

PENTINGNYA PEMBENTUKAN UNDANG-UNDANG LINTAS TRANSIT DI SELAT MALAKA BAGI INDONESIA DAN MALAYSIA

Muhammad Nasir

Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh Lhokseumawe
Kampus Bukit Indah, Jl. Jawa, Blang Pulo Lhokseumawe, Aceh
email : nasir_kandang@yahoo.com

Abstract

Indonesia and Malaysia are bordering countries the Malacca Strait which has been ratified by UNCLOS in 1982. Found in the UNCLOS 1982 transit Passage in the Malacca Strait not including the territorial sea, while there are parts of the territorial sea in the Malacca Strait. so that, Indonesia and Malaysia did not receive the full rights of sovereignty as the territorial sea. Transit passage only regulates passage on the high seas and EEZ. Domestic laws may not discriminate to the user states and should comply based on international law. Indonesia and Malaysia need to establish domestic laws regarding transit passage and fight back rights and responsibilities of the strait states to international community.

Keywords : Establish, Strait of Malacca, Transit Passage.

Abstrak

Indonesia dan Malaysia ialah negara yang berbatasan dengan Selat Malaka yang telah meratifikasi UNCLOS 1982. Didapati dalam UNCLOS 1982 lintas transit di Selat Malaka tidak termasuk laut teritorial, sementara di Selat Malaka ada bagian laut teritorial. Sehingga, Indonesia dan Malaysia tidak mendapat hak kedaulatan penuh seperti di laut teritorial. Lintas transit hanya mengatur lintas di zona laut lepas dan ZEE saja. Undang-undang domestik tidak boleh melakukan diskriminasi kepada negara pengguna laut dan perlu sejalan dengan hukum internasional. Indonesia dan Malaysia perlu membentuk undang-undang domestik mengenai lintas transit dan memperjuangkan kembali hak dan tanggung jawab negara selat ke komunitas internasional.

Kata Kunci: Pembentukan, Lintas Transit, Selat Malaka.

A. Pendahuluan

1. Latar Belakang

Selat Malaka merupakan sebuah selat yang membentang sejauh 805 kilometer di antara perairan Malaysia dengan Pulau Sumatera.² Selat Malaka mendapat nama setelah Kerajaan Malaka menguasai kepulauan ini antara tahun 1414 sampai 1511.³ Selat Malaka juga merupakan sebuah selat yang paling sibuk di dunia,⁴ kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka mencapai 600 kapal dalam satu hari dari berbagai ukuran dan kecepatannya,⁵ serta kira-kira 50.000 kapal kargo dan kapal minyak

melintasi Selat Malaka dari Barat ke Timur setiap tahun.⁶ Justru itu Selat Malaka sangat penting kepada kestabilan ekonomi dunia khususnya negara Amerika Serikat, Jepang, China dan negara-negara lain di Asia Tenggara. Hampir satu perlima perdagangan dunia melalui Selat Malaka.

Antara negara-negara yang sangat berkepentingan dalam sistem navigasi di Selat Malaka adalah Jepang. Sebanyak 90% dari impor minyak mentah yang penting bagi industri negara tersebut yang berasal dari Teluk Parsi diangkut melalui Selat Malaka. Sehingga tahun 1958 tidak

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

3 *Ibid*, hlm 4.

4 *Ibid*, hlm 4.

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

6 *Ibid*, hlm 388.

ada masalah yang timbul semasa menggunakan Selat Malaka, tetapi setelah itu Jepang menggunakan *supertankers* untuk menghemat biaya dalam mengangkut minyaknya. Lintasan yang dilakukan oleh *supertankers* di Selat Malaka membahayakan kedudukan perairan negara-negara selat dari segi pencemaran dan biaya pembersihan tumpahan minyak. Dapat diperhitungkan dan dinilai betapa besarnya biaya yang akan menimpa negara-negara selat bila terjadinya kecelakaan-kecelakaan yang melibatkan *supertankers* seberat 200.000 *dead weight tonnage* (dwt). Dari tahun 1971 hingga akhir tahun 1985 tercatat sebanyak 350 kecelakaan terjadi baik kecelakaan besar maupun kecelakaan kecil dalam bentuk kapal terkandas atau pelanggaran.⁷ Menurut kajian hidrografi yang dilakukan, bahwa terdapat kedangkalan yang kurang dari 23 meter di sekitar Selat Malaka. Sedangkan kapal-kapal yang melalui Selat Malaka mempunyai berat hingga 200.000 dwt yang bisa menyebabkan kapal tersebut terkandas.⁸

