally accepted international regulations relating the prevention of collisions at sea*”.<sup>32</sup>

Berdasarkan ketentuan Pasal 21 ayat (4) Konvensi Hukum Laut PBB 1982 tersebut, kapal-kapal asing yang melakukan hak lintas damai diwajibkan untuk mematuhi peraturan perundang-undangan yang dikeluarkan negara pantai mengenai hak lintas damai yang meliputi tidak kurang dari delapan yang menyangkut segala aspek yang berhubungan dengan kapal-kapal itu sendiri atau yang berhubungan dengan kegiatan manusia dan perlindungannya. Disamping kewajiban-kewajiban yang bersifat umum untuk menaati segala peraturan perundang-undangan negara pantai terdapat suatu kewajiban khusus untuk jenis kapal-kapal tertentu, yaitu kewajiban dari kapal *tanker* dan kapal-kapal yang bertenaga nuklir atau yang bermuatan nuklir dan zat-zat yang lainnya yang berbahaya untuk berlayar, dalam lintas damainya, melalui *sea lanes* dan skema pisah yang telah ditentukan oleh negara pantai (ketentuan Pasal 22 ayat (2)). Kewajiban khusus lainnya yang berlaku untuk jenis kapal yang

---

<sup>32</sup> Pasal 21 ayat (4) Konvensi Hukum Laut PBB 1982.

bertenaga nuklir dan bermuatan nuklir dan zat-zat berbahaya lainnya adalah untuk membawa serta dokumen-dokumen dan mematuhi persyaratan tentang langkah-langkah pendahuluan sebelum melalui alur-alur laut di laut teritorial yang diadakan khusus untuk jenis kapal itu berdasarkan persetujuan internasional sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 23 Konvensi Hukum Laut PBB 1982.<sup>33</sup>

## 2. Hak Lintas Transit

Hak lintas transit dalam Konvensi Hukum Laut diatur dalam Pasal 42 yang memperkenankan negara-negara tepi untuk membuat peraturan perundang-undangan mengenai hak lintas transit melalui selat-selat untuk keselamatan pelayaran, pencegahan polusi, pengaturan penangkapan ikan dan hal-hal lainnya. Oleh karena itu, Indonesia perlu membuat pengaturan-pengaturan yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran terkait pelaksanaan hak lintas transit yang didasarkan pada berbagai kepentingan nasional. Faktor utama hak lintas transit adalah kedudukan selat sebagai perairan yang menghubungkan satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain laut lepas atau zona ekonomi eksklusif.

---

<sup>33</sup> Atje Misbach Muhjiddin, 1993, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Penerbit Alumni, Bandung, hlm. 123-125.

Berdasarkan ketentuan Pasal 38 ayat (1) Konvensi Hukum Laut PBB 1982 menjamin hak lintas transit bagi segala jenis kapal maupun pesawat udara tanpa adanya pembedaan berdasarkan kepentingan negara terhadap kapal maupun pesawat udara tersebut. Hak lintas transit juga berlaku untuk kapal-kapal perang dan pesawat udara militer. Dalam pelaksanaan hak lintas transit, tidak ada keharusan bagi kapal maupun pesawat udara yang ingin melintas untuk meminta izin atau memberitahukan terlebih dahulu.

### **3. Hak Lintas Alur Kepulauan**

Hak lintas alur kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia diatur dalam ketentuan Pasal 19 Undang-Undang No. 6 Tahun 1996. Dalam pasal ini ditetapkan bahwa Pemerintah menentukan alur-alur laut termasuk rute penerbangan di atasnya yang cocok digunakan untuk pelaksanaan lintas alur laut kepulauan tersebut dengan menggunakan sumbu-sumbunya yang dicantumkan pada peta-peta laut yang diumumkan.

Ketentuan Pasal 19 Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 ini telah dikeluarkan Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan. Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 memuat ketentuan-ketentuan

yang harus ditaati dan dihindari oleh kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan hak lintas alur kepulauan melalui alur kepulauan yang ditetapkan.

Pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan dilakukan melalui rute-rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional seperti yang ditentukan dalam ketentuan Pasal 53 ayat (12) Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dapat menimbulkan banyak resiko dari segi keamanan, karena lintas alur laut kepulauan tersebut merupakan lintas yang mengandung kebebasan-kebebasan tertentu. Mengurangi resiko tersebut, pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan perlu ditetapkan alur-alur laut kepulauan yang dapat digunakan untuk pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan. Penetapan alur laut tersebut dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dengan memperhatikan kepentingan masyarakat internasional melalui organisasi internasional yang kompeten di bidang pelayaran internasional yaitu *International Maritime Organization (IMO)*.<sup>34</sup>

Implementasi ketentuan Pasal 53 ayat (3) Konvensi, Pasal 18 Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 mengatur tentang lintas alur-laur laut kepulauan Indonesia. Ketentuan Pasal 18 ayat (1) merumuskan pengertian lintas alur kepulauan dalam alur-alur khusus ditetapkan sebagai pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-

---

<sup>34</sup> Penjelasan Umum Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan.

ketentuan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dengan cara normal hanya untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang. Peraturan Pemerintah yang dimaksud adalah Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur-alur Laut Kepulauan.<sup>35</sup>

**D. Penerapan Pengaturan Hak Lintas Laut Bagi Kapal Asing Di Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) PT Freeport Menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982**

Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) merupakan terminal khusus karena terminal ini terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokok PT Freeport.<sup>36</sup> Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) yang berjarak 30 kilometer dari Kota Timika merupakan pelabuhan milik PT Freeport Indonesia. Kawasan Pelabuhan ini merupakan ujung dari pipa saluran sepanjang 110 kilometer yang mengalirkan bubur konsentrat tembaga dan emas dari instalasi pengelohan yang ada di tambang terbuka *Grasberg*.

---

<sup>35</sup> Vivi Marbun, 2015, "Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Melakukan Lintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia" Jurnal Hukum, Vol-IV/No-2/2016, Universitas Sumatera Utara, hlm. 8.

<sup>36</sup> Pasal 1 angka 21 Undang-Undang Nomor 2008 tentang Pelayaran.

Tambang terbuka *Grasberg* adalah penambangan pada tubuh bijih (*ore body*) yang menggunakan cara penambangan terbuka karena keberadaan tubuh bijihnya yang dekat dengan permukaan tanah pegunungan. Setelah bubur konsentrat sampai di pelabuhan, bubur konsentrat tersebut dikeringkan kemudian disimpan. Pelabuhan ini dikelola oleh PT Kuala Pelabuhan Indonesia, per tahunnya lebih dari 100 kapal yang diberangkatkan untuk mengirim atau mengekspor konsentrat tersebut. PT Kuala Pelabuhan Indonesia adalah badan usaha yang kegiatan pelaksanaan usahanya bergerak di bidang pengoperasian terminal khusus dan fasilitas pelabuhan dan mendapatkan pelimpahan kuasa dari PT Freeport Indonesia.<sup>37</sup>

Pelayanan kapal dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) yang merupakan lembaga pemerintah dipelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan pelabuhan dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan. Instansi Pemerintah yang terkait dalam Unit Pelaksana kegiatan Pemerintah di Pelabuhan Amamapare meliputi :

- a. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Amamapare;
- b. Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai Tipe Madya Pabean C Amamapare;
- c. Kantor Kesehatan Pelabuhan Amamapare;

---

<sup>37</sup> Pasal 1 angka 5 Peraturan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Amamapare Nomor: OT.101/28/02/UPP.Amp-2014.

## d. Kantor Imigrasi Timika.

Daftar nama Kapal asing di Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*)

PT Freeport dapat di klasifikasikan sebagai berikut :

NO	NAMA KAPAL	BENDERA KAPAL	JENIS KAPAL
1	MV NAFIOUS LYRA	PANAMA	BULK CARRIER
2	MV CRANE ISLAND	PANAMA	BULK CARRIER
3	MV RASHAD	PANAMA	BULK CARRIER
4	MV POAVOSA BRAVE	PANAMA	BULK CARRIER
5	MV DD VICTORY	PANAMA	BULK CARRIER
6	MV KEN SEI	PANAMA	BULK CARRIER
7	MV TRANSFORMER OL	PANAMA	BULK CARRIER
8	MV CMB WEIHAI	SINGAPURA	BULK CARRIER
9	MV DARYA KRISHNA	HONGKONG	BULK

			CARRIER
10	MV LUXURY SW	PANAMA	BULK CARRIER
11	MV LOVELY KLARA	HONGKONG	BULK CARRIER
12	MT OCEAN LEADER	SINGAPURA	TANGKER
13	MT OCEAN PREMIER	SINGAPURA	TANGKER
14	MV SONJA	AUSTRALIA	GENCAR
15	DD VIGILANT	PANAMA	BULK CARRIER

Tabel 1.

