



Proceeding of Conference on Law and Social Studies

<https://prosiding.unipma.ac.id/index.php/COLaS>

Held in Madiun on July 24th 2026

e-ISSN: 2798-0103

Tinjauan Hukum Laut Internasional Terhadap Gangguan Kebebasan Pelayaran (Freedom of Navigation) pada Selat Strategis Dunia

**Amelia Azha Ayu Fransiska¹, Syahla Tazkira Chaitra Efendi¹,
Alysa Dwi Setyo Putri¹, Vian Fariansyah¹, Bambang Eko
Nugroho¹**

¹ Universitas PGRI Madiun, amelia_2306101057@mhs.unipma.ac.id

Abstrak

Kelancaran perdagangan, jalur pasokan energi, dan stabilitas maritim Internasional sangat dibantu oleh selat strategis dunia. Namun, meningkatnya ketegangan pada geopolitik, Tindakan penutupan sepihak, hingga ancaman keamanan oleh aktor non-negara sering mengganggu pelaksanaan hak kebebasan pelayaran (*freedom of navigation*). Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kerangka hukum laut internasional yang melindungi kebebasan pelayaran di selat- selat strategis dan menilai konsekuensi hukum dari gangguan privasi tersebut. Penelitian ini berfokus pada dua masalah utama. Pertama, Konvensi Perserikatan Bangsa- Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS 1982) mengatur kebebasan pelayaran di selat untuk pelayaran internasional. Kedua, mekanisme pertanggungjawaban hukum internasional atas tindakan yang membatasi atau mengganggu hak lintas transit. Metode penelitian yang digunakan Adalah penelitian hukum normatif (*doctrinal legal research*) dengan melihat sumber hukum dasar dan sekunder, termasuk doktrin, konvensi internasional, dan studi kasus maritim yang relevan. Ada dua pendekatan yang digunakan: pendekatan perundang- undangan (*pandangan statute*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Bahwa hukum dianalisis secara preskriptif – kualitatif. Penelitian ini menemukan bahwa Pasal 37 dan Pasal 38 UNCLOS 1982 secara eksplisit menjamin bahwa hak transit bagi semua kapal dan pesawat untuk melintas secara cepat dan terus menerus tanpa halangan. Pasal 44 UNCLOS 1982 menegaskan bahwa tidak boleh dihalangi, ditunda, atau dibatasi secara sepihak oleh negara Pantai. Segala bentuk gangguan yang tidak memiliki dasar hukum yang sah dianggap melanggar standar hukum internasional. Oleh karena itu, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa untuk memastikan kebebasan, kelancaran, dan keamanan pelayaran di selat- selat strategis dunia,

diplomasi maritim, mekanisme penyelesaian sengketa hukum kolaboratif sangat penting.

Kata kunci: Hukum Laut Internasional; UNCLOS 1982; kebebasan Pelayaran; Selat Strategis; Lintas Transit;

Abstract

The smooth flow of trade, energy supply lines, and international maritime stability are greatly facilitated by the world's strategic straits. However, rising geopolitical tensions, unilateral closures, and security threats by non-state actors often disrupt the exercise of freedom of navigation. This study aims to evaluate the international maritime legal framework that protects freedom of navigation in strategic straits and assess the legal consequences of such privacy violations. This research focuses on two main issues. First, the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) regulates freedom of navigation in straits for international navigation. Second, the mechanism of international legal accountability for actions that limit or interfere with the right of transit passage. The research method used is normative legal research (doctrinal legal research) by examining basic and secondary legal sources, including doctrine, international conventions, and relevant maritime case studies. Two approaches are used: a statutory approach and a conceptual approach. The law is analyzed prescriptively and qualitatively. This study found that Articles 37 and 38 of UNCLOS 1982 explicitly guarantee the right of transit for all ships and aircraft to pass through expeditiously and continuously without obstruction. Article 44 of UNCLOS 1982 emphasizes that the passage of a coastal state may not be obstructed, delayed, or unilaterally restricted. Any form of interference without a valid legal basis is considered a violation of international law standards. Therefore, the results of this study indicate that to ensure freedom, smoothness, and security of navigation in the world's strategic straits, maritime diplomacy and collaborative legal dispute resolution mechanisms are crucial.