Selat Malaka di kelilingi oleh beberapa negara selat (*Strait State*), antaranya ialah Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand yang pada dasarnya juga terjadi bagian-bagian laut teritorial, zona tambahan dan zona ekonomi eksklusif masing-masing negara tersebut. Oleh karena itu, negara-negara pengguna laut (*user states*) dalam melintasi Selat Malaka akan melalui bagian-bagian laut tersebut yang disebut dengan lintas damai dan lintas transit.

Pengaturan tentang lintas terhadap kapal-kapal di Selat Malaka terkandung dalam *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS 1982). Dalam Pasal 37 dinyatakan bahwa "pengaturan bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional di antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya. Dalam Pasal 38 (2) juga dinyatakan bahwa lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan untuk tujuan transit yang terus menerus dan secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya, memungkinkan pula bahwa lintas tersebut

bermaksud memasuki atau meninggalkan suatu negara selat dengan mematuhi peraturan undang-undang negara tersebut. Keadaan yang lebih penting lagi bahwa negara selat dan negara pengguna laut dalam melaksanakan peraturan-peraturan yang ada dalam UNCLOS 1982 berguna untuk melakukan pelayaran dengan aman di selat.

Bagian III UNCLOS 1982 wajar dikaji berdasarkan undang-undang tersebut tidak spesifik mengenai lintas transit dan hak-hak serta tanggung jawab-tanggung jawab Malaysia dan Indonesia yang berbatasan dengan Selat Malaka. Seperti dalam Pasal 37 yang hanya memasukkan ZEE dan laut lepas saja dalam lintas transit. Sedangkan dalam prakteknya ada beberapa selat yang memiliki perairan wilayah.

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, maka yang perlu diteliti yaitu tentang pentingnya pembentukan undang-undang tentang lintas transit di Selat Malaka bagi Indonesia dan Malaysia Berdasarkan UNCLOS 1982, sehingga bertujuan agar tidak membebankan serta memberi keadilan kepada negara-negara selat termasuk Indonesia dan Malaysia.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif dilakukan dengan cara terlebih dahulu meneliti peraturan perundang-undangan yang menyangkut dengan lintas transit di Selat Malaka, dengan kata lain melihat hukum dari aspek normatif.

Dalam pendekatan yuridis normatif, hukum dikonsepsikan sebagai norma, kaedah, azas atau dogma-dogma. Penelitian yuridis normatif dilaksanakan melalui studi kepustakaan, yaitu penelaahan terhadap bahan pustaka. Setidaknya yang termasuk dalam pendekatan yuridis normatif adalah sejarah hukum, perbandingan hukum dan filsafat hukum.⁹

Data yang terkumpul akan dianalisis secara kualitatif dengan penekanan kepada substansi dari data yang diperoleh setelah diolah, kemudian ditafsirkan secara logis dan sistematis, sehingga dalam penelitian ini akan dilakukan analisis yuridis normatifnya seberapa mungkin terbuka peluang

7 *Ibid.*, hlm 389.

8 *Ibid.*, hlm 389.

9 Unsyiah, *Pedoman Penulisan Tesis 2010 Magister Ilmu Hukum (MIH)*, Program Pasca Sarjana Universitas Syiah Kuala Banda Aceh, hal. 15.

bagi Indonesia dan Malaysia untuk membentuk undang-undang lintas transit di Selat Malaka.

3. Kerangka Teori

Jika ditinjau dari sejarah hukum laut internasional, kebutuhan untuk menyusun suatu teori hukum tentang status antar negara daripada laut menyebabkan ahli-ahli hukum Romawi biasanya mencari penyelesaian hukumnya didasarkan atas asas-asas dan konsepsi-konsepsi hukum Romawi. Kebutuhan untuk memberikan dasar teoritis bagi klaim kedaulatan atas laut oleh negara-negara ini antara lain menimbulkan beberapa teori, diantaranya adalah teori yang dikemukakan oleh Bartorus dan Baldus, mereka meletakkan dasar bagi pembagian dua daripada laut yakni bagian laut yang berada di bawah kekuasaan kedaulatan negara pantai dan bagian laut yang bebas daripada kedaulatan siapapun.¹⁰ Jadi teori ini hanya membagi laut menjadi dua yaitu laut teritorial dan laut lepas.

