

## Hak Lintas Damai Berdasarkan *United Nation Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982* dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Km 130 Tahun 2020 Tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda

Yulianto

Universitas Maritim AMNI

yulianto1972amni@gmail.com

**Abstract.** *The Sunda Strait is a very potential trade route for ships, especially foreign ships connecting the Asian region to Australia or southern Africa or vice versa. By looking at the development of the maritime world which is experiencing rapid development, the Indonesian government can take advantage of this condition in terms of foreign exchange and the outside world's trust in the security of Indonesia's territory. Based on the provisions of the international community, in this case the United Nations Convention On The Law Of The Sea (Unclos), the Indonesian government can establish a regulation that guarantees foreign ships to cross Indonesian territory, especially the Sunda Strait with the term Peaceful Crossing Rights. The purpose of this study was to determine the Indonesian government's policies and procedures for navigating the Sunda Strait by following the principles of navigating safely, efficiently and economically. The method used in this research is by conducting observations, interviews, field studies, and literature literacy from various sources. The result of this paper is the Indonesian government's policy regarding the Route System in the Sunda Strait can be carried out optimally so that it can obtain positive results including state revenue.*

**Keywords:** *Strait, Right of passage, System, Route*

**Abstrak.** Selat Sunda merupakan jalur perdagangan yang sangat potensial bagi kapal-kapal terutama kapal asing yang menghubungkan antara wilayah Asia yang menuju Australia atau Afrika bagian Selatan atau sebaliknya. Dengan melihat perkembangan dunia maritim yang mengalami perkembangan yang pesat, pemerintah Indonesia bisa memanfaatkan kondisi tersebut dari segi devisa Negara maupun kepercayaan dunia luar terhadap keamanan wilayah Indonesia. Berdasarkan ketentuan dari dunia International dalam hal ini *United Nation Convention On The Law Of The Sea (Unclos)* maka pemerintah Indonesia dapat menetapkan suatu peraturan yang menjamin kapal-kapal asing untuk melintasi wilayah Indonesia terutama Selat Sunda dengan istilah Hak Lintas Damai. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui kebijakan pemerintah Indonesia dan prosedur bernavigasi di Selat Sunda dengan mengikuti prinsip bernavigasi secara aman, efisien dan ekonomis. Metode yang digunakan dalam penelitian dengan melakukan observasi, wawancara, kajian-kajian di lapangan, dan literasi pustaka yang berasal dari berbagai sumber. Hasil dari penulisan ini kebijakan

pemerintah Indonesia mengenai Sistem Rute di Selat Sunda dapat dilaksanakan dengan maksimal sehingga dapat memperoleh hasil yang positif termasuk pendapatan Negara.

**Kata Kunci:** Selat, Hak lintas, Sistem, Rute

## LATAR BELAKANG

Selat sunda yang terletak diantara pulau Sumatera dan pulau Jawa merupakan salah satu selat yang sangat ramai selain dilewati sebagai jalur penghubung antara kedua pulau juga dilewati oleh kapal niaga yang memanfaatkan rute untuk mempersingkat jalur pelayaran. Ramainya alur pelayaran Selat Sunda dikarenakan jalur terdekat menuju Samudera Hindia yang berlayar ke Afrika atau Australia bagian barat dari Asia Tenggara atau sebaliknya, selain Selat Sunda yang sering dilalui karena alurnya yang luas dan perairannya dalam, ada juga Selat Bali yang menghubungkan ke wilayah Australia, akan tetapi alur tersebut selain ramai oleh kapal penyeberangan dari Ketapang menuju Gilimanuk atau sebaliknya juga perairannya yang sempit jadi hanya akan dilewati oleh kapal-kapal yang mempunyai *Gross Tonnage* Kecil. Sehingga kapal-kapal besar akan menggunakan Selat Sunda sebagai alternatif bernavigasi untuk menghindari bahaya-bahaya navigasi.

