

**TANGGUNG JAWAB NEGARA PANTAI ATAS KESELAMATAN DAN
KEAMANAN PELAYARAN INTERNASIONAL DI SELAT MALAKA
BERKAITAN DENGAN *REGIONAL MARITIME
SECURITY INITIATIVE (RMSI)*
OLEH AMERIKA SERIKAT**

SKRIPSI

*Diajukan guna memenuhi persyaratan untuk
memperoleh gelar Sarjana Hukum*

Oleh :

KRISNA JUITA
01140017

Program Kekhususan : Hukum Internasional



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG
2005**

**TANGGUNG JAWAB NEGARA PANTAI ATAS KESELAMATAN DAN
KEAMANAN PELAYARAN INTERNASIONAL DI SELAT MALAKA
BERKAITAN DENGAN *REGIONAL MARITIME SECURITY INITIATIVE*
(RMSI) OLEH AMERIKA SERIKAT**

(Krisna Juita, 01140017, Fakultas Hukum Universitas Andalas, Jlh. Hal. 62, 2005)

ABSTRAK

Perjanjian garis batas laut wilayah antara Malaysia dan Indonesia yang lebarnya 12 mil tanggal 17 Februari 1970 berakibat bahwa pada bagian-bagian tertentu dari laut yang dulunya merupakan laut bebas sekarang telah menjadi laut wilayah yang berlaku kedaulatan negara-negara pantai/tepi yaitu Indonesia, Malaysia, dan Amerika Serikat menyangkut inisiatif Amerika Serikat untuk mengirim armada kapal lautnya ke perairan Selat Malaka guna memerangi terorisme di perairan itu, Amerika Serikat menyebutnya dengan istilah *Regional Maritime Security Initiative* (RMSI). Masalah utama dari kontroversi tersebut adalah siapa yang bertanggung jawab dengan keselamatan dan keamanan pelayaran internasional di Selat Malaka mengingat status Selat Malaka adalah selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, serta bagaimana dampaknya terhadap negara pantai jika *Regional Maritime Security Initiative* (RMSI) dilaksanakan Amerika Serikat. Metoda pendekatan yuridis normatif dengan melakukan penelitian terhadap data sekunder. Negara-negara pantai harus lebih meningkatkan upaya-upaya pengamanan di Selat Malaka baik dari segi jumlah kapal, personil, teknologi, maupun sistem pengaturan lalu lintas lain. Jika *Regional Maritime Security Initiative* (RMSI) dilaksanakan akan banyak menimbulkan konsekuensi buruk bagi ketiga negara pantai, kelalaian/kegagalan untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran internasional akan melahirkan tanggung jawab internasional.

A. Latar Belakang Masalah

Semenjak diumumkan Konsepsi Nusantara, banyak orang yang mempersoalkan status Selat Malaka baik di dalam maupun di luar negeri. Berbagai macam pernyataan dan pendapat yang keluar mengenai selat tersebut, ada yang menyatakan supaya Selat Malaka diinternasionalkan, ada yang minta pengelolaan internasional, rezim transit bebas, lintas damai, lintas transit, dan lain-lainnya.

Selat yang merupakan bagian dari laut lepas yang berfungsi sebagai jalur pelayaran internasional, dalam perkembangannya setelah Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan bagian dari laut teritorial masih terjamin fungsinya sebagai jalur pelayaran internasional. Perjanjian garis batas laut wilayah antara Malaysia dan Indonesia yang lebarnya 12 mil tanggal 17 februari 1970 yang selanjutnya menjadi Undang-undang RI Nomor 2 Tahun 1971 berakibat bahwa pada bagian-bagian tertentu dari laut yang dulunya merupakan laut bebas sekarang telah menjadi laut wilayah. Ini akan berlaku kedaulatan negara-negara pantai yaitu Indonesia dan Malaysia.¹ Negara selat tersebut berhak membuat ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan lintas laut melalui Selat Malaka tersebut, dengan tetap memperhatikan ketentuan konvensi yaitu :²

1. Keselamatan pelayaran dan pengaturan lintas laut

¹ Boer Mauna, 2000, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Alumni, Bandung, hlm. 347.

²D. Joko Subagyo, 1993, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Citra, Jakarta, hlm. 62.

2. Pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran
3. Pencegahan penangkapan ikan, termasuk penyimpanan alat penangkapan ikan dalam palka
4. Memuat atau membongkar komoditi, mata uang atau orang-orang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan Bea Cukai, fiskal, imigrasi dan kesehatan.

Pengaturan yang ada berupa batasan-batasan untuk tetap menjaga keseimbangan laut dari segi fungsi maupun kondisinya. Fasilitas pelayaran internasional tetap ada sebagaimana laut lepas, namun tetap terkendali sepanjang masih berada pada kepentingan bersama.

Upaya Republik Indonesia, Malaysia dan Singapura terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran internasional di Selat Malaka telah dimulai sejak tahun 1971. Waktu itu ketiga negara menandatangani suatu pernyataan bersama yang menegaskan tanggung jawab mereka terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran internasional di Selat Malaka. Kesepakatan ini kemudian diikuti dengan kesepakatan lanjutan lainnya, seperti : kesepakatan dalam penentuan jenis kapal (maksimum) yang dapat melewati selat, persyaratan kapal, dan alat navigasi.

Akhir-akhir ini terjadi kontroversi antara Republik Indonesia dan Malaysia dengan Amerika Serikat mengenai Selat Malaka. Kontroversi ini menyangkut inisiatif Amerika Serikat untuk mengirim armada kapal lautnya ke perairan Selat Malaka guna memerangi terorisme di perairan itu. Amerika Serikat menyebutnya dengan istilah *Regional Maritime Security Initiative (RMSI)*.

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Selat Malaka berada pada tanggung jawab atau kewenangan (yurisdiksi) negara pantai, yang akan terkait di dalamnya tanggung jawab negara atas keselamatan dan keamanan berlayar di perairannya. Sehubungan dengan inisiatif Amerika Serikat untuk memerangi terorisme di perairan, itu melalui *Regional Maritime Security Initiative (RMSI)* maka negara pantai lebih meningkatkan upaya-upaya pengamanan di Selat Malaka baik dari segi teknologi, personil, jumlah kapal maupun sistem pengaturan lalu lintas lautnya, karena kelalaian atau kegagalan untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran internasional di sepanjang Selat Malaka akan melahirkan tanggung jawab internasional terhadap ketiga negara pantai tersebut.
2. Jika *Regional Maritime Security Initiative (RMSI)* itu jadi dilaksanakan akan menimbulkan banyak kerugian/konsekuensi buruk bagi ketiga negara pantai dan negara lain di sekitarnya. Skenario paling buruk adalah penutupan selat yang dapat menyebabkan ongkos angkut barang naik 500 % karena angkutan barang perminyakan Asia harus melalui Indonesia Timur, selain itu negara pantai akan sulit untuk mengakses kepentingannya sendiri, dan lain-lain. Sebaliknya Amerika Serikat akan dengan mudah mewujudkan semua ambisinya untuk menjadi penguasa di

DAFTAR PUSTAKA

- Boer Mauna, 2000, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Alumni, Bandung.
- D.Joko Subagyo, 1993, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Citra, Jakarta.
- Sumitro L.S. Danuredjo, 1973, *Hukum Internasional Laut Indonesia*, Bhratara, Jakarta.
- Rusyadi, 2001, *Aspek Yuridis Pengamanan Selat di Perairan Indonesia (Implementasi / Wawasan Nusantara dari Aspek Hukum Laut)*, makalah Falsafah Sains Program Pasca Sarjana Institut Pertanian Bogor, Bogor.
- Mochtar Kusumaatmadja, 1978, *Bunga Rampai Hukum Laut*, Binacipta, Jakarta
- Joko, Subagyo, 1993, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Mochtar Kusumaatmadja, 1986, *Hukum Laut Internasional*, Binacipta, Bandung.
- Hasyim Djalal, 1979, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Binacipta, Bandung.
- Etty R. Agoes, 1991, *Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Abadin, Bandung
- J.R.L. Prescott 1985, *The Maritime Political Boundaries of The World*, Methuen, New York.
- J.G. Starke, 2003, *Pengantar Hukum Internasional*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Bambang Sunggono, 1998, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Badan Penelitian dan Pengembangan, 1986, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Departemen Luar Negeri, Jakarta.
- United Nation Convention on The Law of The Sea 1982.
- Vienna Convention on The Law of Treaties 1969
- Undang-undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.