
Problematika Penegakan Hukum Terhadap Penyelundupan Yang Dilakukan Ketika Menggunakan Hak Lintas Damai

Randy Krisna Putra Mandelly¹, Nanda Wijayanto², Beni Agus Saputro³

Universitas Narotama

E-mail: randymandelly@gmail.com

Article History:

Received: 20 Oktober 2022

Revised: 30 Oktober 2022

Accepted: 30 Oktober 2022

Keywords: Penegakan hukum,
Hak Lintas Damai,
Penyelundupan.

Abstract: Artikel ilmiah ini bertujuan untuk mengetahui serta memahami tentang bagaimana proses penegakan hukum di suatu negara baik yang diatur nasional maupun secara internasional, yang sebagaimana dalam hal hak lintas damai yang kerap kali diwarnai aksi penyelundupan. Serta, luasnya wilayah perairan Indonesia yang membuat pemerintah bidang terkait melakukan pengawasan ekstra di sektor kelautan. Menyikapi hal tersebut, peran pemerintah Indonesia sangat dipelukan dalam penegakan hukum di kelautan. Secara tegas, pemerintah Indonesia wajib menunjukkan kedigdayaannya perihal menjaga kedaulatan suatu negara. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan normatif, karena berdasar pada studi kepustakaan sebagai sumber utamanya. Dengan demikian, penelitian artikel ilmiah problematika penegakan hukum terhadap penyelundupan yang dilakukan ketika menggunakan hak lintas damai akan dibahas dan dikupas secara tuntas dalam artikel ini.

PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara hukum, hal tersebut tersebut tercantum dalam Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 1 ayat (3) yang sebagaimana berbunyi : “Negara Indonesia adalah Negara hukum”.¹ Kendati demikian, semua aspek kegiatan tidak luput dari pantauan hukum, baik dari segi ekonomi, sosial-politik, bahkan ekspor dan impor. Khususnya berbicara mengenai ruang lingkup kelautan, yang dimana sering terjadi lalu lintas kapal asing di perairan nasional yang diikrarkan dengan hak lintas damai. Hak lintas damai dalam hal ini, bertujuan untuk kepentingan berbagai bangsa dan negara². Kemudian, jika merujuk pada Pasal 17 UNCLOS 1982, yang sebagaimana dijelaskan dalam pasal tersebut memberikan hak kepada semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai untuk menikmati hak lintas damai melalui laut territorial, yang selanjutnya dalam Pasal 18 ayat (1) Konvensi Hukum

¹ Indonesia adalah negara hukum tercantum dalam Pasal 1 ayat (3) UUD NRI 1945

² Jurnal, Pemanfaatan Hak Lintas Kapal Asing Di Perairan Indonesia Dan Penegakan Hukumnya, oleh Suharyono Kartawijaya, Mahasiswa Magister Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Tahun 2015.

Laut (UNCLOS) 1982 menjelaskan makna pengertian lintas damai sebagai pelayaran melalui laut teritorial untuk keperluan, sebagai berikut:

a). melintasi laut tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; dan atau b). berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut. Sejatinya dalam UNCLOS 1982 juga dijelaskan terkait pemberian hak kepada negara lain untuk melaksanakan pelayaran bebas.³ Namun, dalam hal tersebut Negara Indonesia masih memiliki kedaulatan atas perairan pedalaman (*internal water*).⁴ Perairan kepulauan (*archipelagic waters*), dan laut teritorial sepanjang 12 mill, serta hak berdaulat di kawasan ZEE sepanjang 200 mill dan landas continental.⁵ Disisi lain, selain berdaulatnya Negara Indonesia dalam wilayah tersebut, kedaulatan Indonesia rawan terguncang dengan ditemukan adanya praktek penyelundupan oleh kapal asing yang mengatas namakan hak lintas damai. Hal tersebut dilakukan semata-mata untuk bisa bersandar di suatu pelabuhan Negara terkait untuk melancarkan aksinya. Dalam tindakan upaya mengelabui tersebut, biasanya kapal asing mengungkapkan bahwa muatan yang dibawanya merupakan kerja sama ekspor-impor. Jika dilihat dari fakta, tentu benar muatan tersebut membawa hasil impor untuk didatangkan ke Indonesia, namun sedikit keganjalan yang dimana muatan tersebut tidak sesuai dengan bobot impor yang telah disepakati. Seperti; keseluruhan bobot barang muatan kapal asing yang bersandar di Indonesia seberat 10 ton, dengan rincian 7 ton barang impor yang telah dipesan badan instansi milik Indonesia, dan 2 ton milik perusahaan swasta Indonesia. Yang menjadi pertanyaan, 1 ton sisa tersebut akan dialokasikan kemana dan apakah 1 ton barang tersebut mempunyai lisensi beserta surat izin masuk ke Indonesia?. Tanda tanya pun sering bermunculan, apakah ada keterlibatan oknum dalam perkara ini atau lemahnya pengawasan terkait penegakan hukum terutama di sektor kelautan. Tak sedikit berita simpang-siur terdengar di kalangan masyarakat dengan anggapan beraneka ragam yang diwarnai pro kontra. Seperti halnya, ada anggapan bahwa pengawasan di sektor kelautan masih kurang ketat dan sebaliknya ada yang beranggapan bahwa pemerintah Indonesia terkesan garang kepada kapal asing.⁶ Kemudian, menyikapi persoalan tersebut, sebenarnya Indonesia diwajibkan untuk mengimplementasikan dan melakukan penyesuaian hak lintas damai⁷ dalam perundang-undangan nasional, yang sebagaimana telah dilakukan Indonesia dengan merevisi Peraturan Pemerintah No.8 Tahun 1962 dengan Peraturan Pemerintah No.36 Tahun 2002 tentang hak dan kewajiban kapal asing dalam melaksanakan Lintas Damai melalui perairan Indonesia.⁸ Hal tersebut merupakan wewenang dari negara terkait hak berdaulat yang ditinjau berdasarkan konsep dasar dari ruang berlakunya

³ Lihat Materi Bapak Tahegga Primananda Alfath, S.H., M.H. Dosen Fakultas Hukum Universitas Narotama tentang ZEE, Hak Negara slide 6

⁴ Tommy Hendra P., Penelitian Ilmiah Batas Wilayah Laut Indonesia

⁵ BAB IX A Pasal 25A UUD NRI 1945, UU No. 17 Tahun 1985 Jo UU No. 19 Tahun 1961, UU No. 6 Tahun 1996 Jo UU No. 4 Prp Tahun 1960, UU No. 1 Tahun 1973, UU No. 5 Tahun 1993.

⁶ Diskusi santai dengan rekan sejawat mahasiswa hukum mengenai anggapan masyarakat terkait kelautan.