Selain itu, Hugo Grotius pada zamannya juga mengemukakan asas kebebasan di laut juga menjadi dua, yaitu laut tertutup (*mare clausum*) dan laut bebas (*mare liberium*).¹¹ Pemikiran Hugo Grotius mengenai laut *Mare Liberum* ialah memandang bahwa pemanfaatan lingkungan laut berdasarkan konsepsi *the freedom of the sea*. Pendapat ini dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan "pelayaran internasional" bagi perdagangan. Mengenai perikanan, Grotius mempunyai pandangan yang sejalan dengan konsep kebebasan di laut lepas. Perikanan harus terbuka bagi semua orang, hal ini didasarkan pada pendapat bahwa laut merupakan sumber kekayaan.¹² Selain teori di atas, Pontanus mengajukan sebuah teori sebagai penengah daripada teori di atas dengan membagi laut dengan dua bagian yaitu laut yang berdekatan dengan pantai dapat jatuh di bawah kedaulatan negara pantai, sedangkan di luar itu laut bersifat bebas.¹³

Jika dihubungkan dengan teori di atas tidak

berlebihan kiranya akan dikaji juga dengan teori kedaulatan negara untuk memperluas daya analisis terhadap permasalahan pentingnya pembentukan undang-undang tentang lintas transit di Selat Malaka bagi Indonesia dan Malaysia Berdasarkan UNCLOS 1982. Kedaulatan ialah kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu negara untuk secara bebas melakukan berbagai kegiatan sesuai kepentingannya asal saja kegiatan tersebut tidak bertentangan dengan hukum internasional.¹⁴ Dalam teori kedaulatan negara Jellineck dan Paul Laband menyatakan bahwa negara terjaji karena kodrat alam, demikian pula kekuasaan yang ada, karena itu kekuasaan dianggap ada sejak lahirnya suatu negara.¹⁵

Kedaulatan memiliki dua pengertian, yaitu kedaulatan ke dalam dan kedaulatan ke luar. Kedaulatan ke dalam mengandung pengertian bahwa pemerintah (negara) berhak mengatur segala kepentingan rakyat tanpa campur tangan negara lain. Sedangkan Kedaulatan ke luar mengandung pengertian bahwa pemerintah (negara) berhak mengadakan hubungan atau kerja sama dengan negara lain untuk kepentingan bangsa dan negara.¹⁶ Jadi, negara berdaulat adalah negara yang mempunyai kekuasaan ke dalam dan ke luar.

Sehingga kedaulatan keluar sebuah negara berhak untuk mengadakan hubungan dengan negara lain untuk kepentingan negaranya. Dalam hal ini negara selat juga mempunyai hak untuk mengatur lalu lintas kapal di selat, namun tidak boleh bertentangan dengan hukum internasional.

Selat bukanlah suatu istilah, dan selat juga tidak dinyatakan secara detail definisinya di dalam UNCLOS 1982. Selat yaitu bagian yang sempit di perairan yang menghubungkan dua laut atau dua buah badan air yang besar.¹⁷ Menurut E. D. Brown, selat ialah sebuah batasan yang membelah bagian air laut dan menghubungkannya dengan dua bagian laut yang besar atau sebuah batasan lintasan yang menghubungkan dua bagian laut lepas.¹⁸ Dapat di definisikan pula secara umum bahwa: *A strait or*

10 Mochtar, Kusumaatmadja, 1978, *Hukum Laut Internasional, Bandung, Binacipta*, hlm 6.

11 *Ibid*, hlm. 12.

12 *Ibid*, hlm. 13-14.

13 *Ibid*, hlm. 19.

14 Boer Mauna, *Op. Cit*, hlm. 24.

15 http://elearning.gunadarma.ac.id/docmodul/mkdu_isd/bab5-warga_negara_dan_negara.pdf (akses tanggal 28 September 2013).

