

PRINSIP PENCEGAHAN DALAM HUBUNGANNYA DENGAN PRINSIP KEBEBASAN BERLAYAR DI WILAYAH SELAT

INTERNATIONAL LAW OF THE SEA REGARDING PREVENTION PRINCIPLE IN RELATION TO THE FREEDOM PRINCIPLE OF SAILING IN STRAITS

Oleh: Nellyana Roesa dan M. Putra Iqbal ^{*)}

ABSTRACT

International law of the sea has ruled that a coastal state and foreign ship have a right to and certain power in straits including Indonesia towards the Malaka Strait. It is one of the straits used as international shipping lane. UNCLOS 1982 admits that there is a transit passage right for foreign vessels shipping over the strait and it cannot be called by Indonesia as a coastal state directly faces the strait. In several matters, the passage is a border for the acknowledgement of Indonesia sovereignty over its territory. On the other side, international law provides the right for foreign vessels to have a passage without getting permission from Indonesia. However, a coastal state is also acknowledged its right to defend the sea from damage. The prevention principle is one of the reasons that can be justified by the state to maintain and protect the sea from damage caused by the using of the sea, by the passage right.

Keywords: Prevention Principle, International Law of the Sea.

A. PENDAHULUAN

Membahas tentang definisi selat didalam bidang hukum laut, dari segi pengertian ada tiga batasan yang diberikan oleh para ahli terhadap selat. Pertama selat sebagai suatu konsepsi linguistic yaitu selat dilihat sebagai sebuah jalan yang sempit dan kecil sebagai sebuah jalan masuk menuju ke bagian laut yang lebih luas.¹ Kedua selat sebagai suatu konsepsi geografis yaitu untuk dapat memenuhi persyaratan sebagai sebuah selat, ada empat point yang harus terpenuhi.² Keempat point tersebut adalah merupakan bagian dari laut, merupakan penyempitan dari bagian laut yang lebih luas, memisahkan dua bagian daratan, dan menghubungkan dua bagian laut. Sedangkan batasan terakhir terhadap definisi selat yaitu selat sebagai suatu konsepsi yuridis. Ini berarti walaupun secara fisik selat merupakan bagian dari laut, akan tetapi tidak semua wilayah laut yang secara geografis dianggap sebagai selat merupakan selat dalam konsepsi yuridis.³ Akan tetapi didalam Konvensi Hukum Laut Internasional 1982/ *United Nation on the Law of the Sea Convention 1982*

^{*)} Nellyana Roesa, SH.,LL.M dan M. Putra Iqbal, SH.,LL.M adalah Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh.

¹ Etty R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982: Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Abardin, Bandung, 1991, hlm. 17.

(UNCLOS) tidak diberikan definisi dari selat secara khusus. Didalam UNCLOS, ketika membahas mengenai selat UNCLOS merujuk kepada pengertian selat secara umum yaitu perairan sempit yang menghubungkan dua perairan yang lebih luas.⁴

Menyangkut Selat Malaka, batasan-batasan pengertian seperti yang dikemukakan oleh para ahli bidang hukum laut tidak diragukan lagi telah terpenuhi. Begitu juga dengan batasan yang dipakai oleh UNCLOS. Dengan begitu pengaturan UNCLOS mengenai selat sebagaimana dapat ditemukan didalam Pasal 37 berlaku bagi Selat Malaka. Didalam Pasal 37 UNCLOS disebutkan bahwa pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, menghubungkan satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif maka pada selat tersebut akan berlaku ketentuan *transit passage* atau hak lintas transit.

Dalam praktik pelaksanaan hak lintas transit, kapal-kapal terikat kepada ketentuan UNLCOS. Untuk dapat dikatakan sebagai implementasi dari hak lintas transit, pelayaran melalui Selat Malaka harus bersifat terus menerus atau berlanjut dan cepat atau efisien. Meskipun begitu, kapal tersebut diperkenankan untuk singgah di pelabuhan yang dilewatinya serta jika kapal bertujuan untuk masuk atau meninggalkan negara pantai yang berbatasan dengan Selat Malaka seperti Singapura atau Malaysia misalnya maka diperbolehkan.⁵