⁷, "Pengaturan Hukum Hak Lintas Damai Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Implementasinya Di Indonesia". Lex et Societatis, Vol. 5, No. 5 Juli 2017

⁸ PP No. 8 Tahun 1962 Jo PP 36 Tahun 2002

kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi negara dibatasi oleh wilayah negara itu, sehingga negara memiliki kekuasaan tertinggi di dalam batas wilayahnya.⁹ Tanpa adanya wilayah dengan suatu batasan, suatu negara tidak dapat dianggap sebagai subjek internasional, menurut Oppenheim.¹⁰ Kemudian, hak lintas damai memiliki hubungan dengan negara bendera, yang sebagaimana kita ketahui lalu lintas kapal asing di perairan nasional memiliki identitas negaranya masing-masing. Seperti contoh; dalam hal navigasi. Perihal kepentingan militer, biasanya kapal-kapal perang milik China, USA, Rusia dan India sangat membutuhkan perairan Indonesia untuk lintas navigasi dan strategi pertahanan mereka.¹¹

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan untuk penelitian ini adalah yuridis normatif yaitu metode pendekatan secara perundang-undangan. Metode penelitian dengan konsep ini menjadikan perundang-undangan sebagai acuan dalam pelaksanaan penelitian, dengan demikian bahwa penggunaan hukum yang bersifat formil sangat diperhatikan meskipun dalam segi implementasinya hukum materiil juga ikut andil. Namun keabsahan dan bentuk pertanggungjawaban dari yuridis normatif lebih diutamakan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Hak Lintas Damai Dalam Perspektif Hukum Internasional

Berbicara mengenai hak lintas damai, yaitu dimana hak bagi setiap kapal yang sedang melalui laut teritorial negara lain selama tidak merugikan bagi kedaulatan, ketertiban atau keamanan suatu negara. Dalam pernyataan tersebut, hak lintas damai dapat dimiliki oleh negara pantai, tidak berpantai, dan negara kepulauan.¹² Dalam dunia internasional, hak lintas damai menjamin hak seluruh negara di dunia dalam menikmati laut sebagai warisan bersama umat manusia (common heritage of mankind).¹³ Yang kemudian, dalam Konferensi Institut de Droit diberlakukan hak lintas damai di lautan bagi kapal-kapal asing dalam laut teritorial, yang dalam rumusannya menyatakan :” *kapal asing mempunyai hak lintas damai di laut wilayah suatu negara, termasuk hak untuk berhenti dan melemparkan sauh, bila terjadi insiden pelayaran atau terpaksa oleh keadaan force majeure atau dalam keadaan bahaya*”.¹⁴ Kemudian setelah terbit rumusan tersebut, selanjutnya diadopsi pada Pasal 14 point (1) Konvensi Jenewa 1958 tentang Hukum Laut, yang berbunyi : "Subject to the provisions of these articles, ships of all States, whether coastal or not, shall enjoy the right of innocent passage through the territorial sea".¹⁵ Sejarah pengaturan mengenai hak lintas damai terbilang cukup panjang, bisa diamati dari rekam

⁹ Mochtar Kusumaatmadja & Ety R. Agoes, Pengantar Hukum Internasional, hal. 161.

¹⁰ Oppenheim, International Law, Vol.1, 8th ed., 1955 halaman 451.

¹¹ Sahono Subroto et al, Konvensi PBB tentang Hukum Laut, Sebuah Tinjauan, Surya Indah Jakarta, 1983, hlm. 62.

¹² "Pengaturan Hukum Hak Lintas Damai Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Implementasinya Di Indonesia". Lex et Societatis, Vol. 5, No. 5 Juli 2017.

¹³ Jurnal Ilmu Hukum, Volume 7, Nomor 2, Oktober, 2016 "Hak Lintas Damai (Right of Innocent Passage) Berdasarkan United Nation Convention On The Law Of The Sea 1982".

¹⁴ Konferensi Institut de Droit, berlakunya hak lintas damai di lautan bagi kapal-kapal asing dalam laut teritorial.

¹⁵ Pasal 14 point (1) Konvensi Jenewa 1958 tentang Hukum Laut, yang berbunyi : "Subject to the provisions of these articles, ships of all States, whether coastal or not, shall enjoy the right of innocent passage through the territorial sea".

jejak terdahulu yang pada masa Konvensi Den Haag 1930, Namun pengaturan hak lintas damai lebih lengkap dirumuskan dalam Konvensi Hukum Laut 1958 yang dalam kurun waktu perkembangan selanjutnya dimuat dalam Konvensi Hukum Laut 1982 atau (UNCLOS 1982) hingga saat ini. Kemudian, dalam Pasal 19 Konvensi Hukum Laut 1982 memberikan pengertian tentang hak lintas damai, yaitu :

1. *Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law.*
2. *Passage of foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State if in the territorial sea it engages in any of the following activities:*
 - a. *any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of the coastal State, or any other manner in violation of the principles of international law embodied in the charter of the United Nations*
 - b. *any exercise or practice with weapons of any kind;*
 - c. *any act aimed at collecting information to the prejudice of the defence or security of coastal State*
 - d. *any act of propaganda aimed at affecting the defence or security of the coastal State;*
 - e. *the launching, landing or taking on board of any aircraft*
 - f. *the launching, landing or taking on board of any military device*
 - g. *the loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the custom, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State*
 - h. *any act of wilful and serious pollution contrary to this Convention*
 - i. *any fishing activities*
 - j. *the carrying out of research or survey activities*
 - k. *any act aimed at interfering with any systems of communication or any other facilities or installations of the coastal State*
 - l. *any other activity not having a direct bearing on passage.*¹⁶

Dalam Pasal Konvensi Hukum Laut 1982 selanjutnya, menurut ketentuan Pasal 52 ayat (2), pelaksanaan hak lintas damai di perairan kepulauan tersebut harus memperhatikan Pasal 53 yang berkenaan mengenai hak lintas alur-alur laut kepulauan. Selanjutnya, dalam ketentuan Pasal 25 Konvensi Hukum Laut ayat (3) Konvensi Hukum Laut, ayat (2) Pasal 52 memberikan hak perlindungan kepada negara kepulauan untuk menanggulangi sementara lintas damai kapal asing dalam perairan kepulauannya di dalam keadaan dengan syarat-syarat tertentu. Pertama, tindakan itu tidak boleh bersifat membedakan antara kapal-kapal negara asing yang satu dengan yang lainnya. Kedua, penanggulan tersebut bersifat terbatas, baik mengenai waktu atau sementara maupun tempat. Tindakan yang dimaksudkan dalam ketentuan tersebut merupakan penanggulan hak lintas damai kapal asing oleh negara kepulauan terkait di bagian tertentu dari perairan laut kepulauan. Ketiga, tindakan penanggulan itu diperlukan guna melindungi kepentingan keamanannya. Serta keempat, tindakan penanggulan tersebut berlaku hanya setelah dilakukan pengumuman resmi. Kemudian, dimasukkannya UNCLOS 1982 sebagai hukum positif Indonesia, mengatur mengenai sektor kelautan yang salah satunya berkenaan dengan tindakan yang melanggar hak lintas damai kapal-kapal negara lain adalah seluruh aktivitas menangkap ikan. Hal tersebut tercantum dalam Pasal 19 ayat 2(i) UNCLOS 1982.

a). Hak Lintas Damai berlayar di Negara Pantai

¹⁶ Pasal 19 Konvensi Hukum Laut 1982.