16 Boer Mauna, *Op. Cit*, hlm. 24.

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

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

*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.*¹⁹

Beberapa definisi di atas dapat diterima sebagai sebuah istilah dalam pelayaran di selat yang digunakan bagi pelayaran internasional bagi negara selat dan negara pengguna laut. Adapun Selat Malaka sejak diumumkan konsep negara kepulauan bagi Indonesia, ramai penulis-penulis mempersoalkan status Selat Malaka, baik di Indonesia dan Malaysia ataupun di luar negara. Ada yang menyatakan supaya Selat Malaka dijadikan sebagai selat internasional, ada yang meminta pengawasan Selat Malaka disponsori oleh pihak luar negara, rezim lintas damai, rezim lintas transit dan lain-lainnya.

Menurut George, kapal selam juga boleh dianggap sebagai kapal perang.²⁰ 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 lintas damai di perairan wilayah.

B. Hasil dan Pembahasan

Kedaulatan sebuah negara pantai mempunyai dua jenis kedaulatan, yaitu: *sovereignty rights* dan *sovereign rights*²¹ seperti yang telah disebutkan di dalam UNCLOS 1982. *Sovereignty rights* ialah merupakan hak kedaulatan penuh sebuah negara pantai, ia biasanya terjadi di laut teritorial dan sama juga dengan di darat, sedangkan *sovereign rights* ialah hak kedaulatan terbatas negara pantai yang berlaku di luar laut teritorial seperti ZEE dan zona tambahan.²² Adapun pengaturan Pasal tersebut terkandung dalam Pasal 2, 34, 47 dan 49 UNCLOS

1982. Adapun kedaulatan negara ialah otoritas tertinggi bagi sebuah negara untuk melaksanakan pelbagai tindakan yang perlu baik di dalam negaranya atau wilayah kedaulatannya, berdasarkan undang-undang negaranya atau hukum internasional.²³ 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 aktivitas di wilayah tersebut. Kesimpulannya, kedaulatan negara bermaksud mempunyai hak dan otoritas untuk mengatur atau melaksanakan undang-undang sendiri.

Selat Malaka merupakan selat yang sibuk dengan pelbagai kapal dan sempit, karena membawa arti penting sebagai sebuah jalan laut ekonomi internasional²⁴ yang selalu menjadi perhatian masyarakat internasional. Selat Malaka sememangnya bukan merupakan sebuah selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tetapi merupakan sebuah selat yang "*normally used for international navigation*".²⁵ Negara-negara selat yang berbatasan dengan Selat Malaka ialah Malaysia, Indonesia dan Singapura telah membuat sebuah deklarasi bersama dalam menjaga keamanan di Selat Malaka sebagai tanggung jawab mereka²⁶. Sewajarnya sebuah selat internasional, yang bertanggung jawab dalam keselamatan pelayaran internasional ialah komunitas internasional.²⁷

Dalam hukum laut internasional, rezim undang-undang 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 boleh melanggar kedaulatan dan hak kedaulatan daripada negara selat. Walaupun pelayaran di Selat Malaka tidak boleh dihalangi dan ditutup berdasarkan Pasal 38 (1) dan Pasal 44 UNCLOS 1982, lintas transit pula harus tetap mematuhi kedaulatan dan hak kedaulatan daripada negara selat, sebagaimana termaktub dalam Pasal

19 <http://en.wikipedia.org/wiki/Strait> (16 September 2013).

20 George, Mary, 2008, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapore*, LexisNexis Malaysia Sdn Bhd, Malaysia. hlm. 97.

21 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.

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

23 *Ibid*, hlm 2.

24 Mohd Nizam Basiron dan Amir Dastan, *Building a Comprehensive Security Environment in the Straits of Malacca*, hlm. 80.

25 *Ibid*, hlm. 80.

26 *Ibid*, hlm. 80.

27 *Ibid*, hlm. 81.

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 buah negara pantai yang berbatasan dengan selat. Oleh karena itu, Indonesia dan Malaysia juga mempunyai beberapa aturan hukum domestiknya mengenai negara selat yang digunakan bagi pelayaran internasional.

1. Pelaksanaan Undang-Undang Indonesia

Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 dengan mengeluarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982. Sehubungan dengan itu berdasarkan undang-undang tersebut Indonesia telah menerima semua peraturan yang ada dalam UNCLOS 1982 secara keseluruhan. 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 keseluruhan daripada 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 Tentang "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 Perairan Indonesia, maka lebar perairan 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.²⁸

Oleh karena itu, seluruh kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah, dan seluruh perairan yang terletak di sebelah pantai dari garis perairan wilayah tersebut adalah wilayah Republik Indonesia, Salah satu konsekuensi dari berlakunya Undang-undang Nomor. 4 Prp. Tahun 1960 tersebut adalah bahwa beberapa bagian dari perairan yang dahulunya laut lepas kini telah menjadi laut teritorial Indonesia atau perairan pendalaman Indonesia. Demikian juga keadaannya dengan perairan di Selat Malaka.