Disamping dalam pelayarannya kapal berkewajiban melaksanakan ketentuan yang telah disebutkan diatas, kapal yang melewati Selat Malaka juga mempunyai kewajiban lain terkait dengan pelaksanaan hak lintas damai. Kewajiban tersebut adalah pertama melanjutkan pelayaran tanpa penundaan disebagaian atau seluruh bagian Selat Malaka. Kedua, menahan diri dari ancaman atau penggunaan kekuatan bersenjata yang mengancam kedaulatan, integritas territorial atau kemerdekaan politik dari negara yang berbatasan dengan Selat Malaka dalam hal ini Indonesia contohnya, dan menahan diri dari hal-hal yang melanggar prinsip-prinsip hukum internasional sebagaimana yang telah diatur dalam Piagam PBB. Ketiga, menahan diri dari semua bentuk

² *Ibid.*

³ *Ibid.*

⁴ Churchill, R.R. and Lowe, A.V., *The Law of the Sea*, Juris Publishing, Manchester. 1999, hlm. 102.

pelayaran normal seperti melempar sauh dan berhenti sebentar, kecuali insiden yang bersifat *force majeure*. Dan empat, kapal berkewajiban untuk mematuhi ketentuan lain dari UNCLOS.⁶

Seperti telah dibahas sebelumnya, hak lintas transit ini merupakan bentuk kompromi antara negara-negara pantai yang diakui kedaulatannya atas wilayah lautnya dengan negara lain yang berkepentingan. Oleh karena itu dapat dikatakan disamping menjamin hak-hak dari negara lain untuk menggunakan selat sebagai jalur pelayaran, UNCLOS juga menjamin hak-hak dari negara pantai. Hak-hak ini terutama menyangkut aspek pengakuan kedaulatan dari negara pantai. Didalam UNCLOS hak-hak negara pantai seperti Indonesia diakui didalam Pasal 42. Hak-hak yang diberikan kepada Indonesia mencakup kekuasaan untuk menetapkan peraturan mengenai hak lintas transit. Akan tetapi hak tersebut terbatas hanya kepada empat aspek. Pertama menyangkut keselamatan pelayaran dan pengaturan lalu lintas di laut. Kedua, menyangkut pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran dengan melaksanakan ketentuan hukum internasional tentang pembuangan minyak, limbah minyak dan bahan-bahan beracun lainnya. Ketiga, terkait dengan kapal-kapal ikan, Indonesia dapat mengeluarkan peraturan terkait dengan pelestarian ikan serta tatacara penyimpanan alat penangkapan ikan. Dan terakhir, menyangkut ketentuan tentang menaikkan atau menurunkan dari kapal setiap komoditi, mata uang atau orang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan Indonesia.⁷

Sementara itu, implementasi dari prinsip pencegahan dalam bidang hukum laut dapat diartikan sebagai sebuah dasar kerangka hukum serta kewenangan bagi negara pantai seperti Indonesia untuk melakukan pengawasan terhadap semua kapal yang berada di wilayah lautnya. Terkait dengan tingginya tingkat kejahatan baik criminal ataupun terkait dengan terorisme di Selat Malaka, kenyataan ini dipandang sebagai sebuah kemungkinan timbulnya ancaman terhadap keselamatan lingkungan wilayah laut Indonesia terutama di sekitar Selat Malaka. Tidak tertutup kemungkinan adanya tindakan kejahatan ataupun terorisme yang akan membahayakan keselamatan

⁵ Lihat Pasal 38 Konvensi Hukum Laut 1982/Law of the Sea Convention 1982 (LOSC).

⁶ Lihat Pasal 39 Konvensi Hukum Laut 1982/Law of the Sea Convention 1982 (LOSC).

⁷ Lihat Pasal 41 Konvensi Hukum Laut 1982/Law of the Sea Convention 1982 (LOSC).

pelayaran. Kapal-kapal kargo yang mengangkut minyak misalnya, jika terjadi sabotase atau apapun bentuk kejahatan yang pada akhirnya berakibat rusaknya kapal sehingga menumpahkan minyak yang dibawa ke laut dan mencemari laut adalah salah satu bentuk kepedulian yang dapat melandasi penegakan prinsip pencegahan oleh LANAL Sabang.