Membahas mengenai hak lintas damai di negara pantai, perlu digaris bawahi bahwa, negara pantai memiliki wewenang dan turut andil dalam urusan hak berdaulat seperti berwenang untuk melaksanakan penegakan hukum, bahkan melakukan penangkapan dan melakukan proses hukum untuk kapal-kapal asing yang melanggar ketentuan-ketentuan hukumnya.¹⁷ Kemudian, dalam Pasal 22 Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 menyebutkan; negara pantai dengan memperhatikan keselamatan pelayaran dapat mewajibkan kapal asing melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial dengan menggunakan alur laut (*sea lanes*) dan skema pemisah lalu lintas (*traffic separation schemes*).¹⁸ Melalui hak lintas damai yang berada di negara pantai, negara pantai wajib memperhatikan kepentingan internasional dalam bentuk pelayaran. Adapun contoh salah satu kewenangan dari negara pantai itu sendiri yang diperbolehkan dalam organisasi kelautan internasional, seperti membuat kebijakan berkaitan dengan pembatasan terhadap kehadiran atau bersandarnya kapal-kapal asing pada wilayah laut yang terletak berdampingan dengan pantai suatu negara terkait. Kendati demikian, dalam Konvensi Hukum Laut yang baru (UNCLOS 1982) juga terdapat beberapa perkembangan dalam pengaturan kebebasan berlayar atau hak-hak lain bagi kapal-kapal asing, seperti diantaranya hak lintas damai di laut teritorial, hak lintas damai di selat yang dipergunakan untuk pelayaran Internasional, dan hak lintas melalui alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes*) yang ditetapkan oleh Negara kepulauan yang bersangkutan setelah berkonsultasi dengan IMO (*International Maritime Organisation*).¹⁹ Negara pantai perihal mengenai pelayaran, dapat mengoordinasikan kapal-kapal negara asing untuk berlayar melalui jalur-jalur laut khusus dalam melaksanakan hak lintas damai di perairan teritorialnya dan memperhatikan kaidah atau aturan-aturan pemisahan lalu lintas laut. Negara pantai, dalam pasal 21 ayat (1) UNCLOS 1982, dapat membuat peraturan perundang-undangan sesuai dengan ketentuan konvensi tersebut dan peraturan hukum internasional lainnya yang berkait erat dengan lintas damai melalui laut teritorial, dijelaskan sebagai berikut :

1. Keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas maritim.
2. Perlindungan alat-alat pembantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas atau instalasi lainnya.
3. Perlindungan kabel dan pipa laut.
4. Konservasi kekayaan hayati laut.
5. Pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan negara pantai.
6. Pelestarian lingkungan negara pantai dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya.
7. Penelitian ilmiah kelautan dan survei hidrografi.
8. Pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara Pantai.²⁰

Menurut Kewenangan yang dimiliki negara pantai, kewenangan tersebut guna mengambil kebijakan atas hak-haknya yang telah digunakan untuk membangun maupun memelihara instalasi, yang tidak akan mempengaruhi adanya:

1. Luasnya lautan bebas yang sah pada perairan itu, dengan adanya hak-hak negara pantai atas daratan kontinen tidak mempengaruhi atas lautan bebas dan udara di atasnya.
2. Teritorial negara, instalasi dan alat-alat yang berada di bawah kekuasaan negara pantai, namun

¹⁷ Lihat Materi Bapak Tahegga Primananda Alfath, S.H., M.H. Dosen Fakultas Hukum Universitas Narotama tentang ZEE, "Kewajiban Negara", slide 4.

¹⁸ Pasal 22 Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁹ ETTY R. AGOES, Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing, Abardin, Bandung, 1991, hlm.118.

²⁰ hukum.unsrat.ac.id/hi/unclos_terjemahan.doc, diunduh 13 Januari 2021.

instalasi dan dengan peralatannya ini bukan berstatus sebagai pulau-pulau atau bagian pulau, sehingga tidak mempunyai laut teritorial sendiri, yang berarti luas laut teritorial negara pantai tidak ada perubahan.

3. Pemasangan saluran pipa, instalasi atau kabel yang berada di bawah laut atau alat lainnya yang berkaitan untuk melakukan eksplorasi daratan kontinental dan melakukan eksploitasi sumber alam tidak merintang dalam pemeliharannya.

4. Melakukan usaha-usaha penyelidikan di daratan kontinental, memperhatikan bahwa permohonan yang diajukan suatu lembaga memenuhi persyaratan dan penyelidikan dilakukan secara ilmu pengetahuan, dalam penyelidikan negara pantai mempunyai hak untuk: a. Ikut serta dalam penyelidikan. b. Keikutsertaannya dengan cara mewakili.²¹

Kemudian seperti kita ketahui, perihal dalam urusan menjaga kedaulatan, negara pantai memiliki kewenangan yaitu membuat suatu perundang-undangan sesuai yuridiksinya, yang dimana secara lingkup internasional, negara pantai diwajibkan untuk:

1. Tidak akan menerapkan peraturan perundang-undangan yang secara praktis mengakibatkan terjadi penolakan ataupun pengurangan hak lintas damai yang dinikmati oleh kapal-kapal asing.
2. Tidak akan menerapkan peraturan-peraturan yang bersifat diskriminatif, baik secara formal ataupun secara nyata terhadap kapal negara manapun, ataupun terhadap kapal-kapal yang mengangkut muatan ke dan dari negara manapun, atau atas nama negara manapun.²²

Serta, mengenai kewenangan negara pantai juga ditegaskan dalam UNCLOS 1982 Pasal 73. Ayat (1) yang dalam pasal 73 ayat (1) tersebut menyebutkan bahwa : “negara pantai bisa untuk mengambil tindakan-tindakan dalam melindungi hak-haknya di ZEE seperti menghentikan, memeriksa, dan menangkap kapal asing yang terbukti melakukan”.

b). Hak Lintas Damai berlayar di Negara Kepulauan

Dalam perspektif hukum internasional, hak lintas damai bukan hanya berlaku di negara pantai, namun hak lintas damai juga berlaku bagi setiap pelayaran kapal internasional untuk melintasi jalur lalu lintas di perairan kepulauan. Negara kepulauan itu sendiri merupakan negara yang seluruh wilayahnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan, juga termasuk pulau-pulau lain, yang erat hubungannya satu sama lain, termasuk perairan diantaranya serta wujud alamiah lainnya, yang memiliki kedaulatan di perairan kepulauan yaitu perairan yang terletak pada sisi dalam dari garis-garis pangkal lurus kepulauan. Yang dimana, garis-garis pangkal lurus kepulauan tersebut, menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau dan batuan karang yang timbul di permukaan terluar dari negara kepulauan tersebut. Berkaitan dengan pernyataan tersebut, G. Colombos menyatakan bahwa dapat tidaknya suatu gugusan pulau membentuk kepulauan, selain ditentukan oleh keadaan geografisnya, juga tergantung kepada faktor sejarah dan faktor-faktor lainnya.²³ Berbicara mengenai persoalan negara kepulauan, Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari sekitar 17.504 gugusan pulau, yang kemudian diamatkan dalam Pasal 25 A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang berbunyi : “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang”.²⁴ Namun, tidak jarang negara kepulauan sering diuntungkan dalam hal penambahan wilayah dengan cara akresi, yaitu penambahan wilayah yang disebabkan oleh proses alamiah.

²¹ P. Joko Subagyo., Op.Cit, hal.46

²² I Wayan Phartiana, Op.Cit, hal. 113

²³ Atje Misbach Muhjidin, Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing, Alumni, Bandung, 1993, hlm., 17.

²⁴ Indonesia adalah negara kepulauan, tercantum dalam Pasal 25A Undang-Undang Dasar NRI 1945.