Dalam bulan Agustus 1969 pemerintah Malaysia telah mengumumkan bahwa jarak laut teritorialnya dilebarkan menjadi 12 mil yang diukur dari garis-garis dasar yang ditetapkan menurut ketentuan-ketentuan Konvensi Genewa 1958 mengenai perairan wilayah dan zona tambahan.²⁹ Maka timbulah persoalan di manakah letaknya garis batas laut teritorial 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 batas ini amat diperlukan oleh pemerintah kedua negara, terutama untuk dapat memberikan ketentuan di laut teritorial 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 teritorial kedua negara di Selat Malaka.

Isi daripada perjanjian tersebut adalah bahwa garis batas laut teritorial Indonesia dan laut teritorial Malaysia di Selat Malaka yang sempit, yaitu di selat yang lebar antara garis dasar kedua belah pihak kurang dari 24 mil, adalah garis tengah, yaitu garis yang menghubungkan titik-titik yang sama jaraknya dari garis-garis dasar kedua belah pihak.³⁰

Isi Perjanjian ini adalah sesuai dengan ketentuan Pasal 1 (2) dari Undang-undang RI Nomor 4 Prp. Tahun 1960 berkenaan dengan hal di atas yang menyatakan bahwa "jika ada selat yang

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

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

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

luasnya tidak melebihi 24 mil dan negara Indonesia tidak merupakan satu-satunya negara tepi, maka garis batas laut teritorial Indonesia ditarik pada tengah selat." Di sisi lain pula, garis batas laut teritorial tersebut sesuai pula dengan garis batas landas kontinen antara kedua negara di Selat Malaka yang mulai berlaku sejak bulan November 1969. Dengan demikian maka dapatlah dikatakan bahwa perjanjian penetapan garis batas laut teritorial 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 Tentang Perairan Indonesia ada beberapa pengaturan yang membicarakan mengenai lintas di laut teritorial, namun sedikit pengaturan yang membicarakan mengenai lintas transit. Dalam Pasal 11 (1) UU RI No. 6 tahun 1996. Mengenai hak lintas bagi kapal-kapal asing, seperti lintas damai bahwa semua kapal-kapal asing baik kapal negara yang mempunyai pantai maupun kapal dari negara yang tidak mempunyai pantai boleh melakukan lintas damai di perairan Indonesia, baik di laut teritorial maupun di perairan kepulauan.

Definisi lintas damai pula lebih kurang sama dengan yang terdapat dalam Pasal 45 UNCLOS 1982, misalnya mengenai lintas kapal melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk keperluan tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau berhenti sementara, dan melayari ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau di fasilitas pelabuhan berkenaan. Lintas damai sebagaimana yang dimaksud dalam peraturan ini ialah lintas damai oleh kapal-kapal asing yang harus terus-menerus dan langsung serta secepat mungkin, termasuk berhenti atau berlabuh sepanjang navigasi yang normal, atau atas keperluan karena keadaan memaksa, mengalami masalah teknik, memberi bantuan kepada orang lain, kapal atau

kapal terbang yang dalam bahaya atau kesulitan.

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 kapal terbang asing mempunyai kebebasan naigasi dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus-menerus, langsung, serta secepat mungkin melalui laut teritorial Indonesia di selat antara satu bagian laut lepas atau ZEE Indonesia dan bagian laut lepas atau ZEE Indonesia lainnya.

Pasal ini juga tidak berbeda dengan definisi lintas transit yang terdapat dalam Pasal 37 UNCLOS 1982. Lintas transit dilaksanakan mengikuti peraturan dalam UNCLOS 1982. 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.

Sedang dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 mengenai Lingkungan Hidup, Pasal 20 (1) mengatur tanpa suatu keputusan izin, setiap orang dilarang melakukan pembuangan limbah³¹ ke lingkungan di wilayah Indonesia. Pembuangan limbah ini termasuk dalam perairan wilayah Indonesia. Dalam Pasal 20 (2) juga dinyatakan setiap orang dilarang membuang limbah yang berasal dari luar wilayah Indonesia ke media lingkungan hidup Indonesia. Pelanggaran pengaturan 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.