Kemampuan untuk mencegah timbulnya hal-hal seperti yang diperkirakan diatas yang berdasarkan prinsip pencegahan merupakan dasar wewenang pihak LANAL Sabang untuk bertindak. Akan tetapi disamping mempunyai kewenangan pihak LANAL Sabang disisi yang lain juga memiliki kewajiban selain untuk menjaga keamanan wilayah Selat Malaka juga kewajiban untuk tidak menghalang-halangi semua kapal yang melewati Selat Malaka. Ini berarti prinsip pencegahan tidak boleh digunakan untuk membatasi hak-hak dari kapal berbendera asing untuk memakai jalur Selat Malaka sebagai rute pelayarannya.

Dari dua kenyataan yang dibahas sebelumnya, yaitu hak kapal untuk menggunakan Selat Malaka sebagai bentuk dari hak transit serta hak pemerintah Indonesia untuk menggunakan prinsip pencegahan, penyeimbangan implementasi hak-hak para pihak sangat berperan guna mencegah timbulnya sengketa. Pemerintah Indonesia tentu tidak ingin mendapat citra negative dari pelaksanaan prinsip pencegahan ini akan tetapi juga tidak menginginkan terjadinya masalah sebagai akibat dari lemahnya pengawasan lalu lintas pelayaran di Selat Malaka.

UNCLOS sebagai sebuah kerangka hukum internasional telah mengatur tentang hak dan kewajiban dari negara pantai terhadap kapal. Menyangkut perlindungan lingkungan laut oleh negara pantai terhadap resiko yang disebabkan oleh pelayaran internasional diatur dalam bagian XII UNCLOS. Lebih lanjut, perlindungan ini juga dapat ditemui didalam bagian II dan V terutama menyangkut dengan hak dan kewajiban dari negara didalam laut territorial, zona tambahan dan zona ekonomi eksklusif (EEZ).

Para ahli berpendapat bahwa dasar yurisdiksi sebuah negara pantai terhadap kapal-kapal asing tergantung kepada kombinasi dari dua hal. Kedua hal ini adalah pertama kepatuhan dari kapal

terhadap aturan teknis internasional dan kedua zona laut tempat kapal berlayar.⁸ Menyangkut dengan prinsip pencegahan, maka dapat dipastikan bahwa tidak tercakup oleh kedua hal diatas. Prinsip pencegahan merupakan hal yang timbul dari intrepretasi terhadap hukum internasional. Ketika sebuah kapal kargo berlayar di Selat Malaka untuk menentukan berlaku tidaknya hukum Indonesia terhadap kapal tersebut maka akan ditentukan oleh dua hal diatas. Dengan kenyataan ini, terhadap kapal yang berpotensi menimbulkan ancaman atau resiko terhadap lingkungan laut Indonesia akan tetapi tidak berada dibawah yurisdiksi hukum Indonesia, maka alternatif lain diperlukan guna melakukan pengaturan-pengaturan yang diperlukan.

Dengan melakukan interpretasi hukum dan juga mengadopsi hal-hal baru yang berkembang dibidang lain dari hukum internasional, seperti halnya prinsip pencegahan yang pada awalnya dikenal didalam bidang hukum lingkungan internasional, sebuah alternative akhirnya ditemukan. Alternative ini seperti dikemukakan sebelumnya bersifat mengatasi kebuntuan-kebuntuan dalam hal kapal yang tidak berada dalam yurisdiksi sebuah negara pantai seperti Indonesia. Prinsip pencegahan mengajukan sebuah pendekatan formal terhadap manajemen resiko. Hal ini dilakukan pertama sekali dengan mengidentifikasi resiko, kemudian melakukan penilaian terhadap resiko tersebut dan dilanjutkan dengan melakukan tindakan-tindakan yang adequate untuk meminimalisir atau menghilangkan resiko tersebut. Ketika sebuah ancaman atau resiko tidak dapat dibuktikan dengan bukti secara ilmu pengetahuan, maka seperti dikemukakan sebelumnya Prinsip 15 dari Rio Declaration menyatakan tindakan pencegahan tetap sepatutnya dilakukan.⁹ Akan tetapi, untuk mencegah timbulnya penyimpangan dari ketentuan hukum internasional akan lebih baik jika implementasi prinsip pencegahan ini didukung oleh adanya bukti yang mencukupi tentang adanya ancaman atau resiko terhadap kemungkinan kerusakan laut sebelum sebuah tindakan diambil. Bukti-bukti ini dapat diperoleh dari penggunaan inovasi teknologi didalam bidang keselamatan pelayaran dan juga bidang perlindungan lingkungan laut. Atau dengan mengadopsi langkah-langkah

⁸ Lihat Sage, Benedicte, Precautionary Coastal States' Jurisdiction, *Ocean Development & International Law Journal*, (2006), Vol. 37.