Seperti contoh; munculnya atau terbentuknya suatu pulau karena disebabkan oleh proses alamiah. Hal demikian, juga mempengaruhi lajur lalu lintas pelayaran internasional yang melintasi perairan kepulauan. Sehingga, tak heran mengapa kerap kali terjadi adanya perubahan terhadap lajur lalu lintas pelayaran di perairan kepulauan. Namun, dengan banyaknya hamparan pulau yang tersebar di Indonesia, membuat hambatan tersendiri bagi pemerintah terkait penanganan dan pengawasan, seperti kendala dalam duplikasi norma yang menjelaskan mengenai persoalan tidak tersedianya kekuatan armada kapal dan patroli pesawat udara yang memadai dan aspek politik lainnya.²⁵ Ditinjau berdasarkan dari segi historisnya, kebebasan pelayaran melalui perairan kepulauan dan kewajiban negara kepulauan untuk tidak menghalang-halangi pelayaran merupakan persyaratan yang diusulkan oleh kelompok Bulgaria, dkk.²⁶ Kemudian daripada itu, pengakuan terhadap negara kepulauan harus diimbangi dengan jaminan seperti; pelaksanaan kebebasan berlayar melalui rute-rute terpendek di perairan kepulauan, serta melalui rute-rute yang biasa digunakan untuk pelayaran internasional.²⁷ Sehubungan dengan lintas damai di perairan kepulauan, sejatinya dalam hak lintas damai tersebut timbul manfaat mengenai kegiatan eksploitasi sumber daya yang sebelumnya masih laut lepas. Dalam hal ini, seperti contoh negara Thailand, yang berharap supaya kepentingan negara-negara tetanggamenapatkan perhatian, khususnya berkaitan dengan hak untuk mengeksploitasi sumber daya alam di bagian-bagian laut yang sebelumnya masih merupakan kawasan laut lepas, serta hak lintas damai di bagian-bagian lain dari perairan kepulauan selain dari alur-alur perairan laut kepulauan.²⁸

Namun, perlu kita ketahui negara kepulauan tetap digdaya perihal menjaga kedaulatan negaranya. Negara kepulauan tak segan menunjukkan tajinya apabila ada pihak asing yang mengusik area kedaulatan, seperti; praktek penyelundupan, eksploitasi sumber daya alam di lautnya, penangkapan ikan secara illegal. Dalam hal tersebut, negara kepulauan bukan sebagai tirani atas negara lain yang masuk, sebab dalam menjalankan tugas dan wewenang tersebut, negara kepulauan telah diberikan wewenang oleh organisasi hukum laut internasional tentang kedaulatan. Persoalan kapal asing yang keluar masuk melintasi perairan kepulauan nasional hanya untuk menjalankan hak lintas damai. Dalam artian, negara kepulauan tidak peduli akan kedaulatan yang dulunya masih laut lepas atau semacamnya, sekarang secara fakta perairan tersebut berada pada wewenang negara keulauan tersebut, serta praktek penyelundupan macam apapun diharamkan oleh kebijakan tersebut. Menurut konsep negara kepulauan, ada sedikit tambahan dari organisasi hukum internasional, yang dimana telah dimasukkannya Bab 4 tentang negara kepulauan kedalam Konvensi Hukum Laut 1982, yang meliputi ketentuan-ketentuan hukum tentang definisi negara kepulauan, cara penarikan garis pangkal kepulauan, status hukum wilayah perairan kepulauan, hak lintas alur-alur laut kepulauan dan hak lintas damai.²⁹ Perlu disimak secara seksama, kedaulatan negara kepulauan di perairan kepulauannya dibatasi dengan kewajiban untuk memberikan akomodasi bagi pelayaran internasional dalam bentuk hak lintas damai dan hak lintas alur laut perairan kepulauan. Dalam perairan kepulauan, negara-negara lain atau negara asing dapat melaksanakan hak lintas alur-alur laut kepulauan (archipelagic sealanes passage) melalui alu-alur laut perairan kepulauan (archipelagic sealanes) yang sebagaimana telah

²⁵ Jurnal, Penegakan Hukum Hak Lintas Damai Bagi Kapal-Kapal Asing Di Perairan Indonesia. Oleh Dadang Suhendang.

²⁶ Mochtar Kusumaatmadja & Ety R. Agoes, Pengantar Hukum Internasional, hal. 178.

²⁷ United Nations Conference on the law of the sea, official Records, Vol. II, p.p. 266-267.

²⁸ UN Doc. A/CONF.62/C.2/L.63.

²⁹ Mochtar Kusumaatmadja & Ety R. Agoes, Pengantar Hukum Internasional, hal. 178.

ditetapkan oleh negara kepulauan tersebut bersama dengan organisasi internasional terkait yang berwenang. Kepentingan mengenai negara kepulauan dalam Konvensi Hukum Laut 1982 menimbulkan konsekuensi hukum bagi negara kepulauan tersebut, yaitu kepentingan baik secara eksternal maupun internal. Secara eksternal, negara kepulauan yang merupakan bagian dari masyarakat internasional berkewajiban melaksanakan kewajiban yang telah dibebankan konvensi untuk mengakomodasikan kepentingan negara lain pada perairan kepulauannya, sedangkan secara internal negara kepulauan berkewajiban mengimplementasikan ketentuan Konvensi dalam hukum nasionalnya, supaya hak dan kewajiban yang sebagaimana telah ditetapkan oleh konvensi dapat terlaksanakan.

2. Penegakan Hukum oleh Negara terhadap kapal asing yang terindikasi melakukan penyelundupan di perairan suatu Negara

Bukan perkara mudah terkait penegakan hukum di sektor kelautan, mengingat luasnya wilayah perairan ketimbang daratan di Indonesia. Hal ini membuat Indonesia dijuluki negara maritim, karena dengan ciri khas laut yang lebih luas sebuah kedaulatan. Mobilitas sosial dan politik dalam masyarakat kelautan lebih terbuka bagi semua masyarakat dari berbagai profesi, status sosial, agama, dan suku bangsa. Hal ini memungkinkan pemerintah terkait dalam hal mencapai kedigdayaan dalam penegakan hukum. Di sini dapat dijumpai masyarakat yang sangat berubah-ubah dan tidak menunjukkan pengaruh tempat atau mungkin bisa dikatakan laut bisa sebagai tempat penghidupan, seperti nelayan contohnya.³⁰ Kemudian, bukan suatu berita yang awam lagi bagi kalangan masyarakat terkait upaya atau praktek penyelundupan di kawasan perairan laut Indonesia. Praktek tindak kejahatan tersebut bukan hanya dilakukan antara daerah satu dengan daerah lainnya, akan tetapi dalam praktek tersebut sudah masuk dalam skala internasional. Kejahatan penyelundupan dalam perairan sering kali ditemui ketika kapal asing yang masuk di suatu perairan nasional yang mengatas namakan hak lintas damai. Biasanya, penyelundupan yang dilakukan oleh kapal asing di perairan Indonesia berupa; alat atau obat-obat narkotika, penyelundupan hewan ternak, penyelundupan satwa langka, penyelundupan kebutuhan pokok dapur, material bangunan, dan masih banyak lagi. Menyikapi hal tersebut, pemerintah Indonesia bergerak cepat dengan meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982 pada tahun 1985 dengan diundangkannya Undang-Undang No. 17 Tahun 1985. Yang dimana, salah satu langkah implementasi yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia adalah dengan mengeluarkan atau membuat kebijakan Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang perairan Indonesia, sebagaimana kita tahu Undang-Undang tersebut menggantikan dari UU No. 4 Prp. Tahun 1960 tentang perairan Indonesia. Sehubungan dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982, pada Pasal 4 Undang-Undang ini menetapkan bahwa kedaulatan Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman Indonesia, hal ini juga termasuk ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta seluruh sumber daya alam yang terkandung di dalamnya.

