

MUHAMMAD NASIR, S.H., LL.M.

LINTAS TRANSIT DI SELAT MALAKA

HAK DAN TANGGUNG JAWAB INDONESIA DAN MALAYSIA



Editor
MALAHAYATI, S.H., LL.M.

BieNa Edukasi

MUHAMMAD NASIR, S.H., LL.M.

LINTAS TRANSIT DI SELAT MALAKA
HAK & TANGGUNG JAWAB INDONESIA & MALAYSIA

BieNa Edukasi

Buku ini disusun dalam beberapa bab yang dikemas sedemikian rupa sehingga memudahkan pemahaman. Bab 1 memuat pengantar mengenai rezim lintas transit di Selat Malaka; Bab 2 membahas mengenai sejarah Hukum Laut Internasional secara ringkas; Bab 3 membahas rezim lintas transit dan profil Selat Malaka; Bab 4 menjelaskan tentang pembagian batas laut antar negara; Bab 5 menganalisis tentang hak dan tanggung jawab negara selat dalam lintas transit di Selat Malaka, khususnya bagi Indonesia dan Malaysia; dan terakhir dalam Bab 6 menyimpulkan hasil penelitian dan masukan terhadap perbaikan.

Buku ini merupakan salah satu referensi penting dalam menyebarluaskan gagasan dan ilmu pengetahuan tentang hukum laut internasional secara umum, dan hak lintas transit secara khusus, dan lebih khusus lagi lintas transit di wilayah Selat Malaka, yang merupakan bagian dari laut wilayah Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Namun demikian, buku ini hanya membatasi pembahasan yang terkait dengan hak dan tanggung jawab negara Indonesia dan Malaysia saja.



Muhammad Nasir adalah Dosen Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh (FH UNIMAL) Lhokseumawe. Lahir di Kota Lhokseumawe pada 1 Mei 1978. Selain menjadi dosen di FH UNIMAL juga menjabat sebagai Kepala Laboratorium Hukum FH UNIMAL. Selain itu, Aktifitas di luar kampus juga menjabat sebagai pengurus Lembaga Konsultasi dan Kajian Hukum (LKKH) Lhokseumawe. Pendidikan formal yang pernah ditempuh yaitu memperoleh gelar Sarjana Hukum (SH) di Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala Banda Aceh pada tahun 2003. Pada tahun 2010 memperoleh gelar *Magister of Law* (LLM) di bidang Hukum pada National University of Malaysia. Karya ilmiah yang sudah ditulis yaitu "**Penyelesaian Pelanggaran Berat HAM di Aceh: Antara KKR dan Pengadilan HAM**". Selain itu juga ada karya ilmiah di bidang Hak asasi manusia yang sudah pernah ditulis yaitu "**Perlindungan Minimal Kepada Individu Menurut DUHAM dan Hukum Islam: Suatu Perbandingan**".

Penerbit
BieNa Edukasi
Jl. Madan No. 10C Geudong
Lhokseumawe – Aceh – Indonesia 24374
Email: bienaedukasi@gmail.com

ISBN 978-602-14523-1-8



9 786021 452318

MUHAMMAD NASIR, S.H., LL.M.

LINTAS TRANSIT DI SELAT MALAKA

Hak dan Tanggung Jawab Indonesia dan Malaysia

Editor

Malahayati, S.H., LL.M.

Penerbit CV. BieNa Edukasi, Lhokseumawe, 2013

© 2013 BieNa Edukasi

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopy, recording, or any information storage and retrieval system, without permission in writing from the publisher. Requests for permission to make copies of any part of this publication should be mailed to:

Permission
BieNa Edukasi
Jl. Madan No. 10C Geudong
Lhokseumawe – Aceh – Indonesia 24374
Email: bienaedukasi@gmail.com

Printed in Lhokseumawe, 2013

MUHAMMAD NASIR, S.H., LL.M.

**Lintas Transit di Selat Malaka: Hak dan Tanggung Jawab
Indonesia dan Malaysia** / Muhammad Nasir - 1st ed. –
Lhokseumawe: CV. BieNa Edukasi, 2013, 135 hlm.
Bibliografi: hlm. 133

ISBN 978-602-14523-1-8

Editor:
Malahayati, S.H., LL.M.

Penerbit:
CV. BieNa Edukasi

Layout and Cover Design:
BieNa Art

MUHAMMAD NASIR, S.H., LL.M.

**LINTAS TRANSIT
DI SELAT MALAKA**

Hak dan Tanggung Jawab Indonesia dan Malaysia

Editor

Malahayati, S.H., LL.M.

Penerbit CV. BieNa Edukasi, Lhokseumawe, 2013

PENGANTAR PENULIS

Puji syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan kesempatan bagi penulis untuk dapat menyelesaikan penulisan buku ini. Buku ini disusun setidaknya untuk memperkaya khazanah berfikir bagi mahasiswa, dosen dan masyarakat umum yang mempunyai minat mempelajari Hukum Laut internasional, serta tidak berlebihan kiranya buku ini juga akan menjadi salah satu tambahan referensi dalam bidang hukum laut internasional di Indonesia yang masih terasa kurang.

Menariknya bahan-bahan referensi yang digunakan dalam buku ini kebanyakan berupa buku-buku dan artikel-artikel dalam dan luar negeri. Dalam hal ini, penulis menyajikan isi buku ini berusaha seobyektif mungkin tetapi tetap memberikan saran yang konstruktif kepada kepentingan Indonesia dalam persoalan lintas transit di Selat malaka.

Buku ini disusun dalam beberapa bab yang dikemas sedemikian rupa sehingga memudahkan pemahaman. Bab 1 memuat pengantar mengenai rezim lintas transit di Selat Malaka; Bab 2 membahas mengenai sejarah Hukum Laut Internasional secara ringkas; Bab 3 membahas rezim lintas transit dan profil Selat Malaka; Bab 4 menjelaskan tentang pembagian batas laut antar negara; Bab 5 menganalisis tentang hak dan tanggung jawab negara selat dalam lintas transit di Selat Malaka, khususnya bagi Indonesia dan Malaysia; dan terakhir dalam Bab 6 menyimpulkan hasil penelitian dan masukan terhadap perbaikan.

Kritik dan saran sangat diharapkan untuk menyempurnakan penyajian buku ini, sehingga dapat memberikan manfaat dalam memperkaya referensi hukum laut internasional di Indonesia. Terima kasih juga di sampaikan kepada Ibu Malahayati, S.H.,LLM yang telah menyempatkan waktunya untuk menyunting buku ini sehingga buku ini dapat diterbitkan. Tidak lupa pula terima kasih saya sampaikan kepada rekan-rekan dosen Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh yang telah turut memberikan dukungan terhadap penerbitan buku ini.

Lhokseumawe, November 2013

Penulis,

Muhammad Nasir, S.H., LL.M.

PENGANTAR EDITOR

Bismillahirrahmanirrahim,

Alhamdulillah, puji dan syukur dihantarkan ke hadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua sehingga saat ini masih dapat merasakan nikmat Iman dan Islam. Salawat dan salam juga disampaikan kepada junjungan Nabi Besar Muhammad SAW, yang telah membawa kita dari alam gelap gulita sampai ke alam ilmu pengetahuan yang terang benderang.

Buku ini merupakan salah satu referensi penting dalam menyebarluaskan gagasan dan ilmu pengetahuan tentang hukum laut internasional secara umum, dan hak lintas transit secara khusus, dan lebih khusus lagi lintas transit di wilayah Selat Malaka, yang merupakan bagian dari laut wilayah Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Namun demikian, buku ini hanya membatasi pembahasan yang terkait dengan hak dan tanggung jawab negara Indonesia dan Malaysia saja.

Proses penyuntingan buku ini membutuhkan kerja ekstra dikarenakan hasil penelitian yang dibuat masih banyak menggunakan istilah-istilah maupun terminology dalam Bahasa Melayu. Hal ini tidak terlepas dari sumber referensi yang digunakan juga sebagian masih merupakan referensi asli dalam Bahasa Melayu. Namun demikian, hasil yang didapatkan tidak jauh dari harapan. Semoga buku yang masih relatif langka di Indonesia ini dapat menjadi sumber referensi bagi khalayak pembaca, baik dari akademisi maupun umum. Selamat membaca!

Lhokseumawe, November 2013

Editor,

Malahayati, S.H., LL.M.

DAFTAR ISI

Pengantar Penulis	i
Pengantar Editor	ii
Daftar Isi	iii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Pendekatan Masalah	5
1.3. Kerangka Pemikiran	6
BAB II SEJARAH HUKUM LAUT INTERNASIONAL	14
2.1. Pengenalan	14
2.2. Zaman Kerajaan Romawi	16
2.3. Zaman Abad Pertengahan	18
2.4. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982	23
BAB III SELAT MALAKA DAN REZIM LINTAS TRANSIT	28
3.1. Definisi Selat	31
3.2. Selat yang Digunakan Bagi Pelayaran Internasional	32
3.3. Selat Malaka	38
BAB IV PEMBAGIAN BATAS LAUT ANTAR NEGARA	44
4.1. Pembagian Batas-Batas Laut Antar Negara	44
4.1.1. Perairan Wilayah	47
4.1.2. Zona Tambahan	49
4.1.3. Landas Kontinen	49
4.1.4. Zona Ekonomi Eksklusif	52
4.1.5. Perairan Pedalaman	54
4.1.6. Perairan Kepulauan	55
4.2. Garis Pangkal	56
4.2.1. Garis Pangkal Biasa	56
4.2.2. Garis Pangkal Lurus	58
4.2.3. Garis Pangkal Kepulauan	58
4.3. Pembagian Maritim Indonesia dan Malaysia di Selat Malaka	59

4.4. Ketentuan Hukum Nasional Indonesia dan Malaysia tentang Lintas Transit di Selat Malaka	62
4.4.1. Hukum Nasional Indonesia	62
4.4.2. Hukum Nasional Malaysia	65
BAB V HAK DAN TANGGUNG JAWAB DALAM LINTAS TRANSIT DI SELAT MALAKA	68
5.1. Pendahuluan	68
5.2. Selat-Selat yang Digunakan Bagi Pelayaran Internasional	69
5.3. Peraturan Bagi Negara Selat	74
5.4. Hak dan Tanggung Jawab Indonesia dan Malaysia dalam Lintas Transit di Selat Malaka	76
5.4.1. Hak Indonesia dan Malaysia dalam Lintas Transit di Zona Ekonomi Eksklusif	78
5.4.2. Tanggung Jawab Indonesia dan Malaysia dalam Lintas Transit di Zona Ekonomi Eksklusif	81
5.4.3. Hak Indonesia dan Malaysia dalam Lintas Transit di Selat Malaka	85
5.4.4. Tanggung Jawab Indonesia dan Malaysia dalam Lintas Transit di Selat Malaka	86
5.5. Pelaksanaan Hukum Nasional Indonesia dan Malaysia tentang Lintas Transit	91
5.5.1. Pelaksanaan Hukum Nasional Indonesia	93
5.5.2. Pelaksanaan Hukum Nasional Malaysia	100
5.6. Kekurangan dan Kelemahan UNCLOS 1982 Bagian III tentang Selat yang Digunakan Bagi Pelayaran Internasional	107
5.7. Perbaikan terhadap UNCLOS 1982 Bagian III dan Hukum Nasional Indonesia dan Malaysia dalam Lintas Transit	118
BAB VI PENUTUP	123
6.1. Kesimpulan	123
6.2. Saran	131
DAFTAR PUSTAKA	133

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Selat Malaka merupakan sebuah selat yang membentang sejauh 805 kilometer (520 mil) di antara perairan Semenanjung Malaysia (Malaysia Barat) dan Pulau Sumatera (Indonesia).¹ Selat Malaka ini mendapat nama setelah Negara Malaka menguasai kepulauan ini antara tahun 1414 hingga 1511.² Selat Malaka juga merupakan sebuah selat yang paling sibuk di dunia³, kapal-kapal yang melalui Selat Malaka mencapai 600 buah kapal dalam satu hari dari berbagai ukuran dan kecepatannya⁴, serta kurang lebih 50,000 buah kapal kargo dan kapal minyak melalui Selat Malaka dari Barat ke Timur setiap tahun⁵. Oleh karena itu, peran Selat Malaka sangat penting terhadap kestabilan ekonomi dunia khususnya negara Amerika Serikat, Jepang, Cina dan negara lain yang ada di Asia Tenggara. Hampir seperlima perdagangan dunia melalui Selat Malaka.

¹ Hamzah Ahmad, *The Strait of Malacca International Cooperation in Trade Funding and Navigational Safety*, Pelanduk Publication, Selangor, 1997, hlm. 4.

² *Ibid.*

³ *Ibid.*

⁴ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, 2nd Edn, Alumni, Bandung, 2005, hlm. 388.

⁵ *Ibid.*

Salah satu negara yang sangat berkepentingan dalam lalu lintas pelayaran di Selat Malaka adalah Jepang. Sebanyak 90% dari import minyak mentah yang penting bagi industri negara tersebut yang berasal dari Teluk Parsi diangkut melalui Selat Malaka. Sampai tahun 1958, tidak ada masalah yang timbul terhadap penggunaan Selat Malaka, namun setelah itu Jepang menggunakan *supertankers* untuk mengefisienkan biaya pengangkutan minyaknya. Lintasan yang dilakukan oleh *supertankers* di Selat Malaka membahayakan kondisi perairan negara-negara selat dari segi pencemaran dan biaya pembersihan tumpahan minyak. Dapat dihitung dan dinilai betapa besarnya biaya yang akan ditanggung oleh negara-negara selat apabila terjadi kecelakaan yang melibatkan *supertankers* seberat 200000 *dead weight tonnage* (dwt). Dari tahun 1971 hingga akhir tahun 1985 dicatat sebanyak 350 kasus yang terjadi, baik kasus kecil maupun besar seperti kapal terkandas atau kecelakaan.⁶

Menurut kajian hidrografi yang dilakukan, bahwa terdapat kedangkalan yang kurang dari 23 meter di sekitar Selat Malaka⁷. Manakala kapal-kapal yang melalui Selat Malaka mempunyai berat hingga 200000 dwt akan dapat menyebabkan kapal tersebut kandas.⁸

Terkait masalah kedangkalan Selat Malaka dan jenis-jenis kapal yang melayari Selat Malaka membawa kepada pertemuan antara menteri-menteri luar negeri di Singapura pada tanggal 30 Junii hingga 2 Juli 1975 dan pertemuan tersebut dilanjutkan di Jakarta pada 10 hingga 12

⁶ *Ibid.*, hlm. 389.

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

September 1975.⁹ Pembahasan utama ialah mengenai *Under Keel Clearance* (UKC), yaitu kedalaman air di bawah kapal yang diperlukan oleh kapal tangki yang besar untuk melalui Selat Malaka dengan selamat.¹⁰ Indonesia dan Malaysia menginginkan ukuran selamat yang lebih besar, sehubungan dengan itu Indonesia dan Malaysia telah menuntut UKC 4.4 meter, sedangkan Singapura telah menuntut UKC 2.5 meter. Setelah perundingan di Jakarta pada Desember 1976, ketiga negara akhirnya setuju dengan ukuran UKC 3.5 meter.¹¹

Ketentuan tentang lintasan kapal-kapal, baik di Selat Malaka atau di Selat Singapura, harus dipatuhi. Ketentuan tersebut terkandung dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982. Dalam Pasal 37 dinyatakan bahwa: “Bagian ini berlaku bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau suatu zona ekonomi eksklusif lainnya”.¹² Dalam Pasal 38 (2) juga dinyatakan bahwa Lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan berdasarkan Bab ini semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya. Namun demikian persyaratan transit secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin tidak menutup kemungkinan bagi lintas melalui selat untuk maksud memasuki, meninggalkan atau kembali dari suatu Negara yang

⁹ Hasjim Djalal, *Persoalan Selat Malaka dan Singapura*, [http://www.setneg.go.id/index.php?](http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33)

option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33 (16 Desember 2009).

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*

¹² Pasal 37 UNCLOS 1982.

berbatasan dengan selat itu, dengan tunduk pada syarat-syarat masuk Negara itu.¹³

Keadaan yang lebih penting lagi bahwa negara selat dan negara pengguna laut dalam melaksanakan ketentuan yang ada dalam UNCLOS 1982 yang berguna dalam melakukan pelayaran dengan selamat di selat, termasuk melaksanakan syarat-syarat berikut:

- i. penentuan dan pelaksanaan mengenai batas jarak antara bagian bawah kapal dengan dasar laut (UKC) ialah 3.5 meter kepedalaman kapal;
- ii. penentuan dan pembatasan mengenai penyiaran;
- iii. penggunaan tanda-tanda navigasi oleh kapal;
- iv. pengawasan mengenai kecepatan kapal (tidak melebihi 12 *knots*);
- v. melaporkan mengenai bantuan kerusakan atau kegagalan dalam pemakaian alat pelayaran;
- vi. mengikuti dan mematuhi ketentuan internasional.¹⁴

Ketentuan Bagian III UNCLOS 1982 perlu dikaji karena ketentuan tersebut masih belum jelas pengaturannya, umum dan tidak spesifik mengenai hak-hak dan tanggung jawab Malaysia dan Indonesia terhadap penggunaan Selat Malaka dibandingkan hak-hak dan tanggung jawab negara-negara pengguna laut di Selat Malaka, seperti dalam Pasal 37 yang hanya memasukkan ZEE dan laut lepas saja dalam lintas transit. Pada kenyataannya, ada beberapa selat yang memiliki perairan wilayah.

¹³ Pasal 38 (2) UNCLOS 1982.

¹⁴ Hamzah Ahmad, *The Strait of Malacca International Cooperation in Trade Funding and Navigational Safety*, hlm. 19.

Ketentuan hukum Bagian III UNCLOS 1982 perlu direvisi dan diberi ketentuan yang lebih jelas agar tidak membebankan dan memberi keadilan kepada Indonesia dan Malaysia.

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, maka yang perlu dikaji yaitu kekurangan dan kelemahan ketentuan UNCLOS, khususnya Bagian III 1982, terutamanya Pasal 42 dan Pasal 233 karena masih bersifat umum dan tidak jelas. Untuk itu, ketentuan tersebut perlu dianalisis dan direvisi agar lebih jelas dan tidak membebankan serta memberi keadilan kepada negara-negara selat termasuk Indonesia dan Malaysia.

Berdasarkan permasalahan tersebut di atas maka yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisis kelemahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* Bagian III (UNCLOS 1982) mengenai lintasan transit di Selat Malaka;
2. Mengetahui pelaksanaan *United Nations Convention on the Law of the Sea* Bagian III (UNCLOS 1982) mengenai lintasan transit, baik yang diterapkan oleh Malaysia maupun Indonesia melalui peraturan nasional;
3. Memberikan saran dan perbaikan terhadap Bagian III UNCLOS 1982 mengenai lintasan transit di Selat Malaka.

1.2. Pendekatan Masalah

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian secara kualitatif dengan menganalisis isi ketentuan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 dan peraturan perhukuman nasional (Indonesia dan

Malaysia) melalui data primer dan data sekunder. Analisis referensi buku-buku dan jurnal ilmiah yang berkaitan dengan UNCLOS umumnya dan yang berhubungan dengan selat khususnya juga akan dikaji.

Kajian ini memfokuskan kepada hak-hak dan tanggung jawab Indonesia dan Malaysia dalam rezim lintasan transit di Selat Malaka. Kajian ini tidak melibatkan Singapura karena fokus penelitian hanya mengenai lintasan transit yang terkait dengan Indonesia dan Malaysia saja. Kajian ini juga membahas ketentuan dalam UNCLOS 1982 dan beberapa ketentuan nasional Indonesia dan Malaysia dalam mengatur Selat Malaka.

Penelitian ini penting karena faktor-faktor sebagai berikut:

1. Untuk memperkaya khazanah penelitian dalam bidang perjanjian internasional secara umum dan UNCLOS 1982 khususnya;
2. Kajian ini juga penting bagi negara-negara selat karena perlu mengetahui mengenai hak-hak dan tanggung jawab negara di selat yang digunakan bagi pelayaran internasional seperti terkandung dalam UNCLOS 1982;
3. Kajian ini juga penting karena negara-negara pengguna laut di sekitar Selat Malaka juga mempunyai hak-hak dan tanggung jawab terhadap lintasan transit di Selat Malaka.

1.3. Kerangka Pemikiran

Sebelum membahas lebih jauh mengenai UNCLOS, ada baiknya dijelaskan terlebih dahulu tentang definisi selat. Selat bukanlah suatu istilah, dan selat juga tidak dinyatakan dan ditentukan definisinya dalam konvensi yang dikeluarkan oleh UNCLOS 1982. Selat merupakan bagian

yang sempit di perairan yang menghubungkan dua laut atau dua buah badan air yang besar¹⁵.

Menurut E. D. Brown, selat ialah sebuah jalur yang membelah bagian air laut dan menghubungkannya dengan dua bagian laut yang besar atau sebuah jalur lintasan yang menghubungkan dua bagian laut lepas.¹⁶ Dapat di definisikan pula secara umum bahwa: *A strait or straits is a narrow, navigable channel of water that connects two larger navigable bodies of water. It most commonly refers to a channel of water that lies between two land masses, but it may also refer to a navigable channel through a body of water that is otherwise not navigable, for example because it is too shallow, or because it contains an unnavigable reef or archipelago.*¹⁷

Beberapa definisi di atas dapat dijadikan acuan dalam pelayaran di selat yang digunakan bagi pelayaran internasional bagi negara selat dan negara pengguna laut. Sejak diumumkannya konsep negara kepulauan oleh Indonesia, mulai banyak diperdebatkan tentang status Selat Malaka, baik di Indonesia dan Malaysia ataupun di level internasional. Ada yang menyatakan supaya Selat Malaka dijadikan sebagai selat internasional, ada yang meminta pengawasan Selat Malaka diberikan kepada pihak luar internasional, rezim lintasan damai, rezim lintasan transit dan lain-lainnya.

Indonesia dan Malaysia telah mula memperjuangkan konsep negara maritim kepada masyarakat internasional dengan mengeluarkan berbagai

¹⁵ Hornby, A.S, *Oxford Advanced Learner's Dictionary*, 7 Edition, Oxford University Press, UK, 2005, hlm. 1460.

¹⁶ Brown E.D, 1994, *The International Law of the Sea, Introductory Manual*, Volume I, Dartmouth Publishing Company, hlm. 77.

¹⁷ <http://en.wikipedia.org/wiki/Strait> (16 Desember 2009).

hukum mengenai laut, seperti pengumuman pemerintah Indonesia mengenai wilayah perairan Indonesia (Deklarasi Djuanda 1957)¹⁸ dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Prp. Tahun 1960¹⁹ mengenai perairan Indonesia. Pasal 1 Hukum tersebut antara lain menyatakan, bahwa lebar perairan wilayah Indonesia adalah 12 mil dan pada selat yang lebarnya tidak melebihi 24 mil dan bila negara Indonesia tidak merupakan satu-satunya negara pantai, maka garis batas perairan wilayah Indonesia ditarik pada tengah selat tersebut. Malaysia telah menetapkan lebar perairan wilayahnya menjadi 12 mil diukur dari garis pangkal yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan Konvensi Jenewa 1958 mengenai perairan wilayah dan zona tambahan.

Oleh karena terdapat bagian-bagian laut di Selat Malaka yang lebarnya kurang dari 24 mil, untuk itu perlu ditarik garis pembatas yang akan menentukan perairan wilayah negara pantai yaitu Indonesia dan Malaysia. Penetapan garis perairan wilayah Indonesia dan Malaysia yang merupakan suatu garis tengah (*medianline*) yang diukur dari garis pangkal perairan wilayah masing-masing adalah perlu agar batasan kedaulatan di perairan wilayah masing-masing menjadi jelas. Sehubungan dengan itu, pada 17 Februari 1970, perjanjian garis batas perairan wilayah antara kedua negara (Indonesia dan Malaysia) ditandatangani dan menjadi Hukum Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1971. Seperti yang telah dinyatakan dalam Pasal 1 dari ketentuan bahwa "Perjanjian antara

¹⁸ Unknown, 2000, *Dimanakah Batas-Batas Wilayah Kita Di Laut?*, Departemen Kelautan dan Perikanan Indonesia, Jakarta, m.s 3.

¹⁹ Prp merupakan hukum darurat yang disahkan tanpa persetujuan legislatif yang kemudian diubah kembali oleh legislatif menjadi Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 yang telah disesuaikan dengan UNCLOS 1982. Sumber: Pasal 22 Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945.

Republik Indonesia dan Malaysia mengenai Penetapan Garis Batas Laut Wilayah kedua negara di Selat Malaka" yang ditandatangani pada 17 Maret 1970 di mana salinannya dilampirkan pada Hukum ini.²⁰

Berdasarkan perjanjian batas perairan wilayah kedua negara yang menjadikan lebar laut wilayah 12 mil ini adalah bahwa pada bagian-bagian tertentu dari laut yang dulunya merupakan laut bebas²¹ dan kini telah menjadi perairan-perairan wilayah Indonesia dan Malaysia. Ini bermakna bahwa di bagian-bagian laut yang telah menjadi perairan wilayah telah memberikan kedaulatan kepada negara-negara selat yaitu Indonesia dan Malaysia. Diperkirakan lebih dari 100 selat di dunia yang statusnya akan menjadi perairan wilayah dan perairan tersebut berada di bawah kedaulatan negara-negara selat.²²

Kapal-kapal asing, baik kapal-kapal perang atau kapal-kapal dagang yang melalui Selat Malaka, harus mematuhi ketentuan lintasan transit. Kapal-kapal asing tersebut ketika melalui selat harus mematuhi semua ketentuan dan peraturan-peraturan negara selat mengenai pelayaran agar keselamatan lintasan dan kepentingan-kepentingan negara selat itu tidak terancam.²³

Jenis-jenis kapal dapat dibedakan yaitu kapal-kapal resmi negara dan kapal-kapal komersil. Tetapi tiap-tiap kapal tersebut harus mempunyai kewarganegaraan yang merupakan syarat agar kapal-kapal itu dapat

²⁰ Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1971 tentang Perjanjian Antara Republik Indonesia dan Malaysia Tentang Penetapan Garis Sempadan Perairan Wilayah Kedua Negara Di Selat Malaka.

²¹ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, hlm. 305.

²² *Ibid.*

²³ Hukum Republik Indonesia No. 4 Prp. Tahun 1960 tentang perairan Indonesia.

memakai bendera negara tersebut.²⁴ Kapal-kapal resmi negara ialah kapal-kapal yang digunakan oleh negara sebuah negara dan bukan untuk tujuan komersil.²⁵

Kategori kapal yang paling penting dari kapal-kapal negara adalah kapal-kapal perang. Ini artinya kapal-kapal perang termasuk dalam bagian kapal resmi negara. Kapal perang termasuk ketika kapal perang tersebut menjalankan tugas dan memiliki kelengkapan senjata dan bersiap sedia untuk berperang.²⁶ Pasal 29 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa kapal perang adalah suatu kapal yang dimiliki oleh angkatan bersenjata suatu negara yang memakai tanda luar yang menunjukkan ciri khusus kebangsaan kapal tersebut, di bawah komando seorang perwira yang diangkat untuk itu oleh pemerintah negaranya dan yang namanya terdapat di dalam daftar dinas militer yang tepat atau daftar serupa, dan yang diawaki oleh awak kapal yang tunduk pada disiplin angkatan bersenjata reguler.²⁷

Berdasarkan sejarah pada awal Perang Dunia Pertama, kebiasaan internasional telah berkembang dalam tahap hak lintasan kapal-kapal dagang di selat-selat internasional dan kapal perang juga mempunyai hak yang sama pada masa itu,²⁸ meskipun tidak ada persetujuan tertentu yang telah dibuat. Sewaktu peperangan antara Arab dengan Israel pada tahun 1973, Amerika Serikat dan Rusia yang membawa kapal perangnya telah

²⁴ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, hlm. 320.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Pasal 29 UNCLOS 1982.

²⁸ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, LexisNexis Malaysia Sdn Bhd, Malaysia, 2008, hlm. 93.

melalui Selat Malaka dan Selat Singapura dengan melewati Samudera Hindia. Hal ini menunjukkan bahwa Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu selat yang paling penting di dunia dan menjadi lintasan yang strategis bagi negara-negara *super power*, terutama setelah Amerika Serikat menjajah Vietnam.²⁹

Melihat pengalaman di atas, rezim lintasan transit telah berlaku di Selat Malaka dan Selat Singapura, sesuai dengan UNCLOS I dan UNCLOS II serta dalam Pasal 16 (4) Konvensi Jenewa 1958 mengenai perairan wilayah dan zona tambahan. Bagaimanapun, konvensi ini juga mempertegas mengenai hak negara pantai dalam mencegah lintasan yang tidak aman, seperti yang disebutkan dalam Pasal 16 (1) dan Pasal 16 (3) bahwa 'negara pantai dapat menutup sementara lintasan damai jika lintasan damai tersebut mengganggu keselamatan negara pantai.' Pada masa itu tidak diatur mengenai hal tersebut dalam UNCLOS III.³⁰ Setelah mengalami kebuntuan (*deadlock*) mengenai lintasan di selat, beberapa wakil negara termasuk Inggris mengusulkan kembali mengenai 'lintasan transit' untuk diatur dalam UNCLOS III, termasuk juga mengenai ketentuan bagi lintasan kapal perang di selat internasional.

Sejak itu tidak ada ketentuan mengenai kapal perang yang melakukan pelayaran di selat internasional.³¹ Dapat dianggap bahwa tidak ada kedaulatan secara mutlak kepada kapal perang untuk melakukan pelayaran di perairan wilayah. Namun, beberapa negara maritim seperti Inggris berharap negara-negara selat mengikuti keinginan mereka. Jika

²⁹ *Ibid*, hlm.. 94.

³⁰ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, hlm. 96.