Keywords: International Law of the Sea; UNCLOS 1982; freedom of navigation; strategic straits; transit passage;

1. Pendahuluan

Laut memainkan peran yang sangat penting secara strategis dalam memfasilitasi mobilitas internasional, konektivitas internasional, dan perdagangan. Jalur maritim merupakan sarana perdagangan utama di dunia, menyumbang lebih dari 80% volume perdagangan global. Selat-selat strategis di seluruh dunia, seperti Selat Malaka, Selat Hormuz, dan Selat Bab el-Mandeb, memainkan peran penting sebagai titik jepit (chokepoints) navigasi internasional yang

menghubungkan berbagai kawasan perairan bebas, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan laut teritorial. Dalam konteks ini, mereka berfungsi sebagai titik jepit.

Selama bertahun-tahun, ada perselisihan antara dua gagasan utama tentang hukum ruang laut: *mare liberum* (kebebasan laut) yang diusulkan oleh Hugo Grotius dan *mare clausum* (pembatasan/penguasaan laut). Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) tahun 1982 mengodifikasinya untuk mengakhiri keraguan hukum tersebut. Konvensi ini menciptakan kesepakatan hukum yang seimbang antara negara-negara pengguna (negara pengguna) yang memberikan jaminan kebebasan berlayar (kebebasan berlayar) dan negara-negara pantai (negara pantai). Rezim pelayaran khusus dibuat untuk mencapai keseimbangan tersebut. Rezim seperti itu termasuk Hak Lintas Transit di selat internasional (Bab III UNCLOS 1982) dan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (Archipelagic Sea Lanes Passage) di perairan negara kepulauan (Bab IV UNCLOS 1982).

Namun, dalam praktiknya, menjalankan kebebasan berlayar (Freedom of Navigation) di selat-selat strategis dunia sering menghadapi berbagai tantangan dan potensi ancaman. Di luar dinamika geostrategis dan tindakan unilateral negara pantai, gangguan ini disebabkan oleh elemen fisik-teknis dan masalah regulasi. Secara fisik-teknis, pesatnya eksplorasi dan eksploitasi minyak dan gas bumi di kawasan perairan telah mendorong pembangunan sejumlah besar instalasi lepas pantai. Pasal 60 jo. Pasal 80 UNCLOS 1982 mengakui bahwa negara pantai memiliki hak eksklusif untuk membangun instalasi tersebut dan menetapkan zona keselamatan (*safety zone*) seluas 500 meter. Namun, penempatan struktur fisik di sekitar atau di dekat alur pelayaran sempit berpotensi menimbulkan bahaya navigasi (*navigational hazard*), seperti risiko tubrukan (*powered collisions* dan *drifting collisions*).

Sebaliknya, undang-undang negara pantai masih tidak selaras dengan ketentuan UNCLOS 1982 dari segi hukum. Sebagai contoh, adanya dualisme hukum antara aturan sektoral domestik dan produk hukum sejarah, seperti *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie* (TZMKO) 1939 di Indonesia, dapat menyebabkan hambatan ilegal (*unlawful obstruction*) atau penegakan hukum yang berlebihan terhadap kapal-kapal asing yang sedang menggunakan hak lintasnya.

Berdasarkan latar belakang ini, sangat penting untuk melakukan penelitian normatif dan preskriptif mengenai kerangka hukum UNCLOS 1982 yang melindungi kebebasan pelayaran di selat-selat strategis. Studi ini juga harus menganalisis berbagai jenis gangguan maritim, termasuk yang berasal dari instalasi lepas

pantai dan masalah harmonisasi hukum nasional.

II. Metode Penelitian

Metode Penelitian yang digunakan dalam artikel ini Adalah metode hukum normatife dengan mencangkup pendekatan perundang – undangan dan pendekatan historis komparatif

III. Pembahasan

Salah satu elemen penting dari hukum laut internasional yang memastikan bahwa sistem perdagangan dan transportasi maritim di seluruh dunia berjalan lancar adalah kebebasan berlayar. Namun, dinamika yang terjadi di selat-selat strategis dunia menunjukkan adanya persaingan terus-menerus antara wewenang negara pantai (negara pantai) dalam menjaga keamanan wilayah perairannya dan hak masyarakat internasional untuk navigasi. Untuk memahami masalah ini secara keseluruhan, bagian pembahasan ini akan memberikan penjelasan dasar tentang kerangka yuridis UNCLOS 1982. Dan ini akan mengidentifikasi berbagai jenis gangguan faktual mulai dari keberadaan instalasi lepas pantai secara fisik hingga kendala harmonisasi hukum nasional dan merumuskan metode penyelesaian hukum yang dapat diterapkan.