Diperoleh dari hasil wawancara langsung dengan Pak Nixon Maukar  
Ketua *Administrator General Agency*

Proses kedatangan kapal berbendera asing dan kapal berbendera Indonesia yang datang dari luar negeri harus melampirkan permohonan kedatangan kapal 2 X 24 jam dengan lampiran permohonan kedatangan kapal, salinan *ship's particular*, salinan *master cable*, pemberitahuan pelayanan kapal dan barang, pemberitahuan keagenan kapal asing, laporan kedatangan dan keberangkatan kapal dan rencana pola trayek. Berdasarkan permohonan tersebut maka akan diterbitkan surat pengawasan olah gerak kapal dan akan dilakukan pemanduan sesuai dengan surat perintah tugas pemanduan dari

*buoy A ke buoy 10 atau buoy 12 (tempat labuh) atau quarantine anchorage.* Pemeriksaan atau *Clarence In* kedatangan kapal akan dilakukan pada tempat labuh/ *quarantine anchorage* oleh karantina kesehatan dan akan dilanjutkan pemeriksaan oleh instansi pemerintah lainnya (imigrasi dan bea cukai). Setelah selesai pemeriksaan, akan diberikan surat pengawasan olah gerak kapal dari *buoy 10* atau *buoy 12* atau *quarantine anchorage* dengan melanjutkan pemanduan ke dermaga atau *jetty*. Dalam keadaan tertentu dapat dilakukan pemeriksaan di dermaga atau *jetty* oleh petugas dari Imigrasi dan Bea dan Cukai. Adapun kapal yang akan mengajukan telah mengajukan *check list* dokumen kedatangan kapal harus memenuhi *Shiper Document* dibawah ini :

1. *Certificate Of Nationality*
2. *Internasional Tonnage Certificate*
3. *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*
4. *Cargo Ship Safety Construction Certificate*
5. *Cargo Ship Safety Radio Certificate*
6. *International Load Line Certificate*
7. *International Air Pollution Certificate*
8. *International Oil Pollution Prevention Certificate*
9. *Certificate Of Clasification*
10. *Deratting Exemption Certificate*
11. *Minimum Safe Manning Certificate*

12. *Document Of Compliance/Copy*
13. *Safety Management Certificate*
14. *Port State Control Report (PSC)*
15. *International Ship Security Certificate*
16. *Life Raft Certificate*
17. *Fire Extinguisher Certificate*
18. *Synopsis Record Certificate*
19. *International Sewage Pollution Certificate*
20. *Cargo Manifest*
21. *Last Port Clearance*
22. *Health Book*
23. *EA. Passport/Seaman Book*

Dokumen-dokumen ini akan dilakukan verifikasi oleh *Administrator General Agency* dan juga di periksa oleh Karantina Pelabuhan, Bea Cukai, Imigrasi, Karantina Hewan & Tumbuhan dan Syahbandar. Setelah semua *Shiper Document* kapal asing tersebut di verifikasi dan di periksa barulah kapal tersebut dapat memasuki Pelabuhan Amamapare untuk bongkar muat maupun mengangkut konsentrat. Kapal asing yang telah mengajukan *check list* kedatangan kapal dapat di tolak apabila *Shiper Document* kapal tersebut tidak lengkap. Dalam pemeriksaan *Shiper Document* yang dilakukan oleh Imigrasi akan menahan *Pasport/Seaman Book* selama kapal asing tersebut berada di Pelabuhan Amamapare.