Hukuman dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 diatur dalam Pasal 41 hingga Pasal 48. Pasal 41 (1) menyatakan barang siapa yang secara melawan hukum dengan sengaja melakukan perbuatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup, diancam

31 Limbah adalah sisa suatu kegiatan. Sedangkan bahan berbahaya dan beracun adalah setiap bahan yang karena sifat dan jumlahnya, baik secara langsung maupun tidak langsung, dapat mencemarkan atau merusakkan alam, kesehatan dan kehidupan manusia serta makhluk hidup lain; adapun limbah berbahaya dan beracun adalah sisa kegiatan yang mengandung bahan berbahaya atau beracun yang karena sifat atau konsentrasinya atau jumlahnya, baik secara langsung maupun tidak langsung, dapat mencemarkan atau merusakkan alam atau dapat membahayakan alam, kesehatan, kehidupan manusia serta makhluk hidup lain (sumber: Pasal 1 (16 dan 17) Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997).

dengan pidana penjara paling lama sepuluh tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). Dalam Pasal 41 (2) jika tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang mati atau luka berat, pelaku tindak pidana diancam dengan pidana penjara paling lama lima belas tahun dan denda paling banyak Rp 750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta rupiah).

Menurut Pasal 43 (1) Barang siapa yang dengan melanggar ketentuan perundang-undangan yang berlaku, sengaja melepaskan atau membuang zat, energi, dan/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, padahal mengetahui atau sangat beralasan untuk menduga bahwa perbuatan tersebut dapat menimbulkan pencemaran dan/atau merusak lingkungan hidup atau membahayakan kesehatan umum atau nyawa orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama enam tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah). Undang-undang ini berlaku baik di wilayah daratan Indonesia, wilayah udara maupun di perairan wilayah Indonesia.

Berdasarkan hasil penelitian yang dibuat terhadap beberapa peraturan undang-undang domestik Indonesia, bahwa didapati belum dibuat 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 perairan 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 Perairan Indonesia yang menyatakan bahwa kapal asing wajib melunasi setiap iuran yang dibebankan kepadanya berhubungan dengan layanan khusus yang diberikan kepadanya sewaktu melaksanakan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan

kepulauan dan jika tidak memenuhi kewajiban tersebut dapat dikenakan eksekusi sesuai dengan peraturan dalam perundang-undangan yang ada di Indonesia. Dalam beberapa Pasal dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 mengenai lingkungan hidup juga terdapat beberapa peraturan yang mengatur hukumannya seperti Pasal 41 hingga Pasal 48 undang-undang tersebut.

Dapat dirumuskan bahwa Indonesia sebagai negara yang telah meratifikasi UNCLOS 1982 telah melaksanakan tanggung jawabnya dalam memasukkan peraturan-peraturan UNCLOS 1982 ke dalam peraturan undang-undang negara Indonesia. Indonesia telah mengatur hak lintas bagi kapal asing di perairan 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 1996 mengenai 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 komersial. Di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 hanya mengatur hak dan tanggung jawab kapal dan kapal terbang. Hak dan tanggung jawab negara Indonesia sebagai negara kepulauan tidak ada pengaturan negara, meskipun sudah diamanatkan oleh UNCLOS 1982. Pengaturan mengenai hak lintas transit belum ada maka sebaiknya negara Indonesia sebagai negara selat perlu bertindak membuat undang-undang tersebut.

2. Pelaksanaan Undang-Undang Malaysia

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan bahwa sejauh manakah Malaysia telah membuat undang-undang mengenai pengaturan yang berkaitan dengan lintas transit. Ada beberapa undang-undang Malaysia yang ada hubungannya dengan perairan Selat Malaka, yaitu Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 (Akta 127), 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 berhubungan dengan mencegah, menghapus, mengawal pencemaran dan memperbaiki lingkungan. AKAS ialah akta yang agak komprehensif di dalam menjaga dan melindungi lingkungan di Malaysia.³² Akta ini dibuat oleh Ketua Pengarah Kualiti Alam Sekeliling dari Jabatan Alam Sekitar Malaysia.³³ Untuk memberi gambaran jelas mengenai pengaturan tumpahan minyak dari kapal, tafsiran mengenai perkataan-perkataan yang berkaitan akan diberikan. AKAS memberi tafsiran mengenai "minyak" sebagai:³⁴