⁹ *Ibid.*

yang telah dilakukan oleh negara-negara maju yang sangat mengoptimalkan penggunaan teknologi sebagai sebuah cara mendeteksi adanya ancaman atau resiko.

B. PEMBAHASAN

1. Prinsip Pencegahan dalam Hubungan Prinsip Kebebasan Berlayar di Selat

Dalam hukum laut internasional pengaturan tentang rezim Selat mendapatkan perhatian khusus, terkait dengan fungsi beberapa selat sebagai jalur pelayaran dan transportasi internasional. UNCLOS merupakan konvensi internasional yang mengatur secara komprehensif terkait penggunaan wilayah laut. Terkait pengaturan Selat, pasal 34 menyatakan : Pengaturan mengenai selat dalam konvensi ini berlaku untuk selat yang digunakan untuk pelayaran/navigasi internasional, yaitu yang menghubungkan sebuah bagian laut lepas dengan bagian laut lepas lainnya, atau menghubungkan sebuah zona ekonomi eksklusif dengan bagian zona ekonomi eksklusif lainnya.¹⁰

Dalam sejarah perkembangan hukum laut internasional, ada 2 rezim besar yang saling bersebrangan dalam hal kepentingan penggunaan wilayah laut, yaitu rezim negara pantai dan rezim negara dengan kekuatan pelayaran. Hakikat dari perbedaan kedua rezim tersebut sangat jelas. Konsepsi *international straits* bertolak dari pangkal pikiran bahwa selat tersebut berstatus internasional, walaupun mengakui adanya kepentingan-kepentingan negara pantai yang bersangkutan dan perlu diperhitungkan. Misalnya, dalam soal-soal pencegahan pencemaran laut. Namun, dalam konsepsi ini, klausul yang lebih diutamakan adalah kepentingan pelayaran internasional yang tidak boleh terganggu, bukan kepentingan negara pantai. Sebaliknya, konsepsi *straits used for international navigation* bertolak pangkal dari pikiran bahwa selat-selat tersebut menjadi bagian dari perairan nasional negara tepinya yang hanya secara kebetulan dipergunakan bagi pelayaran internasional. Karena itu, pertimbangan yang penting harus diberikan kepada kepentingan negara pantai, walaupun kepentingan pelayaran internasional harus tetap dipertimbangkan dan diperhatikan secara seimbang. Konsep *straits used for international*

¹⁰ Pasal 34 Konvensi Hukum laut Internasional 1982.

navigation inilah yang kemudian diterima dalam Konvensi Hukum Laut 1982, Part III pasal 34-45. Konsep *innocent passage* menekankan pertimbangan tentang pentingnya pemeliharaan kepentingan negara pantai karena, menurut hukum internasional yang ada waktu itu (*Geneva Convention* , 1958), pelayaran kapal-kapal asing melalui laut wilayah harus *innocent* terhadap negara pantai. Misalnya, kapal selam harus berlayar di permukaan air. Sebaliknya, konsep *free transit* menekankan perlunya kapal, termasuk kapal perang dan kapal selam untuk secara bebas dapat melewati perairan selat itu. Jika konsep *free transit* diterima, kapal selam, misalnya, akan dapat berlayar melalui selat itu di bawah permukaan air, sedangkan kapal terbang militer akan dapat terbang dengan bebas di atas selat-selat tersebut.¹¹

Selat Malaka menjadi penting dalam perdebatan di Konferensi Hukum Laut mengenai selat secara umum. Karena peran Indonesia dalam memperjuangkan haknya sebagai Negara pantai di wilayah tersebut. Ada 2 komisi yang bertugas untuk membahas rezim hukum yang akan berlaku bagi selat-selat yang dipakai bagi pelayaran internasional, yaitu Sub-komite II dari *United Nations seabed Committee* dan Komite II Konferensi Hukum Laut.