## 1. **Prosedur Mekanisme Pelayanan Kapal dan Barang/ *Procedure Of The Mechanism Of Ships And Cargo Services***

Prosedur ini dibuat agar semua kapal-kapal yang masuk atau keluar dari Pelabuhan Amamapare terlayani dengan baik dan juga memberikan petunjuk kerja bagi karyawan khususnya bagian keagenan untuk melakukan tugas dan tanggungjawab pekerjaannya sesuai dengan yang telah ditetapkan didalam aturan pemerintah yang berlaku serta dengan aturan perusahaan yang ada.

### a. **Prosedur Sebelum Kapal Tiba/ *Before Ship Arrival***

- 1) Keagenan (*Agency Appoinment*) akan menerima surat dari prisipal atau *General Agent* dan *Master Cable* atau surat pemberitahuan dari nahkoda kapal. Keagenan mengadakan persiapan serta menyusun Rencana Operasional Kapal di pelabuhan. Persiapan dan rencana tersebut meliputi:
  - a) Waktu dan tempat pandu naik ke atas kapal;
  - b) Waktu dan tempat kapal berlabuh/sandar;
  - c) Waktu dan tempat pemeriksaan oleh instansi-instansi yang berkepentingan (*Clearance In*);
  - d) Menyiapkan *Cargo Manifest* dan *Stowage plan* untuk persiapan kegiatan bongkar muat.
- 2) Nahkoda kapal paling lambat 1 X 24 jam menyampaikan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Kapal (PKK) kepada instansi terkait yaitu Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Amamapare, Kantor Kesehatan Pelabuhan

Amamapare, Kantor Imigrasi Timika dan Badan Usaha Pelabuhan (BUP).  
Badan Usaha Pelabuhan (BUP) adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus dibidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya yang telah mendapat ijin dari Unit Penyelenggara Pelabuhan untuk menyelenggarakan kegiatan atau pengusahaan di Pelabuhan Amamapare.

- 3) Paling lambat 1 X 24 jam menyampaikan Pemberitahuan Rencana Kedatangan dan Keberangkatan Sarana Pengangkut (RKSP) dalam bentuk flat file (PDE) ke Kantor Bea dan Cukai untuk di upload ke dalam sistem CEISA.
- 4) Paling lambat 12 jam menyampaikan Laporan Kedatangan/ Keberangkatan Kapal (LK3) kepada Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- 5) Paling lambat 12 jam menyampaikan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) kepada Unit Penyelenggara meliputi :
  - a) Tambat;
  - b) Pemanduan;
  - c) Penundaan.
- 6) Paling lambat 1 X 24 jam menyampaikan Pemberitahuan Kegiatan Bongkar Muat (PKBM) kepada Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- 7) Paling lambat 1 X 24 jam menyampaikan Surat Permohonan Ijin Olah Gerak Kapal (SPOG) kepada Unit Penyelenggara Pelabuhan.

- 8) Paling lambat 2 X 24 jam menyampaikan kepada Importir/ pemilik barang berupa *cargo manifest* atau data barang-barang yang akan dibongkar dan dimintakan *Bill Of Lading* dan HS barang untuk diinput dalam dokumen *Inward Manifest (CEISA)*.
- 9) Menerima *Bill of Lading* dari importir/ pemilik barang untuk dilanjutkan proses penanda tangan/ *release* barang dari nakhoda kapal.
- 10) Membuat/ menginput data dokumen *Inward Manifest* kedalam sistem modul Bea Cukai (*CEISA*).

**b. Prosedur Kapal Tiba/ *Ship Arrival***

- 1) Menerima informasi dari petugas radio (*Port Control*) mengakui waktu kedatangan kapal di pelabuhan.
- 2) Menghubungi petugas instansi pemerintah terkait (QIC) atau unsur-unsur terkait lainnya (UPP) untuk melakukan pelayanan kapal (*Clearance In*).
- 3) Menghubungi Nahkoda kapal guna keperluan pemeriksaan oleh instansi pemerintah yang berkepentingan sesuai fungsi dan teknis masing-masing (QIC & Syahbandar).
- 4) Paling lambat 1 X 24 setelah kapal tiba menyerahkan dokumen BC 1.1 *Inward Manifest* dalam bentuk flat file (PDE) ke kantor Bea dan Cukai untuk barang-barang impor yang akan dibongkar dan pemberitahuan *cargo* lanjut terus BC 1.2 untuk barang-barang import tujuan pelabuhan lain.