³¹ *Ibid*; dan Pasal 30, 31 dan Pasal 32 UNCLOS 1982.

pelanggaran terhadap kedaulatan negara pantai terjadi, tindakan yang terbaik diambil ialah menegakkan kedaulatan negara pantai sesuai dengan UNCLOS 1982 walaupun hal ini tidak banyak membantu.³² Pasal 236 UNCLOS 1982 menyatakan Ketentuan Konvensi ini yang tersebut dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut tidak berlaku bagi kapal perang, kapal bantuan, kendaraan air lainnya atau pesawat udara milik atau yang sedang dioperasikan oleh suatu Negara serta digunakan, pada saat ini, hanya untuk keperluan pemerintah yang bukan bersifat komersial. Walaupun demikian, setiap Negara harus menjamin, dengan menetapkan tindakan-tindakan yang tepat yang tidak menghalangi operasi atau kemampuan operasional kendaraan air atau pesawat udara yang dimiliki atau dioperasikannya, bahwa kendaraan air atau pesawat udara dimaksud bertindak menurut cara yang konsisten, sepanjang hal itu beralasan dan dapat dilakukan, dengan Konvensi ini.³³

Menurut George, kapal selam juga bisa dianggap sebagai kapal perang.³⁴ Dalam Pasal 14 (6) Konvensi Perairan Wilayah 1958 menyatakan bahwa kapal selam dalam melakukan pelayaran harus melakukan pelayaran di atas permukaan laut dan menunjukkan bendera kapal ketika mereka melakukan pelayaran lintasan damai di perairan wilayah.

Pasal 20 UNCLOS 1982 juga menyatakan bahwa kapal selam atau kapal-kapal dalam air lain yang melakukan pelayaran di bawah laut, jika belayar di perairan wilayah harus belayar di atas permukaan laut dan menunjukkan bendera kapalnya.

³² George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, hlm. 96.

³³ Pasal 236 UNCLOS 1982.

³⁴ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, hlm. 97.

Lintasan damai di perairan wilayah bagi kapal bertenaga nuklir atau kapal yang membawa nuklir atau membawa bahan-bahan yang berbahaya perlu membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan terhadap kapal tersebut mengikut perjanjian internasional. Bagi kapal-kapal yang sifatnya berbahaya atau beracun dicadangkan melalui alur laut dan jalur pemisah lintasan sebagaimana yang ditentukan oleh negara pantai dan perlu untuk melewati lintasan pada jalur yang demikian.³⁵

³⁵ Pasal 23 UNCLOS 1982.

BAB II

SEJARAH HUKUM LAUT

INTERNASIONAL

2.1. Pengenalan

Hukum laut internasional merupakan salah satu bagian dari hukum internasional publik yang telah mengalami perubahan sejak berakhirnya Perang Dunia Kedua. Hukum laut juga telah mengalami suatu revolusi sesuai dengan perkembangan zaman dan teknologi. 70% atau 140 juta mil dari permukaan bumi terdiri dari laut dan merupakan suatu “jalan raya” yang menghubungkan satu bangsa dengan bangsa yang lain di seluruh dunia untuk berbagai jenis kegiatan.

Lautan di dunia juga merupakan alat yang menghubungkan dan memisahkan antara batas dan daratan bagi manusia. Laut telah memisahkan manusia menjadi beberapa benua. Pada masa sekarang, laut juga telah mampu menghubungkan manusia dengan manusia juga bisa

berkomunikasi melalui laut.³⁶ Sebuah pelayaran dapat mengembangkan umat manusia dan manusia juga bisa mengeksploitasi sumber-sumber alam di laut. Berdasarkan sejarah bahwa negara-negara yang mempunyai kuasa dan pengaruh di laut akan mempunyai peranan penting dalam pelayaran di lautan.³⁷

Setelah Perang Dunia Kedua, perkembangan ilmu manusia dalam mengeksploitasi laut semakin meningkat. Perkembangan teknologi menjadi alat untuk melakukan eksploitasi sumber-sumber di laut.³⁸ Terkadang, dalam mengeksploitasi sumber-sumber laut tersebut menyebabkan berlakunya perselisihan antar negara. Kemungkinan lain juga bisa terjadinya persaingan dalam proses eksploitasi dan eksplorasi di laut, bahkan terjadinya pencemaran laut oleh negara-negara pengguna laut hingga memerlukan peraturan untuk mencegah berbagai permasalahan di laut. Jika dahulu hukum di laut hanya mengurus dan memfokuskan kegiatan-kegiatan di atas permukaan laut saja, tetapi sekarang ini perhatian juga telah beralih kepada dasar laut dan kekayaan mineral yang terdapat di dalamnya. Hukum laut berkembang antara lainnya semenjak beberapa abad terakhir untuk menentukan kekuasaan sebuah negara pantai terhadap lautnya, dalam mengeksplorasi dan mengeksploitasi kekayaan-kekayaan yang terdapat di dalam laut dan di permukaan laut.

³⁶ Michael A. Becker, 2005, *The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea*, Journal Yale Law School, Volume 46, Number 1, hlm.1

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Churchill R.R and Lowe A.V, 1999, *The Law of the Sea*, Juris Publishing, Manchester University Press, hlm. 1-2.

Laut merupakan keseluruhan rangkaian air asin yang menggenangi permukaan bumi. Adapun definisi laut yang berdasarkan pada UNCLOS adalah bahwa keseluruhan air laut yang berhubungan secara bebas di seluruh permukaan bumi.³⁹ Laut Mati, Laut Kaspia dan *the Great Salt Lake* yang berada di Amerika Serikat dari segi tidak bisa dianggap sebagai laut, karena lautannya tertutup dan tidak mempunyai hubungan dengan bagian-bagian laut lainnya di dunia, walaupun airnya asin dan menggenangi lebih dari satu negara pantai.⁴⁰

Laut merupakan jalan yang menghubungkan negara di seluruh dunia. Melalui laut masyarakat dari berbagai bangsa mengadakan berbagai pertukaran komoditi perniagaan termasuk ilmu pengetahuan. Laut juga merupakan prasarana penting dalam hubungan politik internasional. Sejarah telah membuktikan bahwa berbagai persaingan-persaingan telah dilakukan oleh bangsa-bangsa besar dalam menguasai laut, karena negara yang menguasai lintasan laut akan menguasai dunia pula.

Demikian juga dengan keadaan di Eropah, sebelum zaman Romawi tidak banyak pengaturan mengenai ketentuan yang mengatur masalah-masalah yang berkaitan dengan laut baik di Indonesia ataupun di Malaysia.

2.2. Zaman Kerajaan Romawi

Kerajaan Romawi meliputi seluruh Lautan Tengah (*Mediterranean*) di bawah jajahan kuasanya. Persoalan mengenai penguasaan laut tidak menimbulkan masalah karena tidak ada pihak lain

³⁹ Boer Mauna, *Ibid.* hlm. 305.

⁴⁰ *Ibid.*

yang menandingi kekuasaan bangsa Romawi ketika itu.⁴¹ Lautan Tengah pada masa itu terdiri dari "tasik" dalam wilayah Romawi. Keadaan akan berlainan seandainya pada masa itu ada negara-negara lain di Lautan Tengah yang dapat mengimbangi kekuasaan Romawi. Tujuan penguasaan Romawi di laut tersebut adalah untuk mengurangi bahaya daripada ancaman bajak laut. Ancaman bajak laut sangat mengganggu keamanan dan keselamatan pelayaran di laut tersebut yang sangat penting bagi berkembangnya perdagangan dan kesejahteraan hidup bagi rakyat yang berada di bawah kekuasaan Kerajaan Romawi ini.

Bangsa Romawi meletakkan konsep laut sebagai suatu "*res communis omnium*" (hak bersama seluruh manusia).⁴² Menurut konsep ini penggunaan laut adalah bebas atau terbuka bagi setiap orang⁴³. Kebebasan di laut berarti kebebasan dari ancaman atau bahaya pembajakan dalam menggunakan laut. Hal ini tidak bertentangan dengan penguasaan laut secara mutlak oleh bangsa Romawi. Dalam hal ini bangsa Romawi melihat dirinya sebagai pihak yang menjamin kepentingan umum di laut dan penggunaannya hingga tidak ada pertentangan antara kekuasaan atas laut dan kebebasan dalam penggunaannya. Konsep *res communis omnium* ini akan melahirkan doktrin mengenai kebebasan dalam menggunakan laut.

Di samping konsep tersebut di atas ada pemikiran lain mengenai

⁴¹ Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, Binacipta, Bandung, 1978, hlm.. 2-3.

⁴² *Ibid.*

⁴³ *res communis omnium* artinya ialah hak bersama seluruh manusia untuk menggunakan laut yang berarti hak semua orang untuk melayari laut bebas dari gangguan bajak laut dan pelayaran, seperti perikanan dan menjadi dasar pula bagi kebebasan menangkap ikan. (Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, hlm.. 2-3).

konsep penggunaan laut, yaitu *res nullius*.⁴⁴ Menurut pandangan ini laut bisa dimiliki apabila suatu negara ingin memilikinya bisa menguasai laut tersebut, yang kemudian dikenal sebagai konsep *occupation* dalam hukum bangsa Romawi.⁴⁵ Sistem mendapatkan hak secara tradisional seiring dengan konsep lama mengenai perolehan hak milik karena "*occupatio*," yaitu pendudukan yang termasuk "*res nullius*," yaitu suatu tempat yang belum dimiliki oleh seseorang menjadi milik orang yang menempatnya. Bangsa Romawi telah menetapkan cara okupasi sebagai cara mendapatkan hak milik secara alamiah.⁴⁶

Setelah runtuhnya Kerajaan Romawi, muncul berbagai negara di sekitar Lautan Tengah yang merdeka. Dengan berakhirnya penguasaan mutlak Laut Tengah oleh satu negara, kemudian timbul persoalan siapakah yang memiliki atau menguasai lautan antara negara yang saling bersaing satu sama lain. Pemikiran mengenai hukum didominasi oleh konsep-konsep dan asas-asas Romawi yang ditinggalkan oleh bangsa Romawi, maka konsep-konsep mengenai hubungan antara negara tepi dan negara-negara laut dimasukkan dalam konsep-konsep atau asas-asas hukum Romawi.

2.3. Zaman Abad Pertengahan

Negara-negara yang baru merdeka setelah runtuhnya Kerajaan Romawi di tepi Laut Tengah telah menuntut sebagian dari laut yang

⁴⁴ *res nullius* ialah menganggap laut tidak ada yang memiliki. Oleh karena itu, siapapun yang dapat menguasai laut, dapat pula memilikinya. (Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, hlm.. 2-3).

⁴⁵ Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, hlm. 4.

⁴⁶ Pound Roscoe, 1982 *Pengantar Filsafat Hukum*, terjemahan, Drs. Mohammad radjab Jakarta:Bhrata Karya Aksara, hlm. 119.

berbatas dengan pantai masing-masing. Sebagai contoh, Negara Venetia menuntut sebagian besar dari Laut Adriatik, suatu tuntutan yang diakui oleh Pope Alexander ke-III dalam tahun 1177. Berdasarkan kekuasaannya atas laut Adriatik ini, Venetia memungut cukai terhadap setiap kapal yang belayar di sana.⁴⁷

Contoh lain yaitu negara Genoa yang menuntut kekuasaan atas laut Liguria dan sekitarnya dan melakukan tindakan-tindakan penggunaan atas laut tersebut.⁴⁸ Keadaan yang sama juga dilakukan oleh negara Pisa yang menuntut dan melakukan tindakan-tindakan penguasaan atas laut Thyrrhenia.⁴⁹ Contoh tindakan-tindakan yang dilakukan ialah seperti perlindungan terhadap kesehatan, pencegahan terhadap penyeludupan dan penjagaan keamanan.

Tiga buah negara kecil yang muncul setelah runtuhnya Kerajaan Romawi di atas hanya merupakan sebagian saja dari contoh negara-negara di tepi Laut Tengah yang berusaha melaksanakan kekuasaannya atas Laut Tengah setelah kekuasaan Kerajaan Romawi lenyap. Kekuasaan yang dilaksanakan oleh negara-negara tersebut dengan laut yang berbatas dengan pantainya dilakukan untuk berbagai kepentingan. Terdapat negara yang tidak ingin terbawa dalam perselisihan dengan negara tetangganya kemudian mulai menentukan suatu daerah bebas dari tindakan permusuhan. Negara netral ini biasanya ditentukan kekuatannya berdasarkan pada kemampuan negara pantai untuk menguasainya dengan senjata dari darat. Dengan melakukan tembakan meriam dari darat ke

⁴⁷ Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, hlm.3.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ *Ibid.*

arah laut, menjadi tanda kekuasaan atas laut tersebut sejauh mana tembakan meriam tersebut dari darat. Penguasaan laut dengan kejauhan tembakan meriam dari benteng-benteng di darat inilah yang merupakan bermulanya konsep tembakan meriam.⁵⁰

Bermulanya tuntutan-tuntutan dari negara-negara pantai untuk keperluan negara masing-masing menimbulkan keadaan di mana laut tidak lagi merupakan suatu kekuasaan milik bersama. Tindakan negara-negara pantai Laut Tengah untuk menuntut bagian dari laut yang berbatas dengan pantainya ini secara eksklusif, menimbulkan keinginan untuk mencari penjelasan hak-hak serta batasnya dalam UNCLOS.

Oleh karena itu, diperlukan usaha untuk menyusun satu ketentuan hukum laut mengenai status antara negara menyebabkan pakar-pakar hukum Romawi mencari penyelesaian terhadap masalah tersebut berdasarkan asas-asas dan konsep-konsep hukum Romawi. Keperluan untuk menjelaskan teori bagi tuntutan kedaulatan atas laut oleh negara-negara ini antara lainnya menimbulkan beberapa teori. Teori yang paling terkenal adalah teori yang dikemukakan oleh Bartolus dan Baldus, dua orang ahli filsafat dalam hukum laut abad pertengahan.⁵¹ Bartolus meletakkan dasar bagi pembagian dua kawasan laut yaitu bagian laut yang berada di bawah kedaulatan negara pantai dan di luar itu berupa bagian laut yang bebas dari negara manapun.⁵² Teori ini merupakan dasar bagi pembagian dua kawasan laut yaitu perairan wilayah dan laut lepas.

⁵⁰ Teori tembakan meriam ini menyatakan bahwa luas perairan wilayah sebuah Negara perairan pantai yaitu sejauh tembakan meriam, yang diperkirakan lebih kurang 3 mil. (Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, hlm.20).

⁵¹ Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, hlm.6.

⁵² *Ibid.*

Sedangkan konsep Baldus agak berlainan dan lebih maju jika dibandingkan dengan konsep Bartolus. Ia membedakan tiga konsep tersebut dengan penguasaan atas laut yaitu:

- i. pemilikan laut, yaitu sebuah negara bisa menuntut kepemilikan laut di perairan wilayahnya;
- ii. pemakaian laut, yaitu laut hanya bisa dipakai tetapi tidak bisa menuntut untuk dimiliki;
- iii. kedaulatan atas laut dan hak untuk melakukan perlindungan terhadap kepentingan-kepentingan di laut.⁵³

Teori-teori yang diterangkan di atas bermanfaat dan diaplikasikan di dalam pembentukan konsep-konsep dalam UNCLOS yang berlaku hingga kini, di samping itu ditentukan pula oleh tindakan negara-negara sebagai pelaksanaan terhadap perlindungan dan kepentingan mereka. Tindakan negara-negara di abad pertengahan yang berhubungan dengan laut dapat digolongkan dalam tindakan-tindakan penggunaan laut sebagai berikut:

- i. tindakan yang dilakukan untuk melindungi laut terhadap sumber kekayaan alam, terutama perikanan;
- ii. tindakan yang menganggap laut sebagai jalan perlindungan, baik yang bertujuan untuk melindungi kepentingan negara dari segi keamanan, pertahanan, cukai, kesehatan dan lain-lain;
- iii. tindakan yang bertujuan melindungi laut sebagai alat komunikasi.

Pembentukan UNCLOS ini menjadi perjuangan untuk menguasai lautan yang berdasarkan kepada berbagai alasan dan kepentingan yang

⁵³ *Ibid.*

berbeda. Pada masa yang sama terjadi pula perdebatan filosof hukum yang masing-masing memberikan justifikasi untuk membenarkan tindakan yang diambil oleh pemerintah negaranya.

Kehebatan mempertahankan pendapat di antara ahli-ahli falsafat hukum yang mempertahankan laut bebas dan laut yang dikuasai oleh negara pantai ini meningkat dengan kemampuan manusia untuk mengeksplorasi lautan dan mengeksploitasi kekayaan dari laut. Oleh itu, sejak awal munculnya ketentuan hukum laut telah dipengaruhi oleh faktor-faktor dari segi politik, ekonomi dan teknologi dalam menentukan sikap negara-negara terhadap laut.

Suatu peristiwa penting di dalam sejarah hukum laut adalah pembagian seluruh laut dan samudera dunia ini di dalam dua bagian yang dilakukan oleh Pope Alexander XII pada tahun 1493 dengan piagam yang dinamakan *Inter Caetera*.⁵⁴

Pembagian seluruh lautan di dunia di antara negara Portugal dan Spanyol yang pada hakikatnya merupakan pembagian dunia ke dalam dua lingkungan kekuasaan yang masing-masing dinyatakan berada di bawah kedaulatan raja-raja Portugal dan Spanyol. Ini merupakan usaha untuk menyelesaikan persaingan dan pertikaian antara dua negara Katholik ini yang mulai timbul sejak jatuhnya Negara Constantinopel (sekarang Istanbul) ke tangan Turki di tahun 1453.⁵⁵

Bantahan yang paling kuat terhadap konsep laut tertutup (*mare clausum*) berdasarkan doktrin "*dominio maris*" datang yang dari pihak

⁵⁴ Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, hlm.8.

⁵⁵ *Ibid.*

yang memperjuangkan asas kebebasan belayar (*freedom of navigation*) yang di dasarkan atas prinsip bahwa lautan itu harus bebas untuk dilayari oleh siapapun.⁵⁶ Dalam hal ini rakyat Belanda, khususnya Hugo Grotius memperjuangkan asas kebebasan laut dengan cara yang paling gigih, walaupun kemudian bangsa Inggris lebih dikenal sebagai perintis asas kebebasan laut ini.⁵⁷ Perjuangan Belanda dan Inggris melawan Portugal dan Spanyol di lautan akhirnya menjadikan asas kebebasan laut dalam arti kebebasan pelayaran ini menjadi suatu kenyataan.

2.4. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, merupakan salah satu konvensi yang rumit jika dibandingkan dengan konvensi yang lain⁵⁸ karena merupakan hasil dari kompilasi tiga Konferensi UNCLOS. Konvensi PBB mengenai UNCLOS yang diterima pada tanggal 30 April 1982 pada sidangnya yang ke-11 di New York untuk ditandatangani mulai tanggal 10 Desember tahun yang sama di Montego Bay, Jamaica⁵⁹, merupakan konvensi hasil dari persetujuan bersama masyarakat internasional yang terbesar di abad ke-20.⁶⁰ Prof. Louis Sohn seorang ahli hukum laut Amerika Serikat menyebut konferensi tersebut dengan “konferensi terbesar abad ke 20” dalam bidang hukum laut internasional. Kurt Waldheim, mantan Sekretaris Jenderal PBB menyebutnya sebagai forum *perundingan paling penting di abad XX*, dan Tommy Koh, mantan

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ Brown, E.D, *The International Law of The Sea, Introductory Manual*, volume I, hlm..5.

⁵⁹ Unknown, *The Law of the Sea United Nations Conventions on the Law of the Sea With Index and Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, United Nations, New York, 1983, hlm. xix.

⁶⁰ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, hlm. 309.

Ketua Konferensi menyebutnya sebagai *rendez-vous with history*. Selain itu, konferensi UNCLOS III mengenai hukum laut bukan saja yang terbesar, terpanjang dan juga yang terpenting dalam sejarah konferensi internasional. Konferensi III mengenai hukum laut itu pada hakikatnya merupakan Konferensi terakhir dari perundingan-perundingan antara negara-negara yang bermula sebelum tahun 1973.⁶¹

Konferensi tersebut terbesar karena dihadiri lebih dari 160 negara dengan 5000 ahli delegasi dari berbagai latar belakang, yaitu terdiri dari wakil negara-negara, diplomat, ahli hukum, wakil perikanan, wakil perindustrian, wakil kehutanan dan lain-lain. Konferensi ini menghabiskan masa selama sembilan tahun yaitu berawal dari Desember 1973 hingga September 1982 yang meliputi 12 pertemuan.⁶² Duta besar Malta di Konferensi UNCLOS, Arvid Pardo, pada 1 November 1967 telah membuktikan isu untuk menjadikan dasar laut di luar kedaulatan sebuah negara sebagai milik bersama umat manusia (*common heritage of mankind*).⁶³

Pada 18 Desember 1967 *Ad Hoc Committee* dibentuk untuk mempelajari penggunaan dasar laut dengan dianggotai oleh 35 buah negara. Selanjutnya, pada 21 Desember 1968, *Ad Hoc Committee* diganti dengan "*Committee on Peaceful Uses of the Sea-bed and the Ocean Floor Beyond the Limits of National Jurisdiction*" dengan menambah jumlah anggotanya sebanyak 41 negara.⁶⁴

⁶¹ *Ibid.*

⁶² *Ibid.*

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ *Ibid*, hlm. 310.

Dalam konferensi-konferensinya di New York dan di Jenewa pada tahun 1970, Majelis meminta pandangan negara-negara anggota mengenai keperluan diadakan satu konferensi mengenai hukum laut. Majelis umum PBB pada 17 Desember 1970 menerima *Declaration of Principles Governing the Sea-bed and Ocean Floor, and the Subsoil Thereof Beyond the Limits of National Jurisdiction*.⁶⁵ Proklamasi ini bermaksud bahwa daerah dasar laut dan lapisan tanah di bawahnya dinyatakan sebagai milik bersama manusia sejagat yang merupakan penegasan daripada Arvid Pardo beberapa tahun sebelumnya. Di samping itu, Majelis Umum PBB juga memutuskan untuk menyelenggarakan Konferensi PBB III mengenai hukum laut tahun 1973 dan ditambah keanggotaannya dari 86 negara kemudian meningkat menjadi 91 negara.⁶⁶

Setelah enam kali mengadakan sidang persiapan dari bulan Maret 1971 sampai bulan November 1973 di Jenewa dan New York, dan setelah itu dimulai sidang I Konferensi hukum laut ke III mengenai hukum laut di New York dari tanggal 3 hingga 15 Desember 1973 yang mengatur masalah yang bersifat prosedural.

Dalam Konferensi ke II di Karakas, Venezuela, dari tanggal 20 Junii hingga 29 Agustus 1974, 115 buah negara menyampaikan pernyataannya dalam perdebatan umum mengenai berbagai aspek hukum laut. Dalam Konferensi ke III di Jenewa dari 17 Maret hingga 9 Mei 1975, menghasilkan *Informal Single Negotiating Text* (ISNT). Di New York pada sidang ke IV dari 15 Maret hingga 7 Mei 1976, perundingan-perundingan menghasilkan *Revised Single Negotiating Text* (RSNT). Pada masa sidang ke V di New York

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ *Ibid.*

dari tanggal 2 Agustus hingga 17 September 1976, mencapai kemajuan dalam beberapa bidang, yaitu pada sidang ke VI dari tanggal 23 Mei hingga 15 Juli 1977 di New York, Konferensi menghasilkan *Informal Composite Negotiating Text* (ICNT) sebagai tanda bahwa perundingan-perundingan tersebut mengalami kemajuan.⁶⁷

Pada Konferensi ke VII di Jenewa dari tanggal 28 Maret hingga 19 Mei 1978 membentuk *Negotiating Groups* (NG's) yang membentuk sebanyak tujuh kelompok untuk menyelesaikan masalah-masalah besar. Konferensi ke VIII di Jenewa dari tanggal 19 Maret hingga 27 April 1979 dan Konferensi ulang ke VIII di New York dari 19 Juli hingga 24 Agustus 1979, berhasil mengedarkan ICNT/Rev. I dan memfokuskan untuk menangani masalah-masalah dasar laut dalam.⁶⁸

Dalam Konferensi ke IX di Jenewa pada 3 Maret hingga 4 April 1980, telah dikeluarkan ICNT/Rev.2 dan dimulai pembahasan mengenai ketentuan penutup. Dalam sidang ulang ke IX (28 Juli hingga 29 Agustus 1980) telah mengeluarkan ICNT/Rev.3, yaitu naskah secara tidak resmi rancangan konvensi mengenai hukum laut. Pada Konferensi ke X (9 Maret 24 April 1981) dimulai penyusunan naskah resmi pertama. Jamaika dan Jerman dipilih sebagai pimpinan bagi *International Sea-bed Authority* dan *International Tribunal for the Law of the Sea*.⁶⁹ Selanjutnya, ditetapkan tahun 1982 sebagai konferensi terakhir. Pada Konferensi ke XI, para utusan dari negara-negara anggota berusaha untuk menyiapkan rancangan konvensi. Konferensi mengadakan beberapa perubahan terhadap

⁶⁷ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, hlm. 310.

⁶⁸ *Ibid*, hlm.. 311.

⁶⁹ *Ibid*.

rancangan konvensi. Pada 30 April 1982 dilakukan voting dan atas permintaan Amerika Serikat diadakan *recorded vote* dengan keputusan 130 buah negara menerima, 4 buah negara menentang (Israel, Turki, Amerika Serikat, dan Venezuela) dan 17 buah negara menerima dengan syarat.

Lahirnya konvensi hukum laut yang baru ini merupakan hasil dari usaha masyarakat internasional selama 14 tahun, yaitu pada mula didirikannya *Ad Hoc Committee* bulan Desember 1967, sehingga konvensi baru tersebut juga merupakan kemenangan bagi negara-negara berkembang yang pada umumnya untuk ikut membuat berbagai ketentuan demi kepentingan mereka di bidang hukum laut dan keadaan ini berbeda dengan konferensi-konferensi tahun 1958 dan 1960. Selain itu pula, sesuai dengan Pasal 308, Konvensi mulai berlaku 12 bulan setelah tanggal didepositkan piagam ratifikasi atau aksesi yang ke-60. Konvensi tersebut telah berlaku sejak tanggal 16 November 1994 dan hingga Juli 2004 telah diratifikasi oleh 145 buah negara.⁷⁰

⁷⁰ *Ibid.*

BAB III

SELAT MALAKA DAN REZIM LINTAS TRANSIT

Pada Bagian III UNCLOS 1982, Malaysia dan Indonesia serta beberapa negara lain mendukung rezim lintasan tansit untuk selat yang digunakan bagi pelayaran internasional, selaras dengan lintasan damai yang dilakukan di perairan wilayah.⁷¹ Malaysia dan Indonesia merupakan negara pendukung yang mengusulkan rancangan pasal-pasal mengenai pelayaran di perairan wilayah termasuk di selat-selat yang digunakan bagi pelayaran internasional, negara pendukung lainnya ialah Cyprus, Yunani, Maroko, Philipina dan Yaman. Rancangan ini berisi rancangan pasal-pasal mengenai pelayaran yang disampaikan kepada sub panitia II dalam tahun 1973 yang membentuk sebuah kelompok kerja untuk memeriksa semua rancangan tersebut. Malaysia, Morocco, Oman dan Yaman merupakan

⁷¹ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, hlm. 36.

negara yang mengusulkan *the four power proposal*⁷². *The four power proposal* merupakan perjanjian mengenai pelayaran di perairan wilayah termasuk selat-selat yang digunakan bagi pelayaran internasional.⁷³ Masukan *eight power proposal* dan *four power proposal* ialah konsep mengenai perairan wilayah dan selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang dibentuk dalam satu paket di mana rezim lintasan damai berlaku.⁷⁴

Pasal 34 Bagian III dalam UNCLOS 1982 dimasukkan mengenai selat-selat yang digunakan bagi pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau ZEE dengan satu bagian laut lepas atau ZEE lainnya. Pasal 34 UNCLOS 1982 menambahkan perairan ZEE tetapi tidak menambahkan mengenai perairan wilayah. Dalam Pasal 37 juga dimasukkan mengenai rezim lintasan transit. Dengan pemakaian ini UNCLOS 1982 mengambil suatu kriteria geografi selat dalam suatu pertimbangannya.

Kedaulatan negara pantai hanya terdapat pada 12 mil perairan wilayahnya saja dan 200 mil ZEE, dan kebanyakan negara-negara maritim meminta bahwa lintasan kapal-kapal melalui selat-selat tanpa halangan-halangan daripada negara selat. Perundingan UNCLOS Bagian III telah lengkap dan termasuk pula ketentuan mengenai lintasan transit, di perairan kepulauan, untuk semua kapal-kapal termasuk kapal perang dan kapal minyak dan kapal yang dinyatakan layak untuk berlayar, seperti

⁷² *Ibid.*

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ *Ibid.*

kapal angkatan bersenjata laut, kapal selam, kapal terbang sipil dan lain-lain. Kapal-kapal tersebut berhak untuk melakukan lintasan transit.⁷⁵

Para delegasi dalam UNCLOS III dalam rangka ingin mematuhi hukum tersebut telah membuat slogan *'saver ship and cleaner seas'*, negara-negara selat pun menginginkan hak kedaulatan mereka terutamanya dalam mencegah pencemaran di laut.

Sejarah telah menunjukkan bahwa maritim Indonesia dan Malaysia baik pada masa penjajahan atau setelah penjajahan menunjukkan konsistensi kedua negara untuk menghormati rezim hak lintasan transit di Selat Malaka.⁷⁶ Hal ini berubah ketika ketiga negara yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura telah meratifikasi UNCLOS 1982. Selat Malaka dan Selat Singapura sekarang tergolong dalam selat yang digunakan bagi pelayaran internasional dengan menggunakan rezim lintasan transit.⁷⁷

Berdasarkan pengalaman-pengalaman pada masa yang lalu, Selat Malaka memerlukan beberapa aspek perlindungan terhadap selat tersebut yaitu untuk keamanan maritim, perlindungan dan pemeliharaan laut dan keselamatan pelayaran. Berdasarkan definisi dalam Pasal 37 UNCLOS 1982, Selat Malaka harus menjadi pertimbangan yang strategis dalam pemeliharaan keselamatan dan kebebasan pelayaran sebagaimana yang dijelaskan dalam definisi UNCLOS.

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, hlm. 38.

⁷⁷ *Ibid.*

3.1. Definisi Selat

Pada bagian ini akan dijelaskan mengenai beberapa pendapat para ahli tentang definisi selat. Selat adalah sebuah wilayah perairan yang relatif sempit yang menghubungkan dua bagian perairan yang lebih besar, dan terletak di antara dua permukaan daratan.⁷⁸ Selat buatan manusia di sebut terusan atau kanal.⁷⁹ Selat adalah bagian yang sempit di perairan yang menghubungkan dua laut atau dua buah badan air yang besar⁸⁰.