Setelah berbagai pertemuan, perundingan, dan konsultasi berjalan selama beberapa tahun antara negara-negara selat dan negara-negara maritim, akhirnya, tercapailah rezim kompromi dari kedua pandangan tersebut. Salah satu rezim yang dimaksud adalah rezim “*transit passage*” sebagaimana yang dirumuskan dalam Konferensi Hukum Laut 1982, pasal 34-45. Menurut “rezim kompromi” ini, kedaulatan wilayah (*sovereignty*) negara pantai atas wilayah lautnya di selat yang dipergunakan bagi pelayaran internasional, termasuk kewenangan atas air, udara, dasar laut dan tanahnya diakui secara resmi, dan bahwa rezim *transit passage* yang akan diberlakukan bagi selat-selat yang digunakan bagi pelayaran internasional itu tidak akan mempengaruhi pelaksanaan *soverinitas* atau *yurisdiksi* negara pantai atas perairan tersebut, baik atas udara maupun dasar lautnya (pasal 34 ayat 1 UNCLOS, 1982). Ketentuan ini sangat penting artinya karena dengan demikian, sepanjang yang berhubungan dengan Indonesia, hal tersebut merupakan pengakuan atas

¹¹ http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33

soverinitas (kedaulatan) wilayah Indonesia atas Selat Malaka dan Selat Singapura yang merupakan bagian dari wilayah Indonesia.¹² Sebaliknya, di selat yang dipakai bagi pelayaran internasional, Seperti Selat Malaka, rezim pelayaran yang diberlakukan bukanlah rezim *innocent passage* seperti ketentuan bagi laut Indonesia lainnya, tetapi rezim *transit passage*, yaitu rezim pelayaran yang memberikan kebebasan untuk lewat bagi kapal-kapal pengangkut dan kapal-kapal terbang asing untuk berkomunikasi dari bagian laut bebas atau Zone Ekonomi Eksklusif (ZEE) ke laut bebas atau ZEE lainnya (pasal 38 ayat 2 UNCLOS). Kebebasan yang diakui itu hanyalah kebebasan untuk lewat dengan disertai syarat-syarat yang ditetapkan dalam Konvensi (pasal 39 UNCLOS), meliputi :

- Keharusan untuk lewat dengan segera (*proceed without delay through or over the straits*);
- Keharusan untuk tidak mengambil tindakan yang dapat merupakan ancaman atau mempergunakan kekerasan terhadap kedaulatan, integritas wilayah, atau kemerdekaan politik negara selat tersebut;
- Keharusan untuk tidak melakukan tindakan-tindakan yang tidak ada hubungannya dengan keperluan untuk lewat secara terus-menerus dan secara cepat dengan cara-cara yang normal (*normal mode*); dan
- Keharusan untuk mematuhi ketentuan-ketentuan lainnya yang ditetapkan dalam Konvensi bagi kapal-kapal yang lewat atau kapal-kapal terbang yang sedang transit.

Syarat-syarat tersebut diatas merupakan bukti bahwa keinginan kebebasan berlayar bagi Negara-negara yang mempunyai kekuatan dan kemampuan navigasi internasional. Selain mengakomodir prinsip kebebasan berlayar, UNLOS juga memberikan kewenangan tertentu bagi Negara pantai untuk membuat dan menerapkan aturan mengenai hak lintas transit.¹³ Kewenangan tersebut terdiri dari pembuatan aturan mengenai keselamatan dan pengaturan lau lintas laut sepanjang yang berhubungan dengan penetapan alur laut dan *Traffic Separation Scheme (TSS)* yang berguna untuk menjamin keselamatan pelayaran di wilayah selat. Dalam hal perlindungan

¹² *Ibid.*

lingkungan laut, negara pantai juga diberikan kewenangan untuk melakukan pencegahan dan pengontrolan pencemaran laut dengan melaksanakan aturan-aturan internasional yang berlaku yang berhubungan dengan pembuangan minyak dan bahan-bahan yang berbahaya lainnya. Selain itu, Negara pantai juga diberikan kewenangan untuk melakukan usaha untuk mencegah kapal-kapal ikan asing lewat menangkap ikan pada waltu lewat serta usaha untuk mencegah pelanggaran aturan-aturan pabean, keuangan, imigrasi, dan kesehatan Negara pantai

Poin penting lainnya adalah adanya ketentuan pasal 43 UNCLOS 1982, dimana Negara-negara pemakai selat untuk membantu Negara pantai dalam meningkatkan keselamatan dan perlindungan lingkungan laut di selat-selat tersebut. Pencemaran lingkungan laut di wilayah selat dengan ritme pelayaran yang tinggi di dominasi oleh pencemaran dari kapal-kapal yang melewati wilayah selat. Dengan adanya perjanjian kerja sama ini akan membantu Negara pantai, yang terkena dampak pencemaran lingkungan dari kegiatan pelayaran yang dilakukan oleh Negara lain.