Kondisi alur pelayaran Selat Sunda merupakan salah satu alur yang paling ramai di wilayah Indonesia, hal ini karena banyaknya Kapal Motor Penumpang (KMP) yang melayani transportasi antara pulau Jawa dan Sumatera yaitu antar Pelabuhan Bakauheni (Lampung) ke Pelabuhan Merak (Tangerang) atau sebaliknya, dan kapal yang menggunakan alur tersebut dengan perhitungan efisiensi biaya dan waktu. Berdasarkan kondisi tersebut perlu adanya solusi untuk menghindari bahaya navigasi dalam hal ini tubrukan kapal yang berisiko terhadap keselamatan jiwa awak kapal. Kasus kecelakaan kapal laut yang terjadi di Selat Sunda tidak terlepas dari berbagai masalah, walaupun setiap kecelakaan dilaut dapat disimpulkan karena kesalahan awak kapal (*Human Error*), maka perlu adanya suatu aturan atau regulasi yang mengatur alur pelayaran (Sistem Rute) dimana setiap kapal yang akan melewati Selat Sunda harus dikontrol ataupun dimonitor oleh suatu lembaga yang mempunyai kewenangan untuk meminimalisir kecelakaan kapal.

Pemerintah Indonesia yang akan menjadikan poros maritim dunia, maka perlu langkah-langkah yang mengatur semua alur pelayaran yang ada di Indonesia dengan

baik, sehingga dunia internasional akan mempercayai Indonesia akan kesungguhannya menjadikan Indonesia poros maritim dunia, dan salah satunya dengan menetapkan Selat Sunda sebagai alur pelayaran yang dapat digunakan oleh semua kapal. Dalam penentuan *Traffic Separation Scheme (TSS)* di Selat Sunda maka pemerintah Indonesia mengajukan kepada *International Maritime Organization (IMO)*, untuk mendapatkan ijin mengelola Selat Sunda sebagai wilayah pelayaran Nasional maupun Internasional sehingga dapat dilewati oleh semua kapal dari berbagai jenis ukuran. Perlu adanya persiapan berbagai aspek termasuk Sumber Daya Manusia (SDM) dan infrastruktur yang mendukung program pemerintah yang akan menjadikan Selat Sunda sebagai *Traffic Separation Scheme (TSS)* yang akan diakui oleh seluruh dunia.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda, maka juga diatur mengenai pelaksanaan Sistem Pelaporan dan Informasi Navigasi (SUNDAREP) bagi kapal-kapal yang melintas pada *Traffic Separation Scheme (TSS)* di Selat Sunda. Adapun pelaksanaan Sistem Pelaporan dan Informasi Navigasi (SUNDAREP) dilaksanakan agar terdapat manajemen lalu lintas yang efisien dan cepat, demi kepentingan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut, sebagaimana didefinisikan dalam konvensi internasional yang relevan. Hal tersebut juga sesuai dengan Konvensi *SOLAS Chapter V*, yang mengatur tentang fungsi dan peran terkait operasional *Vessel Traffic Services (VTS)* dan *Ship Reporting System (SRS)*, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi Pelayaran. “Nantinya kapal yang hendak melewati *Traffic Separation Scheme (TSS)* Selat Sunda diminta untuk memberikan informasi sebelumnya tentang pelabuhan keberangkatan maupun pelabuhan tujuan, ukuran kapal baik *draft* kapal maupun panjang kapal, baik dalam kondisi *ballast* maupun bermuatan dan apakah membawa muatan berbahaya atau tidak. Bagaimanakah kebijakan pemerintah Indonesia terkait dengan Hak Lintas damai di Selat Sunda berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem *Vessel Traffic Service (VTS)* di Selat Sunda? Bagaimana prosedur bernavigasi setiap kapal yang melintasi Selat Sunda berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem *Vessel Traffic Service (VTS)*?