**c. Prosedur Kapal Bergerak Masuk atau Sandar/ *Ship Movement In General Anchorage***

- 1) Menyerahkan Surat Pengawasan Olah Gerak kapal (SPOG) ke bagian pemanduan/ *Port Control*.
- 2) Membuat Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) dan diserahkan ke bagian Kepanduan (PELINDO).

**d. Prosedur Kapal Berlabuh/ *Ship Anchorage***

- 1) Perwakilan *Administrator General Agency* dan petugas Kesehatan Pelabuhan (Karantina) mengadakan pemeriksaan langsung di atas kapal untuk kapal yang datang dari pelabuhan luar negeri atau kapal datang dari daerah/ pelabuhan terjangkau sebelum kapal disandarkan.
- 2) Perwakilan *Administrator General Agency* dan petugas Imigrasi mengadakan pemeriksaan atau penelitian bagi kedatangan setiap kapal dari atau keluar negeri, khususnya daftar ABK dan penumpang di atas kapal.
- 3) Perwakilan *Administrator General Agency* dan petugas Bea Cukai melakukan pemeriksaan sarana pengangkut yang datang dari luar negeri.
- 4) Sertifikat kapal dan buku pelaut untuk diserahkan ke Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- 5) Perwakilan *Administrator General Agency* bersama dengan petugas *Port State Control Officer* (PSCO) melakukan pemeriksaan kapal asing.
- 6) Menyerahkan *Bill of Lading* ke nakhoda kapal untuk ditanda tangani.

**e. Bongkar Barang dari Kapal/ *Unloading Cargo From Ship***

- 1) Menyerahkan Nota Persetujuan Bongkar/ Muat Barang ke bagian Perusahaan Bongkar Muat (PBM).
- 2) Menyerahkan *Manifest* Muatan dan *Stowage Plan* kapal ke pihak Perusahaan Bongkar Muat (PBM).
- 3) Menyerahkan *Bill Of Lading* yang sudah ditanda tangani oleh nakhoda kapal ke pihak importir/ pemilik barang.
- 4) Menyerahkan salinan dokumen tanda terima nomor Registrasi BC 1.1 dan rincian sub pos barangnya kepada pihak importir/ pemilik barang.