UNCLOS 1982 mengklarifikasikan rezim pelayaran maritim internasional ke beberapa bentuk :

1. Hak Lintas Damai yang berlaku di laut territorial dan perairan kepulauan. Lintas dianggap damai selama tidak mengganggu kedamaian, ketertiban, atau keamanan negara Pantai (UNCLOS 1982 Pasal 19)
2. Hak Lintas Stransit yang berlaku pada selat yang digunakan untuk melakukan perjalanan internasional antara satu bagian laut lepas atau ZEE ke bagian laut lepas atau ZEE lainnya (Bab III UNCLOS 1982). Lintas transit adalah kebebasan pelayaran dan penerbangan yang dilakukan secara langsung, dan secepat mungkin tanpa hambatan atau penundaan.
3. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Archipelagic): Hak kapal asing untuk melintasi alur yang ditetapkan oleh negara kepulauan, seperti Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI I, II, dan III).

Selat-selat strategis dunia seperti Selat Malaka, Selat Hormuz, dan Selat Bab el-Mandeb memegang peranan esensial bagi konektivitas maritim global. Berdasarkan Bab III UNCLOS 1982, negara pantai berhak mengatur keselamatan navigasi dan penetapan *Traffic Separation Schemes* (TSS), namun dilarang

keras menghalangi atau menanggukuhkan hak lintas transit kapal asing selama kapal tersebut mematuhi aturan internasional.

Analisis bentuk- bentuk gangguan pelayaran di Perairan Strategis.

Gangguan terhadap kebebasan pelayaran di selat strategis dan perairan internasional dapat dipetakan ke dalam dua dimensi utama:

A. Gangguan Fisik dan Teknis dan Navigasi

Ketika eksplorasi migas meningkat, banyak instalasi lepas pantai telah dibangun di ZEE dan Landas Kontinen. Meskipun Pasal 60 dan 80 UNCLOS 1982 memberi negara pantai hak eksklusif untuk membangun instalasi tersebut, mereka juga harus menghindari membangunnya di tempat yang mengganggu jalur pelayaran internasional.

Negara pemilik instalasi berhak menerapkan zona keselamatan (safety zone) seluas 500 meter di sekitar instalasi. Namun, tantangan empiris menunjukkan bahwa kerap timbul risiko tubrukan akibat pelanggaran batas zona keselamatan oleh kapal-kapal pelintas:

- Drifting Collision: Tubrukan akibat kegagalan mesin kapal yang -terdorong arus/angin.

- Contact Ram / Powered Collision: Tubrukan akibat human error, kelalaian pemantauan radar, atau kurangnya kompetensi nahkoda. Selain tubrukan fisik, laju kecepatan kapal yang terlalu tinggi (slow steaming/speed limit issue) di sekitar zona instalasi juga berpotensi menimbulkan deformasi struktural pada anjungan lepas pantai akibat hempasan energi gelombang.

B. Ketidakseimbangan sektoral di Indonesia sering menghambat penegakan hukum terhadap kapal asing yang melintasi wilayah perairan. Menurut UNCLOS 1982, undang-undang terdahulu, seperti Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Laut 1939 (Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie / TZMKO 1939), yang menekankan batas 3 mil laut, belum sepenuhnya sesuai dengan prinsip kedaulatan 12 mil dan perairan kepulauan. Hal ini menyebabkan ketidakpastian hukum tentang bagaimana pengawasan kapal asing di perairan Indonesia dilakukan.

Untuk menjamin kebebasan navigasi dan melindungi kedaulatan dan infrastruktur penting negara pantai, tindakan hukum yang dapat diambil termasuk:

1. Batas Kecepatan Aman Standar keselamatan Kapal; meminta Organisasi Maritim Internasional (IMO) untuk membuat batas kecepatan aman, juga dikenal sebagai batas kecepatan aman, yang berlaku khusus saat kapal berlayar di dekat instansi lepas Pantai atau selat sempit.
2. Harmonisasi Regulasi Domestik; Negara Pantai, seperti Indonesia, harus merevisi dan mengharmonisasi aturan hukum laut peninggalan (TZMKO 1939) untuk sejalan dengan UU No. 6 Tahun 1996 tentang perairan Indonesia, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan UNCLOS 1982.
3. Penyebaran Informasi Kenavigasian (Notices to Mariners): Gunakan siaran stasiun radio pantai, pemutakhiran peta laut elektronik (ENC), dan penempatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) untuk mengoptimalkan pengumuman lokasi instalasi maritim. Ini dilakukan untuk menghindari klaim ketidaktautan nahkoda.