## KAJIAN TEORITIS

### 1. Kebijakan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Kebijakan adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak. Istilah ini dapat diterapkan pada pemerintahan, organisasi dan kelompok sektor swasta, serta individu atau Kebijakan adalah suatu ucapan atau tulisan yang memberikan petunjuk umum tentang penetapan ruang lingkup yang memberi batas dan arah umum kepada seseorang untuk bergerak.

### 2. Hak Lintas Damai.

Ketentuan mengenai hak lintas damai berdasarkan Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982 yang memberikan hak kepada semua negara pantai maupun negara tak berpantai menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial. Selanjutnya pasal 18 ayat 1 konvensi menerangkan pengertian lintas sebagai pelayaran melalui laut territorial untuk keperluan:

- a. Melintasi laut tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di laur perairan pedalaman; dan atau
- b. Berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.

Dalam ayat 2 ditegaskan bahwa lintas damai sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 di atas harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin, mencakup berhenti atau buang jangkar sepanjang hal tersebut berkaitan dengan pelayaran normal, atau perlu dilakukan karena keadaan memaksa, mengalami kesulitan, memberi pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan.

### 3. UNCLOS 1982

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) disingkat UNCLOS, atau Konvensi Hukum Laut Internasional atau Hukum Perjanjian Laut, adalah perjanjian internasional yang dihasilkan dari Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut.

#### 4. Prosedur

Menurut Fajar Nur aini Dwi Fatimah dalam buku yang berjudul “Pedoman Praktisi menyusun SOP (Standard Operating Procedure)” (2017) mendefinisikan prosedur sebagai pedoman yang berisi prosedur operasional yang ada didalam suatu organisasi yang digunakan untuk memastikan bahwa semua keputusan dan tindakan, serta penggunaan fasilitas-fasilitas proses yang dilakukan oleh orang-orang didalam organisasi yang merupakan anggota organisasi berjalan efektif dan efisien, konsisten, standard dan sistematis.

Dalam pelaksanaan suatu prosedur tidak selamanya berjalan sesuai dengan yang diharapkan oleh pembuat prosedur maka harus mengetahui karakteristik prosedur antara lain:

- a. Prosedur menunjang tercapainya tujuan organisasi.
- b. Prosedur menunjukkan tidak adanya keterlambatan dan hambatan.
- c. Prosedur menunjukkan urutan-urutan yang logis dan sederhana.
- d. Prosedur menunjukkan adanya penetapan keputusan dan tanggung jawab.
- e. Prosedur mampu menciptakan adanya pengawasan yang baik dan menggunakan biaya yang seminimal mungkin
- f. Adanya suatu pedoman kerja yang harus diikuti oleh anggota-anggota organisasi.
- g. Mencegah terjadinya penyimpangan.
- h. Membantu efisiensi, efektivitas dan produktifitas kerja dari suatu

#### 5. Navigasi

Menurut R Soebekti (*intisari olah gerak*) navigasi adalah kemampuan membawa kapal dari tempat tolak sampai tempat tiba dengan memperhatikan faktor-faktor dari dalam maupun faktor-faktor dari luar serta sifat dari kapal itu sendiri secara aman, efisien dan ekonomis atau dengan istilah seni membawa kapal dari tempat tolak sampai tempat tujuan dengan aman, efisien dan ekonomis.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif dengan menggunakan metode pengumpulan data studi pustaka, dokumentasi dan observasi.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan pemerintah Indonesia terkait dengan Hak Lintas damai di Selat Sunda berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda.

Pada umumnya *Vessel Traffic Service (VTS)* memberikan layanan terhadap kapal-kapal yang melintasi Selat Sunda terutama tentang informasi servis. Layanan ini menyediakan informasi penting yang berguna bagi kapal selama bernavigasi untuk menghindari bahaya-bahaya navigasi di atas kapal secara aman, efisiensi dan ekonomis sebagai prinsip dalam bernavigasi. Adapun layanan yang diberikan antara lain:

*a. Information Service (INS)*

Merupakan pelayanan untuk menjamin tersedianya informasi penting mengenai semua kapal yang melintasi alur pelayaran sehingga bisa dibaca oleh kapal lain.