Menurut E. D. Brown, selat ialah sebuah batas yang membelah bagian air laut dan menghubungkannya dengan dua bagian laut yang besar atau sebuah batas lintasan yang menghubungkan dua bagian laut lepas.⁸¹ Sedangkan menurut Hornby selat adalah bagian yang sempit di perairan yang menghubungkan dua laut atau dua buah badan air yang besar.⁸² Secara geografi, definisi selat ialah *a narrow passage connecting two sections of high seas*, atau definisi yang lain yaitu *a geographical strait as a contracted narrow sea being of limited breadth between two land territories which connects two other seas*.⁸³

Sedangkan selat yang digunakan sebagai selat bagi pelayaran internasional ialah melalui perairan wilayah antara satu bagian laut lepas atau ZEE dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya⁸⁴, bersamaan juga ketentuan mengenai rezim lintasan transit, contohnya ialah Selat Gibraltar,

⁷⁸ <http://id.wikipedia.org/wiki/Selat> (17 Desember 2009).

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ A.S. Hornby, *Ibid.* hlm. 1460.

⁸¹ Brown E.D, 1994, *The International Law of The Sea, Introductory Manual*, volume I, Dartmouth Publishing Company, hlm. 77.

⁸² Hornby, A.S, *Ibid.* hlm. 1460.

⁸³ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, LexisNexis Malaysia Sdn Bhd, Malaysia, 2008, hlm. 24.

⁸⁴ Pasal 37 UNCLOS 1982.

Selat Hormuz, Selat Malaka dan Selat Singapura. Lintasan transit merupakan kebebasan kepada semua kapal dan kapal terbang bagi pelayaran dan penerbangan untuk tujuan lintasan yang terus menerus, cepat serta tanpa penangguhan.⁸⁵

3.2. Selat yang Digunakan Bagi Pelayaran Internasional

Rezim lintasan transit pada selat yang digunakan bagi pelayaran internasional ialah berbeda daripada rezim lintasan damai perairan wilayah.⁸⁶ Pemakaian rezim lintasan transit di selat perlu memenuhi dua syarat: (1) terdapatnya sebuah selat yang diakui yang digunakan bagi pelayaran internasional⁸⁷ yang diatur oleh konvensi UNCLOS yang telah berlaku⁸⁸ dan (2) kapal-kapal yang melakukan lintasan transit, secara terus menerus dan cepat melalui selat⁸⁹ dan tidak melakukan penangguhan.⁹⁰ Manakala aktiviti lain⁹¹ yang dilakukan oleh kapal-kapal yang bukan merupakan dalam lintasan transit akan diperlakukan dengan ketentuan dalam perairan wilayah atau dengan perkataan lain akan diatur dengan hukum negara selat.⁹²

⁸⁵ Pasal 38 (2) UNCLOS 1982.

⁸⁶ Pasal 34 dan 45 UNCLOS 1982. Perairan wilayah tidak melebihi 12 mil yang diukur dari garis pangkal. Dalam perairan wilayahnya, sebuah negara perairan pantai mempunyai kedaulatan penuh, tetapi subjek kepada hak laluan damai bagi kapal-kapal asing. Ini berarti bahwa negara tersebut memiliki kekuasaan atau hak di perairan wilayah seperti di darat (Pasal 19 (1) UNCLOS 1982).

⁸⁷ Pasal 37 dan 38 UNCLOS 1982.

⁸⁸ Pasal 35 (c) UNCLOS 1982.

⁸⁹ Pasal 38 (2) UNCLOS 1982.

⁹⁰ Pasal 39 (1a) UNCLOS 1982.

⁹¹ Aktiviti-aktiviti yang lain, setiap kegiatan yang tiada berhubungan dengan laluan transit, misalnya, kegiatan penjualan mata uang atau penjualan orang secara tidak sah, dan perbuatan pencemaran laut secara sengaja yang bertentangan dengan hukum Negara perairan pantai.

⁹² Pasal 38 (3) UNCLOS 1982.

Konvensi tidak memberikan definisi secara khusus kepada istilah “selat”. Secara geografis, dapat dipahami bahwa sebuah selat dapat dilalui karena telah diatur dalam ketentuan. Bagaimanapun, Bagian III UNCLOS 1982 hanya menerapkan kepada selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional⁹³ tidak dapat dihindari karena untuk kenyamanan pelayaran⁹⁴ dan untuk penyediaan jalur dari suatu bagian ZEE atau laut lepas ke bagian ZEE atau laut lepas yang lain.⁹⁵ Rezim ZEE dimulai dari batas perairan wilayah, pada saat kelebaran diukur dari garis pangkal perairan hingga sejauh 200 mil ke arah laut.

Konsep lintasan transit sebenarnya mengambil jalan tengah antara kebebasan pelayaran (*freedom of navigation*)⁹⁶ dengan hak lintasan damai (*right of innocent passage*)⁹⁷ kepada pengguna laut karena keduanya saling berhubungan. Negara-negara yang berbatasan dengan selat berkewajiban untuk tidak menghalang lintasan transit⁹⁸ dan mereka juga tidak berhak untuk menutup sementara lintasan transit. Kedaulatan sebuah negara yang berbatasan dengan selat-selat ialah terbatas pada ketentuan hukum seperti lintasan laut, perikanan, menaikkan dan menurunkan barang dari kapal dan lain-lain.⁹⁹

Dalam Bagian III mengenai Selat yang Digunakan Bagi Pelayaran Internasional dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982

⁹³ Pasal 37 UNCLOS 1982.

⁹⁴ Pasal 38 (1) UNCLOS 1982.

⁹⁵ Pasal 34 dan 45 UNCLOS 1982.

⁹⁶ Pasal 87 UNCLOS 1982.

⁹⁷ Pasal 17-26 UNCLOS 1982.

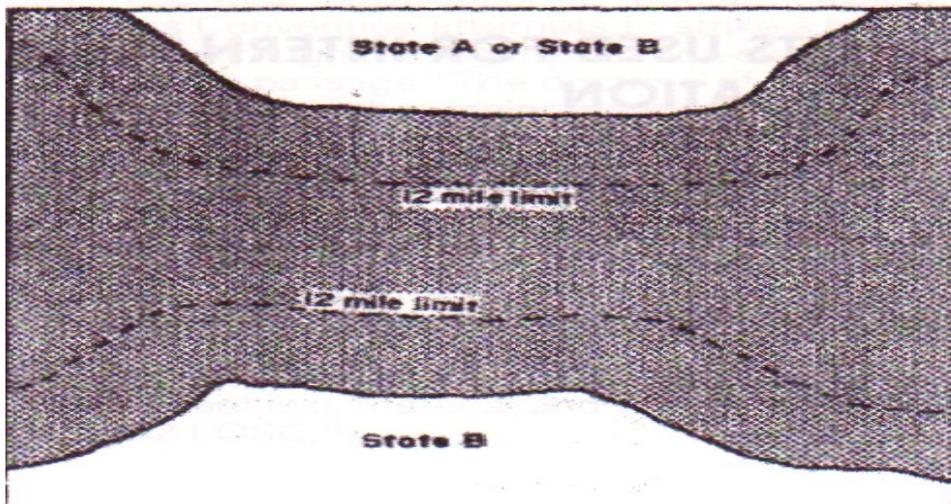
⁹⁸ Pasal 44 UNCLOS 1982.

⁹⁹ Pasal 42 (1) UNCLOS 1982.

menerangkan bahwa terdapat enam (6) kategori selat.¹⁰⁰ Dengan menggunakan kriteria geografi seperti laut lepas, ZEE, perairan wilayah, pulau-pulau dan kriteria seperti kaidah penggunaan penarikan garis pangkal, *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 menerangkan enam (6) kategori daripada selat ialah seperti berikut:¹⁰¹

Kategori 1: Laut Lepas atau ZEE yang melalui bagian tengah (*high seas or EEZ corridor runs through the middle*)

Merujuk kepada Pasal 36 UNCLOS 1982 dinyatakan bahwa selat-selat yang digunakan bagi pelayaran internasional apabila melalui selat itu terdapat suatu lintasan laut lepas atau ZEE yang sama fungsinya dengan sistem pelayaran dan hidrografi. Sebagai contoh selat bagi kategori ini ialah Selat Bass.¹⁰²



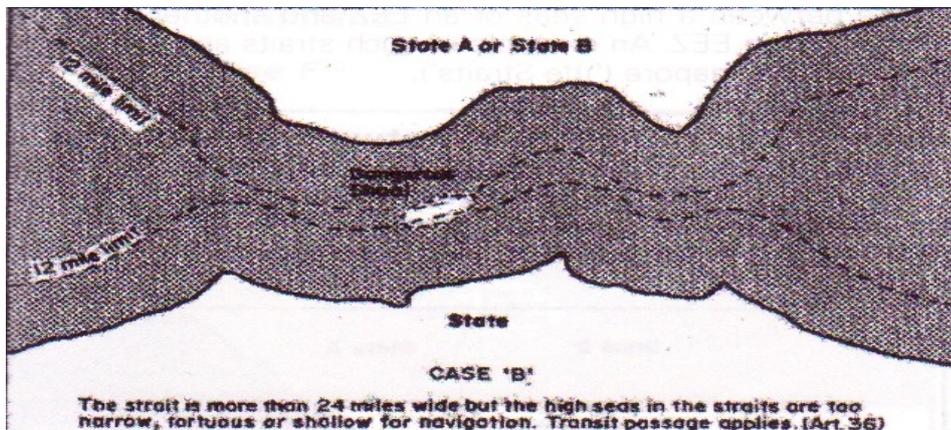
Gambar 1: Laut lepas atau ZEE yang melalui bagian tengah¹⁰³

¹⁰⁰ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, LexisNexis Malaysia Sdn Bhd, Malaysia, 2008, hlm. 45.

¹⁰¹ *Ibid.*

¹⁰² Pasal 36 UNCLOS 1982.

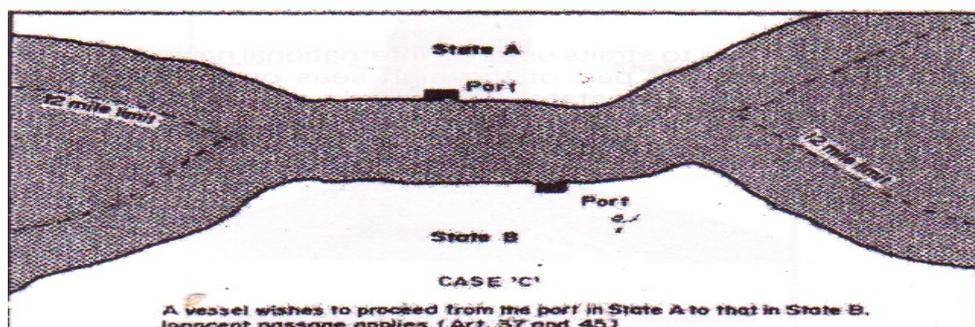
¹⁰³ George, Mary, *Ibid.*, hlm. 45.



Gambar 2: Laut lepas atau ZEE yang melalui bagian tengah¹⁰⁴

Kategori 2: Terbentuk oleh Laut Lepas atau ZEE (*formed by high seas or EEZs*)

Merujuk kepada Pasal 37 UNCLOS 1982 dinyatakan bahwa selat-selat yang melalui perairan wilayah suatu negara pantai dalam melakukan pelayaran antara suatu laut lepas dengan sebuah ZEE dan bagian laut lepas dan ZEE lainnya. Contoh bagi kategori selat ini ialah Selat Malaka dan Selat Singapura.¹⁰⁵



Gambar 3: Terbentuk oleh laut lepas atau ZEE¹⁰⁶

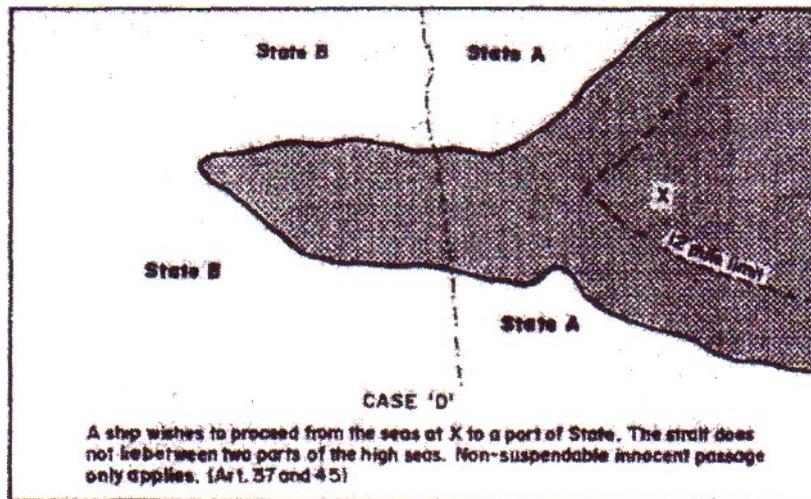
¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ Pasal 37 UNCLOS 1982.

¹⁰⁶ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, LexisNexis Malaysia Sdn Bhd, Malaysia, 2008, hlm. 45.

Kategori 3: Selat terletak antara sebagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan perairan wilayah sebuah negara yang lain (*Strait situated between part of the high seas or an ZEE and the territorial sea of a foreign state*)

Merujuk kepada Pasal 45 (1b) UNCLOS 1982, menyatakan bahwa selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang berada antara bagian laut lepas atau sebuah ZEE dan perairan wilayah sebuah negara lain. Contoh bagi kategori selat ini ialah Selat Georgia yang terletak antara Amerika Serikat dan Kanada.¹⁰⁷



Gambar 4: Selat terletak di antara sebagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan perairan wilayah sebuah negara yang lain¹⁰⁸

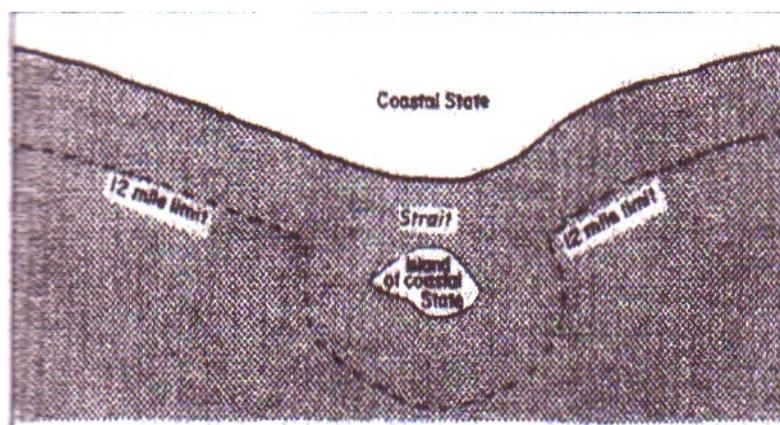
¹⁰⁷ Pasal 45 (1) (b) UNCLOS 1982.

¹⁰⁸ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, LexisNexis Malaysia Sdn Bhd, Malaysia, 2008, hlm. 46.

Kategori 4: Terbentuk oleh pulau dan tanah asal negara selat (*Formed by island of strait state and its mainland*)

Merujuk kepada Pasal 38 (1) UNCLOS 1982 menyatakan bahwa sebuah selat yang melalui sebuah perairan wilayah yang dibentuk oleh sebuah pulau suatu negara yang berbatasan dengan selat dan daratan utama suatu negara dan menuju ke arah laut serta ada suatu laut lepas atau ZEE. Contoh bagi kategori selat ini ialah Selat Messina.¹⁰⁹

Merujuk kepada Pasal 38 (2) UNCLOS 1982 bahwa secara kembali jadi lintasan-lintasan di selat-selat yang digunakan bagi pelayaran internasional yang terdapat antara suatu bagian laut lepas atau ZEE dan bagian laut lepas yang lain atau ZEE. Contoh bagi kategori selat ini ialah Selat Malaka dan Selat Singapura.¹¹⁰



Gambar 5: Terbentuk oleh pulau dan tanah asal negara selat¹¹¹

¹⁰⁹ Pasal 38 (1) UNCLOS 1982.

¹¹⁰ Pasal 38 (2) UNCLOS 1982.

¹¹¹ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, LexisNexis Malaysia Sdn Bhd, Malaysia, 2008, hlm. 46.

Kategori 5: Pemakaian yang sudah berlaku lama (*long standing convention*)

Merujuk kepada Pasal 35 (c) UNCLOS 1982 selat-selat yang diatur secara keseluruhan atau dalam bagian konvensi internasional yang sudah berjalan lama bagi selat demikian. Contoh bagi kategori selat ini ialah seperti Selat Turkish.¹¹²

Kategori 6: Selat yang sebelumnya ialah perairan wilayah (*straits which were previously territorial sea*)

Merujuk kepada Pasal 35 (a) dan Pasal 8 (2) UNCLOS 1982 bahwa selat yang digunakan bagi pelayaran internasional di mana perairan pada selat tersebut sebelumnya ialah perairan wilayah tetapi sejak penetapan sebuah sistem garis pangkal lurus maka telah mengikuti kaedah yang disebutkan dalam Pasal 7 yang telah menjadi perairan pedalaman (*internal water*).

3.3. Selat Malaka

Selat Malaka ialah sebuah daerah perairan yang terletak di antara pantai bagian Barat Thailandland dan di bagian timur laut Malaysia, dan di pantai barat Sumatera (Indonesia).¹¹³ Berdasarkan sejarah, Malaka mulai bangkit dari sebuah budaya tradisional menjadi sebuah pusat utama perniagaan rempah-rempah yang membentuk suatu rantai perniagaan rempah antara Timur dan Barat.¹¹⁴ Pada tahun 1400, seorang pangeran yang melarikan diri setelah tidak berhasil menggulingkan negara Majapahit

¹¹² Pasal 35 (c) UNCLOS 1982.

¹¹³ Hamzah Ahmad, *The Strait of Malacca International Cooperation in Trade Funding and Navigational Safety*, hlm. 3.

¹¹⁴ <http://www1.american.edu/TED/malacca.htm#r1>

dari Sumatera, Parameswara telah menguasai negara Malaka dan telah berhasil menaklukkan Pattani di bagian utara dan di bagian barat yang berdekatan dengan Sumatera yang meliputi Aru, Rokan, Siak, Kampar dan Inderagiri dalam pertengahan tahun 1400.¹¹⁵ Zaman kegemilangan kesultanan Malaka hanya berlaku dalam satu abad saja.¹¹⁶

Pada tahun 1511, negara Barat yaitu Portugis menaklukkan Malaka.¹¹⁷ Portugis menaklukkan Malaka dengan tujuan untuk mengendalikan perniagaan antara negara dengan negara, justru ketika itu Malaka masih mempertahankan kepentingannya sebagai pusat perdagangan Malaka hingga tahun 1641 ketika Portugis menyerahkan Malaka kepada Belanda.¹¹⁸ Pada tahun 1795, kekuasaan di Malaka juga telah diberikan kepada Inggris oleh Belanda.¹¹⁹

Lokasi Selat Malaka ialah seperti berikut: pada bagian Barat Laut, sebuah garis dari ujung Baka (Pedropunt) ($5^{\circ} 40' N, 95^{\circ} 26' E$), pada bagian Barat Laut, Lem Phra Chao ($7^{\circ} 45' N, 98^{\circ} 18' E$), ujung Selatan Ko Phukit Thailand.¹²⁰ Di bagian Tenggara, sebuah garis dari Tanjung Piai ($1^{\circ} 16' N, 103^{\circ} 31' E$), ujung Selatan Malaysia, ke Pulau Iyu Kecil ($1^{\circ} 11' N, 103^{\circ} 21' E$), kemudian ke Pulau Karimun Kecil ($1^{\circ} 10' N, 103^{\circ} 23' E$), kemudian ke Tanjung Kedabu ($1^{\circ} 06' N, 102^{\circ} 59' E$).¹²¹

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ *Ibid.*

¹²⁰ Hamzah Ahmad, *The Strait of Malacca International Cooperation in Trade Funding and Navigational Safety*, hlm. 3.

¹²¹ *Ibid.*

Ada empat negara yang berbatasan dengan Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand. Meskipun perairan Selat Malaka menyentuh pulau-pulau Andaman dan menghubungkan dengan Pantai Thailand, tetapi lintasan-lintasan kapal kebanyakan melalui perairan wilayah Indonesia dan Malaysia.¹²² Dalam tahun 1971 sebuah memorandum kesepakatan (MOU) antara Singapura, Indonesia dan Malaysia dikeluarkan.¹²³ MOU ini mengenai kepentingan tiga negara ini untuk bekerjasama mengatur mengenai keamanan di kedua selat tersebut yaitu Selat Malaka dan Selat Singapura.¹²⁴ MOU ini tidak menyebutkan Thailand yang berada di bagian Barat Selat Malaka.¹²⁵

Selat Malaka mempunyai luas 520 mil dan lebar dalam variasi tertentu dari 200 mil di bagian utara sampai 11 mil di bagian ujung selatan.¹²⁶ Adapun sumber lain menyebutkan geografi Selat Malaka luasnya kira-kira 600 mil antara Semenanjung Malaysia Barat dan bagian Timur Pulau Sumatera dengan kelebaran pada pintu masuknya di bagian utara ialah kira-kira 126 mil, yang terletak antara Tanjung Tamiang, Indonesia dan Pulau Pinang, dan di bagian selatan berakhir dengan bagian yang paling kecil dengan lebar hanya kira-kira 8 mil.¹²⁷

Bagian paling luas dalam pelayaran internasional di Selat Malaka ialah melalui perairan wilayah Indonesia dan Malaysia. Dari *the One*

¹²² Hamzah Ahmad, *The Strait of Malacca International Cooperation in Trade Funding and Navigational Safety*, hlm. 3.

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ *Ibid.*, hlm. 3-4.

¹²⁶ *Ibid.*, hlm. 4; <http://www1.american.edu/TED/malacca.htm#r1> (17 Desember 2009).

¹²⁷ Admiral Bernard Kent Sondakh, *National Sovereignty and Security in the Strait of Malacca*, Paper of the Chief of Naval Staff, Indonesian Navy, Pembentangan pada Konferensi yang diadakan oleh jabatan laut Malaysia (MIMA) di Kuala Lumpur, Malaysia, 12 October 2004.

Fathom Bank Lighthouse hingga memasuki Selat Singapura, melalui perairan wilayah Malaysia, mengakibatkan perairan tersebut mudah mengalami masalah pencemaran laut.

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu selat yang menghubungkan antara Lautan Hindia dengan Laut China Selatan. Lintasan selat ini juga merupakan lintasan yang paling strategis jika dibandingkan dengan lintasan-lintasan lain (Selat Makassar dan Selat Lombok) bagi kapal-kapal dagang antara Teluk Parsi dan negara-negara Asia Timur. Lintasan Selat Malaka merupakan lintasan paling strategis dan lintasan yang selalu dipilih oleh kapal-kapal yang mempunyai berat lebih dari 250,000 dwt (*dead weight tonnage*).¹²⁸ Secara umum, sebanyak 72% kapal-kapal *tanker* melalui Selat Malaka. Selebihnya 28% saja menggunakan Selat Makassar dan Selat Lombok.¹²⁹

Kedudukan Selat Malaka menurut penulis dari Indonesia ialah memiliki panjang selat 500 mil, lintasan pelayaran kapal-kapal tercatat kira-kira 600 kapal setiap hari dari berbagai ukuran dan kecepatannya. Kapal-kapal besar yang pernah melalui Selat Malaka mempunyai berat diantara 150,000 dwt hingga 200,000 dwt. Bahkan Kapal Sowa Maru 150.000 Dwt tahun 1967 pernah mengikis dasar laut di Selat Malaka dan menurut penyelidikan hidrografi terdapat kedangkalan laut di Selat Malaka yang kurang dari 23 meter.¹³⁰

¹²⁸ Hamzah Ahmad, *The Strait of Malacca International Cooperation in Trade Funding and Navigational Safety*, hlm. 4.

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, hlm. 388.

Lokasi Selat Malaka

**Gambar 6:** Sumber:

http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/IE16Ae01.html

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1960 mengenai Perairan Indonesia, antara lainnya menyebutkan dalam Pasal 1 bahwa lebar perairan wilayah Indonesia adalah 12 mil dan pada selat yang lebarnya tidak melebihi 24 mil dan bila negara Indonesia tidak merupakan satu-satunya negara pantai, maka garis batas perairan wilayah Indonesia ditarik di tengah selat tersebut. Malaysia juga pada bulan Agustus 1969 menetapkan lebar perairannya menjadi 12 mil yang diukur dari garis-garis pangkal yang ditetapkan, sesuai dengan ketentuan Konvensi Jenewa 1958 mengenai perairan wilayah dan zona tambahan.

Oleh karena adanya bagian-bagian laut di Selat Malaka yang lebarnya kurang dari 24 mil, tentu perlu ditarik garis batas yang akan menentukan perairan wilayah masing-masing bagi negara-negara selat yaitu Indonesia dan Malaysia. Penetapan garis batas perairan wilayah Indonesia dan Malaysia yang merupakan suatu garis tengah (*median line*)

yang diukur dari garis pangkal perairan wilayah masing-masing adalah merupakan suatu keharusan agar batas-batas kedaulatan dan ketentuan di perairan wilayah kedua negara menjadi jelas. Perundingan di antara kedua buah negara telah dilakukan pada 17 Februari 1970, mengenai perjanjian garis batas perairan wilayah antara kedua negara, yang seterusnya menjadi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1971.

Arti penting dari perjanjian garis batas perairan wilayah kedua negara yang lebarnya 12 mil ini ialah bahwa pada bagian-bagian tertentu dari laut yang dulunya merupakan lintasan transit sekarang telah menjadi perairan wilayah Indonesia dan Malaysia. Ini berarti bahwa di bagian-bagian laut yang telah menjadi perairan wilayah ini akan dipraktikkan kedaulatan negara-negara selat yaitu Indonesia dan Malaysia. Diperkirakan lebih dari 100 selat di dunia yang statusnya akan menjadi perairan wilayah yang berada di bawah kedaulatan negara-negara pantai. Oleh itu, sesuai dengan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 dan ketentuan Konvensi Jenewa 1958, maka di perairan tersebut akan berlaku hak lintas damai.¹³¹

Kapal-kapal asing yang melalui Selat Malaka harus mematuhi ketentuan lintasan transit dan lintasan damai serta peraturan-peraturan negara pantai mengenai pelayaran agar keselamatan lintasan dan kepentingan-kepentingan negara pantai itu tidak terancam.¹³²

¹³¹ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, hlm. 305.

¹³² Undang-Undang Republik Indonesia No. 4 Prp. Tahun 1960 tentang perairan Indonesia.

BAB IV

PEMBAGIAN BATAS LAUT

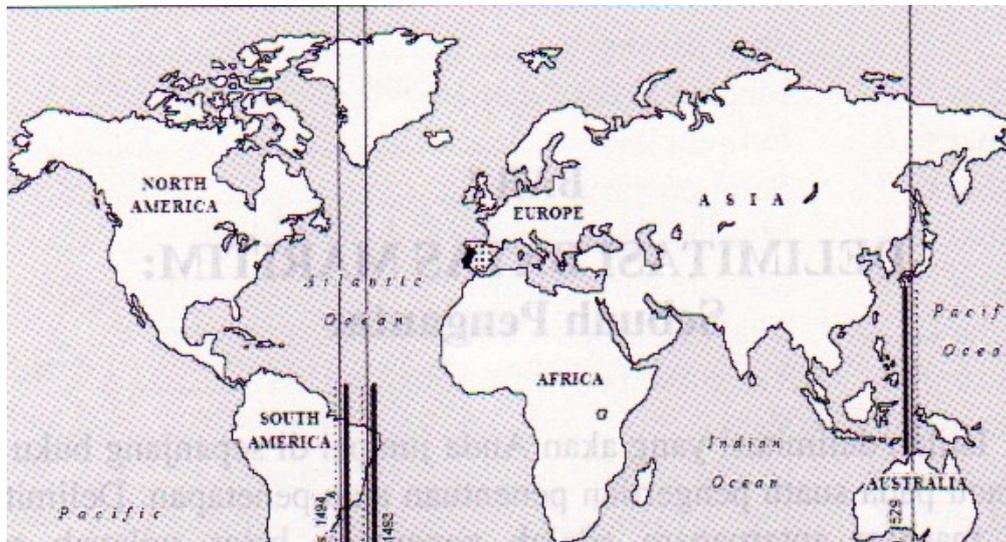
ANTAR NEGARA

4.1. Pembagian Batas-Batas Laut Antar Negara

Gagasan mengenai pembagian laut muncul pertama kali atas gagasan Paus yang membagi lautan untuk Portugal dan Spanyol berdasarkan Piagam *Inter Cetera* 1493 dan ditambah dengan perjanjian *Tordesilas* 1494.¹³³ Pada perjanjian ini, Portugal memproklamasikan garis pembagian di lautan dan menegaskan bahwa lautan di sebelah timur bujur meridian yang melalui Brasil ialah kepunyaan Portugal, sedangkan laut di sebelah Baratnya menjadi kepunyaan Spanyol.¹³⁴ Contoh pembagian laut dapat dilihat pada gambar berikut:

¹³³ Arsana, I Made Andi, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan yuridis*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2007, hlm. 1.

¹³⁴ *Ibid.*

Gambar 7: Pembagian laut¹³⁵

Setelah pembagian laut di antara Portugal dan Spanyol, usaha yang sama juga dilakukan untuk menegaskan kedaulatan di perairan wilayah. Usaha tersebut misalnya Proklamasi James I Inggris pada awal abad ke 17, pada 1 Maret 1604 perairan pantai Inggris yang mempunyai lebih kurang 27 semenanjung, serta menuntut laut Baltik untuk melakukan perniagaan di kawasan laut Baltik.¹³⁶

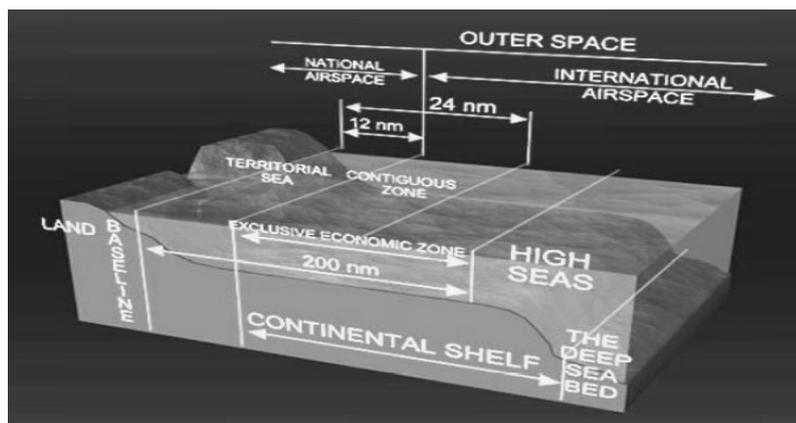
Pada masa sekarang ini, perlunya penegasan mengenai batas laut dalam menjaga laut juga di sebabkan oleh munculnya negara-negara baru. Selepas Perang Dunia Kedua banyak negara-negara kecil yang memerdekakan diri sekaligus menuntut pemilikan laut oleh negara-negara baru tersebut. Sebagian besar dari batas maritim di seluruh dunia belum menyepakati batas maritim. Oleh karena itu, penentuan batas-batas sangat penting untuk menjamin kejelasan dan kepastian dalam masalah kedaulatan sebuah negara pantai. Ketentuan batas maritim dapat

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ *Ibid.*

memberikan keuntungan kepada negara pantai. Sebagai contohnya dapat memfasilitasi sumber daya alam secara efektif, berkesinambungan dan meningkatkan keamanan maritim. Dari alasan-alasan tersebut, kepentingan utama bagi negara-negara berkembang ialah bahwa penentuan batas maritim akan memberikan jaminan hak negara pantai untuk mengelola sumber daya lautannya.