Dalam urusan penegakan hukum oleh pemerintah Indonesia terhadap pelayaran kapal asing, sejatinya telah diatur dalam butir-butir Pasal yang membahas mengenai hak lintas damai. Seperti dalam Pasal 11 ayat (1) menyatakan : “hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia”. Kemudian pada Pasal 18 ayat (2) dinyatakan : “hak lintas alur-alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia”.³¹ Serta, pada Pasal 20 ayat (1) dinyatakan : “hak lintas transit melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang terletak

³⁰ Jurnal “Kejayaan Indonesia sebagai Negara Maritim (Jalesveva Jayamahe)” Oleh Yulianti.

³¹ Pasal 18 ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982.

antara satu bagian laut lepas atau ZEE Indonesia dengan bagian lain dari laut lepas atau ZEE Indonesia". Mengenai perlintasan bersifat damai, sebagaimana hak lintas tersebut selama tidak mengganggu perdamaian, ketertiban dan keamanan dari negara pantai. Perlintasan oleh kapal asing dipandang mengganggu perdamaian, ketertiban dan ketentraman serta kedaulatan negara pantai, apabila kapal tersebut di dalam laut teritorial Indonesia melakukan kegiatan-kegiatan berikut :

1. Ancaman atau pemakaian kekuatan terhadap kedaulatan, integritas teritorial atau kemerdekaan politik dari negara pantai, atau dengan cara lain melanggar asas-asas hukum internasional seperti tercantum dalam piagam PBB.
2. Latihan atau pemakaian senjata apapun
3. Perbuatan yang ditujukan mengumpulkan informasi yang mencurigakan bagi pertahanan dan keamanan negara pantai.
4. Tindakan propaganda yang ditujukan mengganggu pertahanan atau keamanan negara pantai
5. Pelepasan, pendaratan pesawat terbang apapun di kapal
6. Pelepasan, pendaratan atau pengambilan alat militer apapun di kapal
7. Memuat atau menurunkan suatu barang, mata uang, atau orang-orang yang melanggar hukum dan peraturan, pajak, imigrasi, kesehatan dan peraturan-peraturan dari negara pantai.
8. Menimbulkan polusi yang serius melanggar konvensi ini.
9. Melakukan penangkapan ikan
10. Melakukan kegiatan survei dan riset.
11. Kegiatan yang mengganggu sistem komunikasi atau fasilitas atau instalasi negara pantai.
12. Kegiatan lainnya yang tidak dititikberatkan kepada melakukan pelayaran lintas.³²

Demi menjaga eksistensi kedaulatan Indonesia, dalam yuridiksinya negara Indonesia berhak mengawasi dan mencurigai setiap kapal asing yang masuk atau melintasi perairan Indonesia. Dalam hal demikian, kecurigaan tersebut berprasaangka mengenai tindak pidana yang dilakukan kapal asing di perairan nasional baik itu hendak melakukan penyelundupan atau sebagainya. Kendati demikian, Indonesia berhak melakukan penyelidikan terhadap kapal asing tersebut karena berkaitan dengan tindak pidana.³³

a). Sanksi mengenai perkara penyelundupan yang menggunakan hak lintas damai

Maraknya kejahatan tindak pidana penyelundupan merupakan sebuah hambatan atau salah satu problematika tersendiri yang dapat menghambat laju pembangunan negara. Dalam tindak pidana penyelundupan, biasanya berkaitan dengan transaksi antara dua subjek untuk memperoleh barang secara gelap. Penyelundupan sering digambarkan atau diartikan pemasukan barang secara gelap untuk menghindari bea masuk atau karena menyelundupkan barang terlarang.³⁴ Kejahatan tindak pidana penyelundupan yang dilakukan oleh segelintir oknum atau sekelompok kecil orang-orang yang tidak bertanggung jawab, semata-mata mereka melakukan aksi penyelundupan tersebut hanya untuk mencari keuntungan pribadi atau bersama dengan kelompoknya, sementara untuk pelaku yang bersangkutan tidak memikirkan mengenai dampak yang sangat luas dan berat bagi keberlangsungan perekonomian bangsa, disisi lain itu juga, keamanan dan stabilitas nasional juga turut terganggu. Adapun dalam kamus Webster's Ninth New Collegiate Dictionary kata

³² Chairul Anwar., *Horison Baru Hukum Laut Internasional*, Konvensi Hukum Laut 1982, Djambatan, Jakarta, 1989, hal. 26.

³³ Malcolm N Shaw., *Op.Cit*, hlm. 560.

³⁴ Azmi Syahputra, "Pertanggung Jawaban Pidana Terhadap Tindak Pidana Penyelundupan". *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 3 No. 1.

smuggle (penyeludupan) diartikan sebagai: “to import or export secretly contrary to the law and especially without paying duties import or export something in violation of the customs law (mengimpor atau mengekspor secara gelap, berlawanan/tak sesuai dengan hukum dan khususnya menghindari kewajiban membayar atas suatu impor atau ekspor yang merupakan pelanggaran peraturan pabean).”³⁵ Adapun unsur-unsur dari tindak pidana penyelundupan, unsur-unsur tersebut

1. Harus terdapat akibat-akibat tertentu yang nyata atau kerugian.
2. Kerugian tersebut harus dilarang oleh undang-undang, harus dikemukakan dengan jelas dalam hukum pidana.
3. Harus ada perbuatan atau sikap membiarkan sesuatu perbuatan yang disengaja atau sembrono yang menimbulkan akibat-akibat yang merugikan.
4. “Mens rea” atau harus ada maksud jahat.
5. Harus ada hubungan kesatuan atau kesesuaian persamaan suatu hubungan kejadian di antara maksud jahat dengan perbuatan.
6. Harus ada hubungan sebab akibat di antara kerugian yang dilarang undang-undang dengan perbuatan yang disengaja atas keinginan sendiri.
7. Harus ada hukuman yang ditetapkan oleh undang-undang.³⁶

Penegakan hukum Indonesia menyikapi secara terges, terkait adanya upaya tindak pidana penyelundupan dengan membentuk UU No. 17 Tahun 2006 tentang kepabeanan.³⁷ Berdasarkan hal mengenai pelayaran ekspor impor wajib dilaporkan kepada bea cukai atau kantor instansi terkait, supaya barang tersebut mengantongi setifikasi perizinan berlayar. Dijelaskan dalam Pasal 9A ayat (1) dijelaskan bahwa : “Pengangkut yang sarana pengangkutnya akan berangkat menuju: a. ke luar daerah pabean; b. ke dalam daerah pabean yang mengangkut barang impor, barang ekspor, dan/atau barang asal daerah pabean yang diangkut ke tempat lain di dalam daerah pabean melalui luar daerah pabean, wajib menyerahkan pemberitahuan pabean atas barang yang diangkutnya sebelum keberangkatan sarana pengangkut”. Menanggapi pernyataan ayat (1) sebelumnya, pada ayat (3) dijelaskan bahwa : “Pengangkut yang tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenai sanksi administrasi berupa denda paling sedikit Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) dan paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah)”. Kemudian, dijelaskan dalam Pasal 11A ayat (1) menegaskan bahwa : “Barang yang akan diekspor wajib diberitahukan dengan pemberitahuan pabean”. Yang kemudian pada ayat (3) dijelaskan bahwa : “Pemuatan barang ekspor dilakukan di kawasan pabean atau dalam hal tertentu dapat dimuat di tempat lain dengan izin kepala kantor pabean”. Perihal penjatuhan ancaman baik pidana kurungan dan denda bagi pelaku penyelundupan, juga diatur jelas dalam UU No. 17 Tahun 2006. Jika merujuk pada Pasal 102A, secara tegas berbunyi :
Setiap orang yang:
a. mengekspor barang tanpa menyerahkan pemberitahuan pabean;
b. dengan sengaja memberitahukan jenis dan/atau jumlah barang ekspor dalam pemberitahuan pabean secara salah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11A ayat (1) yang mengakibatkan tidak terpenuhinya pungutan negara di bidang ekspor;
c. memuat barang ekspor di luar kawasan pabean tanpa izin kepala kantor pabean sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11A ayat (3);
d. membongkar barang ekspor di dalam daerah pabean tanpa izin kepala kantor pabean; atau e.