*b. Navigation Assistance Service (NAS)*

Memberikan informasi tambahan terutama mengenai bahaya-bahaya navigasi lainnya.

*c. Traffic Organization Service (TOS)*

Memberikan informasi terhadap semua kapal terutama untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan karena banyaknya kapal yang melintasi Selat Sunda.

Kebijakan pemerintah Indonesia terkait dengan Hak Lintas damai tidak serta merta dapat dilaksanakan dengan peraturan yang dibuat oleh pemerintah Indonesia, maka pemerintah harus merujuk aturan-aturan turunannya terutama mengenai organisasi maritim dunia. Hak lintas damai merupakan hak istimewa yang dimiliki oleh semua kapal yang terdaftar dan menjadi anggota *International Maritime Organization (IMO)*, dan akan menyangkut kepentingan banyak Negara, sehingga perlu adanya solusi untuk menghindari masalah-masalah yang timbul bila aturan-aturan tiap negara berbeda, jadi untuk membuat suatu peraturan yang melibatkan kepentingan banyak Negara harus

mengacu aturan di atasnya dalam hal ini adalah aturan yang dikeluarkan oleh Persatuan Bangsa – Bangsa (*United Nations*). Maka pemerintah Indonesia harus mengacu kepada aturan PBB dalam hal ini adalah *United Nations Conventions On The Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982)* untuk membuat suatu aturan yang mengatur mengenai alur pelayaran berkaitan dengan hak lintas damai. Berdasarkan *United Nations Conventions On The Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982)*:

Pasal 52 : Hak Lintas Damai (*Right of innocent passage*) Ayat 1:

*“Subject to article 53 and without prejudice to article 50, ships of all States enjoy the right of innocent passage through archipelagic waters, in accordance with Part II, section 3”*

*“Dengan tunduk pada ketentuan pasal 53 dan tanpa mengurangi arti ketentuan pasal 50, kapal semua Negara menikmati hak lintas damai melalui perairan kepulauan sesuai dengan ketentuan dalam Bab II, bagian 3”*

Maksud dari pasal 52 ayat 1 adalah bahwa Negara kepulauan dalam hal ini pemerintah Indonesia wajib menghormati hak lintas damai kapal-kapal asing manapun untuk melewati perairan (alur pelayaran) kepulauannya (menurut ketentuan pada bab II, bagian 3) dan Negara kepulauan dapat menentukan batas perairan pedalaman dengan cara menarik garis-garis penutup untuk memberikan batasan sampai pada area laut mana kapal asing yang melintas tersebut dikatakan melaksanakan hak lintas damai.

Pasal 53 Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*Right of archipelagic sea lanes passage*)  
Ayat 1:

*“An archipelagic State may designate sea lanes and air routes thereabove, suitable for the continuous and expeditious passage of foreign ships and aircraft through or over its archipelagic waters and the adjacent territorial sea”.*

*“Suatu Negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya yang digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing, yang terus menerus dan langsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut territorial yang berdampingan dengannya”*

Daerah alur pelayaran (Selat) adalah bersifat damai selama tidak mengganggu perdamaian, ketertiban dan keamanan dari Negara pantai tersebut, jadi larangan bagi kapal asing yang melewati alur pelayaran Negara pantai (Selat Sunda) melakukan kegiatan-kegiatan yang dapat mengancam keamanan dan ketertiban Negara pantai tersebut.

Ayat 2:

*“All ships and aircraft enjoy the right of archipelagic sea lanes passage in such sea lanes and air routes”*

“Semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan”.