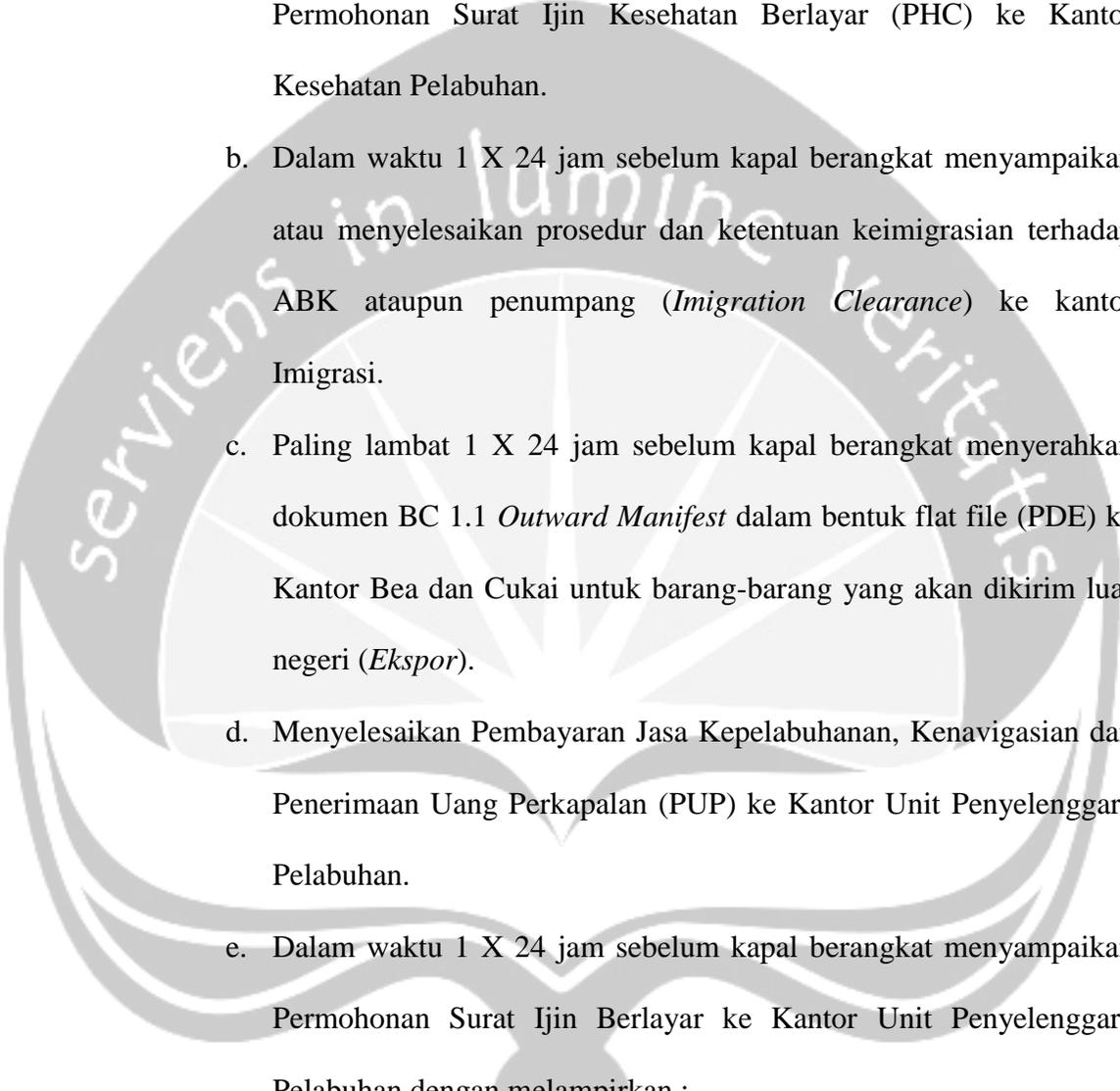
Kapal asing yang telah memasuki Pelabuhan Amamapare pada umumnya diberi waktu 1 minggu untuk bongkar muat kapal maupun untuk pengangkutan konsentrat. Kapal *cargo* maupun kapal pengangkut konsentrat pada saat melakukan pemuatan tidak memuat semua muatan di dermaga karena kondisi alur perairan Pelabuhan Amamapare yang tidak cukup dalam untuk memuat semua *cargo* di dermaga sehingga perlu dilakukan pemuatan sebagian *cargo* di luar area pelabuhan. Dalam hal ini *Administrator General Agency* mengajukan permohonan kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Amamapare mengenai permohonan untuk melakukan kegiatan pemuatan di luar area pelabuhan (*Buoy "A"*) dengan cara *ship to ship* (STS) dari *barge* ke kapal.

## 2. Prosedur Kapal Berangkat/ *Ship Departure*

Proses keberangkatan kapal berbendera asing dan kapal berbendera Indonesia harus melampirkan permohonan keberangkatan kapal kurang lebih 6 jam dengan lampiran permohonan keberangkatan kapal, daftar anak buah kapal/ *crewlist*, *sailing declaration*, perhitungan stabilitas kapal, persetujuan karantina kesehatan pelabuhan, persetujuan Imigrasi, persetujuan bea cukai serta bukti pemenuhan kewajiban lainnya. Permohonan dan persyaratan tersebut maka dilakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal oleh petugas UPP Kelas II Amamapare. Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.<sup>38</sup> Pemeriksaan keberangkatan kapal dapat dilakukan pada dermaga/ *jetty*, tempat labuh (*buoy* 10 dan *buoy* 12) dan *Buoy* A. Apabila tidak ada temuan dari pemeriksaan tersebut maka dapat diterbitkan surat persetujuan berlayar atau *port clearance* dan selanjutnya dilakukan pemanduan sesuai dengan surat perintah tugas. Prosedur kapal berangkat terdiri dari :