Perundingan mengenai batas maritim harus membahas masalah zona maritim yang bisa diinginkan oleh sebuah negara pantai. Secara umumnya terdapat dua jenis zona maritim yaitu zona domestik sebuah negara pantai dan internasional.¹³⁷ Zona domestik maritim suatu negara meliputi perairan pedalaman (*internal waters*), perairan kepulauan (*archipelagic waters*), perairan wilayah (*territorial sea*), zona tambahan (*contiguous zone*), zona ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*) dan landas kontinen (*continental shelf*). Sedangkan zona maritim internasional terdiri dari laut bebas (*high seas*) dan dasar laut dalam (*deep seabed*).



Gambar 8: mengilustrasikan zona maritim yang bisa dituntut sebuah negara pantai diukur dari garis pangkal (*baseline*) ke arah laut.¹³⁸

¹³⁷ *Ibid*, hlm. 25.

¹³⁸ *Ibid*.

4.1.1. Perairan Wilayah

Pasal 3 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa luas perairan wilayah tidak melebihi 12 mil yang diukur dari garis pangkal.¹³⁹ Dalam Pasal 4 dinyatakan bahwa batas terluar perairan wilayah adalah suatu garis sebagai tempat kedudukan titik-titik pada jarak terdekat dari titik garis pangkal yang sama dengan luas perairan wilayah seperti dinyatakan dalam Pasal 3. Dalam *The Manual Technical Aspect of the United Nation Convention on the Law of the Sea*, 2006 dinyatakan bahwa perairan wilayah diukur dari garis pangkal ke arah laut lepas dengan jarak yang tidak melebihi 12 mil. Dokumen ini menyatakan bahwa perairan wilayah adalah "*A belt of water of a defined breadth but not exceeding 12 nautical miles measured seaward from the territorial sea baseline*", wilayah perairan dengan luas tertentu yang tidak melebihi 12 mil dari garis pangkal.¹⁴⁰

Dalam perairan wilayahnya, sebuah negara pantai mempunyai kedaulatan penuh, tetapi dibatasi dengan hak lintas damai bagi kapal-kapal asing. Ini berarti bahwa negara tersebut memiliki kekuasaan atau hak seperti di darat, namun dibatasi hak kapal asing untuk melintas secara damai, asalkan kapal asing tersebut tidak melanggar dan mengganggu perdamaian, aturan hukum dan keamanan negara yang dilaluinya (Pasal 19 (1) UNCLOS 1982). Pasal 19 juga menyatakan bahwa sebuah pelayaran melanggar kedamaian, aturan hukum dan keamanan suatu negara jika kapal tersebut melakukan aktivitas tertentu, seperti:

¹³⁹ Brown E.D, 1994, *The International Law of The Sea, Introductory Manual*, volume 1, Dartmouth Publishing Company, hlm. 43.

¹⁴⁰ Arsana, I Made Andi, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan yuridis*, hlm. 25.

- i. segala ancaman atau penggunaan kekuatan yang melanggar kedaulatan, integritas wilayah atau kebebasan politik negara pantai, atau melanggar prinsip hukum internasional dalam Piagam PBB;
- ii. segala latihan atau percobaan menggunakan senjata;
- iii. segala kegiatan untuk mengumpulkan informasi yang dapat merugikan pertahanan dan keamanan negara pantai;
- iv. segala tindakan propaganda yang ditujukan kepada pertahanan dan keamanan negara pantai;
- v. peluncuran, pendaratan dan pemuatan kapal terbang;
- vi. peluncuran, pendaratan dan pemuatan peralatan perang;
- vii. bongkar muat komoditi, mata uang atau manusia yang bertentangan dengan hukum keimigrasian, fiskal, dan sanitasi negara pantai;
- viii. segala bentuk pencemaran yang bertentangan dengan UNCLOS 1982;
- ix. setiap aktivitas penangkapan ikan;
- x. pelaksanaan penyelidikan atau aktivitas penelitian;
- xi. setiap tindakan yang mengganggu sistem komunikasi atau fasilitas atau instalasi negara pantai;
- xii. setiap aktivitas lain yang tidak ada hubungannya dengan pelayaran.¹⁴¹

¹⁴¹ Pasal 19 UNCLOS 1982.

4.1.2. Zona Tambahan

Merujuk kepada Pasal 33 UNCLOS dinyatakan bahwa zona tambahan ialah zona laut tambahan yang berbatasan dengan perairan wilayah sebelah luar. Zona tambahan ini tidak bisa melebihi lebar 24 mil dari garis pangkal. Garis pangkal yang dimaksudkan ialah garis pangkal yang sama dengan pengukuran luas perairan wilayah,¹⁴² yang diukur mengikut batas air surut dalam zona tambahan, dimana suatu negara memiliki kekuasaan sah terhadap keimigrasian dan fiskal. Hal ini berbeda dengan hak suatu negara pada perairan wilayah.¹⁴³

Merujuk kepada ketentuan di atas baik UNCLOS 1958 maupun 1982, sebuah negara pantai harus memilih apakah akan meminta zona tambahan atau tidak karena zona ini tidak diberikan secara langsung kepada negara pantai.

4.1.3. Landas Kontinen

Pada mulanya landas kontinen diertikan sebagai daerah pantai yang tanahnya menurun ke dalam laut sampai akhirnya di suatu tempat tanah tersebut jatuh curam di kepedalaman laut. Landas kontinen biasanya tidak terlalu dalam, hingga sumber-sumber alam dari landas kontinen dapat dimanfaatkan dengan teknologi yang ada.

Eksplorasi sumber daya alam di dasar laut menjadi semakin meningkat setelah berakhirnya Perang Dunia Kedua. Kemajuan teknologi secara signifikan telah meningkatkan kemampuan untuk melakukan eksplorasi di laut lepas, khususnya dalam eksplorasi minyak dan gas.

¹⁴² Pasal 33 UNCLOS 1982.

¹⁴³ Churchill R.R and Lowe A.V, *The Law of The Sea*, hlm. 132.

Minyak dan gas serta sumber alam lainnya telah meningkatkan pentingnya status hukum landas kontinen.¹⁴⁴ Dalam Proklamasi Truman pula mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap tuntutan landas kontinen, karena proklamasi tersebut adalah yang pertama kali menegaskan tuntutan maritim di luar perairan wilayah.

Perkembangan tuntutan landas kontinen bermula dengan “Proklamasi Truman” tahun 1945, oleh Presiden Amerika Serikat, Harry S. Truman, terhadap landas kontinen di Amerika Serikat. Keadaan ini diikuti oleh negara pantai lainnya seperti Chile dan Peru tahun 1947 dan Ekuador tahun 1950.¹⁴⁵

Adapun yang dimaksudkan dengan landas kontinen ialah daerah dasar laut yang terletak antara dasar air rendah dan titik dasar laut menurun secara tajam. Penurunan dasar laut ini terjadi pada kepedalaman 200 meter, walaupun kadang-kadang juga terjadi pada kepedalaman 50 meter atau 500 meter.¹⁴⁶ Lebar landas kontinen berbeda-beda dari 1 hingga 1300 kilometer dari pantai. Kategori yang dipakai untuk menentukan di mana berakhirnya landas kontinen ialah pada saat dasar laut secara tajam menurun dan penurunan ini terjadi pada kepedalaman laut 200 meter.¹⁴⁷

Dalam Pasal 76 UNCLOS, dinyatakan bahwa landas kontinen suatu negara pantai meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di

¹⁴⁴ *Ibid*, hlm. 142.

¹⁴⁵ I Made Andi Arsana, *Delineasi Batas Terluar Landas Kontinen Ekstensi Indonesia: Status dan Permasalahannya*, Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, hlm. 2.

¹⁴⁶ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, hlm. 340.

¹⁴⁷ *Ibid*.

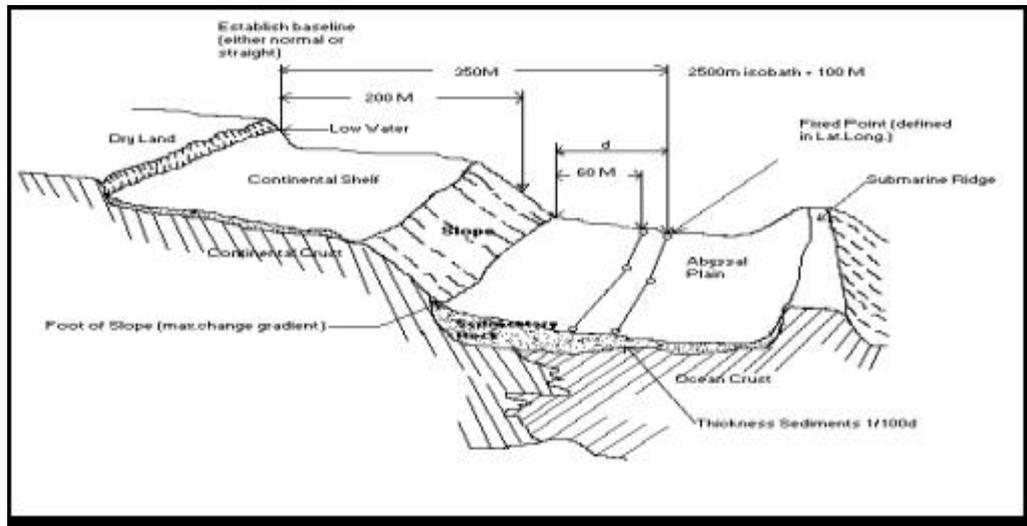
bawah permukaan laut yang terletak di luar perairan wilayahnya sepanjang perpanjangan wilayah daratan hingga ke tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil dari garis pangkal. Pasal ini juga menjelaskan bahwa ketika sebuah negara pantai mempunyai batas kontinen yang melalui jarak 200 mil, maka geologi dan geomorfologi dari batas tersebut akan berpengaruh.¹⁴⁸

Mengenai hak dan penggunaan landas kontinen, negara asing berhak melakukan penanaman kabel dan pipa melalui ZEE atau pada landas kontinen sebuah negara pantai.¹⁴⁹ Negara pantai tersebut hanya bisa menentukan jalur kabel atau pipa yang akan ditanam tetapi tidak bisa melarang atau mengharuskan ketentuan penanaman kabel dan pipa tersebut.

Landas kontinen meliputi kawasan dasar laut dan tanah dasar laut yang melingkupi dan melebihi perairan wilayah hingga melalui kelanjutan tanah daratan kepada kelanjutan landas kontinen atau jarak 200 mil dari garis pangkal dari perairan wilayah yang diukur dari luar.

¹⁴⁸ Arsana, I Made Andi, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan yuridis*, hlm. 34.

¹⁴⁹ Pasal 79 UNCLOS 1982.



Gambar 9: Landas kontinen Berdasarkan UNCLOS 1982.¹⁵⁰

4.1.4. Zona Ekonomi Eksklusif

Pasal 57 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa ZEE tidak boleh melebihi 200 mil dari garis pangkal. Di dalam ZEE, sebuah negara pantai memiliki hak eksklusif untuk mengelola dan memanfaatkan sumber daya alam, kebebasan pelayaran, hak penerbangan udara, dan melakukan penanaman kabel serta pipa.¹⁵¹ Sehubungan dengan kabel dan pipa, ini merupakan hak di laut bebas yang juga tetap dimiliki oleh negara asing di ZEE dan landas kontinen. Dalam Pasal 58 UNCLOS dikemukakan bahwa dalam ZEE, semua negara memiliki kebebasan seperti yang disebutkan dalam Pasal 87 UNCLOS, berkaitan dengan pelayaran dan penerbangan serta pemasangan kabel dan pipa bawah laut, asalkan hak tersebut tidak bertentangan dengan ketentuan lain di dalam UNCLOS. Meskipun demikian, dalam menjalankan hak dan kewajibannya di dalam ZEE, semua negara asing

¹⁵⁰ Arsana, I Made Andi, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan yuridis*, hlm. 37.

¹⁵¹ Churchill R.R and Lowe A.V, *The Law of The Sea*, hlm. 160.

perlu menghormati hak negara pantai tersebut dan mematuhi hukum domestik di negara tersebut.

ZEE bisa dianggap sebagai konsep baru dalam tuntutan wilayah maritim. Konsep ZEE tidak bisa dipisahkan sejak proklamasi Truman pada tahun 1945. Proklamasi memberikan hak negara pantai untuk tidak hanya menuntut kedaulatan landas kontinen tetapi juga kedaulatan atas perairan yang ada di atas landas kontinen tersebut. Proklamasi Truman ini diusulkan oleh Amerika Serikat pada tanggal 28 September 1945 untuk menuntut atas bagian laut di atas landas kontinen. Proklamasi ini merupakan penegasan penting karena merupakan kedaulatan negara pantai atas sumberdaya laut di luar perairan wilayah.¹⁵² Proklamasi tersebut menyatakan bahwa dengan memperhatikan perlunya konservasi dan pemanfaatan sumberdaya alam, dengan ini pemerintah Amerika Serikat menyatakan bahwa sumberdaya alam yang terkandung di bawah tanah dan dasar laut landas kontinen di bawah laut bebas yang tambahan dengan pesisir Amerika Serikat adalah bagian dari Amerika Serikat dan berada di bawah kekuasaan dan kedaulatannya.¹⁵³

Meskipun Proklamasi Truman telah menjadi penyebab munculnya konsep ZEE, yang dianggap telah melahirkan konsep ini adalah dari negara-negara Amerika Latin. Proklamasi oleh Presiden Chile pada tanggal 23 Juni 1947 dan Proklamasi 781 oleh pemerintah Peru yang menetapkan zona maritim ZEE seluas 200 mil.¹⁵⁴

¹⁵² Arsana, I Made Andi, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan yuridis*, hlm. 32.

¹⁵³ <http://www.oceanlaw.net/texts/truman1.htm>

¹⁵⁴ Arsana, I Made Andi, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan yuridis*, hlm. 32.

Perbincangan mengenai ZEE mula dilaksanakan pada tahun 1970an ketika Konferensi PBB mengenai hukum laut yang ketiga yang kemudian melahirkan UNCLOS 1982. Setelah diterapkan dalam UNCLOS 1982, sebuah negara pantai bisa menuntut ZEE.¹⁵⁵

4.1.5. Perairan Pedalaman

Perairan pedalaman adalah merujuk kepada Pasal 8 UNCLOS 1982. Perairan pedalaman juga dikenal dengan istilah lain yaitu perairan nasional.¹⁵⁶ Zona maritim ini merupakan perairan yang berada di sisi dalam garis pangkal yang diukur ke arah daratan.¹⁵⁷ Sebuah negara bisa menuntut perairan pedalaman jika negara tersebut menggunakan batas air surut sebagai garis pangkal.

Bagi negara kepulauan, perairan pedalaman dikelilingi oleh garis pangkal kepulauan (*archipelagic baseline*) yang mempunyai status istimewa. Perairan pedalaman ini dikenali dengan istilah perairan kepulauan (*archipelagic waters*).¹⁵⁸

Sebuah negara memiliki kedaulatan penuh terhadap perairan pedalaman kecuali terhadap hak lintas damai tetap berlaku bagi kapal asing di kawasan yang tidak dikategorikan sebagai perairan pedalaman sebelum ditentukannya sistem garis pangkal lurus.¹⁵⁹ Dengan kata lain, bila negara pantai suatu saat mengubah cara penarikan garis pangkalnya maka kapal asing tetap mempunyai hak untuk melalui di perairan pedalaman

¹⁵⁵ *Ibid.*

¹⁵⁶ Churchill R.R and Lowe A.V, *The Law of The Sea*, hlm. 60.

¹⁵⁷ *Ibid.*

¹⁵⁸ Pasal 50 UNCLOS 1982 .

¹⁵⁹ Pasal 8 (2) UNCLOS 1982.

yang tadinya tidak termasuk perairan pedalaman sebelum perubahan garis pangkal dilakukan.

Negara pantai juga mempunyai hak untuk membuka pelabuhan atau teluknya bagi kapal asing. Oleh karena itu, kapal-kapal yang memasuki perairan pedalaman negara lain berarti telah menempatkan dirinya dalam kedaulatan negara pemilik perairan pedalaman tersebut. Ini berarti bahwa kapal asing tersebut harus mematuhi kepada hukum domestik negara pantai tersebut.

4.1.6. Perairan Kepulauan

Perairan kepulauan ini adalah zona maritim istimewa yang tidak semua negara pantai dapat memilikinya, melainkan hanya bisa dituntut oleh negara kepulauan. Pasal 49 UNCLOS 1982 mendefinisikan perairan kepulauan sebagai perairan yang dibatasi oleh garis pangkal kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman dan jaraknya dari garis pantai. Sebuah negara kepulauan memiliki kedaulatan penuh di dalam wilayah perairan kepulauannya, di ruang udara di atasnya, dalam dasar laut di bawahnya, di bawah tanah dan juga atas kekayaan yang terkandung di dalamnya.

Hak lintas damai juga berlaku dalam perairan kepulauan, dan kapal-kapal asing bisa melaluinya dengan aman. Meskipun demikian, sebuah negara kepulauan bisa menghentikan hak lintas damai dalam perairan kepulauannya jika ada pertimbangan keamanan dan hak ini bisa dilaksanakan terhadap semua kapal laut asing tanpa ada pengecualian.¹⁶⁰

¹⁶⁰ Pasal 52(2) UNCLOS 1982.

Negara kepulauan juga memiliki tanggung jawab untuk menghormati dan menjamin hak yang dimiliki oleh negara pengguna laut yang ditetapkan atas dasar perjanjian resmi.¹⁶¹ Perkara ini meliputi hak-hak negara-negara tetangga yang berbatasan langsung dengan negara kepulauan untuk melakukan penangkapan ikan secara tradisional (*traditional fishing rights*) dan kegiatan yang dibenarkan oleh hukum pada kawasan tertentu di dalam perairan kepulauan. Pasal 47 UNCLOS 1982 mensyaratkan sebuah negara harus memenuhi beberapa kriteria tertentu untuk dapat diakui sebagai negara kepulauan.¹⁶²

4.2. Garis Pangkal

Sebuah negara pantai mempunyai hak untuk menuntut batas-batas maritimnya. Hal ini perlu dilakukan untuk menghindari terjadinya konflik batas maritim yang bersamaan antara dua buah negara pantai atau lebih terhadap suatu kawasan laut. Sebuah negara mempunyai kedaulatan pada batas-batas maritim yang dituntut tersebut. Garis pangkal ialah garis permulaan bentuk pengukuran terhadap batas perairan wilayah dan zona-zona maritim lainnya pada sebuah negara pantai.¹⁶³

4.2.1. Garis Pangkal Biasa

Garis pangkal biasa (normal) ialah sebagai garis air surut (*low water line*) di sepanjang pantai. Pasal 5 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa “kecuali jika ditentukan selain dari konvensi ini, garis pangkal biasa untuk

¹⁶¹ Pasal 51(1) UNCLOS 1982.

¹⁶² Pasal 47 UNCLOS 1982.

¹⁶³ Tuntutan maritim yang diukur dari garis pantai ialah perairan wilayah, zon berdampingan, ZEE dan landas kontinen. Arsana, I Made Andi, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan yuridis*, hlm. 11.

mengukur permulaan perairan wilayah ialah batas garis air surut di sepanjang pantai.

Ketentuan Pasal 5 UNCLOS 1982 sama dengan Pasal 3 pada Konvensi Jenewa. Ketentuan garis pangkal biasa di atas dapat dikatakan sebagai aturan normal yang ditetapkan jika aturan-aturan khusus yang lain tidak bisa diterapkan.

Adapun kesan kepentingan memilih garis pangkal biasa pada batas air surut, jika dibandingkan dengan batas air pasang adalah untuk mendapatkan perairan wilayah dan zona-zona maritim yang lebih luas bagi sebuah negara pantai.

Ketentuan hukum yang terdapat dalam Pasal 3 dan 5 dibuat untuk negara-negara pantai yang secara relatif bentuk permukaan bumi tidak mempunyai lekukan. Definisi garis pangkal biasa telah diuraikan dalam kedua konvensi tersebut (konvensi perairan wilayah dan Konvensi UNCLOS). Dalam Pasal 14 UNCLOS 1982 juga disebutkan bahwa “negara pantai bisa menerapkan dua garis pangkal secara bergantian menggunakan dua kaidah penarikan yang diatur dalam Pasal-Pasal yang ada dalam UNCLOS untuk menyesuaikan dengan bentuk permukaan bumi yang berlainan bagi sebuah negara pantai”.

Bentuk muka bumi sebuah negara pantai seperti yang dinyatakan dalam UNCLOS 1982 ialah: (i) garis pangkal lurus ialah untuk negara-negara pantai yang mempunyai lekukan pulau-pulau atau disusuri oleh pulau-pulau lainnya; (ii) teluk-teluk; (iii) mulut sungai; (iv) pelabuhan; (v) elevasi air surut; (vi) pulau-pulau; (vii) terumbu karang.

4.2.2. Garis Pangkal Lurus

Contoh jelas bagi pemakaian garis pangkal lurus ialah perairan Norway dan North-West Scotland, terhadap penetapan sebuah 'garis pangkal lurus' berkembang dan untuk dipertimbangkan mengingat rumitnya bentuk permukaan daratan kedua negara tersebut dan menjadi contoh mengenai garis pangkal untuk menentukan lingkup geografi bagi kebanyakan zona maritim.

Pasal 7 (1) UNCLOS 1982 menentukan tempat-tempat di mana garis pantai menjorok jauh ke dalam dan menikung ke dalam atau jika terdapat suatu deretan pulau sepanjang pantai di dekatnya, cara penarikan garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik yang tepat dapat digunakan dalam menarik garis pangkal dari mana lebar perairan wilayah diukur. Dalam keadaan perairan pantai yang berlekuk dalam, atau terdapat beberapa kepulauan sepanjang pantai, kaedah garis pangkal lurus digunakan dalam menyambung titik-titik yang tertentu yang digunakan untuk mengukur lebar perairan wilayah. Penarikan garis pangkal lurus juga tidak bisa menyimpang terlalu jauh dari arah umum daripada pantai dan bagian-bagian laut yang terletak di dalam garis pangkal demikian harus ada kaitan dengan daratan. Sistem penarikan garis pangkal lurus tidak bisa diterapkan oleh sebuah negara dengan cara yang demikian rupa hingga memotong perairan wilayah negara lain dari laut lepas atau ZEE.

4.2.3. Garis Pangkal Kepulauan

Bagi sebuah negara kepulauan, penerapan garis pangkal biasa agak sukar untuk dilaksanakan karena banyak pulau-pulau yang tersebar di sebuah negara kepulauan tersebut. Terdapat ketentuan dalam UNCLOS

1982 yang menggunakan garis pangkal kepulauan. Garis-garis pangkal kepulauan tersebut ditarik hingga menghubungkan pulau-pulau terluar dari sebuah negara kepulauan. Ada empat syarat sebuah negara bisa menggunakan penarikan garis pangkal kepulauan, yaitu:

- a. Negara kepulauan bisa menarik garis pangkal lurus kepulauan yang mencantumkan titik terluar (*outer most*) dan terumbu karang dengan syarat rasio kawasan air terhadap kawasan tanah antara 1:1 dan 9:1.
- b. Panjang garis pangkal tersebut tidak melebihi 100 mil. Hanya 3% dari jumlah semua garis pangkal yang meliputi negara kepulauan yang dapat melebihi jumlah tersebut hingga maksimum kelebaran ialah 125 mil.
- c. Tarikan garis pangkal tidak bisa melebihi konfigurasi negara kepulauan.¹⁶⁴

4.3. Pembagian Maritim Indonesia dan Malaysia di Selat Malaka

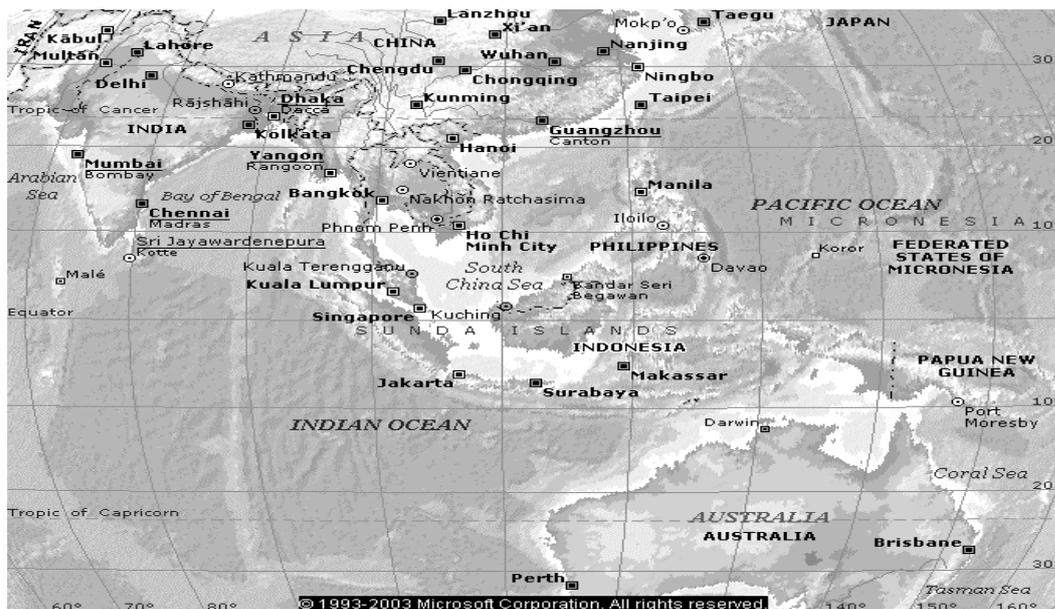
Batas-batas pembagian maritim antara Indonesia dengan Malaysia berada pada empat bagian laut, yaitu Selat Malaka, Selat Singapura, Laut China Selatan dan Laut Sulawesi. Perairan wilayah kedua buah negara (kedua-duanya menuntut 12 mil) hanya berada di sekitar Selat Malaka dan Selat Singapura.¹⁶⁵ Batas perairan wilayah juga terletak pada zona tambahan kedua negara. Batas-batas landas kontinen yang berada di Laut China Selatan saja yang sudah disetujui bersama, namun batas-batas yang berada di Laut Sulawesi belum dibuat perjanjian sama sekali oleh kedua

¹⁶⁴ Pasal 47 (3) UNCLOS 1982.

¹⁶⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/IndonesiaMalaysia_border#Straits_of_Malacca_and_Straits_of_Singapura_.28Western_portion.29

negara.¹⁶⁶ Batas-batas pembagian maritim di Selat Malaka secara umumnya mengikuti kaidah garis tengah (*median line*) antara garis pangkal Indonesia dan Malaysia.

Berikut ini adalah batas-batas pembagian maritim di Selat Malaka antara Indonesia dan Malaysia. Indonesia mempunyai batas-batas pembagian maritimnya dengan sepuluh buah negara tetangga, yaitu: Australia, Timor Leste, Papua New Guinea, Palau, Philipines, Vietnam, Thailand, Malaysia, Singapura dan India (gambar 10). Jumlah keseluruhannya dianggarkan beberapa ribu kilometer.¹⁶⁷ Luas daratan Indonesia adalah 1.922.570 km² dan luas perairannya 3.257.483 km².¹⁶⁸



Gambar 10: Sumber *Geodetic Datum of Indonesian Maritim Boundaries: Status and Problems*.¹⁶⁹

¹⁶⁶ *Ibid.*

¹⁶⁷ Arsana, I Made Andi, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan yuridis*, hlm. 138.

¹⁶⁸ <http://id.wikipedia.org/wiki/Indonesia>

¹⁶⁹ Hasanuddin Z. Abidin, Soabar Sutisna, T. Padmasari, J. Kahar and Klaas J. Villanueva, *Geodetic Datum of Indonesian Maritim Boundaries: Status and Problems* http://www.fig.net/pub/cairo/papers/ts_45/ts45_01_abidin_etal.pdf

Dalam menarik batas-batas maritim Indonesia, mengikut ketentuan UNCLOS 1982, Indonesia mempunyai hak untuk menetapkan batas zona-zona maritim laut baik perairan wilayah, zona tambahan, ZEE, atau landas kontinen. Batas-batas maritim antara Indonesia dan negara-negara tetangga dibuat dengan titik-titik koordinat, di samping diadakan perjanjian dengan negara-negara berbatas baik melalui perjanjian bersifat bilateral ataupun trilateral.

Berikut ialah beberapa perjanjian mengenai batas maritim yang dibuat antara Indonesia dengan negara-negara tetangga:

Border Country	Type of Boundary	Date (dd-mm-yr)	
		Signing	Ratification
Singapura	Territorial Sea	25-05-73	29-08-74
Malaysia	Territorial Sea	17-03-70	08-10-71
	Continental Shelf (3)	27-10-69	07-11-69
	Continental Shelf (+ Thailand)	21-12-71	16-07-73
	ZEE (Economic Exclusive Zone)	not yet	not yet
Vietnam	Continental Shelf	26-06-03	not yet
	ZEE (Economic Exclusive Zone)	not yet	not yet
Philippines	Continental Shelf	not yet	not yet
	ZEE (Economic Exclusive Zone)	not yet	not yet
Papua New Guinea	Territorial Sea (2)	12-02-73	26-11-74
	Continental Shelf	13-12-80	10-07-82
	ZEE (Economic Exclusive Zone)	not yet	not yet
Australia	Continental Shelf (Seabed) (2)	18-05-71 09-10-72	08-11-73
	Fishing Zone	29-10-81	01-02-82
	Continental Shelf (Zone of Cooperation)	11-12-89	09-02-91
	ZEE (Economic Exclusive Zone)	14-03-97	not yet
Timor Leste	Territorial Sea	not yet	not yet
	ZEE (Economic Exclusive Zone)	not yet	not yet
	Continental Shelf	not yet	not yet

India	Continental Shelf	08-08-74	17-12-74
	Continental Shelf	14-01-77	15-08-77
	Continental Shelf (+ Thailand)	22-06-78	02-03-79
	ZEE (Economic Exclusive Zone)	not yet	not yet
Thailand	Continental Shelf (2)	17-12-71 11-12-75	16-07-73 18-02-78
	Continental Shelf (+ Malaysia)	21-12-71	16-07-73
	Continental Shelf (+ India)	22-06-78	02-03-79
	ZEE (Economic Exclusive Zone)	not yet	not yet
Palau	ZEE (Economic Exclusive Zone)	not yet	not yet
	Continental Shelf	not yet	not yet

Sumber: *Geodetic Datum of Indonesian Maritim Boundaries: Status and Problems*. Oleh: Hasanuddin Z. Abidin, Sobar Sutisna, T. Padmasari, J. Kahar and Klaas J. Villanueva, Indonesia.