- a. minyak mentah, minyak diesel, minyak bahan bakar dan minyak pelumas, dan
- b. serta jenis lain 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.³⁵ Sedangkan kapal "kapal" termasuk tiap-tiap jenis perahu atau pulau terapung. "perairan Malaysia" juga mempunyai arti perairan wilayah Malaysia sebagaimana yang ditentukan menurut Ordinan Nomor 7 (kuasa-kuasa perlu) Darurat, 1969, dalam Pasal 150(2), Malaysia telah memanjangkan jarak perairan wilayah dari 3 mil kepada 12 mil. Ini berarti pengaturan-pengaturan dalam Akta Kualiti Alam Sekeliling hanya digunakan dan terbatas sejauh dari garis dasar laut Malaysia hingga 12 mil saja.³⁶

Pengaturan yang berkaitan dengan tumpahan minyak dari kapal yang melayari perairan Malaysia AKAS 1974 ialah seperti terdapat dalam Pasal 27, "tiada seorangpun boleh melainkan jika telah diizinkan, melepaskan atau menumpahkan apa-apa minyak atau campuran yang mengandungi minyak ke dalam perairan Malaysia. Seseorang yang melakukan kesalahan dapat dikenakan denda tidak lebih daripada RM 500,000 atau penjara tidak lebih dari daripada 5 tahun penjara atau kedua-duanya".

Terdapat pengaturan dalam Pasal 28 mengenai pembelaan jika seseorang dituduh dengan Pasal 27 yaitu jika dibuktikan pelepasan atau penumpahan minyak antaranya:

- a. bagi maksud menjamin keselamatan vesal;
- b. bagi maksud menyelamatkan nyawa manusia;
- c. akibat kerusakan vesal dan segala langkah yang munasabah telah dilakukan untuk menghindari, menghentikan atau mengurangkan pertumpahan itu.

Kemudian Ordinan Kapal Dagang 1952 ialah ordinan yang mengatur mengenai pencemaran minyak dari kapal yang melayari perairan Malaysia. Dalam bagian VA, Ordinan Kapal Dagang 1952, mengatur mengenai pencemaran dari kapal-kapal. Ordinan ini digunakan di antaranya kepada

- a. kapal-kapal yang didaftarkan di Malaysia;
- b. kapal yang dikeluarkan izinnya dibawah Ordinan ini atau di bawah Ordinan Kapal Dagang 1960 bagi Sabah atau Serawak;
- c. kapal-kapal yang bukan didaftarkan di Malaysia tetapi berada dalam perairan Malaysia.

Dalam Pasal 306D, "Di mana minyak atau bahan-bahan berbahaya dilepaskan atau Ketua Pengarah Jabatan Marin berpuas hati bahwa minyak dan bahan-bahan berbahaya kemungkinan dilepaskan dari kapal, untuk tujuan menghalangi atau mengurangkan pencemaran di perairan, di pesisiran pantai dan terumbu karang Malaysia, Ketua Pengarah Jabatan Marin setelah berunding dengan Ketua Pengarah Kualiti Alam Sekeliling mengirim peringatan kepada pemilik kapal untuk mengambil tindakan yang berkaitan dengan kapal atau cargo. Seterusnya pengaturan dalam Pasal 306F, pemilik kapal tersebut jika tidak mematuhi peringatan akan dikenakan denda tidak melebihi RM 50,000 setiap 24 jam bagi kegagalan mematuhi peringatan tersebut.

Akta Kapal Dagang (Pencemaran Minyak) 1994 (seperti pindaan 2005), Akta ini berkenaan tanggungan bagi pencemaran minyak yang dilakukan oleh kapal-kapal dagang.³⁷ Prinsip umum bagi akta ini, setiap kejadian minyak yang

32 Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 terpakai di Malaysia, mengandungi antaranya mengatur mengenai batasan pencemaran udara, batasan pencemaran bunyi bisling, batasan pencemaran tanah, pencemaran perairan daratan, melepaskan minyak ke dalam perairan Malaysia, melepaskan limbah ke dalam perairan Malaysia dilarang, larangan atas pembakaran terbuka dan lain-lain.