---

<sup>38</sup> Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

- 
- a. Dalam waktu 1 X 24 jam sebelum kapal berangkat menyampaikan Permohonan Surat Ijin Kesehatan Berlayar (PHC) ke Kantor Kesehatan Pelabuhan.
  - b. Dalam waktu 1 X 24 jam sebelum kapal berangkat menyampaikan atau menyelesaikan prosedur dan ketentuan keimigrasian terhadap ABK ataupun penumpang (*Imigration Clearance*) ke kantor Imigrasi.
  - c. Paling lambat 1 X 24 jam sebelum kapal berangkat menyerahkan dokumen BC 1.1 *Outward Manifest* dalam bentuk flat file (PDE) ke Kantor Bea dan Cukai untuk barang-barang yang akan dikirim luar negeri (*Ekspor*).
  - d. Menyelesaikan Pembayaran Jasa Kepelabuhanan, Kenavigasian dan Penerimaan Uang Perkapalan (PUP) ke Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.
  - e. Dalam waktu 1 X 24 jam sebelum kapal berangkat menyampaikan Permohonan Surat Ijin Berlayar ke Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan dengan melampirkan :
    - 1) Bukti pembayaran Jasa Kepelabuhanan;
    - 2) Bukti pembayaran Jasa Kenavigasian;
    - 3) Persetujuan Bea Cukai (*Release* barang);
    - 4) Persetujuan Karantina Kesehatan (PHC);
    - 5) Persetujuan Imigrasi (*Immigration Clearance*);

6) Pernyataan Nakhoda;

7) *Manifest* Muatan.

- f. Perwakilan *Administrator General Agency* bersama dengan petugas Syahbandar melakukan pemeriksaan kapal berangkat (Pernyataan Nakhoda).
- g. Melakukan *Clearance Out* dengan menyerahkan Surat Ijin berlayar dan dokumen lainnya (Sertifikat kapal, buku pelaut, paspor dan dokumen keberangkatan) ke Nakhoda kapal.
- h. Melaporkan kesiapan keberangkatan kapal ke *Port Control*.

Kapal asing yang telah selesai melakukan bongkar muat kapal atau pengangkutan konsentrat dan akan meninggalkan pelabuhan akan dilakukan *Clarence Out* terlebih dahulu. Kapal harus membuat beberapa *check list* dokumen keberangkatan kapal sebelum meninggalkan pelabuhan yang akan di periksa oleh 5 instansi yang bersangkutan. Dokumen tersebut berupa dokumen Permohonan Surat Ijin Berlayar (*Port Clarence*), Laporan Keberangkatan Kapal (LK3), Permohonan *Health Clarence* (PHC), *Outward Manifest*, Surat Ijin Berlayar, Parpor dengan *Stamp Out & Immigration Clarence* dan Imigrasi akan mengembalikan *Pasport/Seaman Book* yang ditahan selama kapal transit di pelabuhan.

Berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB 1982, terdapat beberapa pasal yang mengatur tentang hak lintas kapal asing yang berlabuh melewati laut teritorial suatu negara atau zona ekonomi eksklusif suatu negara. *Pertama*,

dalam ketentuan Pasal 17 Konvensi Hukum Laut PBB 1982 terdapat hak lintas damai melalui laut teritorial yang mana hak lintas ini diberikan kepada semua negara baik negara berpantai maupun tidak berpantai. Selanjutnya diatur dalam ketentuan Pasal 18 ayat (1) dan (2) Konvensi Hukum Laut PBB 1982 yaitu kapal asing yang melintas di laut teritorial hanya melintas tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di pelabuhan atau tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) serta melintas secara terus menerus dan secepat mungkin. Namun demikian, kapal asing tersebut dapat berhenti apabila mengalami *distress* atau keadaan *force majeure*. Hal ini berbeda dengan kapal asing di Pelabuhan Kelas II Amamapare dikarenakan kapal asing tersebut melintasi laut teritorial Indonesia bukan hanya untuk melintas tetapi mempunyai tujuan Pelabuhan untuk berhenti berlabuh selama beberapa hari. Sehingga kapal-kapal asing yang di Pelabuhan Kelas II Amamapare bukan menggunakan hak lintas damai dalam melintasi laut teritorial Indonesia.