4.4. Ketentuan Hukum Nasional Indonesia dan Malaysia tentang Lintas Transit di Selat Malaka

4.4.1. Hukum Nasional Indonesia

Wilayah perairan di Indonesia mempunyai hukumnya sejak zaman penjajahan Belanda melalui *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie* (TZMKO) yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1939.¹⁷⁰ Setelah Indonesia merdeka, sebagian dari hukum TZMKO yang berkaitan dengan penetapan wilayah perairan diganti dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia (UU No. 4/prp/1960), yang mengubah cara penarikan garis pangkal dan luas perairan wilayah Indonesia.¹⁷¹

Dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 4/prp/1960 dinyatakan bahwa perairan wilayah Indonesia ialah keluasan laut seluas 12 mil yang titik pada garis dasar yang terdiri dari garis-garis lurus yang

¹⁷⁰ Unknown, 2000, *Dimanakah batas-batas wilayah kita di laut?*, Departemen Kelautan dan Perikanan, Jakarta, hlm. 2-3.

¹⁷¹ *Ibid.*

menghubungkan titik-titik terluar pada batas air surut dari pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang terluar wilayah Indonesia dengan ketentuan bahwa jika ada selat yang lebarnya melebihi 24 mil dan negara Indonesia bukan merupakan satu-satunya negara pantai, maka garis batas laut wilayah Indonesia ditarik pada tengah selat.

Dalam Pasal 4 (2) pula dinyatakan bahwa mulai hari tersebut pada (1) tidak berlaku lagi Pasal 1 ayat (1) angka 1 sampai dengan 4 "*Territoriale Zee en. Marieteme Kringen Ordonnantie 1939*" (*Staatsblad 1939 No. 442*), maka sebagian dari hukum tersebut tidak berlaku lagi. Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 mengenai ketentuan laut internasional sebagaimana ditetapkan oleh *United Nations Convention on the Law of the Sea 1958*.

Pada Desember 1985 Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 dan diaplikasikan ke dalam hukum nasional melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*. Pelaksanaan lebih lanjut dari ratifikasi ini, negara Indonesia mengganti Undang-Undang Nomor 4/prp/1960¹⁷² dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang lebih disesuaikan dengan peraturan-peraturan UNCLOS 1982. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 kemudian dilengkapi dengan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1998 mengenai daftar koordinat geografis titik-titik garis pangkal kepulauan Indonesia di Laut Natuna, yang mengubah garis pangkal untuk daerah tersebut hingga menutup hampir seluruh perairan di sekitar

¹⁷² UU Nomor 4/prp/1960, merupakan hukum darurat yang disahkan tanpa persetujuan parlimen yang kemudian digubal kembali oleh parlimen menjadi Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 yang telah disesuaikan dengan UNCLOS 1982.

kepulauan Riau.¹⁷³

Berikut ini adalah beberapa hukum nasional yang digunakan oleh Indonesia berkaitan dengan hukum laut Indonesia:

- i. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia
- ii. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah;
- iii. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1998 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-titik Pangkal Dari Garis Pangkal Lurus Kepulauan di laut Natuna;
- iv. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia;
- v. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea*;
- vi. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia;
- vii. Pengumuman Pemerintah Mengenai Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, 20 Maret 1980;
- viii. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia;

¹⁷³ Unknown, *Dimanakah batas-batas wilayah kita di laut?*, hlm. 2-3.

- ix. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1971 tentang Perjanjian Antara Republik Indonesia dan Malaysia tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Malaka;
- x. Pengumuman Pemerintah tentang Landas kontinen Indonesia, 17 Februari 1969;
- xi. Peraturan Pemerintah Pengganti Hukum Nomor 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia;
- xii. Pengumuman Pemerintah tentang Perairan Indonesia (Proklamasi Djoeanda) 1957;
- xiii. *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie* (TZMKO) yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1939.¹⁷⁴

4.4.2. Hukum Nasional Malaysia

Berikut ini adalah beberapa konvensi internasional yang telah diratifikasi oleh Malaysia, namun disini tetap memfokuskan kepada *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982, khususnya mengenai Bagian III Selat yang digunakan bagi Pelayaran Internasional.

Konvensi Internasional	Tanggal Berlaku
<i>International Convention on Load Lines</i> (LL),1966	12 April 1971
<i>convention on the international maritime organization</i> , 1948	17 Juni 1971
<i>Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)</i> 1972, as amended	23 Des 1980
<i>International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)</i> 1974, as amended	19 Jan 1984
<i>Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, as amended</i>	19 Jan 1984

¹⁷⁴ Unknown, *Dimanakah batas-batas wilayah kita di laut?*, hlm. 3.

Konvensi Internasional	Tanggal Berlaku
<i>International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969</i>	24 Juli 1984
<i>Convention on the International Mobile Satellite Organization (IMSO) 1976, as amended</i>	12 Juni 1986
<i>Operating Agreement on the International Mobile Satellite Organization 1976, as amended</i>	12 Juni 1986
<i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978, as amended</i>	30 Apr 1992
<i>International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND) 1971</i>	6 Apr 1995
<i>Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) 1973, as amended (Annex I, II & V)</i>	1 May 1997
<i>International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) 1990</i>	30 Oct 1997
<i>Amendments Adopted in November 1991 to the Convention of the International Maritime Organization (Institutionalization of the Facilitation Committee)</i>	9 Nov 2004
<i>Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969</i>	9 Junie 2005
<i>Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971</i>	9 Junie 2005
<i>The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunkers Convention 2001)</i>	12 February 2009
<i>The International Convention for the Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 as Amended by Protocol of 1996 (LLMC Convention 1996)</i>	10 February 2009

Sumber: <http://www.marine.gov.my/service/InternationalConvention.htm>

Konvensi internasional tersebut telah dituangkan sebagian dalam hukum nasional Malaysia seperti:

- i. Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 (Akta 127), AKAS 1974;
- ii. Ordinan Kapal Dagang 1952;
- iii. Akta Kapal Dagang (Pencemaran Minyak) 1994;

iv. Akta Zona Ekonomi Eksklusif 1984 (Akta 311).

Dalam buku ini, fokus utama akan dilakukan terhadap hak dan tanggung jawab Indonesia dan Malaysia dalam lintasan transit di Selat Malaka, seperti terkandung dalam Bagian III UNCLOS 1982 serta beberapa pemakaian hukum nasional kedua negara tersebut terhadap lintasan transit.

BAB V

HAK DAN TANGGUNG JAWAB DALAM LINTAS TRANSIT DI SELAT MALAKA

5.1. Pendahuluan

Sebuah selat yang digunakan untuk sistem pelayaran internasional berarti kedudukan selat tersebut ialah terletak di antara sebuah laut laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan sebuah laut laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.¹⁷⁵

Selat Malaka merupakan sebuah selat yang dapat digunakan oleh kapal-kapal asing dan pesawat terbang asing untuk melakukan lintas transit. Keadaan ini dapat dilakukan karena kedudukan Selat Malaka berada di antara dua bagian laut lepas, yaitu Laut Hindia dan Laut China Selatan. Kedudukan ini membawa kepada hak-hak dan tanggung jawab-tanggung jawab negara selat dapat diaplikasi di Selat Malaka dan dalam

¹⁷⁵ Pasal 37 UNCLOS 1982.

konteks ini ialah hak-hak dan tanggung jawab-tanggung jawab terhadap Indonesia dan Malaysia. Oleh karena itu, bagian III UNCLOS 1982 telah mengatur mengenai hak-hak dan tanggung jawab-tanggung jawab negara-negara yang berbatasan dengan sebuah selat dalam lintas transit.

Indonesia dan Malaysia merupakan dua negara yang berbatasan dengan Selat Malaka. Indonesia dan Malaysia juga telah meratifikasi UNCLOS 1982 dan termasuk bagian III mengenai selat yang digunakan bagi pelayaran internasional dari konvensi tersebut. Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 dengan mengeluarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Mengenai: Pengesahan Konvensi Undang-Undang Laut Internasional 1982. Malaysia telah meratifikasi UNCLOS 1982 pada 14 Oktober 1996 dapat dibuktikan pelaksanaannya melalui undang-undang domestiknya melalui Akta Zona Ekonomi Eksklusif 1984, Akta Perikanan 1985, dan Akta Landas kontinen (Pindaan) 2009.¹⁷⁶

5.2. Selat-Selat yang Digunakan Bagi Pelayaran Internasional

Rezim lintas transit pada selat-selat yang digunakan bagi pelayaran internasional ialah bebas atau berbeda dengan rezim laut wilayah dan pengaturannya berbeda juga yang dapat diterapkan ke atasnya, dan mendapatkan hak lintas yang sesuai dengan peraturan-peraturan yang ada dalam konvensi.¹⁷⁷ Adapun yang dimaksudkan dengan laut wilayah ialah seperti yang termaktub dalam Pasal 3 UNCLOS 1982 bahwa kelebaran laut

¹⁷⁶ Siti Norniza Zainul Idris, 2006, *Status of Maritime Related National Laws and Maritim Conventions in Malaysia*, Maritim Institute of Malaysia, Kuala Lumpur, hlm. 26.

¹⁷⁷ Pasal 34 dan 45 UNCLOS 1982.

wilayah tidak melebihi 12 mil yang diukur dari takat air surut garis pangkal laut wilayah.

The Manual on Technical Aspect of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 2006 (TALOS, 2006) menyatakan bahwa laut wilayah diukur dari garis pangkal ke arah laut dengan tidak melebihi 12 mil.¹⁷⁸ Di dalam laut wilayah, sebuah negara pantai mempunyai hak kedaulatan penuh, tetapi dapat dibenarkan hak lintas damai untuk kapal asing. Bahwa negara pantai memiliki hak kedaulatan di laut wilayah sama juga halnya seperti di wilayah darat.¹⁷⁹ Negara pantai mempunyai hak kedaulatan di laut, udara dan dasar laut wilayah.

Sebuah kapal asing dalam melakukan lintas damai di laut wilayah tidak dapat melakukan hal-hal berikut:

- i. penggunaan kekuatan yang melanggar kedaulatan wilayah negara pantai;
- ii. latihan atau percobaan menggunakan salah satu jenis senjata, termasuk jenis senjata peluru kendali;
- iii. aktifitas untuk mengumpulkan informasi yang dapat merugikan bagi pertahanan dan keamanan negara pantai;
- iv. setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan dan keamanan negara pantai;
- v. peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;

¹⁷⁸ Arsana, I Made Andi, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan yuridis*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2007, hlm. 29-30.

¹⁷⁹ *Ibid.*

- vi. peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;
- vii. bongkar muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan beacukai, fiskal, imigrasi, atau saniter negara pantai;
- viii. setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan UNCLOS 1982;
- ix. setiap aktifitas perikanan;
- x. kegiatan riset atau survey
- xi. setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya negara pantai;
- xii. setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.¹⁸⁰

Konsep lintas transit pula berbeda dengan konsep lintas damai. Konvensi tidak memberikan definisi secara khusus kepada istilah “selat”. Definisi selat telah diuraikan dalam bab II buku ini. Dari sudut geografi sebuah selat dapat digunakan bagi pelayaran karena terdapat pengaturan mengenai hal tersebut. Bagaimanapun, bagian III UNCLOS 1982 hanya menerapkan kepada selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.¹⁸¹ Konsep lintas transit juga ialah merupakan suatu penghubung antara satu bagian ZEE dengan bagian ZEE lainnya. Adapun perbatasan permulaan ZEE ialah dimulai dari garis pangkal sebuah negara

¹⁸⁰ Pasal 19 UNCLOS 1982.

¹⁸¹ Pasal 37 UNCLOS 1982

pantai selebar 200 mil ke arah laut. Rezim ZEE pula dimulai dari perbatasan laut wilayah hingga kelebaran 200 mil.

Sedangkan yang dimaksudkan dengan lintas transit yaitu kebebasan kepada semua kapal dan pesawat terbang bagi pelayaran dan penerbangan untuk tujuan lintas yang terus menerus dan secepat mungkin.¹⁸² Pemakaian undang-undang tersebut tergantung pada dua keadaan:

1. Harus ada selat yang diakui yang digunakan untuk pelayaran internasional yang diatur oleh konvensi hukum internasional;
2. Kapal-kapal dan pesawat terbang melakukan lintas transit, secara terus menerus dan secepat mungkin tanpa berhenti.¹⁸³

Konsep lintas transit mengambil jalan tengah antara kebebasan pelayaran (*freedom of navigation*)¹⁸⁴ dan hak lintas damai (*right of innocent passage*)¹⁸⁵ karena keduanya saling berkaitan antara satu sama lainnya. Negara-negara yang berbatasan dengan Selat Malaka tidak dapat menghalang lintas¹⁸⁶ dan mereka juga tidak punya hak untuk menutup lintas transit.¹⁸⁷ Kedaulatan sebuah negara yang berbatasan dengan selat-selat ialah terbatas pada administrasinya: lintas laut, perikanan, pencemaran menaikkan dan menurunkan barang dari kapal dan lain-lain.¹⁸⁸

¹⁸² Pasal 38 (2) UNCLOS 1982.

¹⁸³ *Ibid.*

¹⁸⁴ Pasal 87 UNCLOS 1982.

¹⁸⁵ Pasal 17-26 UNCLOS 1982.

¹⁸⁶ Pasal 44 UNCLOS 1982.

¹⁸⁷ Pasal 44; 25 (3) UNCLOS 1982.

¹⁸⁸ Pasal 42 (1) UNCLOS 1982.

Indonesia dan Malaysia dibenarkan melaksanakan undang-undang domestik mereka dan peraturan-peraturan di lintas transit dalam perkara-perkara yang berkaitan dengan lintas laut, pencemaran perikanan, menaikkan dan menurunkan barang dari kapal dan lain-lain. Bagaimanapun ini juga termasuk kedaulatan negara pantai termasuk juga pada zona tambahan (*contiguous zone*)¹⁸⁹ yang disebut dengan pencegahan pelanggaran-pelanggaran cukai, imigrasi, dan penerapan hukum yang baik.¹⁹⁰

Walau bagaimanapun pelaksanaan hukum domestik sebuah negara pantai tidak dapat melakukan diskriminasi terhadap kapal-kapal asing untuk melakukan lintas transit.¹⁹¹ Kapal-kapal asing tidak dapat melakukan penyelidikan atau pengamatan tanpa izin dari negara yang berbatasan dengan selat tersebut.¹⁹² Setiap pesawat terbang dapat melakukan lintas transit di atas selat tersebut.¹⁹³ Pesawat terbang dan kapal laut dalam melakukan lintas transit harus mematuhi undang-undang yang diterapkan oleh negara yang berbatasan dengan selat¹⁹⁴ dan menghindari dari hal-hal yang bersifat mengancam¹⁹⁵ dan menghormati hukum internasional serta menjaga keselamatan dan pencemaran di laut,¹⁹⁶ mengikuti undang-undang yang berkaitan dengan pencemaran laut.¹⁹⁷

¹⁸⁹ Pasal 33 UNCLOS 1982.

¹⁹⁰ Pasal 42 (1d) UNCLOS 1982.

¹⁹¹ Pasal 42 (2) UNCLOS 1982.

¹⁹² Pasal 40 UNCLOS 1982.

¹⁹³ Pasal 39 (3) UNCLOS 1982.

¹⁹⁴ Pasal 42 (4) UNCLOS 1982.

¹⁹⁵ Pasal 39 UNCLOS 1982.

¹⁹⁶ Pasal 39 (2) UNCLOS 1982.

¹⁹⁷ Pasal 43 UNCLOS 1982.

Negara-negara pengguna laut juga harus menghormati konvensi dalam melindungi pelbagai pencemaran laut yang berasal dari kapal-kapal mereka sehingga tidak mencemar laut dan apabila terjadi pencemaran laut maka negara-negara yang berbatasan dengan selat tersebut berhak untuk melakukan tindakan-tindakan pemaksaan untuk mentaati undang-undang yang ada, kecuali jika kapal tersebut mengalami masalah teknis atau kerusakan maka dalam hal ini negara pantai dapat memberikan bantuan.¹⁹⁸

Hak lintas transit juga dapat dilakukan oleh kapal-kapal perang dan kapal selam serta kapal nuklir, tetapi di sisi lain pula mereka juga harus bertanggung jawab jika terjadi pencemaran laut yang dialami oleh negara pantai.¹⁹⁹ Negara-negara selat seperti Malaysia dan Indonesia juga khawatir lintas kapal-kapal di atas akan mengganggu kedaulatan negara mereka.

5.3. Peraturan Bagi Negara Selat

Dalam memastikan keamanan lintas transit, negara selat mempunyai kedaulatan di selat-selat internasional, meskipun negara selat mempunyai hak yang terbatas. Pasal 42 UNCLOS 1982 hanya memdapatkan undang-undang untuk digunakan oleh negara selat ialah yang sejalan dengan lintas transit. Pasal penting ini adalah sebagai berikut:

- a. Dengan mematuhi peraturan undang-undang pada bagian ini, negara yang berbatasan dengan selat dapat membuat peraturan undang-

¹⁹⁸ Pasal 233 UNCLOS 1982.

¹⁹⁹ Pasal 42 (5); Pasal 236 UNCLOS 1982 1982.

undang yang berkaitan dengan lintas transit melalui selat, mengenai semua atau setiap hal berikut:

- i. keselamatan pelayaran dan pengaturan lintas di laut;
 - ii. pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran dengan melaksanakan hukum internasional yang berlaku mengenai pembuangan minyak, bahan buangan berminyak dan bahan beracun lainnya di selat;
 - iii. berkaitan dengan kapal penangkap ikan, pencegahan penangkapan ikan, termasuk cara penyimpanan alat penangkapan;
 - iv. menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal setiap komoditi, mata uang atau orang berkaitan mengenai undang-undang yang berkaitan dengan cukai, fiskal dan imigrasi negara yang berbatasan dengan selat.
- b. peraturan undang-undang demikian tidak dapat mengadakan diskriminasi di antara kapal asing atau di dalam pelaksanaannya yang membawa akibat praktis menolak, menghambat atau mengurangi hak lintas transit sebagaimana diatur dalam bagian ini.
- c. negara-negara yang berbatasan dengan selat harus mengumumkan sebagaimana mestinya semua undang-undang tersebut.
- d. kapal asing yang melaksanakan hak lintas transit harus mematuhi undang-undang tersebut.
- e. negara bendera suatu kapal atau kapal terbang yang berhak atas perlindungan, yang bertindak bertentangan dengan perundang-undangan tersebut, harus bertanggung jawab untuk setiap kerugian

atau pencemaran yang dialami oleh negara yang berbatasan dengan selat.

5.4. Hak dan Tanggung Jawab Indonesia dan Malaysia dalam Lintas Transit di Selat Malaka

Seperti yang telah diterangkan sebelumnya, rezim lintas transit telah diatur dalam Bagian III UNCLOS 1982. UNCLOS 1982 pula merupakan konferensi ketiga yang menghabiskan waktu dari tahun 1973 hingga tahun 1982.²⁰⁰ Mengenai ketentuan selat-selat yang digunakan bagi pelayaran internasional yang dicantumkan dalam bagian III UNCLOS 1982 ialah untuk menyelesaikan perselisihan mengenai laut wilayah dan lintas transit. Umumnya Bagian III UNCLOS 1982 mengenai selat yang digunakan bagi pelayaran internasional memberikan perbedaan secara tidak langsung antara undang-undang mengenai laut wilayah dengan lintas transit.

Penambahan laut wilayah dari 3 mil menjadi 12 mil ialah juga merupakan perkara yang kurang baik bagi negara selat karena kedaulatan penuh pada mereka hanya terjadi pada 12 mil saja, sebaliknya kebebasan melakukan pelayaran bagi pengguna laut akan sangat luas. Sejak kedaulatan diberikan kepada negara selat ada beberapa negara maritim pula kurang setuju dengan hal ini (Amerika Serikat dan Rusia),²⁰¹ mereka pula memerlukan jaminan yang kuat kepada negara pengguna laut dalam

²⁰⁰ Mohd Nizam Basiron dan Amir Dastan, 2006, *Building a Comprehensive Security Environment in the Straits of Malacca Proceedings of the MIMA International Conference on the Straits of Malacca, 11-13 October, 2004, Kuala Lumpur*, Maritime Institute of Malaysia, Kuala Lumpur, hlm. 244.

²⁰¹ Mohd Nizam Basiron dan Amir Dastan, *Building a Comprehensive Security Environment in the Straits of Malacca Proceedings of the MIMA International Conference on the Straits of Malacca, 11-13 October, 2004, Kuala Lumpur*, hlm. 245.

melakukan pelayaran dan penerbangan di lintas transit di selat yang digunakan bagi pelayaran internasional.

Lintas transit ialah kebebasan melakukan pelayaran dan penerbangan secara terus menerus dan cepat melalui selat.²⁰² Definisi ini berbeda dengan lintas damai di laut wilayah, tetapi ada beberapa hal penting, yaitu:

- i. lintas transit yang diuraikan di atas ialah sebagai kebebasan jika dibandingkan sebagai hak. Ini bermaksud bahwa kebebasan lintas transit yang dilakukan di laut lepas dan di ZEE, ialah sama dengan yang dilakukan di laut wilayah, karena ada beberapa selat yang hanya mempunyai laut wilayah;
- ii. lintas transit termasuk kebebasan penerbangan, di mana lintas damai terbatas pada hak melakukan pelayaran saja.
- iii. lintas transit tidak dapat ditutup, tetapi lintas damai dapat ditutup pada waktu-waktu tertentu.²⁰³
- iv. kapal-kapal dalam lintas transit diizinkan untuk melakukan pelayaran, yang berarti bahwa kapal selam juga dapat melakukan pelayaran, tetapi di laut wilayah secara umum kapal selam dalam melakukan lintas damai harus menunjukkan bendera kapalnya dan melakukan navigasi di atas permukaan laut.²⁰⁴

²⁰² Pasal 38 (2) UNCLOS 1982.

²⁰³ Pasal 44, 25 (3) UNCLOS 1982.

²⁰⁴ Pasal 20 UNCLOS 1982.

5.4.1. Hak Indonesia dan Malaysia Dalam Lintas Transit di Zona Ekonomi Eksklusif

Sebelum membahas mengenai hak-hak dan tanggung jawab-tanggung jawab Indonesia dan Malaysia dalam lintas transit di Selat Malaka tidak berlebihan kiranya akan dibahas terlebih dahulu mengenai hak dan tanggung jawab sebuah negara di laut wilayah dan ZEE. Adapun yang menjadi hak bagi Indonesia dan Malaysia di laut wilayah dan ZEE yaitu:

- i. jika suatu kapal asing yang sedang melakukan lintas damai, tidak membahayakan negara pantai dan apabila kapal tersebut dalam melakukan pelayaran di laut wilayah tidak melakukan salah satu kegiatan seperti berikut:
 - a. setiap latihan atau praktik menggunakan senjata dalam pelbagai jenis.
 - b. setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan negara pantai.
 - c. peluncuran, pendaratan atau penerimaan pesawat udara di atas kapal.
 - d. perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan dan keamanan negara pantai.
 - e. peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal.
 - f. bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan cukai dan imigrasi.

- g. perbuatan pencemaran laut yang disengajakan.
 - h. kegiatan perikanan.
 - i. kegiatan penelitian atau *survey*.
 - j. setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi negara pantai.
 - k. kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.²⁰⁵
- ii. bagi negara pengguna laut dalam melakukan pelayaran di bawah laut (kapal selam) harus melakukan pelayarannya di atas permukaan laut.²⁰⁶
 - iii. negara pantai berhak untuk membuat perundang-undangan domestik yang berkaitan dengan lintas damai di laut wilayah mengenai:
 - 1. keselamatan pelayaran dan pengaturan lintas maritim;
 - 2. perlindungan alat-alat dan fasilitas pelayaran;
 - 3. perlindungan kabel dan pipa bawah laut;
 - 4. konservasi kekayaan hayati laut;
 - 5. pencegahan pelanggaran peraturan undang-undang perikanan negara pantai;
 - 6. pelestarian lingkungan hidup negara pantai dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya;
 - 7. penelitian ilmiah kelautan dan survey hidrografi;

²⁰⁵ Pasal 19 UNCLOS 1982.

²⁰⁶ Pasal 20 UNCLOS 1982.

8. pencegahan pelanggaran peraturan undang-undang cukai, dan imigrasi negara pantai.²⁰⁷
- iv. Mengenai hak perlindungan bagi keamanan negaranya, negara pantai berhak untuk mencegah lintas yang tidak damai di laut wilayahnya. Negara pantai juga berhak untuk mencegah pelanggaran apapun terhadap syarat yang diatur dalam undang-undang bagi masuknya kapal ke laut pedalaman atau ke pelabuhan. Tanpa diskriminasi di antara kapal, negara pantai dapat menangguk sementara pada daerah tertentu di laut wilayahnya untuk perlindungan keamanannya termasuk keperluan latihan senjata. Penanggukan ini berlaku setelah diumumkan terlebih dahulu.²⁰⁸
- v. Mengenai pungutan biaya, tidak ada pungutan biaya yang dapat dikenakan pada kapal asing yang melakukan lintas damai di laut wilayah oleh suatu negara pantai. Melainkan pungutan dapat dikenakan hanya untuk pembayaran khusus saja dan dalam pemungutan ini dibebankan tanpa diskriminasi.²⁰⁹
- vi. Negara pantai dalam melaksanakan kedaulatannya mempunyai hak untuk mengatur, mengizinkan dan menyelenggarakan penyelidikan kelautan dalam ZEE dan di landas kontinen,²¹⁰ dan berhak mendapat informasi/deskripsi selambat-lambatnya 6 bulan sebelum riset dimaksud dimulai.²¹¹

²⁰⁷ Pasal 21 UNCLOS 1982.

²⁰⁸ Pasal 25 UNCLOS 1982.

²⁰⁹ Pasal 26 UNCLOS 1982.

²¹⁰ Pasal 246 UNCLOS 1982.

²¹¹ Pasal 248 UNCLOS 1982.

- vii. Mempunyai hak untuk membangun menguasai, mengatur pembangunan dan penggunaan: (1) pulau buatan; (2) instalasi dan bangunan untuk keperluan sebagaimana ditentukan dalam Pasal 56 dan tujuan ekonomi lainnya; (3) instalasi dan bangunan yang dapat mengganggu pelaksanaan hak-hak negara pantai dalam zona tersebut.²¹²

5.4.2. Tanggung Jawab Indonesia dan Malaysia di Zona Ekonomi Eksklusif

Zona Ekonomi Eksklusif juga merupakan sebuah zona yang dilalui oleh kapal-kapal dan pesawat terbang pengguna laut dan udara. Sehingga berikut ini perlu diuraikan secara singkat mengenai beberapa tanggung jawab Indonesia dan Malaysia dalam ZEE.

Adapun yang menjadi tanggung jawab Indonesia dan Malaysia di laut wilayah dan ZEE ialah:

- i. Semua negara, baik negara pantai maupun negara tidak berpantai berhak untuk melakukan lintas damai di laut wilayah Indonesia dan Malaysia.²¹³
- ii. Negara pantai perlu memastikan keselamatan pelayaran, mewajibkan kapal asing yang melakukan lintas damai menggunakan jalur laut dan lintas yang ditetapkan oleh peraturan negara pantai.²¹⁴
- iii. Negara pantai tidak dapat menghalangi lintas damai bagi kapal asing melalui laut wilayah, negara pantai juga tidak akan:

²¹² Pasal 60 (1) UNCLOS 1982.

²¹³ Pasal 17 UNCLOS 1982.

²¹⁴ Pasal 22 UNCLOS 1982.

1. Menetapkan persyaratan atas kapal asing yang mengakibatkan pengurangan hak lintas damai
2. Mengadakan satu diskriminasi terhadap kapal asing.²¹⁵
- iv. Negara pantai harus mengumumkan bahaya apa pun bagi pelayaran yang ada dalam laut wilayahnya.²¹⁶
- v. Negara pantai tidak dapat menyekat lintas damai kapal asing melalui laut wilayah kecuali sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982.
- vi. Negara pantai harus mengumumkan bahaya bagi pelayaran dalam laut wilayahnya yang diketahuinya.²¹⁷
- vii. Membuang instalasi/bangunan yang sudah tidak terpakai demi keselamatan pelayaran.²¹⁸
- viii. Menentukan zona keselamatan di sekeliling pulau buatan manusia dengan memperlihatkan standar internasional yang jaraknya tidak melebihi 500 meter.²¹⁹
- ix. Menjamin bahwa pulau buatan manusia, instalasi dan bangunan zona keselamatan tidak mengganggu alur pelayaran internasional.²²⁰
- x. Menentukan jumlah tangkapan yang didapatkan (*allowable catch*) pada ZEEnya, melakukan konservasi dengan tujuan agar wujudnya tingkatan yang dapat menjamin hasil maksimum serta mempertahankan kelestarian spesies yang berhubungan/tergantung

²¹⁵ Pasal 24 (1) UNCLOS 1982.

²¹⁶ Pasal 24 (2) UNCLOS 1982.

²¹⁷ Pasal, 24 UNCLOS 1982.

²¹⁸ Pasal 60 (3) UNCLOS 1982.

²¹⁹ Pasal 60 (5) UNCLOS 1982.