³⁵ Leden Marpaung, Tindak Pidana Penyelundupan, Gramedia Pustaka, Jakarta, 1991, hlm 3

³⁶ Edwin H. Sutherland, Asas-Asas Kriminologi, Alumni, Bandung, 1969, hlm. 5.

³⁷ UU No. 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan.

mengangkut barang ekspor tanpa dilindungi dengan dokumen yang sah sesuai dengan pemberitahuan pabean sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9A ayat (1) dipidana karena melakukan penyelundupan di bidang ekspor dengan pidana penjara paling singkat 1 (satu) tahun dan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan pidana denda paling sedikit Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) dan paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).

Namun, perlu digaris bawahi dalam UU No. 17 Tahun 2006, jika benar ada terjadinya indikator keterlibatan oknum pejabat negara, maka dalam Pasal 102C ditegaskan bahwa : “Dalam hal perbuatan tindak pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 102, Pasal 102A, Pasal 102B dilakukan oleh pejabat dan aparat penegak hukum, pidana yang dijatuhkan dengan pidana sebagaimana ancaman pidana dalam Undang-Undang ini ditambah 1/3 (satu pertiga)”.

Dalam hal tersebut, Bea cukai turut andil dalam hal kepabeanan, serta memiliki wewenang terhadap kegiatan pelayaran internasional baik kegiatan ekspor maupun impor. Bea cukai berhak melakukan pemeriksaan bahkan melakukan penggeledahan terhadap kapal asing yang di rasa mencurigakan di lintas jalur perairan nasional. Disisi lain untuk meminimalisir dalam upaya tindak pidana penyelundupan tanpa mengganggu atau menghambat kegiatan ekspor impor oleh instansi negara, Bea cukai juga akan meningkatkan audit terhadap perusahaan-perusahaan yang menerima fasilitas kemudahan impor untuk tujuan ekspor. Pemerintah akan menertibkan izin fasilitas tersebut, serta tidak segan memberi sanksi bagi yang kedapatan menyalahgunakan fasilitas, dengan berupa berupa; denda dan pencabutan izin bagi yang terlibat dalam penyelundupan.³⁸ Kemudian, perlu pula dikemukakan kembali di sini mengenai adanya kemungkinan pemberatan pidana pada delik penyelundupan yang menjadi hukuman pidana mati atau seumur hidup atau 20 tahun (dua puluh tahun) penjara, apabila dalam delik penyelundupan yang dilakukan memenuhi kualifikasi seperti yang tercantum dalam Pasal 1 Ayat (2) Undang-undang Nomor 21 (Prp) Tahun 1959, yang berbunyi sebagai berikut: “Jika tindak pidana yang dilakukan itu dapat menimbulkan kekacauan di bidang perekonomian dalam masyarakat, maka pelanggaran dihukum dengan hukuman mati atau hukuman penjara seumur hidup atau hukuman penjara sementara selama-lamanya 20 tahun dan hukuman denda yang besarnya 30 kali jumlah yang ditetapkan dalam undang-undang darurat tersebut dalam ayat (1)”.³⁹ Yang dimaksud dengan pengertian “dapat” dalam Pasal ini tidak perlu kekacauan itu sudah terjadi.⁴⁰ Mengenai tindak pidana penyelundupan oleh kapal asing di kedaulatan NKRI, berkaca pada kasus penyelundupan brand mobil supercar ternama dunia, yang sebagai contoh dalam aksi upaya penyelundupan tersebut ditemukan tiga unit mobil supercar milik brand Ferrari tipe mutakhir Maret 2000 lalu, ditemukan juga 14 unit Mobil-mobil yang sudah masuk di salah satu gudang yang berada di kawasan Pelabuhan Tanjungpriok itu kepergok polisi sebelum sempat dikirimkan ke rumah seorang pejabat tinggi negara, yang diduga sebagai pembeli mobil supercar tersebut. Terhadap pelakunya pun hanya dikenai ancaman dengan pidana penjara selama 2 tahun (dua tahun) atau denda sebesar Rp150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah), yang sebagaimana diatur dalam Pasal 102 UU Nomor 10 Tahun 1995. Kendati demikian, pada nantinya baik dalam dakwaan oleh penuntut umum, tuntutan atau requisitoir maupun dalam putusan hakim, kualifikasi tersebut dapat menimbulkannya kekacauan di sektor perekonomian dalam masyarakat harus dapat

³⁸ Azmi Syahputra, “Pertanggung Jawaban Pidana Terhadap Tindak Pidana Penyelundupan”. Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 3 No. 1.

³⁹ UU No. 21 Prp. Tahun 1959.

⁴⁰ Baharuddin Lopa, Tindak Pidana Ekonomi Pembahasan Tindak Pidana Penyelundupan, Pradnya Pramita, Jakarta, 1984, hlm 184.

dibuktikan, barulah kemudian dapat dikenai jatuhnya pidana mati, penjara seumur hidup atau pidana penjara 20 tahun (dua puluh tahun) asal pidana tersebut lebih dari 6 tahun. Selanjutnya, menurut ketentuan Pasal 2 UU No. 5 Tahun 1959, dikenai sanksi pidana berupa ancaman hukuman mati atau hukuman penjara seumur hidup atau 20 tahun (dua puluh tahun) penjara dan serendah-rendahnya hukuman penjara satu tahun terhadap; barangsiapa melakukan tindak pidana ekonomi yang akan menghalang-halangi terlaksananya program pemerintah.