*Kedua*, dalam ketentuan Pasal 37 Konvensi Hukum Laut PBB 1982 yang mengatur tentang hak lintas transit yang mana kapal asing melintasi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas. Lintas transit ini dimaksudkan untuk pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan dengan tujuan transit. Setiap kapal asing dalam lintas transit harus menghormati alur dan skema pemisah lalu lintas yang berlaku dan yang

ditetapkan. Dengan demikian, kapal asing yang memasuki Pelabuhan Kelas II Amamapare seharusnya menggunakan hak lintas transit dalam melaksanakan hak lintasnya.

*Ketiga*, dalam ketentuan Pasal 53 Konvensi Hukum Laut PBB 1982 mengatur tentang hak lintas alur laut kepulauan yang mana suatu negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan yang dapat digunakan untuk hak lintas kapal dan pesawat udara asing secara terus menerus dan langsung serta secepat mungkin. Negara kepulauan dalam hal ini harus dengan jelas menunjukkan sumbu-sumbu alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang ditentukan atau ditetapkannya pada peta-peta yang harus diumumkan kepada negara-negara lain. Meskipun Indonesia merupakan negara kepulauan dan juga membuat peraturan perundang-undangan lebih lanjut mengenai hak lintas alur laut kepulauan akan tetapi setiap kapal asing yang memasuki Pelabuhan Kelas II Amamapare bukan menggunakan hak lintas alur laut kepulauan.

Ketiga hak lintas laut yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982 telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convnetion On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa Tentang Hukum Laut). Akan tetapi, meskipun Indonesia telah meratifikasi Konvensi Hukum Laut PBB 1982 sejauh ini diantara ketiga hak lintas laut diatas Indonesia hanya membuat peraturan perundang-undangan lebih lanjut mengenai hak lintas damai dan

hak lintas alur laut kepulauan. Sedangkan untuk hak lintas transit belum ada peraturan perundang-undangan lebih lanjut yang berkaitan dengan hak lintas tersebut.

Menurut keterangan dari Nixon Maukar selaku Ketua *Administrator General Agency* bahwa dalam hal pengaturan hak lintas kapal asing di Pelabuhan Kelas II Amamapare PT Freeport tidak ada perjanjian antara PT Freeport Indonesia dengan Pemerintah Indonesia. Perijinan kapal asing yang masuk ke Indonesia itu dilakukan oleh *Principal* kapal/*Owner* kapal dengan keagenan yang berada di Indonesia. PT Freeport Indonesia hanya berurusan dengan *buyer* (pembeli) dan *buyer* yang akan berhubungan dengan *Principal/Owner* kapal. Lebih lanjut dijelaskan bahwa mereka tidak tahu mengenai hak lintas transit yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982. Jadi selama ini Pelabuhan Kelas II Amamapare beraktivitas menggunakan Surat Edaran Kementrian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.003/28/06/UPP.Amp-14 dan Peraturan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Amamapare Nomor: OT.101/28/02/UPP.Amp-2014.<sup>39</sup>

Dalam hal pengaturan penerapan perijinan yang berkaitan dengan kapal asing di Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) PT Freeport selama ini tidak ada kendala internal mengenai perijinan kapal asing untuk memasuki

---

<sup>39</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Nixon Maukar selaku Ketua *Administrator General Agency* pada tanggal 8 Februari 2018 pukul 09.20 WIT.

pelabuhan. Akan tetapi, kendalanya terjadi pada bulan Februari 2017 Pelabuhan Kelas II Amamapare ini berhenti beraktivitas dan menanggukkan semua kapal asing yang masuk dikarenakan dampak dari masalah PT Freeport dengan Pemerintah Indonesia. PT Freeport berhenti beraktivitas untuk sementara karena adanya Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2017, Pemerintah Indonesia meminta PT Freeport untuk mengalihkan Kontrak Karya PT Freeport menjadi Izin Usaha Pertambangan Khusus (IUPK). PT Freeport menolak untuk mengalihkan Kontrak Karya tersebut menjadi IUPK, sehingga kapal asing yang seharusnya memasuki Pelabuhan Amamapare ditunda untuk sementara waktu karena tidak mendapatkan ijin dari Pemerintah untuk beroperasi.