IV. Simpulan dan Saran

1. Kerangka Hukum UNCLOS 1982: Konventi Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982) in a straightforward manner provides guidance on freedom of navigation through the Hak Lintas Transit regulations (Pasal 37, 38, and 44) in seas that are used for international travel. Negara pantai dilarang keras to menghalangi, menunda, or menanggukkan lintas transit tersebut sechak tanpa dasar hukum internasional yang sah.
2. Bentuk Gangguan Pelayaran: Gangguan terhadap kebebasan berlayar di selat strategis dapat disebabkan oleh dua faktor utama: aspek fisik-teknis (risiko tubrukan kapal seperti tabrakan dengan mesin dan tabrakan dengan instalasi lepas pantai di sekitar alur sempit) dan aspek regulasi (dualisme dan ketidaksesuaian harmonisasi hukum nasional negara pantai, seperti aturan lama Indonesia TZMKO 1939 yang belum sepenuhnya selaras dengan UNCLOS 1982).
3. Upaya Penanganan Legal dan Praktis: Untuk menjamin keselamatan navigasi dan perlindungan hak kedaulatan negara pantai, Organisasi Maritim Internasional (IMO) menetapkan batas kecepatan aman (safe speed limit), mengharmonisasi peraturan nasional, dan meningkatkan distribusi informasi kenavigasian (Notices to Mariners).

Saran :

1. Bagi Negara Pantai (Negara Pantai): Untuk menghindari ketidakpastian hukum dan klaim hambatan ilegal (hambatan ilegal), diperlukan harmonisasi dan unifikasi

- hukum nasional terkait pelayaran dan perairan (seperti merevisi regulasi historis TZMKO 1939 agar sepenuhnya sejalan dengan UNCLOS 1982, UU No. 6 Tahun 1996, dan UU No. 17 Tahun 2008).
2. Bagi Organisasi Internasional (IMO): Perlu membuat standar regulasi internasional yang lebih khusus mengenai penetapan zona keselamatan (safety zone) dan batas kecepatan kapal yang melintas di dekat instalasi lepas pantai pada selat-selat sempit atau titik jepit (chokepoints).
 3. Bagi Peneliti Selanjutnya: Disarankan untuk menyelidiki mekanisme pertanggungjawaban ganti rugi (liability and compensation) akibat kerusakan infrastruktur maritim atau pencemaran laut yang disebabkan oleh pelanggaran hak lintas transit di selat strategis.

V. Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Fakultas Hukum Universitas PGRI Madiun (UNIPMA) atas bantuan akademik dan fasilitas yang diberikan selama penelitian ini. Selain itu, dewan penyunting dan penelaah Prosiding Conference on Law and Social Studies (COLaS) patut mendapat apresiasi setinggi-tingginya atas kritik dan saran yang sangat berharga yang membantu memperbaiki artikel ini. Selain itu, penulis berterima kasih kepada rekan-rekan sejawat dan semua orang yang telah membantu, mendorong, dan memungkinkan diskusi ilmiah tentang karya ini hingga selesai.

Daftar Pustaka

- Djalal, Hasjim, "Regulation of International Straits," 6.3 (2009), doi:10.17304/ijil.vol6.3.205
- Farhan, Muhammad, Program Studi, Magister Ilmu, Fakultas Hukum, dan Universitas Gadjah Mada, "Unes Law Review," 8.1 (2025), hal. 29–40
- Hefni, Hanna Adistyana, "Jurnal Hukum & Pembangunan," 51.2 (2021), doi:10.21143/jhp.vol51.no2.3062
- "I Wayan_142964-p.pdf"
- Kartawijaya, Suharyono, "INDONESIA DAN PENEGAKAN HUKUMNYA Disusun Oleh :," 2015, hal. 1–24
- Kelpitna, Misael, Popi Tuhulele, Dyah R A Daties, S Hukum, Ilmu Hukum, dan Pascasarjana Universitas, "Prinsip Freedom Of Navigation Dalam Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia," 4.37 (2026), hal. 201–14
- Kurnia, Ida, "Ida Kurnia, S.H., M.Hum. Dosen Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Jakarta.," Khl 1982, 1996
- "PENETAPAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI): MANFAATNYA DAN ANCAMAN BAGI KEAMANAN PELAYARAN DI," 1.1 (2017)
- Suhardono, Edi, Literasi Nusantara, Abadi Grup, Perumahan Puncak, Joyo Agung, Residence Kav, et al., *KEBIJAKAN KEMARITIMAN*

INDONESIA FORMULASI DAN

Umum, Ketentuan, “UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 6 TAHUN 1996 TENTANG PERAIRAN INDONESIA,” 1996

“Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,” 2008

Yurisprudensi, Jurnal, “Hak Lintas Kapal Asing dalam Hukum Laut Internasional,” 2 (2024), hal. 7–13