3. Koherensi Antara Hak Lintas Damai Dengan Negara Bendera Kapal

Dalam dunia internasional, hak lintas damai dikaitkan dengan pelayaran internasional yang melintasi wilayah teritorial perairan suatu negara. Dalam suatu pelayaran internasional, baik kapal pelayaran nasional maupun internasional wajib menyertakan simbol bendera di ujung atas awak kapal. Hal tersebut, guna meminimalisir terjadinya upaya tindak kejahatan berupa pembajakan kapal atau ilegal fishing. Dalam perspektif hukum laut internasional akan diberlakukan perihal mengenai penentuan tanggung jawab negara pantai dan negara bendera kapal, serta tanggung jawab negara terkait hak navigasi dari kapal asing.⁴¹ Dalam lingkup internasional, istilah perbenderaan disebut juga "*reflagging*" yang pada dasarnya diartikan sebagai upaya untuk memperoleh kebangsaan dari negara lain di luar negara kebangsaan awal mulanya, yang dimana pemberian izin kepada kapal suatu negara terkait untuk mengibarkan bendera di perairan kedaulatan negara lain.⁴² Pada praktik reflegging tersebut, banyak dikaitkan dengan adanya negara-negara yang mempunyai kebijakan lunak dalam pemberian tanda kebangsaan kapal melalui bendera, negara yang dikenal dengan istilah "flag of convenience". Kemudian, pada umumnya persyaratan untuk mendaftarkan kapal di negara tersebut dipermudah, diantaranya sebagai berikut :

1. Kepemilikan kapal tidak harus oleh warga negaranya, jadi tidak ada hubungan langsung atau murni (*genuine link*) antara kapal dan negara benderanya.
2. Pendaftaran kapal dapat dilakukan di kantor konsulat negara terkait di luar negeri.
3. Pajak yang dikenakan relative rendah.
4. Tidak terdapat ketentuan nasional yang bersifat melakukan kontrol atau pengawasan terhadap aktivitas kapal tersebut selanjutnya.
5. Awak kapal tidak harus warga negaranya.
6. Cenderung tidak mensyaratkan adanya "*deletion certificste*" dan dapat terdaftar untuk jangka waktu yang singkat, kurang dari setahun.⁴³

Negara bendera dalam membawa simbol lambang negara pada awak kapal, wajib mempertanggung jawabkan mengenai attitude dalam berlayar maupun lintas damai di suatu perairan negara tertentu. Pertanggung jawaban negara bendera tersebut seperti halnya mengenai larangan-larangan yang wajib dipatuhi, seperti; larangan melakukan ilegal fishing, melakukan eksploitasi kekayaan terumbu karang, memasang bom peledak di laut, serta larangan berlama-lama di perairan suatu negara terkait yang lewat masa izin persinggahan tersebut. Mengenai pelayaran internasional, baik kegiatan ekspor maupun impor kini mengalami kemajuan dari segi kebijakan modern, yang dimana setiap kapal yang melintas di perairan suatu negara wajib menyertakan simbol bendera negara pada awak kapal. Perihal mengenai lintas damai, negara

⁴¹ Try Satria Indrawan Putra, Lazarus Tri Setyawanta, "Pertanggung Jawaban Negara Terkait Permasalahan Hukum Yang Timbul Akibat Insiden Terorisme Maritim". Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia, Vol. 2 No. 1 Tahun 2020.

⁴² Melda Kamil Ariadno, "Praktik Pembenderaan Kembali (*Reflagging*) Pada Kapal Penangkap Ikan". Jurnal Hukum Internasional, Vol. 1, No. 3, April 2004.

⁴³ W.E Butler, "*The Law Of The Sea and International Shipping*" USA, Oceana Publication, inc. 1985.

bendera memiliki otoritas penuh terhadap kapal yang mengibarkan benderanya tersebut. Ditinjau dari segi hukum internasional, pemilik kapal beserta awak-nya memiliki kebebasan penuh dalam urusan memilih kewarganegaraan kapal mereka dan negara memiliki hak untuk menetapkan peraturan dan standar tersendiri untuk pendaftaran kapal dengan kewarganegaraan mereka, sesuai dengan ketentuan hukum internasional yang berlaku. Dengan ini membuktikan, bahwasannya negara benderalah yang memiliki yurisdiksi atas kapal-kapalnya di perairan laut lepas.⁴⁴ Sehubungan dengan negara bendera kapal dalam hak lintas damai di perairan suatu negara, dalam Pasal 20 Konvensi Hukum Laut 1982 disebutkan bahwasannya berlaku bagi kapal asing sewaktu melakukan lintas damai melalui perairan kepulauan.⁴⁵ Dengan membawa simbol negara berupa bendera negara pada awak kapal, negara bendera wajib mematuhi hak lintas damai, yang sebagaimana khususnya negara bendera kapal dalam melakukan hak lintas damai pada alur kepulauan harus :

- a. Mematuhi aturan hukum internasional yang diterima secara umum, prosedur dan praktek tentang keselamatan di laut termasuk peraturan internasional tentang pencegahan tubrukan di laut.
- b. Mematuhi peraturan internasional yang diterima secara umum, prosedur dan praktek tentang pencegahan pengurangan dan pengendalian pencemaran yang berasal dari kapal.⁴⁶

KESIMPULAN

Indonesia adalah negara hukum, yang dimana seluruh aspek baik secara nasional maupun secara internasional tak luput dari pantauan hukum. Hak lintas damai dapat dimiliki oleh semua negara pantai, tidak berpantai, dan negara kepulauan. ketentuan Pasal 52 ayat (2), pelaksanaan hak lintas damai di perairan kepulauan tersebut harus memperhatikan Pasal 53 yang berkenaan mengenai hak lintas alur-alur laut kepulauan. Selanjutnya, dalam ketentuan Pasal 25 Konvensi Hukum Laut ayat (3) Konvensi Hukum Laut, ayat (2) Pasal 52 memberikan hak perlindungan kepada negara kepulauan untuk menanggulangi sementara lintas damai kapal asing dalam perairan kepulauannya di dalam keadaan dengan syarat-syarat tertentu. Pertama, tindakan itu tidak boleh bersifat membedakan antara kapal-kapal negara asing yang satu dengan yang lainnya. Kedua, penanggulangan tersebut bersifat terbatas, baik mengenai waktu atau sementara maupun tempat. Tindakan yang dimaksudkan dalam ketentuan tersebut merupakan penanggulangan hak lintas damai kapal asing oleh negara kepulauan terkait di bagian tertentu dari perairan laut kepulauan. Ketiga, tindakan penanggulangan itu diperlukan guna melindungi kepentingan keamanannya. Serta keempat, tindakan penanggulangan tersebut berlaku hanya setelah dilakukan pengumuman resmi. Negara pantai memiliki wewenang dan turut andil perihal mengenai urusan hak berdaulat seperti berwenang untuk melaksanakan penegakan hukum, bahkan melakukan penangkapan dan melakukan proses hukum untuk kapal-kapal asing yang melanggar ketentuan-ketentuan hukumnya. Sedangkan, negara kepulauan tetap digdaya perihal menjaga area kedaulatan negaranya. Negara kepulauan tak segan menunjukkan tajinya apabila ada pihak asing yang mengusik area kedaulatan, seperti; praktek penyelundupan, eksploitasi sumber daya alam di lautnya, penangkapan ikan secara illegal. Dalam artian, negara kepulauan bukan sebagai tirani

⁴⁴ Try Satria Indrawan Putra, Lazarus Tri Setyawanta, "Pertanggung Jawaban Negara Terkait Permasalahan Hukum Yang Timbul Akibat Insiden Terorisme Maritim". Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia, Vol. 2 No. 1 Tahun 2020.