²²⁰ Pasal 60 (7) UNCLOS 1982.

pada jenis yang biasanya dimanfaatkan; dan memberi/mempertukarkan data berupa keterangan ilmiah, statistik penangkapan ikan, usaha perikanan dan lain-lain kepada organisasi internasional yang berpusat baik secara regional maupun global dengan peranan serta negara yang berkepentingan termasuk negara yang warga negaranya didapatkan menangkap ikan di ZEE.²²¹

- xi. Mencari kesepakatan dengan negara lain dalam melindungi dan memelihara perkembangan jenis ikan yang sama terdapat dalam ZEE negara lain itu, dan juga mencari kesepakatan dengan negara lain di bidang pemeliharaan di mana negara lain itu menangkap ikan yang sama di luar ZEE negara pantai yang berdekatan.²²²
- xii. Bekerjasama dalam melindungi dan memelihara ikan dengan negara lain yang warga negaranya melakukan penangkapan jenis ikan yang bermigrasi jauh (*hight migratory species*).²²³
- xiii. Bertanggung jawab atas persediaan ikan *anadromous* yaitu jenis ikan yang bertelur di sungai tetapi membesar di laut.²²⁴
- xiv. Bekerjasama dengan negara yang menangkap jenis ikan *anadromous* agar negara ini tidak mengalami dislokasi ekonomi akibat pembatasan jumlah tangkapan.²²⁵
- xv. Memberi perhatian khas kepada negara lain yang telah mengeluarkan biaya dan berperanan aktif dalam memperbaharui

²²¹ Pasal 61 UNCLOS 1982.

²²² Pasal 63 (1 dan 2) UNCLOS 1982.

²²³ Pasal 64 (1) UNCLOS 1982.

²²⁴ Pasal 66 (5) UNCLOS 1982.

²²⁵ Pasal 66 (3b) UNCLOS 1982.

jumlah persediaan ikan *anadromous*. Penetapan pengaturan mengenai persediaan jenis ikan anadrom di luar ZEE harus berdasarkan persetujuan antara negara pantai dengan negara lain yang berkepentingan.²²⁶

- xvi. Bekerjasama dalam perlindungan dan pemuliharaan dengan negara lain pada ZEEnya dilalui pada ketika ikan *anadromous* itu bermigrasi.²²⁷
- xvii. Bilamana kapasitas penangkapan ikan suatu negara pantai mendekati suatu titik yang memungkinkan negara itu untuk menangkap seluruh jumlah tangkapan ikan yang diperdapatkan dari sumber kekayaan hayati di zona ekonomi eksklusif, maka negara pantai maupun negara-negara lain yang berkepentingan harus bekerja sama dalam menetapkan pengaturan yang adil dan atas dasar bilateral dan regional untuk memperdapatkan peranan serta negara-negara sedang membangun yang tidak berpantai dalam eksploitasi sumber alam di ZEE negara-negara pantai dengan persyaratan yang saling menguntungkan.²²⁸
- xviii. Melepaskan dengan segera kapal dan anak buah kapal yang ditangkap setelah memberi uang jaminan yang layak atau bentuk jaminan lainnya.²²⁹
- xix. Tidak menjatuhkan hukuman penjara bagi pelanggaran peraturan perikanan di ZEE.²³⁰

²²⁶ Pasal 66 (3c, 3d) UNCLOS 1982.

²²⁷ Pasal 66 (4) UNCLOS 1982.

²²⁸ Pasal 69 (3) UNCLOS 1982.

²²⁹ Pasal 73 (2) UNCLOS 1982.

- xx. Menginformasikan negara bendera dalam penangkapan/penahanan dan penjatuhan hukuman.²³¹
- xxi. Menetapkan perbatasan ZEE dengan negara tetangga melalui perjanjian.²³²
- xxii. Mengumumkan dan mendaftarkan peta/daftar koordinat geografi itu pada Perserikatan Bangsa-Bangsa Bersatu.²³³

5.4.3. Hak Indonesia dan Malaysia Dalam Lintas Transit di Selat Malaka

Sedangkan hak Indonesia dan Malaysia dalam lintas transit yaitu, hak-hak tertentu dari negara selat bahwa dalam penerapan rezim lintas transit di selat tidak terlalu sama dengan laut wilayah, dan kedaulatan negara selat dengan di laut wilayah. Selain itu, lintas transit pula untuk semua negara selat ialah bahwa negara pengguna laut mempunyai hak yang tidak terbatas dan maksimum dalam melakukan lintas transit.²³⁴ Untuk mengurangi jumlah kecelakaan dan menjaga pelayaran, negara selat mempunyai hak untuk menentukan jalur laut dan skim pemisah di jalur laut yang diatur oleh negara selat dan sesuai dengan peraturna dalam konvensi internasional.²³⁵ Negara selat juga berhak untuk membuat undang-undang yang berkaitan dengan lintas transit melalui selat dengan tidak bertentangan dengan UNCLOS 1982.²³⁶ Negara selat pula perlu untuk mengamalkan Pasal 41 dan 42 UNCLOS 1982.

²³⁰ Pasal 73 (3) UNCLOS 1982.

²³¹ Pasal 73 (4) UNCLOS 1982.

²³² Pasal 74 (1) UNCLOS 1982.

²³³ Pasal 75 (1) UNCLOS 1982.

²³⁴ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, hlm. 56.

²³⁵ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, hlm. 56. dan Pasal 41 UNCLOS 1982.

²³⁶ Pasal 42 (1) UNCLOS 1982.

5.4.4. Tanggung Jawab Indonesia dan Malaysia Dalam Lintas Transit di Selat Malaka

Tanggung jawab Indonesia dan Malaysia dalam lintas transit telah dinyatakan dalam Pasal 42 hingga 44 UNCLOS 1982, tanggung jawab tersebut kebanyakan hampir serupa dengan tanggung jawab bagi negara pantai dalam lintas damai.²³⁷ Tanggung jawab Indonesia dan Malaysia dalam lintas transit yaitu:

- i. Tanggung jawab negara selat. Pasal 44 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa 'negara selat tidak dapat menghambat lintas transit,' tanggung jawab ini pula dikuatkan oleh Pasal 42 (2) mengenai lintas transit yaitu: "pengaturan undang-undang demikian tidak dapat mengadakan diskriminasi di antara kapal asing atau di dalam pelaksanaannya yang membawa akibat menolak, menunda atau mengurangi hak lintas transit." Setelah itu dalam Pasal 42 (3) juga dinyatakan bahwa semua peraturan perundang-undangan harus diumumkan. Hal ini hampir sama yang dinyatakan dalam Pasal 24 (1) UNCLOS.
- ii. Negara selat perlu menginformasikan bahaya-bahaya pelayaran. Kepada Indonesia dan Malaysia harus menginformasikan kepada kapal-kapal pengguna laut dan pesawat terbang tentang bahaya-bahaya dalam melakukan pelayaran dan penerbangan di Selat Malaka. Tanggung jawab ini sesuai dengan yang diatur dalam Pasal 44 UNCLOS 1982, hampir sama juga dengan tanggung jawab dalam lintas damai di laut wilayah seperti dalam Pasal 24 (2) UNCLOS 1982.

²³⁷ Brown E.D, *The International Law of The Sea, introductory manual*, volume I, Dartmouth Publishing Company, 1994, hlm.. 60.

- iii. Membantu pelayaran dan pengamanan serta menjaga pencemaran laut. Dalam pembahasan peraturan lintas damai tidak ada keseimbangan dalam hal membantu pelayaran, pengamanan serta penjagaan pencemaran laut. Pasal 43 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa negara pengguna laut dan negara selat seharusnya bekerjasama dalam perjanjian ini untuk memelihara dan membantu keselamatan pelayaran yang diperlukan serta mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran laut.²³⁸
- iv. Tanggung jawab negara. Sama dengan rezim lintas damai, bahwa tidak ada peraturan yang dibuat dalam konvensi untuk tanggung jawab masyarakat dan tanggung jawab internasional pada negara selat untuk pencemaran berat yang disebabkan oleh penerapan yang tidak sah terhadap undang-undang atau salah satu undang-undang lainnya dalam pencegahan lintas transit yang dilakukan oleh kapal asing. dampaknya ialah undang-undang tersebut akan kehilangan aturan-aturan umum daripada prinsip dan hukum internasional.²³⁹

Dapat disimpulkan mengenai perbedaan antara lintas damai dan lintas transit, yaitu:

- i. Lintas transit dinyatakan sebagai kebebasan dan bukan sebagai hak sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 38 (2) UNCLOS 1982. Ini bermaksud bahwa kebebasan lintas transit yang dilakukan di laut lepas dan di ZEE.

²³⁸ Pasal 43 (a) dan (b) UNCLOS 1982.

²³⁹ Brown E.D, *The International Law of The Sea, Introductory Manual*, hlm. 92.

- ii. Lintas transit termasuk kebebasan penerbangan di samping pelayaran, di mana lintas damai terbatas pada hak melakukan pelayaran saja.
- iii. Lintas transit tidak dapat ditundang, tetapi lintas damai dapat ditunda dalam masa-masa tertentu.
- iv. Kapal-kapal dalam lintas transit diizinkan untuk melakukan pelayaran, dan termasuk kapal selam juga dapat melakukan pelayaran, tetapi di laut wilayah secara umumnya kapal selam dapat melakukan lintas damai di samping harus menunjukkan bendera kapalnya dan melakukan pelayaran di atas permukaan laut.²⁴⁰

Sedangkan rezim lintas transit tidak dapat mempengaruhi status dari laut negara-negara selat.²⁴¹ Namun, bagian Selatan Selat Malaka dan seluruh Selat Singapura adalah berada di laut wilayah negara selat. Setengah dari bagian Selatan Selat Malaka ialah termasuk ke laut wilayah atau ZEE dua buah negara selat, yaitu Indonesia dan Malaysia.

Walaupun seluruh Selat Singapura dan sebagian Selat Malaka ialah termasuk ke laut wilayah negara selat, kedaulatan negara pantai di sana sangat terbatas. Pasal 34 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa kedaulatan negara yang berbatasan dengan selat dilaksanakan sesuai dengan Bagian III UNCLOS 1982 dan peraturan hukum internasional lainnya.²⁴² Hak dan kedaulatan dariada negara yang berbatasan dengan selat dalam mengatur

²⁴⁰ *Ibid*, hlm.. 94.

²⁴¹ Pasal 34 UNCLOS 1982.

²⁴² Pasal 34 (2) UNCLOS 1982.

aktifitas-aktifitas di selat sangat terbatas dan harus dilaksanakan dengan mengaitkan peraturannya, yaitu:

- i. Undang-undang dan peraturan yang dilaksanakan oleh negara yang berbatasan dengan selat yang berhubungan dengan lintas transit sangat terbatas. Dengan harus menghormati keselamatan maritim, negara yang berbatasan dengan selat hanya dapat menandakan perbatasan-perbatasan laut dan menentukan alur laut, yang di tentukan oleh UNCLOS itu sendiri.²⁴³
- ii. Negara yang berbatasan dengan selat hanya mengatur mengenai pencemaran yang dihasilkan oleh kapal-kapal yang melakukan lintas transit dengan "melaksanakan hukum internasional yang berlaku mengenai pembuangan minyak, bahan buangan berminyak dan bahan beracun lainnya di selat".²⁴⁴

Oleh sebab itu, semestinya banyak yang perlu dilakukan oleh negara-negara yang berbatasan dengan selat dalam melaksanakan hukum internasional dan hukum domestiknya sendiri. Sebagai pembandingan sewajarnya, negara yang berbatasan dengan selat mempunyai lebih banyak kebebasan untuk membuat peraturan mengenai keamanan maritim dan pencemaran yang dilakukan oleh kapal-kapal yang melakukan lintas transit di laut wilayahnya.

Negara yang berbatasan dengan selat juga dapat membuat undang-undang yang bersifat khusus dengan tetap menghormati lintas transit.

²⁴³ Pasal 41, 42 (1a) UNCLOS 1982.

²⁴⁴ Pasal 42 (1b) UNCLOS 1982.

Berikut ialah perkara-perkara yang perlu didukung oleh negara selat mengenai lintas transit kapal-kapal:

- i. Mereka tidak dapat menutup lintas transit;
- ii. Mereka harus melakukan pemberitahuan terhadap bahaya-bahaya dalam pelayaran maupun penerbangan di selat atau di udara sebagaimana mereka ketahui;
- iii. Mereka tidak dapat menutup sementara lintas transit.²⁴⁵ Meskipun lintas damai di laut wilayah dapat ditutup sementara pada waktu-waktu tertentu,²⁴⁶ lintas transit, tidak dapat ditutup walaupun untuk sementara waktu. Negara yang berbatasan dengan selat harus mengumumkan semua aturannya yang berhubungan dengan lintas transit. Adapun yang menjadi dampak lintas transit ialah sebagai berikut:

Hak Kedaulatan negara yang berbatasan dengan selat	Hak lintas transit kapal asing
Negara selat harus mematuhi undang-undang dan aturan-aturan sebagaimana yang disebutkan dalam Pasal 42 UNCLOS 1982	Kapal-kapal harus mematuhi undang-undang yang ada dalam Pasal 42 (4) UNCLOS 1982
Undang-undang domestik tidak dapat mendiskriminasi dan mengurangi hak-hak lintas transit (Pasal 42 (2))	Kapal-kapal mesti mematuhi aturan-aturan dalam Pasal 39 (contoh, menghindari ancaman atau penggunaan kekerasan apa pun terhadap kedaulatan negara selat), melakukan lintas dengan terus-menerus dan cepat (Pasal 38 (2)) dan mematuhi aturan keselamatan internasional dan aturan mengenai pencemaran laut (Pasal 39 (2)).

²⁴⁵ Pasal 44 UNCLOS 1982.

²⁴⁶ Pasal 25 (3) UNCLOS 1982.

Hak lintas transit tidak dapat dikurangkan dan dihalangi (Pasal 44 UNCLOS 1982)	Kapal harus meminta izin terhadap suatu penelitian dan survey (Pasal 40)
Tidak ada larangan hak lintas transit terhadap kapal perang (Pasal 38- semua kapal dapat melakukan lintas transit)	Kapal harus mengamati jalur-jalur laut dan bagian-bagian lintas laut yang kecil
Pencegahan mengenai pencemaran laut yang bersumber dari kapal (Bagian XII, Pasal 211-232) kecuali dalam keadaan darurat (Pasal 233)	Bendera kapal menentukan kewarganegaraan kapal tersebut dan mempunyai kedaulatan (Pasal 42 (5), Pasal 236)
Bekerjasama dengan negara-negara pengguna laut yang lain dalam menjaga keamanan dan pencemaran laut (Pasal 43)	Harus mematuhi hukum internasional dan undang-undang pencemaran laut (Pasal 38 and 42)

5.5. Pelaksanaan Hukum Nasional Indonesia dan Malaysia tentang Lintas Transit

Kedaulatan sebuah negara pantai mempunyai dua jenis kedaulatan, yaitu: *sovereignty rights* dan *sovereign rights*²⁴⁷ seperti yang telah disebutkan di dalam UNCLOS 1982. *Sovereignty rights* ialah merupakan hak kedaulatan penuh sebuah negara pantai, ia biasanya berlaku di laut wilayah dan sama juga dengan di darat, sedangkan *sovereign rights* ialah hak kedaulatan terbatas negara pantai yang berlaku di luar laut wilayah seperti ZEE dan zona tambahan.²⁴⁸ Adapun Peraturan Pasal tersebut terkandung dalam 2, 34, 47 dan 49 UNCLOS 1982. Adapun kedaulatan

²⁴⁷ Mohd Nizam Basiron dan Amir Dastan, *Building a Comprehensive Security Environment in the Straits of Malacca Proceedings of the MIMA International Conference on the Straits of Malacca, 11-13 October, 2004, Kuala Lumpur*, hlm. 80.

²⁴⁸ I Made Andi Arsana, *Ambalat, Ketika Nasionalisme Diuji*, Harian Kompas, 4 Jun 2009, Jakarta, hlm. 2.

negara ialah otoritas tertinggi bagi sebuah negara untuk melaksanakan pelbagai tindakan yang perlu baik di dalam negaranya atau wilayah kedaulatannya, berdasarkan undang-undang negaranya dan hukum internasional.²⁴⁹ Dasar hukum otoritas suatu negara atas suatu wilayahnya ialah merupakan sebuah kedaulatannya dan kemerdekaannya. Kedaulatan sebuah negara termasuk melindungi wilayahnya, kepentingan negaranya dan menjaga semua aktifitas di wilayah tersebut. Kesimpulannya, kedaulatan negara bermaksud mempunyai hak dan otoritas untuk mengatur atau melaksanakan undang-undangnya sendiri.

Pasal 56 UNCLOS 1982 menjelaskan bahwa hak kedaulatan terbatas ialah hak sebuah negara pantai untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber alam, baik sumber alam yang hidup atau tidak di ZEE. Oleh karena itu, negara pantai mempunyai hak untuk mengeksploitasi sumber-sumber alam di ZEE dan landas kontinen, dan mempunyai hak untuk mengatur atau membuat undang-undang, menjaga dan mengeluarkan undang-undang sesuai dengan hak kedaulatan negara tersebut.

Selat Malaka merupakan selat yang sibuk dengan pelbagai kapal dan sempit, karena membawa arti penting sebagai sebuah jalur laut perdagangan internasional²⁵⁰ yang selalu menjadi perhatian masyarakat internasional. Selat Malaka seharusnya bukan merupakan sebuah selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tetapi merupakan sebuah selat yang "*normally used for international navigation*"²⁵¹. Negara-negara selat yang berbatasan dengan Selat Malaka ialah Malaysia, Indonesia dan

²⁴⁹ *Ibid.*

²⁵⁰ *Ibid.*

²⁵¹ *Ibid.*

Singapura telah membuat sebuah deklarasi bersama dalam menjaga keamanan di Selat Malaka sebagai tanggung jawab mereka.²⁵² Sewajarnya sebuah selat internasional, yang bertanggung jawab dalam keselamatan pelayaran internasional ialah komunitas internasional.²⁵³

Dalam hukum laut internasional, rezim hukum di Selat Malaka sebagai sebuah selat yang digunakan untuk pelayaran internasional terdapat dalam Pasal 34 (1) UNCLOS 1982, secara jelas dikatakan bahwa setiap pelayaran internasional tidak dapat melanggar kedaulatan dan hak kedaulatan negara selat. Walaupun pelayaran di Selat Malaka tidak dapat dihalangi dan ditutup berdasarkan Pasal 38 (1) dan Pasal 44 UNCLOS 1982, lintas transit pula harus tetap mematuhi kedaulatan dan hak kedaulatan negara selat, sebagaimana tercantum dalam Pasal 38 (2) UNCLOS 1982. Indonesia dan Malaysia merupakan negara-negara selat yang harus membuat undang-undang mengenai lintas transit untuk menjaga keselamatan pelayaran di Selat Malaka.

Indonesia dan Malaysia merupakan dua negara pantai yang berbatasan dengan selat. Oleh karena itu, Indonesia dan Malaysia juga mempunyai beberapa peraturan undang-undang domestik mengenai negara selat yang digunakan bagi pelayaran internasional.

5.5.1. Pelaksanaan Hukum Nasional Indonesia

Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 dengan mengeluarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 (UU RI No. 17/1985) mengenai pengesahan Konvensi Hukum Laut Internasional 1982. Sehubungan

²⁵² *Ibid.*

²⁵³ *Ibid*, hlm. 81.

dengan itu berdasarkan undang-undang tersebut Indonesia telah menerima semua peraturan undang-undang dalam UNCLOS 1982 secara keseluruhannya. Dalam Pasal 1 UU RI No. 17/1985 dinyatakan bahwa "Mengesahkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai Hukum Laut), yang salinan naskah aslinya dalam bahasa Inggris dilampirkan pada Undang-undang ini." Undang-undang ini juga sangat ringkas yaitu hanya terdiri dari dua Pasal saja, artinya menerima secara keseluruhan peraturan UNCLOS 1982.

Adapun undang-undang Indonesia yang lain yang dianggap berhubungan dengan lintas transit di Selat Malaka yaitu Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1971 (UU RI No. 2 Tahun 1971) mengenai "Perjanjian antara Republik Indonesia dan Malaysia mengenai Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Malaka". Undang-undang ini pula sangat menarik untuk dikaji karena berkaitan dengan lintas transit di Selat Malaka.

Sejak pelaksanaan Undang-undang No. 4 Prp. Tahun 1960 mengenai Laut Indonesia, maka lebar laut wilayah Indonesia menjadi 12 mil, diukur dari garis-garis dasar yang merupakan garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang terluar dalam wilayah Indonesia.²⁵⁴

Oleh karena itu, maka seluruh kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah, dan seluruh laut yang terletak di sebelah pantai dari garis laut wilayah tersebut adalah wilayah Republik Indonesia, Salah satu

²⁵⁴ Penjelasan umum Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 tahun 1971 tentang Perjanjian antara Republik Indonesia dan Malaysia tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Melaka.

dampak dari berlakunya Undang-undang Nomor. 4 Prp. Tahun 1960 tersebut adalah bahwa beberapa bagian dari laut yang dahulunya laut lepas kini telah menjadi laut wilayah Indonesia atau laut pendalaman Indonesia. Demikian juga keadaannya dengan laut di Selat Malaka.

Dalam bulan Agustus 1969 kerajaan Malaysia telah mengumumkan bahwa jarak laut wilayahnya dilebarkan menjadi 12 mil yang diukur dari garis-garis dasar yang ditetapkan menurut ketentuan-ketentuan Konvensi Jenewa 1958 mengenai laut wilayah dan zona tambahan.²⁵⁵

Timbullah persoalan di manakah letaknya garis perbatasan laut wilayah masing-masing negara di Selat Malaka yang sempit, yaitu di bagian Selat Malaka yang jarak antara garis-garis dasar Indonesia dan garis-garis dasar Malaysia adalah kurang dari 24 mil. Ketegasan garis perbatasan ini amat diperlukan oleh pemerintah kedua negara, terutamanya untuk dapat memberikan ketentuan peraturan undang-undang di laut wilayah masing-masing.

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan di atas, maka diadakanlah perundingan antara kedua pemerintah di Jakarta dalam bulan Februari hingga Maret 1970, perundingan tersebut telah menghasilkan perjanjian antara Republik Indonesia dan Malaysia mengenai penetapan garis batas laut wilayah kedua negara di Selat Malaka.

Isi dari perjanjian tersebut adalah bahwa garis perbatasan laut wilayah Indonesia dan laut wilayah Malaysia di Selat Malaka yang sempit, yaitu di selat yang lebar antara garis dasar kedua belah pihak kurang dari

²⁵⁵ *Ibid.*

24 mil, adalah garis tengah, yaitu garis yang menghubungkan titik-titik yang sama jaraknya dari garis-garis dasar kedua belah pihak.²⁵⁶

Isi Perjanjian ini adalah sesuai dengan ketentuan Pasal 1 (2) dari Undang-undang RI Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tersebut dengan hal di atas yang menyatakan bahwa "jika ada selat yang luasnya tidak melebihi 24 mil dan negara Indonesia tidak merupakan satu-satunya negara tepi, maka garis perbatasan laut wilayah Indonesia ditarik pada tengah selat." Di sisi lain pula, garis perbatasan laut wilayah tersebut sesuai pula dengan garis perbatasan landas kontinen antara kedua negara di Selat Malaka yang mulai berlaku sejak bulan November 1969. Dengan demikian maka dapatlah dikatakan bahwa perjanjian penetapan garis perbatasan laut wilayah ini telah memperkuat Undang-undang Republik Indonesia Nomor 4 Prp. Tahun 1960, sekurang-kurangnya untuk bagian dari Selat Malaka yang diatur di dalam Perjanjian tersebut. Pelaksanaan UU RI No. 2 Tahun 1971 menunjukkan bahwa di Selat Malaka ada bagian-bagian laut yang tidak ada ZEE.

Kemudian dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 (UU RI No. 6 Tahun 1996) mengenai "Laut Indonesia." ada beberapa peraturan yang membahas mengenai lintas di laut wilayah, namun sedikit peraturan yang membahas mengenai lintas transit. Dalam hal hak lintas bagi kapal-kapal asing, seperti lintas damai bahwa semua kapal-kapal asing baik kapal negara yang mempunyai laut maupun kapal

²⁵⁶ *Ibid.*

dari negara yang tidak mempunyai pantai dapat melakukan lintas damai di laut Indonesia, baik di laut wilayah maupun di laut kepulauan.²⁵⁷

Definisi lintas damai pula lebih kurang sama dengan yang terdapat dalam Pasal 45 UNCLOS 1982, misalnya mengenai lintas kapal melalui laut wilayah dan laut kepulauan Indonesia untuk keperluan tersebut tanpa memasuki laut pedalaman atau berhenti sementara,²⁵⁸ dan melayari ke atau dari laut pedalaman atau berhenti di tempat berlabuh di tengah laut atau di fasilitas pelabuhan tersebut. Dimaksudkan dengan lintas damai sebagaimana yang dimaksudkan dalam peraturan ini ialah lintas damai oleh kapal-kapal asing yang harus terus-menerus dan secepatmungkin, termasuk berhenti atau berlabuh sepanjang pelayaran yang normal, atau atas keperluan karena keadaan darurat, mengalami masalah teknik, memberi bantuan kepada orang lain, kapal atau pesawat terbang yang dalam darurat.²⁵⁹

Selain itu juga kebanyakan Pasal-Pasal yang terdapat dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 menerima UNCLOS 1982. Namun mengenai lintas transit pula dalam bagian III Pasal 20 UU RI No. 6 Tahun 1996. Pasal 20 (1) UU RI No. 6 Tahun 1996 menyatakan bahwa "Semua kapal dan pesawat terbang asing mempunyai kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus-menerus, langsung dan cepat melalui laut wilayah Indonesia di selat antara satu bagian laut lepas atau ZEE Indonesia dan bagian laut lepas atau ZEE Indonesia lainnya.

²⁵⁷ Pasal 11 (1) UU RI No. 6 tahun 1996.

²⁵⁸ Pasal 11 (2) UU RI No. 6 tahun 1996.

²⁵⁹ *Ibid.*

Pasal ini juga tidak berbeda dengan definisi lintas transit yang terdapat dalam Pasal 37 UNCLOS 1982. Lintas transit dilaksanakan mengikut peraturan dalam UNCLOS 1982.²⁶⁰ Tidak ada perbedaan dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 dengan UNCLOS 1982. Adalah didapati Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 juga tidak mengatur mengenai batasan yang dikenakan kepada kapal-kapal asing yang melanggar lintas transit.

Sedangkan dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997²⁶¹ mengenai Lingkungan Hidup, Pasal 20 (1) mengatur bahwa tanpa suatu keputusan izin, setiap orang dilarang melakukan pembuangan limbah²⁶² ke lingkungan di wilayah Indonesia. Pembuangan limbah ini termasuk dalam laut wilayah Indonesia. Dalam Pasal 20 (2) juga dinyatakan setiap orang dilarang membuang limbah yang berasal dari luar wilayah Indonesia ke lingkungan maritim Indonesia. Pelanggaran peraturan seperti terkandung dalam Pasal 34 (1) setiap perbuatan melanggar undang-undang pencemaran dan melakukan kerusakan lingkungan yang menimbulkan kerugian pada orang lain atau lingkungan, pencemar perlu membayar ganti rugi.

²⁶⁰ Pasal 20 (2) UU RI No. 6 tahun 1996.

²⁶¹ Terdapat Pindaan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Lingkungan Hidup.

²⁶² Bahan buangan adalah sisa suatu kegiatan. Manakala bahan berbahaya dan beracun adalah setiap bahan yang kerana sifat dan jumlahnya, sama ada secara langsung mahupun tidak langsung, dapat mencemarkan atau merosakkan persekitaran, kesihatan dan kehidupan manusia serta makhluk hidup lain; adapaun bahan buangan berbahaya dan beracun adalah sisa kegiatan yang mengandungi bahan berbahaya atau beracun yang kerana sifat atau konsentrasinya atau jumlahnya, sama ada secara langsung mahupun tidak langsung, dapat mencemarkan atau merosakkan persekitaran atau dapat membahayakan persekitaran, kesihatan, kehidupan manusia serta makhluk hidup lain (sumber: Pasal 1 (16 dan 17) Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997).

Hukuman dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 diatur dalam Pasal 41 sehingga Pasal 48. Pasal 41 (1) mengatur bahwa siapa saja yang sengaja melakukan perbuatan yang mengakibatkan pencemaran dan perusakan lingkungan, akan dikenakan dengan hukuman penjara tidak melebihi sepuluh tahun dan denda tidak melebihi Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). Dalam Pasal 41 (2) jika melakukan pelanggaran seperti dimaksudkan pada Pasal 41 (1) mengakibatkan orang lain mati atau luka berat, pelaku pelanggaran dikenakan hukuman penjara tidak melebihi lima belas tahun dan denda tidak melebihi Rp750.000.000.

Menurut Pasal 43 (1) siapa saja yang melanggar peraturan dengan sengaja melepaskan atau membuang zat, energi atau komponen lain yang berbahaya atau beracun masuk di atas atau ke dalam tanah, ke dalam udara atau ke dalam air permukaan, melakukan impor, ekspor, memperdagangkan, mengangkut, menyimpan bahan tersebut, menjalankan instalasi yang berbahaya secara sengaja dihukum dengan hukuman tidak melebihi enam tahun penjara dan denda tidak melebihi Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah). Undang-undang ini digunakan baik di wilayah daratan Indonesia, wilayah udara maupun di laut wilayah Indonesia.

Berdasarkan hasil penelitian yang dibuat terhadap beberapa peraturan undang-undang domestik Indonesia, bahwa didapati belum ditemui peraturan mengenai lintas transit di Selat Malaka yang sifatnya mempunyai hukuman yang tegas terhadap negara-negara pengguna laut yang menyalahi undang-undang, undang-undang domestik Indonesia

hanya mengatur hak dan tanggung jawab kapal asing dalam melakukan lintas damai di laut Indonesia.

Namun begitu, ada beberapa peraturan Indonesia yang mempunyai hukuman dalam lintas damai saja, antaranya ialah dalam Pasal 10 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2002 mengenai Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai melalui Laut Indonesia yang menyatakan bahwa kapal asing wajib melunasi setiap iuran yang dibebankan kepadanya yang berhubungan dengan layanan khusus yang diberikan kepadanya sewaktu melaksanakan lintas damai melalui laut wilayah dan laut kepulauan dan jika tidak memenuhi kewajiban tersebut dapat dikenakan eksekusi sesuai dengan peraturan dalam KUHP yang ada di Indonesia.²⁶³ Dalam beberapa Pasal dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 mengenai lingkungan hidup juga terdapat beberapa peraturan yang mengatur mengenai hal tersebut Pasal 41 hingga Pasal 48.