Seiring dengan tercapainya rezim kompromi ini, berarti rezim hukum internasional melalui selat tersebut telah diselesaikan. Rezim ini juga menjadi solusi dari masalah yang dihadapi Indonesia di selat Malaka, walaupun tidak seluruhnya mengakomodir keingan Indonesia, setidaknya kesepakatan tersebut memberikan jaminan pada kepentingan Indonesia. Diantara kepentingan utama Indonesia itu adalah pengakuan kedaulatan Indonesia di wilayah Selat Malaka –Singapura, pengakuan terhadap hak kapal asing yang melewati wilayah Selat tidak mempengaruhi pelaksanaan wewenang dan kedaulatan Indonesia atas kekayaan alam di wilayah selat, dan yang tidak kalah pentingnya adalah kewenangan yang diberikan pada Indonesia untuk membuat aturan-aturan dalam hal menjaga keselamatan pelayaran dan lalu lintas di selat serta menjaga kepentingan-kepentingan lainnya.

Akan tetapi disisi lain, ada konsekuensi lain yang harus diterima Indonesia, diantaranya sebagai negara pantai, Indonesia tidak berwenang melarang dan menghalang-halangi kapal-kapal asing yang hanya lewat dan tidak boleh mengambil tindakan yang semena-mena atas kapal-kapal

¹³ pasal 42 ayat 1 UNCLOS 1982.

yang lewat. Selain itu Indonesia juga tidak boleh mensyaratkan kapal perang negara asing untuk meminta izin atau memberitahukan terlebih dahulu bila ingin berlayar di wilayah selat, serta meminta kapal selam untuk berlayar di atas permukaan laut. Dan dari segi kepraktisan, Indonesia tidak begitu mempersoalkan hal tersebut di atas.

2. Prinsip Pencegahan (*Precautionary Principle*) dalam Hukum Internasional

Precautionary principle ini diadopsi pertama kali dalam *United Conference on Environment and Development (UNCED)* di Rio de Janeiro pada tahun 1992, yang lebih dikenal dengan *Rio Declaration 1992*. Prinsip ke 15 dalam Deklarasi Rio 1992 ini dijelaskan : “*in order to protect the environment, the precautionary approach shall be widely applied by states according to their capabilities. Where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradations*”¹⁴

Secara umum, prinsip ini menyatakan bahwa guna melindungi lingkungan hidup, setiap negara hendaknya dapat menerapkan pendekatan yang bersifat pencegahan sesuai dengan kemampuan masing-masing. Apabila muncul ancaman mengenai timbulnya kerusakan yang serius dan tidak dapat diperbaiki, maka kelangkaan data atau kemampuan ilmiah tidak boleh dijadikan alasan penundaan upaya pencegahan terhadap timbulnya kerusakan lingkungan hidup yang sebenarnya dapat dilakukan oleh negara yang bersangkutan.

UNCLOS 1982, sebagai konvensi hukum laut yang telah diterima secara luas oleh Negara-negara di dunia, juga mengatur secara khusus perihal perlindungan lingkungan laut. Dalam Bab XII tentang perlindungan dan pelestarian Lingkungan Laut, pasal 192 menyatakan bahwa Negara-negara berkewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut. Hal ini juga berlaku terhadap wilayah selat, yang merupakan salah satu wilayah laut sebuah Negara.