33 Seksyen 3 Akta Kualiti Alam Sekeliling, 1974.

34 Seksyen 2 Akta Kualiti Alam Sekeliling, 1974.

35 Seksyen 2 Akta Kualiti Alam Sekeliling, 1974.

36 Wan Siti Adibah Wan Dahalan, *Tumpahan Minyak Berpunca Dari Kapal-kapal yang Melayari Perairan Malaysia. Satu Kajian Pemakaian Undang-undang Malaysia*, Pasca Sidang Perantarabangsaan Melayu Serumpun: Kearsah Kegemilangan Bersama di Universiti Indonesia, 2008, hlm. 9.

37 *Ibid*, hlm. 9.

dilepaskan atau pelepasan dari kapal, pemilik kapal bertanggung jawab kepada kerusakan pada pencemaran dalam kawasan perairan Malaysia. Pemilik kapal juga bertanggung jawab kepada kerusakan pada pencemaran yang terjadi di kawasan perairan negara.³⁸ Dari beberapa peraturan di atas belum di dapati peraturan yang khusus mengenai lintas transit di Selat Malaka.

Dilihat dari ketentuan-ketentuan Indonesia dan Malaysia, kedua negara ini belum mengatur secara khusus mengenai lintas transit di Selat Malaka. Tidak berlebihan kiranya ketika disimpulkan bahwa penunjukan kedaulatan kedua negara kepada negara-negara pengguna laut di Selat Malaka sangat penting. Oleh karena itu, sangat dimungkinkan bagi kedua negara untuk membentuk undang-undang lintas transit yang pada dasarnya Pasal 42 (1) UNCLOS 1982 menyatakan bahwa "dengan tunduk pada ketentuan bagian ini, negara yang berbatasan dengan selat dapat membuat peraturan perundang-undangan yang bertalian dengan lintas transit melalui selat..." dengan demikian terbukalah peluang kedua negara untuk membentuk undang-undang lintas transit di Selat Malaka.

C. Simpulan

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa peraturan di Indonesia dan Malaysia dalam lintas transit masih terbatas dan belum ada peraturan secara khusus mengenai lintas transit. Tidak banyak perbedaan dengan pemakaian peraturan dalam UNCLOS 1982 yang telah diratifikasi oleh Indonesia dan Malaysia. Dalam substansi undang-undang yang ada belum diatur mengenai ketentuan pidana dalam lintas transit. Begitu juga dengan Malaysia belum membuat sebuah perundangan mengenai lintas transit secara khusus maupun ketentuan pidana mengenai lintas transit tersebut. Tetapi setidaknya Indonesia dan Malaysia perlu membentuk undang-undang domestik mengenai lintas transit dan memperjuangkan kembali hak dan tanggung jawab negara selat ke komunitas internasional.

DAFTAR PUSTAKA.

- Admiral Bernard Kent Sondakh, 2004, *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.
- Arsana, I Made Andi, 2007, *Batas Maritim Antar Negara Sebuah Tinjauan Teknis dan yuridis*, Yogyakarta, Gajah Mada University Press.
- Boer Mauna, Boer, 2005, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Bandung : Alumni.
- 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.
- Hasjim Djalal, 1978, *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*, Bandung : Binacipta.
- Hasjim Djalal, *Persoalan Selat Melaka dan Selat Singapura*,?option =com_content & task=view&id=22&Itemid=33 (15 Februari 2010).
- 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*, Malaysia : Langkawi.
- Koh, K.L, 1982, *Straits in International Navigation Contemporary Issues*, London, Ingeris : Oceana Publication, Inc.
- Kusumaatmadja, Mochtar, 1978, *Hukum Laut Internasional*, Bandung : Binacipta.
- Mary, George, 2008, *Legal Regime of the Straits of Malacca and Singapore*, LexisNexis Malaysia Sdn Bhd, 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,

38 *Ibid*, hlm 9.

- 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.*
- Ram Prakash Anand, 1980, *Law of The Sea Caracas and Beyond Development in International Law*, London : Martinus Nijhoff Publishers.
- 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, 2008, *Tumpahan Minyak Berpunca Dari Kapal-kapal yang Melayarai Perairan Malaysia. Satu Kajian Pemakaian Undang-undang Malaysia*, Pasca Sidang Perantarabangsa Melayu Serumpun: Kearah Kegemilangan Bersama di Universiti Indonesia.
- 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.