Dapat dirumuskan bahwa Indonesia sebagai negara yang telah meratifikasi UNCLOS 1982 telah melunaskan tanggung jawabnya dalam memasukkan peraturan-peraturan UNCLOS 1982 ke dalam peraturan undang-undang negara Indonesia. Indonesia telah memperaturan hak lintas bagi kapal asing di laut Indonesia, hak lintas damai, hak lintas alur laut kepulauan dan juga hak akses serta komunikasi. Namun begitu hak lintas transit belum dilaksanakan dalam peraturan pemerintah sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 6 Tahun

²⁶³ Pasal 10 (1) dan (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lalan Damai melalui Perairan Indonesia.

1996 tentang Perairan Indonesia. Di dalam undang-undang ini tidak mengatur mengenai ketentuan pidana yang dapat diterapkan apabila terjadi pelanggaran. Sedangkan di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 sebagai aturan pelaksana, tidak mengatur mengenai hak dan kewajiban kapal perang maupun kapal pemerintah yang digunakan untuk tujuan bukan komersil. Di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 hanya mengatur hak dan tanggung jawab kapal dan pesawat terbang. Pengaturan mengenai hak lintas transit belum ada maka sebaiknya negara Indonesia sebagai negara selat perlu bertindak membuat undang-undang tersebut.

5.5.2. Pelaksanaan Hukum Nasional Malaysia

Berdasarkan penelitian yang telah dibuat bahwa sejauh manakah Malaysia telah mengatur mengenai peraturan yang berkaitan dengan lintas transit. Ada beberapa undang-undang Malaysia yang ada hubungannya dengan Selat Malaka. Beberapa undang-undang domestik yang dibahas secara ringkas ialah Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 (Akta 127), AKAS 1974, Ordinan Kapal Dagang 1952, Akta Kapal Dagang (Pencemaran Minyak) 1994, dan Akta Zona Ekonomi Eksklusif 1984 (Akta 311).

Akta Kualiti Alam Sekeliling (AKAS), 1974 (Akta 127) ialah akta yang berhubung dengan mencegah, menghapus, menjaga pencemaran dan memperbaiki lingkungan. AKAS ialah akta yang agak komprehensif di dalam menjaga dan melindungi lingkungan di Malaysia.²⁶⁴ Akta ini

²⁶⁴ Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 terpakai di Malaysia, mengandungi antaranya peruntukan tentang sekatan pencemaran udara, sekatan pencemaran bunyi bising, sekatan pencemaran tanah tanih, sekatan pencemaran perairan daratan, melepaskan minyak ke dalam

dikeluarkan oleh Ketua Pengarah Kualiti Alam Sekeliling dari Jabatan Lingkungan Malaysia.²⁶⁵ Untuk memberi gambaran jelas mengenai peraturan tumpahan minyak dari kapal, tafsiran mengenai perkataan-perkataan yang berkaitan akan diberikan. AKAS memberi tafsiran mengenai "minyak" sebagai:²⁶⁶

- i. minyak mentah, minyak solar, minyak bahan bakar dan minyak pelumas, dan
- ii. berbagai jenis minyak yang ditetapkan oleh Menteri.

"Campuran mengandungi minyak" artinya sesuatu campuran dengan berbagai kandungan minyak yang ditentukan oleh Menteri atau, jika kandungan minyak itu tidak ditentukan, sesuatu campuran dengan kandungan minyak sebanyak seratus bagian atau lebih dalam satu juta bagian campuran itu.²⁶⁷ Sedangkan kapal "kapal" termasuk tiap-tiap jenis kapal atau perahu atau bangunan terapung. "laut Malaysia" juga mempunyai arti laut wilayah Malaysia sebagaimana yang ditentukan menurut Ordinan Nomor 7 (kuasa-kuasa perlu) Darurat, 1969, dalam Pasal 150 (2), Malaysia telah memanjangkan jarak laut wilayah dari 3 mil kepada 12 mil. Ini berarti peraturan-peraturan dalam Akta Kualiti Alam Sekeliling hanya dibatasi dari garis dasar laut Malaysia hinggalah 12 mil saja.²⁶⁸

perairan Malaysia, melepaskan buangan ke dalam perairan Malaysia dilarang, larangan atas pembakaran terbuka dan lain-lain.

²⁶⁵ Pasal 3 Akta Kualiti Alam Sekeliling, 1974.

²⁶⁶ Pasal 2 Akta Kualiti Alam Sekeliling, 1974.

²⁶⁷ *Ibid.*

²⁶⁸ Wan Siti Adibah Wan Dahalan, *Tumpahan Minyak Berpunca Dari Kapal-kapal yang Melayari Perairan Malaysia. Satu Kajian Pemakaian Undang-undang Malaysia*, Fakulti Undang-undang Universiti Kebangsaan Malaysia, hlm. 9.

Peraturan yang berkaitan dengan tumpahan minyak dari kapal yang melayari laut Malaysia AKAS 1974 ialah seperti terdapat dalam Pasal 27, "tiada seorangpun dapat melainkan jika telah diberi izin, melepaskan atau menumpahkan berbagai minyak atau campuran yang mengandung minyak ke dalam laut Malaysia. Seseorang yang melakukan kesalahan dapat dikenakan denda tidak lebih dari RM 500,000 atau penjara tidak lebih dari 5 tahun penjara atau kedua-duanya". Terdapat peraturan dalam Pasal 28 mengenai pembelaan jika seseorang dituntut dengan Pasal 27 yaitu jika dibuktikan pencemaran atau penumpahan minyak antaranya:

- i. untuk maksud menjamin keselamatan kapal;
- ii. untuk maksud menyelamatkan nyawa manusia;
- iii. akibat kerusakan kapal dan segala langkah yang munasabah telah diambil untuk menghindari, menghentikan atau mengurangkan pertumpahan itu.

Menurut Pasal 46 AKAS 1974, Pengadilan di Malaysia Barat atau Mahkamah Mejistret Klas Pertama di Malaysia Timur mempunyai kuasa membicarakan sesuatu kesalahan di bawah peraturan ini. Akta Zona Ekonomi Eksklusif 1984²⁶⁹ (Akta 311) adalah akta yang terpakai di Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas kontinen Malaysia. Menurut Pasal 3 dalam akta Zona Ekonomi Eksklusif, kawasan Zona Ekonomi Eksklusif ialah kawasan laut yang bersebelahan dengan perbatasan laut wilayah Malaysia. Tafsiran Landas kontinen berarti dalam Pasal 2 Akta Landas kontinen 1966.

²⁶⁹ Akta Zon Ekonomi Eksklusif 1984 dan Akta Pelantar Benua 1966 adalah undang-undang Malaysia hasil dari implementasi dari Konvensyen Bangsa-Bangsa Bersatu Undang-Undang Laut Internasional 1982.

Ketua Pengarah Kualiti Alam Sekeliling mentadbir Akta ini.²⁷⁰ Pasal 10, Akta Zona Ekonomi Eksklusif 1984 mengatur "jika minyak, campuran mengandung minyak atau bahan-bahan pencemaran dilepaskan ke dalam Zona Ekonomi Eksklusif dari kapal, instalasi, pesawat terbang atau dari buangan kapal:

- i. pemilik atau kapten kapal, jika pencemaran dilakukan dari kapal;
- ii. pemilik atau penghuni tanah, jika pencemaran dari tanah;
- iii. pemilik atau siapa saja, bertugas dengan instalasi jika pencemaran dari instalasi;
- iv. pemilik atau pilot pesawat terbang jika pencemaran dari pesawat terbang, jika terlibat dengan kesalahan, akan dikenakan denda sebanyak RM 1 juta.

Pasal 14, Akta Zona Ekonomi Eksklusif 1984 mengatur "jika pesisir pantai Malaysia atau unsur-unsur lingkungan atau kepentingan seperti perikanan di dalam Zona Ekonomi Eksklusif telah tercemar disebabkan oleh pencemaran seperti dalam Pasal 10, Ketua Pengarah dapat mengarahkan untuk dikeluarkan, dimusnahkan atau dikurangkan pencemaran. Kegagalan untuk mematuhi arahan Ketua Pengarah akan dikenakan denda sebanyak tidak lebih dari RM 10,000". Pemilik dan kapten kapal, pemilik dan penghuni tanah, pemilik dan orang yang bertugas di instalasi atau pemilik dan pilot pesawat terbang seperti dinyatakan dalam Pasal 10, setiap pencemaran akan ditanggung secara

²⁷⁰ Wan Siti Adibah Wan Dahalan, *Tumpahan Minyak Berpunca Dari Kapal-kapal yang Melayari Perairan Malaysia. Satu Kajian Pemakaian Undang-undang Malaysia*, Fakulti Undang-undang Universiti Kebangsaan Malaysia, hlm. 9.

bersama bagi semua biaya untuk mengeluarkan, memusnahkan atau mengurangi pencemaran tersebut.

Ketua Pengarah dapat menahan setiap kapal yang melepaskan minyak, campuran mengandung minyak atau bahan-bahan tercemar. Jika pemilik atau kapten kapal didapati bersalah dan gagal membayar denda dan biaya pembersihan, pengadilan atas permohonan Ketua Pengarah dapat mengarah untuk menjual kapal tersebut untuk membayar denda dan biaya pembersihan pencemaran tersebut. Pasal 36 (1) Akta Zona Ekonorni Eksklusif, Mahkamah Seksyen atau Mahkamah Magistret Klas I mempunyai bidang kuasa untuk semua tujuan di bawah Akta ini.

Ordinan Kapal Dagang 1952 ialah ordinan yang mempunyai peraturan mengenai pencemaran minyak dari kapal yang melayari laut Malaysia. Dalam bagian VA, Ordinan Kapal Dagang 1952, pengaturannya adalah mengenai pencemaran dari kapal-kapal. Ordinan ini terpakai antaranya kepada:

- i. kapal-kapal yang didaftarkan di Malaysia;
- ii. kapal yang dikeluarkan izinnya dibawah Ordinan ini atau di bawah Ordinan Kapal Dagang 1960 bagi Sabah atau Serawak;
- iii. kapal-kapal yang bukan didaftarkan di Malaysia tetapi berada dalam laut Malaysia.

Menurut tafsiran dalam Ordinan Kapal Dagang 1952, *Malaysian waters* artinya laut wilayah Malaysia, *Malaysia coast* artinya termasuk laut pantai setiap pulau yang membentuk Malaysia dan pesisir laut pedalaman, pasang surut laut Malaysia dan *Malaysian reef* artinya terumbu karang

terletak dalam laut Malaysia, Minyak artinya *persistent or non-persistent hydrocarbon mineral oil*, termasuk percampuran dengan setiap kandungan minyak, baik ianya dibawa dalam kapal sebagai kargo atau dalam *bunkers* kapal. campuran minyak artinya campuran dengan setiap kandungan minyak. Kapal artinya setiap jenis kapal beroperasi dalam lingkungan maritim dan termasuk kapal hydrofoil (*hydrofoil boats*), hovercraft (*air-cushioned vehicles*), kapal selam (*submersibles*) dan platform tetap atau terapung. "Pemilik" artinya charterer atau operator kapal.

Dalam peraturan Pasal 306D, "Di mana minyak atau bahan-bahan berbahaya dilepaskan atau Ketua Pengarah Jabatan Maritim dapat menerima bahwa minyak dan bahan-bahan berbahaya kemungkinan dilepaskan dari kapal, bertujuan menghalang atau mengurangkan pencemaran di laut, di pesisiran pantai dan terumbu karang Malaysia, Ketua Pengarah Jabatan Maritim setelah berunding dengan Ketua Pengarah Kualiti Alam Sekeliling mengirim peringatan kepada pemilik kapal mengambil tindakan berkaitan kapal atau kargo. Seterusnya peraturan dalam Pasal 306F, Pemilik dan master kapal tersebut jika tidak mematuhi kehendak peringatan akan dikenakan denda tidak melebihi RM 50,000 setiap 24 jam bagi kegagalan mematuhi kehendak dalam peringatan tersebut.

Akta Kapal Dagang (Pencemaran Minyak) 1994 (sebagaimana telah diubah pada tahun 2005), Akta ini tersebut tanggungan sipil bagi pencemaran minyak yang dilakukan oleh kapal-kapal dagang.²⁷¹ Prinsip

²⁷¹ Wan Siti Adibah Wan Dahalan, *Tumpahan Minyak Berpunca Dari Kapal-kapal yang Melayari Perairan Malaysia. Satu Kajian Pemakaian Undang-undang Malaysia*, Fakulti Undang-undang Universiti Kebangsaan Malaysia, hlm. 9.

umum bagi akta ini, setiap kejadian minyak yang dilepaskan atau pencemaran dari kapal, pemilik kapal bertanggungjawab atas kerusakan terhadap pencemaran dalam kawasan laut Malaysia.²⁷² Pemilik kapal juga bertanggungjawab kepada kerusakan pada pencemaran yang terjadi kawasan laut negara yang menjadi peserta pada Konvensi Internasional Tersebut Tanggungan Liabiliti Bagi Kerusakan Pencemaran Minyak 1992 dan Konvensi Internasional Penubuhan Dana Internasional Bagi Ganti Rugi Kerusakan Pada Pencemaran Minyak 1992.²⁷³ Pasal 11, Akta Kapal Dagang, pemilik kapal membawa kargo melebihi 2000 ton minyak diwajibkan mengasuransikan untuk tanggungan pencemaran. Bagian III, Akta Kapal Dagang 1994 merujuk kepada Dana Internasional Ganti Rugi Pencemaran Minyak yang mendapatkan seseorang mengalami kerusakan mendapatkan ganti rugi dari dana jika tuntutan pampasan dibuat pemilik kapal tidak mencukupi. Dari beberapa peraturan di atas belum didapati peraturan-peraturan yang khusus mengatur mengenai lintas transit di Selat Malaka.

5.6. Kekurangan dan Kelemahan UNCLOS 1982 Bagian III tentang Selat yang Digunakan Bagi Pelayaran Internasional

Berdasarkan penelitian yang telah dibuat, terdapat beberapa Pasal di dalam Bagian III UNCLOS 1982 yang menurut negara-negara selat didapati dalam keadaan yang merugikan negara selat dalam hal lintas transit. Meskipun Indonesia, Malaysia dan beberapa negara lain pernah melakukan perundingan ke dalam kelompok yang membentuk UNCLOS

²⁷² *Ibid.*

²⁷³ *Ibid.*

1982 mengenai lintas transit yang dilakukan di Selat yang Digunakan Bagi Pelayaran Internasional termasuk Selat Malaka.²⁷⁴

Sebagaimana yang telah dituliskan dalam bab II buku ini bahwa Indonesia dan Malaysia mendapat dukungan dari beberapa negara dalam memperjuangkan sistem lintas transit di selat dan lintas damai di laut wilayah yang digunakan bagi pelayaran internasional, kumpulan tersebut disebut *eight power proposal* dan *four power proposal* kumpulan yang mengetengahkan konsep mengenai laut wilayah dan selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang dibentuk dalam satu paket di mana rezim lintas damai berlaku.²⁷⁵

Pasal 34 Bagian III dalam UNCLOS 1982 mengenai selat yang digunakan bagi pelayaran internasional, bagi selat yang menghubungkan antara satu bagian laut lepas atau ZEE dengan satu bagian laut lepas atau ZEE lainnya. Pasal 34 UNCLOS 1982 meletakkan peraturan selat dengan ZEE tetapi tidak meletakkan peraturan mengenai laut wilayah. Dalam Pasal 37 pula dimasukkan mengenai rezim lintas transit. Dengan cara ini UNCLOS III mengambil suatu kriteria geografi selat dalam suatu pertimbangannya.

Oleh karena itu, peraturan yang lemah dalam Pasal ini ialah tidak dimasukkannya laut wilayah dalam hal lintas transit, tetapi hanya laut lepas dan ZEE saja, sehingga kedaulatan sebuah negara selat tidak berlaku sepenuhnya dalam hal menjaga lintas transit di selat-selat yang digunakan dalam pelayaran internasional. Meskipun kapal-kapal dan kapal terbang asing melalui beberapa laut wilayah sebuah negara seperti Selat Malaka dan Selat Singapura. Bagian selatan Selat Malaka dan seluruh Selat

²⁷⁴ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, hlm. 36.

²⁷⁵ *Ibid.*

Singapura merupakan laut wilayah negara pantai atau ZEE dua buah negara.

Pembuktian kekurangan dalam Pasal 34 di atas bila dikaji menurut sejarah ialah pada masa negara-negara maritim melakukan tuntutan laut wilayahnya dari 3 mil menjadi 12 mil. Malaysia menuntut laut wilayahnya menjadi 12 mil pada tahun 1969, sedangkan Indonesia pada tahun 1960.²⁷⁶ Malaysia dan Indonesia melakukan perkara tersebut ialah untuk menjadikan bagian selatan Selat Malaka menjadi milik Malaysia dan Indonesia untuk melindungi bagian selatan Selat Malaka dari pencemaran laut.

Sesuai dengan kebiasaan internasional (*international custom*) bahwa kapal-kapal asing mempunyai hak lintas damai melalui bagian selatan Selat Malaka dan lintas adalah damai selama tidak mengganggu keselamatan negara selat.

Semasa perundingan persidangan mengenai UNCLOS III, negara-negara maritim besar yang dipimpin oleh Amerika Serikat menentang tuntutan 3 mil terhadap laut wilayah negara-negara pantai. Pada masa itu telah banyak negara-negara pantai terutamanya negara-negara berkembang telah menuntut laut wilayahnya menjadi 12 mil.²⁷⁷ Alasan Amerika Serikat menentang tuntutan 12 mil ini ialah karena sebanyak 116 selat-selat penting akan berubah statusnya dari laut lepas menjadi laut wilayah negara-negara selat. Adapun yang menjadi tujuan negara maritim seperti Amerika Serikat ialah untuk memberikan kebebasan di laut lepas

²⁷⁶ Zakaria M Yatim, 1992, *The Development of the law of the sea in relation to Malaysia*, Malaysia Management Journal 1(1), 87-98, High court Malaya, Malaysia, hlm. 94.

²⁷⁷ *Ibid.*

yang ada di selat dapat dilalui oleh kapal-kapal perang, kapal nuklir dan kapal selam dapat melalui selat secara nyaman.²⁷⁸ Kemudian barulah muncul rezim laut wilayah 12 mil setelah negara selat menerima saran adanya lintas transit melalui selat yang digunakan bagi pelayaran internasional.²⁷⁹ Keadaan ini menyebabkan kedaulatan negara pantai untuk mengatur aktifitas lintas transit di selat ialah terbatas dalam menghormati peraturan undang-undang dalam Bagian III UNCLOS 1982 di samping menghormati hukum internasional.

Kekurangan peraturan yang lain ada dalam Pasal 37 yaitu istilah “Used” karena seharusnya “used” digantikan dengan istilah lain untuk menghindari salah tafsir. Pasal 37 UNCLOS 1982 bahwa negara-negara yang melakukan lintas transit hanya dapat dilakukan di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut di laut lepas atau ZEE dan bagian laut di laut lepas atau ZEE lainnya. Dari peraturan tersebut ada tiga perkara perlu dipenuhi:

- i. laut tersebut harus membentuk selat secara geografinya. Dalam pengertian bahwa sebuah laut antara dua pulau yang sempit yang menghubungkan dua buah laut atau dua buah bentuk laut yang besar;
- ii. selat tersebut harus selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Debat yang terjadi dalam konferensi mengenai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional ialah mengenai arti kata “Used” yang sering diperdebatkan, apakah ia dalam bentuk *present past* atau *potential future use*, penggunaan kata *use* adalah

²⁷⁸ *Ibid.*

²⁷⁹ *Ibid.*

secara umum, jenis-jenis kapal laut dan lain-lain. Beberapa delegasi pada konferensi tersebut menginginkan kata “used” itu lebih berkualitas dengan sebuah *adjective* seperti “normaly” atau “customarily”. Tapi kenyataannya bahwa kata “used” tidak relevan, berarti mempunyai banyak tafsiran mengenai hal tersebut. Tidak ada suatu ketetapan dalam kalimat tersebut yang dibentuk mengenai penggunaannya, seperti yang digunakan dalam pelayaran internasional, perdebatan ini juga pernah terjadi dalam kasus Corfu Channel;²⁸⁰ kasus Corfu Channel ialah sebuah kasus antara United Kingdom melawan Albania. Dalam kasus ini bahwa kapal perang United Kingdom ditembak oleh Albania yang sedang melalui selat Corfu yang masih merupakan laut wilayah Albania.²⁸¹ Pada masa itu kapal perang Albania sedang melakukan penjagaan di laut wilayah Albania dan Albania menganggap mereka sedang menjaga keamanan di laut wilayahnya. Mahkamah Internasional dalam perkara ini menyatakan bahwa secara umumnya dan menurut kebiasaan internasional bahwa negara-negara pengguna laut pada masa lintas damai dapat mengirimkan kapal-kapal perangnya untuk melalui selat yang digunakan bagi pelayaran internasional antara dua bagian laut lepas,²⁸² tanpa dapat dihalangi oleh negara selat, sewaktu lintas tersebut adalah lintas damai.²⁸³ Namun, McLaughlin berpendapat bahwa keputusan ICJ hanya terbatas pada persoalan kapal perang yang melalui selat internasional saja, sedangkan dalam

²⁸⁰ Sativale, Raj *Transit Passage in the Straits of Malacca*, 19 April 2003, 3-4

²⁸¹ <http://peacepalacelibrary-weekly.blogspot.com/2009/11/innocent-passage-in-territorial-sea.html> (14 Februari 2010).

²⁸² *Ibid.*

²⁸³ *Ibid.*

kasus Corfu Channel ini ialah termasuk pula dalam persoalan rezim lintas transit dan tidak termasuk dalam lintas damai.²⁸⁴ McLaughlin juga menambahkan bahwa ada dua anggapan yang berbeda dalam lintas damai, pertama, ada anggapan bahwa lintas damai sebagai sebuah kelonggaran (*concession*) bagi negara selat, maka dampaknya ialah negara pengguna laut harus memberitahu terlebih dahulu kepada negara selat jika ingin melakukan lintas damai. Kedua, menganggap bahwa laut wilayah ialah bagian dari laut lepas, maka lintas damai dapat didefinisikan berdasarkan peraturan internasional. Maka dampaknya ialah rezim lintas damai bagi kapal perang menjadi tidak konsisten (*inconsistent*) dalam laut wilayah.²⁸⁵

- iii. selat harus menghubungkan sebuah bagian laut lepas atau ZEE dengan bagian laut lepas atau ZEE lainnya.²⁸⁶

Berdasarkan profil Selat Malaka yang telah disebutkan dalam bab II buku ini bahwa Selat Malaka memenuhi unsur-unsur yang terdapat dalam Pasal 37 UNCLOS 1982 di mana rezim lintas transit dapat diterapkan jika melihat kedudukan geografi Selat Malaka, yaitu Selat Malaka berhubungan dengan laut lepas (Lautan India) atau ZEE dengan laut lepas (Laut China Selatan) atau ZEE lainnya.

Bagian selatan Selat Malaka dan seluruh Selat Singapura ialah termasuk ke dalam laut wilayah negara-negara pantai. Sebagian bagian selatan Selat Malaka pula ialah termasuk ke dalam laut wilayah dan ZEE

²⁸⁴ McLaughlin, R., 2009, *United Nations naval peace operations in the territorial sea*, Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, XIV, hlm. 260.

²⁸⁵ *Ibid*, hlm. 109.

²⁸⁶ *Ibid*.

dua negara pantai.²⁸⁷

Meskipun seluruh Selat Singapura dan sebagian Selat Malaka termasuk ke dalam laut wilayah negara selat, kedaulatan negara selat tersebut adalah terbatas. Pasal 34 UNCLOS 1982 mengatur bahwa dalam menerapkan kedaulatan negara pantai dalam lintas transit harus sesuai dengan bagian III UNCLOS 1982 dan hukum internasional.²⁸⁸ Hak dan kedaulatan negara pantai untuk mengatur aktifitas lintas transit di selat ialah terbatas dalam menghormati peraturan undang-undang dalam Bagian III dan hukum internasional.

Jika sebuah kapal dagang sebuah negara membawa muatan yang berbahaya (seperti kapal yang membawa bahan nuklir) yang mungkin mencemarkan laut dan keamanan negara selat, apakah lintas transit dapat ditutup atau ditangguhkan?. Dalam keadaan ini tidak ada ketentuan mengenai pencemaran laut di selat yang dilakukan oleh kapal-kapal pengguna laut di dalam Bagian III UNCLOS 1982 mengenai lintas transit. Bagaimanapun, Pasal 233 UNCLOS 1982 termasuk dalam Bagian XII UNCLOS 1982, dengan judul 'Perlindungan Berkaitan Selat-Selat Yang Digunakan Bagi Pelayaran Internasional' yang menyatakan bahwa tiada suatu pun dalam bagian 5, 6, dan 7 akan mempengaruhi rezim selat-selat yang digunakan bagi pelayaran internasional. Namun begitu, jika suatu negara pengguna laut yang lain dari yang dimaksudkan oleh bagian 10 dan telah melakukan pelanggaran peraturan undang-undang tersebut dalam Pasal 42 (1a) dan (1b), yang mengakibatkan atau mengancam suatu

²⁸⁷ Mohd Nizam Basiron dan Amir Dastan, *Building a Comprehensive Security Environment in the Straits of Malacca Proceedings of the MIMA International Conference on the Straits of Malacca, 11-13 October, 2004, Kuala Lumpur*, hlm. 246.

²⁸⁸ Pasal 34 (2) UNCLOS 1982.

pencemaran yang berat pada laut di selat-selat, maka negara-negara selat tersebut dapat mengambil tindakan yang wajar dan jika demikian harus *mutatis mutandis* mematuhi peraturan bagian ini.²⁸⁹

Sehubungan dengan permasalahan ini sebelumnya Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara selat dengan tujuan untuk keselamatan berlayar di selat pernah menyarankan kepada *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO) di London mengenai diperaturan skim pemisah di selat. Mereka juga menyarankan mengenai minimum *underkeel clearance* (UKC) setinggi 3.5 meter.²⁹⁰ Dalam resolusi IMCO dinyatakan bahwa ‘pelbagai kapal dan *Very Large Cruid Carrier* (VLCC) hanya dibenarkan untuk UKC pada 3.5 meter saja ketika melalui Selat Malaka dan Selat Singapura...’²⁹¹

Oleh sebab itu, perundingan lebih lanjut mengenai rumusan dalam Pasal 233 yang diatur dalam Selat Malaka. Setelah perundingan, tiga negara selat (Indonesia, Malaysia dan Singapura) dengan negara-negara maju maritim lainnya (Amerika Serikat) menghasilkan sebuah peraturan mengenai kesefahaman mengenai tujuan dan arti peraturan Pasal 233 yaitu “Pernyataan yang berhubungan dengan Pasal 233 UNCLOS 1982 dan peraturannya kepada Selat Malaka.”

Sebuah kesefahaman setelah perundingan UNCLOS 1982 antara negara-negara selat mengenai keselamatan pelayaran dan perlindungan

²⁸⁹ Pasal 233 UNLCOS 1982.

²⁹⁰ Zakaria M Yatim, 1992, *The Development of the law of the sea in relation to Malaysia*, Malaysia Management Journal 1(1), 87-98, High court Malaya, Malaysia, hlm. 95.

²⁹¹ IMCO Document. A.X/Res.375, 1978).

pencemaran laut di Selat Malaka terdiri dari beberapa paragraf, antaranya ialah:

- i. Paragraf 1, pernyataan negara-negara bahwa undang-undang yang dibentuk oleh negara-negara selat ialah merujuk kepada Pasal 42 (1a) UNCLOS 1982 dan yang berhubungan dengan skim pemisah dalam lintas kapal, termasuk penentuan *underkeel clearance* yang merujuk Pasal 41;
- ii. Paragraf 2, negara-negara yang melanggar resolusi A375(x) yang dikeluarkan oleh IMCO pada tahun 1977, di mana harus mematuhi rezim 3.5 UKC dalam melakukan lintas di selat Malaka; negara-negara yang berbatasan dengan selat harus mematuhi peraturan-peraturan sesuai dengan Pasal 233 UNCLOS 1982. Setiap pelanggaran ukuran kapal yang melanggar peraturan UKC dalam melakukan lintas di selat Malaka dan tindakan-tindakan yang tidak dibenarkan dalam Pasal 42(2) dan Pasal 44 UNCLOS 1982.
- iii. Paragraf 3, negara-negara yang berbatasan dengan selat harus mengikuti ketentuan dalam Pasal 233 mengenai kapal-kapal yang melanggar undang-undang dan peraturan yang disebutkan dalam Pasal 42 1(1) dan (b) yang menyebabkan atau mengancam pencemaran berat di selat.
- iv. Paragraf 5, negara-negara berdasarkan Pasal 42 dan Pasal 233 tidak dapat mempengaruhi hak dan tanggung jawab negara selat mengenai

pelaksanaan peraturan dengan tetap menghormati kapal-kapal di selat dan bukan di lintas transit.²⁹²

Menurut Pasal 233 bahwa negara-negara selat dapat menerapkan undang-undangnya jika sebuah kapal asing yang melanggar undang-undang sebagaimana yang disebutkan dalam Pasal 42 (1a) dan (1b) dengan demikian akan membahayakan lingkungan laut di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Sebagaimana yang disebutkan dalam Pasal 42 (1a) dan (1b) seperti berikut: *Pertama*, Pasal 42 (1a) negara-negara selat dibenarkan untuk melaksanakan undang-undang domestiknya untuk menjaga keselamatan pelayaran internasional dan mengatur lintas maritim yang sesuai dan dapat diterima oleh konvensi-konvensi internasional dan disetujui oleh organisasi internasional yang berkompoten, sebagaimana yang telah disebutkan dalam Pasal 41 (3), 41 (4), dan 41 (5); *Kedua*, Pasal 42 (1b) membenarkan kepada negara selat untuk membuat undang-undang domestiknya yang memberikan dampak kepada hukum internasional untuk menjaga pencemaran laut oleh minyak, minyak pembuangan dari kapal-kapal dan pencemaran lainnya.

Untuk melaksanakan Pasal 233 UNCLOS 1982, kapal-kapal pengguna laut jika melakukan pelanggaran terhadap undang-undang domestik negara selat dan hukum internasional.²⁹³ Undang-undang domestik tidak akan memberikan dampak kepada hukum internasional jika tidak disetujui oleh organisasi internasional yang berkompoten ataupun dari aturan-aturan regional kurang melakukan tekanan terhadap konvensi-

²⁹² Zakaria M Yatim, 1992, *The Development of the law of the sea in relation to Malaysia*, Malaysia Management Journal 1(1), 87-98, High court Malaya, Malaysia, hlm. 96.