¹⁴ <http://www.unep.org/Documents/Multilingual/Default.asp?documentid=78&articleid=1163>

Lebih lanjut UNCLOS juga mengatur bahwa Negara-negara mempunyai hak berdaulat untuk melakukan eksploitasi sumber daya alam yang didasarkan pada kebijakan lingkungan dan sesuai dengan kewajiban mereka untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut.¹⁵ Secara lebih rinci, UNCLOS juga mengatur tentang tindakan-tindakan yang harus diambil oleh Negara-negara untuk mencegah dan mengurangi serta mengendalikan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh penggunaan wilayah laut tersebut. Diantaranya adalah melakukan kerja sama dalam hal penggunaan teknologi serta melakukan riset terkait masalah yang dihadapi.¹⁶

Kerja sama ini dapat dilakukan secara regional maupun global, karena disadari adanya kesulitan dalam melaksanakan ketentuan-ketentuan hukum UNCLOS, terutama bagi Negara-negara berkembang yang belum mampu secara ekonomi maupun teknologi. Seluruh tindakan dan kebijakan yang dihasilkan dalam proses kerja sama tersebut bukan merupakan sebuah pelanggaran terhadap ketentuan UNLOS serta ketentuan-ketentuan hukum internasional lainnya.¹⁷

C. PENUTUP

Berdasarkan penjelasan pada bagian sebelumnya, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut: Pertama, hak lintas transit merupakan ketentuan yang diatur dalam UNCLOS 1982 yang memberikan hak kepada kapal asing untuk melakukan pelayaran dan penerbangan di wilayah selat, sesuai dengan ketentuan dalam hukum internasional. Keberadaan hak lintas transit dalam hukum laut internasional, sebagaimana tercantum dalam UNCLOS 1982 merupakan sebuah ketentuan yang mengakomodir aspirasi dan kepentingan negara kapal dalam menggunakan wilayah selat.

Kedua, sebagai salah satu negara kepulauan, Indonesia mempunyai selat yang telah ditetapkan sebagai selat yang digunakan sebagai jalur pelayaran internasional. Oleh karena itu Hak lintas transit juga diatur dalam UU no 6 tahun 1996 tentang Wilayah Perairan Indonesia.

Ketiga, prinsip Pencegahan (*Precautionary Principle*) merupakan prinsip dalam hukum internasional yang ditemukan dalam Deklarasi Rio 1992.

¹⁵ Pasal 193 UNCLOS 1982.

Keempat, berdasarkan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam UNCLOS 1982, pelaksanaan hak kapal asing di wilayah selat, dalam hal ini adalah hak lintas transit di selat Malaka dapat dilakukan sejalan dengan upaya perlindungan lingkungan laut melalui penegakan prinsip pencegahan. Dimana negara pantai dan negara kapal mempunyai kewajiban yang sama dalam pelaksanaan perlindungan wilayah laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Agoes, Etty R. 1991, *Konvensi Hukum Laut 1982: Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Abardin, Bandung.
- Birnie & Boyle, 2002, *International law & the Environment*, 2nd Edition, Cambridge Press.
- Churchill, R.R. and Lowe, 1999, A.V., *The Law of the Sea*, Juris Publishing, Manchester.
- Mauna, Boer, 2005, *Hukum Internasional, Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, PT. Alumni, Bandung.
- Sodik, Didik Mohammad, 2011, *Hukum Laut Internasional dan pengaturannya di Indonesia*, PT. Refika Aditama, Bandung.
- http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33
- <http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?documentid=78&articleid=1163>
- <http://www.dishidros.go.id/buletin.html>
- Phillipe Sands, 2003, *Principles of International Environmental Law*, 2nd Edition, Cambridge Press.
- Sage, Benedicte, Precautionary Coastal States' Jurisdiction, *Ocean Development & International Law Journal*, (2006), Vol. 37.
- Syamsuhardi, Bethan, 2008, *Penerapan Prinsip-prinsip Hukum Pelestarian Fungsi Lingkungan Hidup Dalam Aktivitas Industri Nasional ; Sebuah Upaya penyelamatan Lingkungan Hidup dan Kehidupan Antar Generasi*, Alumni Bandung.

Konvensi & Deklarasi

Konvensi Hukum Laut 1982 (*United Nation Convention on the Law of the Sea/UNCLOS 1982*)

Rio Declaration on Environment and Development (1992)

Undang-undang

Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 Tentang Wilayah Perairan Indonesia.

¹⁶ Pasal 194 (1) (2) UNCLOS 1982.

¹⁷ Pasal 197 UNCLOS 1982.

Undang-undang Nomor 23 tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU-PLH),