⁴⁵ Pasal 20 Konvensi Hukum Laut 1982

⁴⁶ Jurnal, "Pengaturan Tentang Hak Lintas Kapal Asing Di Perairan Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Implementasinya Di Indonesia", Oleh Irawati.

atas negara lain yang masuk, sebab dalam menjalankan tugas dan wewenang tersebut, negara kepulauan telah diberikan wewenang oleh organisasi hukum laut internasional tentang kedaulatan. Kemudian berkaitan dengan tindak pidana penyelundupan, hal tersebut guna memenuhi hasrat keuntungan pribadi. Yang dimana ada 7 unsur penyelundupan, seperti :

1. Harus terdapat akibat-akibat tertentu yang nyata atau kerugian.
2. Kerugian tersebut harus dilarang oleh undang-undang, harus dikemukakan dengan jelas dalam hukum pidana .
3. Harus ada perbuatan atau sikap membiarkan sesuatu perbuatan yang disengaja atau sembrono yang menimbulkan akibat-akibat yang merugikan
4. “Mens rea” atau harus ada maksud jahat.
5. Harus ada hubungan kesatuan atau kesesuaian persamaan suatu hubungan kejadian di antara maksud jahat dengan perbuatan
6. Harus ada hubungan sebab akibat di antara kerugian yang dilarang undang-undang dengan perbuatan yang disengaja atas keinginan sendiri
7. Harus ada hukuman yang ditetapkan oleh undang-undang.

Menyikapi hal terkait adanya upaya tindak pidana penyelundupan, pemerintah Indonesia membentuk UU No. 17 Tahun 2006 tentang kepabeanan. Kendati demikian, berkaca pada kasus penyelundupan brand mobil supercar ternama dunia, yang sebagaimana dalam aksi upaya penyelundupan tersebut ditemukan tiga unit mobil supercar milik brand Ferrari tipe mutakhir Maret 2000 lalu, ditemukan juga 14 unit Mobil-mobil yang sudah masuk di salah satu gudang yang berada di kawasan Pelabuhan Tanjungpriok itu kepergok polisi sebelum sempat dikirimkan ke rumah seorang pejabat tinggi negara, yang diduga sebagai pembeli mobil supercar tersebut. Terhadap pelakunya pun hanya dikenai ancaman dengan pidana penjara selama 2 tahun (dua tahun) atau denda sebesar Rp150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah), yang sebagaimana diatur dalam Pasal 102 UU Nomor 10 Tahun 1995. Hal tersebut tak lepas dari peran otoritas Bea cukai dalam mengusut tuntas perkara tersebut. Kemudian, dalam hal pelayaran internasional, baik awak kapal pelayaran nasional maupun internasional wajib menyertakan simbol bendera di ujung atas awak kapal, sebagai simbolis akan keterlibatan kapal tersebut dalam lintas damai. Hal tersebut yang menjadi koherensi antara negara bendera kapal dengan hak lintas damai. Pada intinya, praktek tindak pidana penyelundupan berupa barang apapun dan dengan cara yang bagaimanapun sangat diharamkan bagi setiap negara, khususnya Indonesia.

DAFTAR REFERENSI

UU Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 1 ayat (3).
 UU Negara Republik Indonesia Tahun 1945 BAB IX A Pasal 25A.
 Konferensi Institut de Droit.
 Konvensi Jenewa 1958 tentang Hukum Laut.
 Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982.
Hukum.unsrat.ac.id/hi/unclos_terjemahan.doc.

BUKU-BUKU

Agoes, ETTY R., Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing, dengan Penerbit Abardin, Bandung, 1991.
 Anwar, Chairul. Horison Baru Hukum Laut Internasional. Jakarta: Djambatan, 1989.

- Butler, W.E., *“The Law Of The Sea and International Shipping”*. Oceana Publication, inc, USA, 1985.
- Kusumaatmadja, Mochtar & Agoes, Ety R., Pengantar Hukum Internasional dengan Penerbit P.T. Alumni, Bandung 2015.
- Lopa, Baharrudin, *“Tindak Pidana Ekonomi Pembahasan Tindak Pidana Penyelundupan”*. Penerbit Pradnya Pramita, Jakarta. 1984.
- Marpaung, Leden , *“Tindak Pidana Penyelundupan”*, Penerbit Gramedia Pustaka, Jakarta, 1991.
- Muhjidin, Atjhe Misbach, *“Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing”*. Penerbit, Alumni, Bandung, 1993.
- Oppenheim-Lauterpacht, *International Law*, 8th. Ed, London, Vol. 1 (peace), 1955.
- Phartiana I Wayan. *“Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia”*. Yrama Widya, Cetakan pertama, Bandung, 2014.
- Shaw Malcolm N, *“Hukum Internasional”*. Nusa Media, Cetakan pertama. Bandung, 2013.
- Soebroto, Sahono, *“Konvensi PBB tentang Hukum Laut”*, Sebuah Tinjauan, Surya Indah, Jakarta 1983.
- Subagyo P. Joko. *“Hukum Laut Indonesia. Jakarta”*: Rineka Cipta, Cetakan keempat. 2009.
- Sutherland, Edwin,H., *“Asas-Asas Kriminologi”*. Penerbit Alumni, Bandung 1969.
- United Nations Conference on the law of the sea, official Records, Vol. II.
- UN General Assembly Resolution No. 1803 (XVII), 14 Desember 1964.

JURNAL

- Ariadno, Melda Kamil, *“Praktik Pembenderaan Kembali (Reflagging) Pada Kapal Penangkap Ikan. Jurnal Hukum Internasional”*. Vol. 1 No. 3, April 2004.
- Irawati, *“Pengaturan Tentang Hak Lintas Kapal Asing Di Perairan Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Implementasinya Di Indonesia”*.
- Kartawijaya, Suharyono, *“Pemanfaatan Hak Lintas Kapal Asing Di Perairan Indonesia Dan Penegakan Hukumnya”*. Naskah Publikasi, 2015.
- Purwaka, Tommy Hendra, *“Paradigm Shift in the Implementation of the Law of the sea in Indonesia”*. Indonesian Journal of International Law, Volume 8, No. 1, Oktober 2010.
- Putra, Akbar Kurnia, *“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, Oktober, 2016
- Putra, Try Satria Indrawan Putra, & Setyawanta, Lazarus Tri, *“Pertanggung Jawaban Negara Terkait Permasalahan Hukum Yang Timbul Akibat Insiden Terorisme Maritim”*. Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia, Vol. 2 No. 1 Tahun 2020.
- Suhendang, Dadang, *“Penegakan Hukum Hak Lintas Damai Bagi Kapal-Kapal Asing Di Perairan Indonesia”*.
- Syahputra, Azmi. *“Pertanggung Jawaban Pidana Terhadap Tindak Pidana Penyelundupan”*. Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 3 No. 1.
- Tampi, Monica Carolina Ingke, *“Pengaturan Hukum Hak Lintas Damai Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Implementasinya Di Indonesia”*. Lex et Societatis, Vol. 5, No. 5 Juli 2017
- Yuliati, *“Kejayaan Indonesia sebagai Negara Maritim (Jalesveva Jayamahe)”*. Jurnal Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Th. 27, Nomor 2, Agustus 2014.

UNDANG-UNDANG

UU	No.		17		Tahun	1985.
UU	No.	21		Prp.	Tahun	1959.
UU	No.	4		Prp.	Tahun	1960.
UU	No.		19		Tahun	1961.
UU	No.		1		Tahun	1973.
UU	No.		5		Tahun	1993.
UU	No.		6		Tahun	1996.
UU	No.		17		Tahun	2006.

PP

PP	No.		8		Tahun	1962
----	-----	--	---	--	-------	------

PP No. 36 Tahun 2002

MATERI

ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif), Kewajiban Negara di slide 4. Materi Bapak Tahegga Primananda Alfath,S.H., M.H. Dosen Fakultas Hukum Universitas Narotama.

ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif), Hak Negara di slide 6. Materi Bapak Tahegga Primananda Alfath,S.H., M.H. Dosen Fakultas Hukum Universitas Narotama.