²⁹³ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, hlm. 74.

konvensi internasional. Pasal 42 (1b) juga tidak merujuk mengenai aturan-aturan regional dan sub regional.²⁹⁴

Sebuah kapal pengguna laut melakukan pelanggaran terhadap undang-undang yang ada dalam Pasal 42 (1a) dan (1b) dengan menyebabkan dan mengakibatkan kerusakan berat terhadap lingkungan laut, kapal tersebut dapat dikenakan pelanggaran terhadap undang-undang negara selat. Hal ini berarti lintas transit sebuah kapal dapat ditutup atau ditunda oleh negara selat dengan tetap menghormati Pasal 233 UNCLOS 1982 dalam *mutatis mutandis*.

Pasal 233 UNCLOS 1982 tidak memperaturan mengenai sesebuah negara selat dapat menutup atau menghalangi kapal dalam lintas transit. Pasal ini hanya menyatakan bahwa negara selat hanya dapat melakukan penerapan undang-undangnya sesuai dengan Pasal 233. Tindakan konkrit yang dimaksudkan tidak terdapat dalam UNCLOS 1982.²⁹⁵ Setelah itu, apakah lintas transit dapat ditutup atau dihalangi? Pasal 44 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa lintas transit tidak dapat ditutup atau dihalangi.

UNCLOS 1982 tidak mengatur mengenai jenis-jenis pencemaran.²⁹⁶ Perkara ini dapat dilihat bahwa yang dimaksudkan dengan konsep pencemaran lingkungan laut dalam Pasal 233 ialah sama dengan tanggung jawab dan ganti rugi dalam hukum internasional. Jika sebuah kapal atau anak buah kapal tidak mematuhi konvensi mengenai pencemaran laut, maka dapat diminta tanggung jawab dan ganti rugi dari mereka.

²⁹⁴ *Ibid.*

²⁹⁵ *Ibid*, hlm. 75.

²⁹⁶ *Ibid.*

Pasal 233 bagian XII UNCLOS mengatur bahwa negara-negara pengguna laut tiada terpengaruhi terhadap rezim selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Hal ini merupakan sebuah penafsiran yang kaku terhadap Pasal tersebut, bahwa tidak ada yang dapat dilakukan oleh negara selat baik di peringkat domestik atau pun regional untuk menjaga pencemaran laut dan negara selat pula tidak berhak untuk melaksanakan undang-undang domestiknya mengenai pencemaran laut.²⁹⁷

Dari penjelasan di atas menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara Pasal 42 dan 233 UNCLOS 1982 yang memberi wewenang kepada negara-negara selat melakukan langkah-langkah pelaksanaan undang-undang untuk menghindari ancaman terhadap pencemaran laut sebagaimana tercantum dalam Pasal 42 (1a) dan (1b) UNCLOS 1982. Dalam perkara ini pengaturan ganti rugi²⁹⁸ dalam Pasal 233 dapat diberlakukan kepada semua selat internasional. Kemudian, dalam Bagian III UNCLOS 1982, hak dan tanggungjawab negara selat dalam memberlakukan undang-undangnya harus sangat terperinci. Pasal 233 dan Bagian III UNCLOS 1982 harus saling mendukung dan saling berhubungan antara satu sama lain.

5.7. Perbaikan terhadap UNCLOS 1982 Bagian III dan Hukum Nasional Indonesia dan Malaysia dalam Lintas Transit

Walaupun terdapatnya kelemahan dan kekurangan dalam beberapa Pasal yang berkaitan dalam UNCLOS 1982 serta undang-undang domestik Indonesia dan Malaysia, namun baik hukum laut internasional maupun

²⁹⁷ *Ibid*, hlm. 76.

²⁹⁸ Dalam penyelesaian sengketa pencemaran laut yang ada dalam Pasal 233 UNCLOS 1982 juga dapat dilakukan dengan ganti rugi, kerana Pasal 233 juga merujuk ke bahagian 5 UNCLOS 1982 iaitu Pasal 263 UNCLOS 1982 tentang tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi.

undang-undang domestik telah mempunyai beberapa ketentuan yang baik. Dalam undang-undang domestik Indonesia ada beberapa perkara yang harus dilakukan perbaikan. Antaranya yaitu Indonesia harus meninjau kembali lakaran garis-garis pangkal laut wilayah dan menyesuaikannya dengan peraturan-peraturan dalam konvensi, baik dengan mengikut peraturan-peraturan mengenai laut wilayah maupun peraturan-peraturan mengenai negara-negara kepulauan.

Kemudian merundingkan penyelesaian perbatasan laut wilayah Indonesia dengan negara-negara tetangga khususnya garis perbatasan Indonesia-Malaysia-Singapura di Selat Malaka dan Selat Singapura, garis perbatasan laut wilayah Indonesia-Malaysia di pantai Timur Kalimantan. Seperti diketahui, sejak tahun 1957, Indonesia telah menerima lebar laut wilayah 12 mil.²⁹⁹ Indonesia juga menyatakan di selat-selat yang lebarnya kurang dari 24 mil, garis perbatasan laut wilayah Indonesia dengan negara tetangga ditarik di tengah selat (*median line*).

Pada 1969, Malaysia menerima ketetapan lebar laut wilayah yang 12 mil tersebut. Ini karena lebar bagian selatan dari Selat Malaka tersebut kurang dari 24 mil (di bagian paling selatan lebar Selat Malaka kurang lebih 8 mil), setelah mengadakan perundingan, perjanjian antara Indonesia dan Malaysia mengenai garis perbatasan laut wilayah masing-masing telah disepakati dan diberlakukan sejak tahun 1971. Dengan Singapura, Indonesia juga telah melakukan kesepakatan perjanjian mengenai garis perbatasan laut wilayah di bagian tengah Selat Singapura.³⁰⁰ Setelah itu

²⁹⁹ Hasjim Djalal, Persoalan Selat Melaka dan Selat Singapura, http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33

³⁰⁰ *Ibid.*

perlu disesuaikan kembali Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 mengenai Laut Indonesia, dan undang-undang lainnya.

Selain itu mengenai perlu adanya peraturan langkah-langkah dalam menjaga wilayah ZEE, yaitu menetapkan perbatasan terluar ZEE Indonesia dalam suatu peta yang disertai koordinat dari titik-titiknya serta mengumumkan dan mendaftarkan peta-peta atau daftar koordinat-koordinat tersebut kepada Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB)³⁰¹ dan mengumumkan secara wajar pembangunan dan pembangunan pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan-bangunan lainnya, serta zona aman dan memindahkan jika tidak dipakai lagi.³⁰²

Peninjauan kembali juga perlu dilakukan dalam peraturan-peraturan Malaysia karena baik dalam Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 (Akta 127), AKAS 1974, Ordinan Kapal Dagang 1952, Akta Kapal Dagang (Pencemaran Minyak) 1994, dan Akta Zona Ekonomi Eksklusif 1984 (Akta 311) serta undang-undang lain belum memperaturan secara khusus mengenai lintas transit. Setelah itu, peninjauan kembali yang perlu diperhatikan dalam penelitian ini ialah mengenai Pasal 34, 37 dan 233 dalam UNCLOS 1982. Dalam Pasal 34 dan 37 hanya dimasukkan laut lepas dan ZEE saja sedangkan dalam lintas transit tidak dimasukkan mengenai laut wilayah. Perkara ini menjadi masalah kepada negara selat terhadap selat yang digunakan bagi pelayaran internasional yang telah termasuk menjadi laut wilayahnya seperti di Selat Singapura dan Selat Malaka. Tidak berlebihan kiranya jika permasalahan ini perlu dipertimbangkan kembali oleh komunitas internasional atau negara-negara yang berbatasan dengan Selat

³⁰¹ Pasal 75 UNCLOS 1982.

³⁰² Pasal 60 UNCLOS 1982.

Malaka perlu membuat suatu perjanjian dengan negara-negara kawasan yang berbatasan dengan selat Malaka.

Dalam Pasal 233 UNCLOS 1982 juga perlu diperhatikan kembali, walaupun Pasal ini termasuk dalam Bagian XII bukan dalam Bagian III UNCLOS namun perlu mempunyai hubungan antara satu sama lain. Antaranya ialah mengenai peraturan perikanan dan Bagian XII UNCLOS 1982 yang dipengaruhi oleh Deklarasi Stockholm.³⁰³ Ada beberapa kelemahan dalam Bagian XII, sebagai contoh Pasal 233 dimana hak untuk menjaga pencemaran laut di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Juga ditegaskan peraturan UNCLOS 1982 kurang sempurna dalam peraturan mengenai undang-undang pencemaran laut, kurangnya penjelasan dan pernyataan dari sudut prinsip keadilan, tiada penilaian akibat kepada lingkungan,³⁰⁴ tidak adanya syarat-syarat mengenai barang-barang berbahaya yang dibawa oleh kapal dan lain-lain.

UNCLOS 1982 seharusnya meletakkan kriteria mengenai peraturan pencemaran laut, dengan tetap berkoordinasi dengan negara-negara selat dalam melakukan pembangunan baik di darat maupun di laut, setelah itu, digabungkannya pengawasan pantai dan laut, mengutamakan penilaian mengenai kesan terhadap lingkungan dalam penelitian yang sistematis dalam melindungi lingkungan. Kriteria ini harus ditetapkan karena akan membantu negara-negara dalam mencegah kehilangan atau kerugian

³⁰³ George, Mary, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapura*, hlm. 229.

³⁰⁴ Penilaian kesan kepada alam sekitar ialah terdapat aktiviti-aktiviti pembangunan yang perlu adanya laporan aktiviti pembangunan dan langkah-langkah yang diperlukan untuk mengurangkan pencemaran akibat pembangunan tersebut (Pasal 34A Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974).

terhadap lingkungan laut, kepunahan spesies, gangguan dan kehilangan habitat di laut.³⁰⁵

Sewajarnya UNCLOS 1982 dapat memberikan sebuah contoh atau meletakkan sebuah bentuk perjanjian sebagai sebuah lampiran UNCLOS 1982 mengenai peraturan secara terperinci penjagaan sumber-sumber laut, lautan dan selat. UNCLOS 1982 ini juga seharusnya memuat secara menyeluruh mengenai dampak kerusakan atau pencemaran dari udara, pulau, air dan mungkin bahan pencemaran radioaktif dari luar angkasa, lautan dan selat. Konvensi ini telah membuat berbagai hal administrasi mengenai pencemaran laut tersebut. Akhirnya, UNCLOS 1982 perlu memberikan informasi mengenai peraturan tersebut kepada masyarakat umum dan partisipasi kepada rakyat dalam melindungi lingkungan laut dari pencemaran dan di samping menyelesaikan persengketaan terutama dalam konteks penyelesaian sengketa di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.

³⁰⁵ *Ibid*, hlm. 230

BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

Indonesia dan Malaysia merupakan dua negara yang berbatasan dengan Selat Malaka. Sehubungan dengan itu, Indonesia dan Malaysia mempunyai kepentingan di Selat Malaka baik dalam mempertahankan hak-haknya sebagai negara selat, maupun dalam memenuhi tanggung jawab di Selat Malaka.

Selat Malaka merupakan sebuah selat yang digunakan oleh kapal-kapal asing dan pesawat terbang untuk lintas transit. Oleh karena itu, bagian III UNCLOS 1982 telah mengatur mengenai hak dan tanggung jawab negara-negara selat dalam lintas transit. Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 dengan mengeluarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Mengenai Ratifikasi UNCLOS 1982. Sedangkan Malaysia juga meratifikasi UNCLOS 1982 pada tanggal 14 Oktober 1996.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan maka disarankan perlu ditinjau kembali pengaturan UNCLOS 1982 khususnya Bagian III mengenai Selat yang Digunakan bagi Pelayaran Internasional yang masih umum dan kabur. Justru itu, perlu direvisi dan diberikan pengaturan yang lebih jelas dan terperinci agar tidak membebankan dan memberi keadilan kepada negara-negara selat terutamanya Indonesia dan Malaysia.

Rezim lintas transit ialah kebebasan kapal-kapal dan pesawat terbang dalam melakukan pelayaran dan penerbangan secara terus menerus, cepat dan efisien melalui selat. Keadaan ini berbeda dengan lintas damai di laut wilayah. Berikut dinyatakan perbedaan-perbedaan di antara lintas transit dan lintas damai:

- i. lintas transit dinyatakan sebagai kebebasan dan bukan sebagai hak sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 38 (2) UNCLOS 1982. Bahwa kebebasan lintas transit yang dilakukan di laut lepas dan di ZEE.
- ii. lintas transit termasuk kebebasan penerbangan dan pelayaran, di mana lintas damai terbatas pada hak melakukan pelayaran kepada pengguna laut saja.
- iii. lintas transit tidak dapat ditunda tetapi lintas damai dapat ditunda dalam keadaan tertentu sesuai dengan Pasal 38 (1) UNCLOS 1982 dan Pasal 24 (1a) dan 1b) UNCLOS 1982.
- iv. kapal-kapal dalam lintas transit dibenarkan untuk melakukan penerbangan dan pelayaran termasuk kapal selam juga dapat melakukan pelayaran. Sedangkan kapal selam dapat melakukan lintas damai di laut wilayah jika melayarkan bendera kapal dan

melakukan pelayaran di atas permukaan laut (Pasal 20 UNCLOS 1982).

Negara-negara selat seperti Indonesia dan Malaysia dalam rezim lintas transit mempunyai hak-hak tertentu yang berbeda dengan kedaulatan dan hak-hak negara pantai di laut wilayah dalam lintas damai. Lintas transit bagi pengguna laut ialah mempunyai hak yang tidak terbatas dan maksimum dalam melakukan pelayaran dan penerbangan. Dalam mengurangi jumlah kecelakaan dan menjaga keselamatan pelayaran, negara selat mempunyai hak untuk menentukan lintas kapal-kapal dan skim pemisah di lintas kapal-kapal yang diatur oleh negara selat dan sesuai dengan peraturan hukum internasional (Pasal 41 UNCLOS 1982). Negara Selat juga berhak untuk membuat undang-undang yang berkaitan dengan lintas transit melalui selat dengan tidak bertentangan dengan konvensi UNCLOS 1982 (Pasal 42 (1) UNCLOS 1982). Negara selat dalam melaksanakan undang-undang domestik tersebut perlu merujuk Pasal 41 dan 42 UNCLOS 1982.

Indonesia dan Malaysia juga bertanggung jawab dalam lintas transit seperti yang dinyatakan dalam Pasal 42 hingga 44 UNCLOS 1982. Tanggung jawab tersebut adalah sebagai berikut:

- i. tanggung jawab negara selat. Terhadap Pasal 44 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa 'negara selat tidak dapat menghambat lintas transit,' dan tanggung jawab ini pula ditegaskan sekali lagi dalam Pasal 42 (2) mengenai lintas transit yaitu: "peraturan undang-undang demikian tidak dapat mengadakan diskriminasi di antara kapal asing atau di dalam pelaksanaannya yang membawa akibat

menolak, menunda atau mengurangi hak lintas transit.” Selain itu dalam Pasal 42 (3) juga dinyatakan bahwa semua undang-undang domestik harus diumumkan kepada komunitas internasional.

- ii. Menginformasikan bahaya-bahaya dalam pelayaran dan penerbangan yang dalam pengetahuan negara-negara selat kepada negara-negara pengguna laut. Indonesia dan Malaysia harus meinformasikan kepada kapal-kapal pengguna laut dan pesawat terbang yang melalui lintas transit mengenai bahaya-bahaya dalam melakukan pelayaran dan penerbangan di Selat Malaka. Tanggung jawab ini seperti yang diatur dalam Pasal 44 UNCLOS 1982.
- iii. Membantu pelayaran dan menjaga keselamatan laut serta menjaga pencemaran laut (Pasal 43 (a) dan (b) UNCLOS 1982).

Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 dengan mengeluarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 (UU RI No. 17/1985) mengenai pengesahan Konvensi Hukum Laut Internasional 1982. Berdasarkan undang-undang tersebut Indonesia memasukkan semua isi UNCLOS 1982 secara keseluruhan kedalam undang-undang domestiknya. Adapun undang-undang Indonesia yang dianggap berhubungan dengan lintas transit di Selat Malaka ialah Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1971 (UU RI No. 2 Tahun 1971) mengenai “Perjanjian antara Republik Indonesia dan Malaysia mengenai Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Malaka.”

Kesimpulannya ialah Indonesia sebagai negara yang telah meratifikasi UNCLOS 1982 telah berusaha untuk memasukkan UNCLOS 1982 ke dalam undang-undang domestik Indonesia. Undang-undang

Indonesia mempunyai ketentuan mengenai hak lintas bagi kapal asing di perairan Indonesia, mengatur mengenai hak lintas damai, hak lintas kapal-kapal di laut kepulauan dan juga hak akses dan komunikasi. Tetapi sejauh ini belum terdapat ketentuan hak lintas transit dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 mengenai Perairan Indonesia. Sewajarnya Indonesia disarankan meninjau kembali undang-undang berkenaan dengan lintas transit.

Malaysia negara yang berbatasan dengan Selat Malaka masih mengalami kekurangan mengenai undang-undang lintas transit. Hanya beberapa perundangan Malaysia yang ada hubungannya dengan Selat Malaka yaitu Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 (Akta 127), AKAS 1974, Ordinan Kapal Dagang 1952, Akta Kapal Dagang (Pencemaran Minyak) 1994, dan Akta Zon Ekonomi Eksklusif 1984 (Akta 311). Dalam ketentuan mengenai Ordinan Kapal Dagang tahun 1952 yang juga diatur mengenai pencemaran laut oleh minyak dan barang-barang berbahaya seperti nuklir di laut wilayah Malaysia yang telah ditetapkan kepada negara lain di laut wilayah Malaysia. Namun begitu, undang-undang ini tidak mempunyai penjelasan mengenai apakah undang-undang ini ditetapkan kepada kapal-kapal negara lain yang melalui laut wilayah Malaysia tanpa berhenti atau yang masuk keperairan pedalaman Malaysia ataupun mengenai lintas transit.

Adapun mengenai kelemahan dan kekurangan dalam Bagian III UNCLOS 1982 yaitu Pasal 34 Bagian III dalam UNCLOS 1982 yang mengatur mengenai selat yang digunakan bagi pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau ZEE dengan satu bagian laut lepas atau ZEE lainnya.

Dalam pengaturan ini tidak dimasukkan ketentuan laut wilayah dalam lintas transit, tetapi hanya memasukkan peranan laut lepas dan ZEE saja, sehingga kedaulatan sebuah negara pantai tidak berlaku sepenuhnya dalam lintas transit. Terdapat laut wilayah di Selat Malaka yang dilalui oleh kapal-kapal asing. Ia terletak di bagian selatan Selat Malaka dan seluruh Selat Singapura atau ZEE ke dua buah negara tersebut.

Kekurangan yang lain terdapat dalam Pasal 37 yaitu penggunaan perkataan “*Used*” seharusnya digunakan dengan istilah lain sehingga tidak menimbulkan salah tafsir. Pasal 37 UNCLOS 1982 bahwa negara-negara yang melakukan lintas transit hanya dapat dilakukan di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut di laut lepas atau ZEE dan bagian laut di laut lepas atau ZEE lainnya. Setidaknya di sini terdapat tiga unsur yang harus dipenuhi, yaitu: berdasarkan geografi, perairan tersebut harus berbentuk selat, selat tersebut ialah selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dan selat harus menghubungkan sebuah bagian laut lepas atau ZEE dengan bagian laut lepas atau ZEE lainnya.

Perdebatan yang terjadi dalam persidangan mengenai selat yang digunakan bagi pelayaran internasional ialah mengenai arti perkataan “*Used*” itu akan lebih berkualitas jika diletakkan sebuah *adjective* seperti “*normaly*” atau “*customarily*”. Tapi kenyataannya pada pendapat bahwa kata “*used*” tidak relevan dan banyak tafsiran mengenai hal tersebut. Tidak ada suatu ketetapan dalam perkataan tersebut yang dibentuk mengenai penggunaannya, seperti yang digunakan dalam pelayaran internasional

dan perdebatan ini juga pernah terjadi dalam kasus Corfu Channel yang telah diuraikan dalam Bab III.

Kekurangan bagi lintas transit terdapat dalam Pasal 233 UNCLOS 1982. Pasal 233 tersebut mengatur bahwa negara selat dapat menerapkan undang-undang domestiknya jika sebuah kapal negara lain yang melanggar undang-undang dan aturan sebagaimana yang disebutkan dalam Pasal 42 (1a) dan (1b) yang akan membahayakan lingkungan laut di selat yang digunakan bagi pelayaran internasional.

Bagi Pasal 233 UNCLOS 1982, kapal-kapal pengguna laut jika melakukan pelanggaran terhadap undang-undang domestik negara selat adalah berdasarkan konvensi internasional yang telah diratifikasi oleh negara-negara selat. Undang-undang domestik sering tidak akan memberikan dampak kepada kapal-kapal pengguna laut karena tidak mengatur dengan jelas dalam Pasal 233 karena tekanan daripada aturan-aturan internasional tersebut. Ini menyebabkan undang-undang domestik sangat terbatas untuk dipraktekkan. Dalam Pasal 42 (5) UNCLOS juga menguatkan alasan bahwa undang-undang domestik terbatas untuk dipraktekkan dan Pasal 42 (1b) juga tidak mengatur dengan jelas mengenai aturan-aturan negara-negara antar kawasan.

Sebuah kapal pengguna laut dalam melakukan pelanggaran terhadap undang-undang dalam Pasal 42 (1a) dan (1b) dengan menyebabkan kerusakan berat terhadap lingkungan laut, kapal pengguna laut melakukan pelanggaran terhadap undang-undang negara selat tersebut. Hal ini berarti bahwa lintas transit sebuah kapal dapat ditutup atau ditunda oleh negara selat dengan tetap menghormati Pasal 233

dalam *mutatis mutandis*. Pasal 233 ini tidak diatur mengenai negara selat dapat menutup atau menghalangi kapal dalam lintas transit. Pasal ini hanya menyatakan bahwa negara selat hanya dapat melakukan tindakan penegakan undang-undangnya sesuai dengan Pasal 233. Tetapi apakah lintas transit dapat ditutup atau dihalangi? Pasal 44 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa lintas transit tidak dapat ditutup atau dihalangi. Dalam Pasal 233 UNCLOS 1982 tidak dinyatakan mengenai jenis-jenis pencemaran. Keadaan ini dapat dilihat bahwa yang dimaksudkan dengan konsep kerusakan terhadap alam sekitar laut dalam Pasal 233 ialah sama dengan tanggungjawab dan ganti rugi dalam hukum internasional.

Penafsiran yang lain dalam Pasal 233, bahwa tidak ada kewenangan apa-apa yang dapat dilakukan oleh negara selat baik di peringkat undang-undang domestik, regional atau pun di peringkat internasional untuk menjaga pencemaran laut yang berasal daripada pelbagai sumber dan negara selat pula tidak ada kewenangan untuk menerapkan undang-undang mengenai pelabuhan dan negara pantai untuk pencemaran laut, sehingga tidak ada ketentuan mengenai pencemaran laut dari Bagian XII untuk diterapkan ke Bagian III.

Hal demikian menunjukkan tidak ada hubungan antara Pasal 42 dan Pasal 233 UNCLOS 1982 yang memberi kewenangan kepada negara-negara selat dalam menerapkan undang-undang terhadap pencemaran laut sebagaimana tertulis dalam Pasal 42 (1a) dan (1b) UNCLOS 1982. Dalam hal ini sistem ganti rugi dalam Pasal 233 dapat dilaksanakan kepada semua selat internasional. Sewajarnya ketentuan dalam Bagian III mengenai hak-

hak negara selat perlu diperincikan. Pasal 233 dan bagian III UNCLOS 1982 seharusnya saling melengkapi dan berhubungan satu sama lain.

6.2. Saran

Disarankan bahwa di dalam memenuhi hak dan tanggung jawab serta untuk mendapatkan keadilan negara selat khususnya bagi Indonesia dan Malaysia di Selat Malaka yaitu:

- i. Indonesia dan Malaysia yang merupakan negara yang berbatasan dengan Selat Malaka perlu bekerjasama antara satu sama lain begitu juga kerjasama dengan negara-negara pengguna laut yang lain (*user states*);
- ii. perlu melakukan pertimbangan kembali kepada Pasal 34, 37, 42 dan 233 UNCLOS 1982 dengan melibatkan wakil-wakil daripada negara-negara selat karena beberapa Pasal dalam UNCLOS 1982 telah mengalami ketertinggalan seiring dengan perkembangan masyarakat dan kemajuan teknologi.
- iii. Indonesia perlu memasukkan ketentuan mengenai lintas transit dalam peraturan pemerintah sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 mengenai Perairan Indonesia. Di dalam undang-undang ini tidak dinyatakan secara terperinci mengenai hukuman atau sanksi yang dapat diterapkan apabila terjadi pelanggaran dalam lintas transit;
- iv. Malaysia juga belum melaksanakan undang-undang mengenai lintas transit dalam menjaga keselamatan Selat Malaka melalui kerjasama dengan Indonesia.

Dalam Pasal 34, 37 dan 233 dalam UNCLOS 1982 juga perlu dilakukan pertimbangan kembali. Yaitu dalam Pasal 34 dan 37 mengenai ketentuan laut lepas dan ZEE saja dalam lintas transit. Dalam Pasal 233 UNCLOS 1982 juga memerlukan beberapa pertimbangan agar pengaturan Pasal 233 dan Pasal 42 UNCLOS 1982 mempunyai hubungan satu sama lain.

Undang-undang domestik Indonesia dan Malaysia belum dapat mengatur secara sepenuhnya karena negara-negara tersebut belum secara terperinci mengatur mengenai lintas transit. Terdapat faktor lain dalam keadaan kedaulatan yang terbatas yang diberikan oleh UNCLOS 1982 kepada negara selat. Oleh karena itu negara-negara selat di Selat Malaka perlu meninjau kembali mengenai hak dan tanggung jawab di Selat Malaka.

DAFTAR PUSTAKA**Buku**

- Arsana, I Made Andi, 2007, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan yuridis*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Boer Mauna, 2005, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Alumni, Bandung.
- Brown E.D, 1994, *The International Law of The Sea, Introductory Manual*, volume I, Dartmouth Publishing Company.
- Capt Mark Heah Eng Siang, 1999, "*Implementation of Mandatory Ship Report in the Straits*" paper delivered at SILs seminar, Singapore.
- Churchill R.R and Lowe A.V, 1999, *The Law of The Sea*, Third Edition, Manchester University Press.
- Don Walsh, 1977, *The Law of The Sea, Issues in Ocean Resource Management*, Praeger Publishers, New York, USA.
- Gamble, Pontecorvo, 1973, *Law of The Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, Ballinger Publising Company, Cambridge, Mass.
- George, Mary, 2008, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapore*, LexisNexis Malaysia Sdn Bhd, Malaysia.
- Hasjim Djalal, 1978, *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*, Binacipta, Bandung.
- Kusumaatmadja, Mochtar, 1978, *Hukum Laut Internasional*, Binacipta, Bandung.
- Khalid, Nazery, 2005, *Proceeding of Lima International Maritime Conference 2005, Enhancing Security in The Straits of Malacca: Amalgamation of Solutions to Keep the Straits Open to All*, Langkawi, Malaysia.
- McLaughlin, R., 2009, *United Nations naval peace operations in the territorial sea*, Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, XIV.
- Mohd Nizam Basiron dan Amir Dastan, 2006, *Building a Comprehensive Security Environment in the Straits of Malacca Proceedings of the*

- MIMA International Conference on the Straits of Malacca, 11-13 October, 2004, Kuala Lumpur*, Maritime Institute of Malaysia, Kuala Lumpur.
- Pound Roscoe, 1982 *Pengantar Filsafat Hukum*, terjemahan, Drs. Mohammad Radjab Jakarta: Bhrata Karya Aksara, Jakarta.
- Ram Prakash Anand, 1980, *Law of The Sea Caracas and Beyond Development in International Law*, Martinus Nijhoff Publishers, London.
- Siti Norniza Zainul Idris, 2006, *Status of Maritime Related National Laws and Maritim Conventions in Malaysia*, Maritim Institute of Malaysia, Kuala Lumpur.
- Tim Penterjemah, 1983, *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut*, Departemen Luar Negeri Dirjen Perjanjian Internasional Republik Indonesia.
- Unknown, 1983, *The Law of the Sea United Nations Conventions on the Law of the Sea With Index and Final Act Of the Third United Nations Conference on the Law Of the Sea*, United Nations, New York.
- Valencia, J, Mark, 1991, *Malaysia and The Law of the Sea the Foreign Policy Issues, the Options and Their Implications*, Institute of Strategic and International Studies (ISIS) Malaysia.
- Wan Siti Adibah Wan Dahalan, *Tumpahan Minyak Berpunca Dari Kapal-kapal yang Melayarai Perairan Malaysia. Satu Kajian Pemakaian Undang-undang Malaysia*, Fakulti Undang-undang Universiti Kebangsaan Malaysia.

Jurnal

- Admiral Bernard Kent Sondakh, *National Sovereignty and Security in the Strait of Malacca*, Paper of the Chief of Naval Staff, Indonesian Navy, Pembentangan pada Konferensi yang diadakan oleh jabatan laut Malaysia (MIMA) di Kuala Lumpur, Malaysia, 12 October 2004.
- Hasjim Djalal, *Persoalan Selat Melaka dan Selat Singapura*, http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33

Zakaria M Yatim, 1992, *The Development of the law of the sea in relation to Malaysia*, Malaysia Management Journal 1(1), 87-98, High court Malaya, Malaysia.

Elektronik

<http://www.mima.gov.my/mima/htmls/conferences/som04/papers/beckman.pdf>.

http://www.absoluteastronomy.com/topics/Strait_of_Malacca

http://en.wikipedia.org/wiki/Strait_of_Malacca

<http://www.geocities.com/uksteve.geo/canal8.html>

http://en.wikipedia.org/wiki/IndonesiaMalaysia_border#Straits_of_Malacca_and_Straits_of_Singapura_.28Western_portion.29

<http://www1.american.edu/TED/malacca.htm#r1>.

<http://www.doe.gov.my/ms>.

<http://www.marine.gov.my/>

<http://www.oceanlaw.net/texts/truman1.htm>

<http://peacepalacelibrary-weekly.blogspot.com/2009/11/innocent-passage-in-territorial-sea.html>