Ayat 3:

“*Archipelagic sea lanes passage means the exercise in accordance with this Convention of the rights of navigation and overflight in the normal mode solely for the purpose of continuous, expeditious and unobstructed transit between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone.*”

“*Lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan konvensi ini dalam cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya*”

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda atau *Vessel Traffic Service (VTS)* di Selat Sunda memutuskan antara lain:

- a. Menetapkan sistem rute di Selat Sunda.
- b. Menetapkan Bagan Pemisahan Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) di Selat Sunda.
- c. Menetapkan Daerah Lalu Lintas Pedalaman (*Inshore Traffic Zone*).
- d. Menetapkan Daerah Kawaspadaan (*Precautionary Areas*)
- e. Menetapkan Tata Cara Berlalu Lintas pada Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) di Selat Sunda.
- f. Menetapkan Daerah Labuh Kapal di Selat Sunda.
- g. Kapal berbendera Indonesia atau kapal asing yang melanggar ketentuan Tata Cara Berlalu Lintas akan diberikan Sanksi.
- h. Pengawasan kapal pada Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas dan Daerah Labuh Kapal di Selat Sunda dilakukan oleh *Vessel Traffic Services (VTS)*.

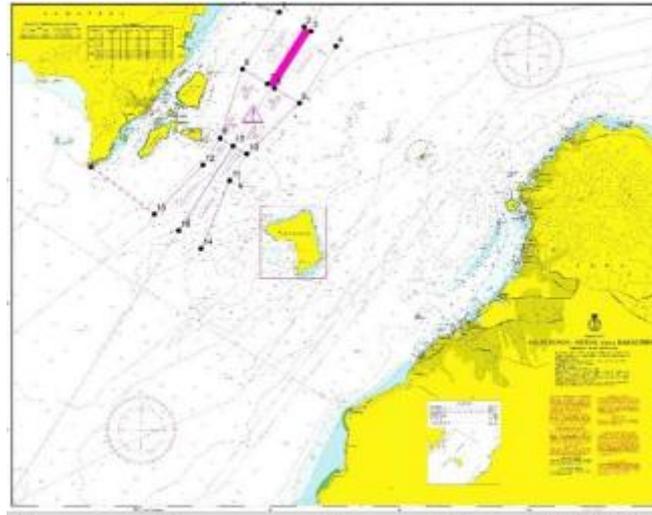
Prosedur bernavigasi setiap kapal yang melintasi Selat Sunda berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda atau *Vessel Traffic Service (VTS)*?

Penggunaan sarana VTS yang baik dan benar dapat meminimalisir terjadinya bahaya navigasi terutama tubrukan atau kandas.. adapun tujuan dan manfaat dari VTS tersebut antara lain:

- a. Mengontrol semua kapal yang melintasi selat Sunda untuk mencegah terjadinya bahaya navigasi terutama mengenai keselamatan kapal seperti tubrukan, kandas dll.
- b. Pengatur traffic dan pemberi informasi kepada kapal-kapal yang melintasi Selat Sunda.
- c. Penyebaran informasi penting kepada kapal-kapal yang sedang berlayar sebagai saran untuk kapal mengambil keputusan.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut maka setiap kapal yang melintasi alur pelayaran Selat Sunda harus mengikuti aturan yang sudah di atur oleh Pemerintah Indonesia berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda (*Vessel Traffic Service atau VTS*). Adapun prosedur bagi kapal yang harus ditaati oleh kapal antara lain:

- a. Berlayar di dalam jalur lalu lintas yang sesuai dengan arah lalu lintas untuk jalur (alur) pelayaran.
- b. Sedapat mungkin tetap bebas dari garis pemisah atau zona pemisah lalu lintas.
- c. Memasuki dan meninggalkan alur pelayaran di *Vessel Traffic Service (VTS)*. harus dilaksanakan dengan mempertimbangkan kepadatan lalu lintas alur dan pertimbangan keselamatan.
- d. Kapal diharuskan menghindari memotong jalur lalu lintas karena dapat membahayakan kapal lain.
- e. Zona-zona lalu lintas dekat pantai tidak boleh digunakan oleh lalu lintas umum kecuali bagi kapal-kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter.
- f. Sedapat mungkin menghindari untuk berlabuh jangkar di dalam bagan pemisah lalu lintas.
- g. Kapal yang tidak menggunakan bagan pemisah lalu lintas harus menghindari dengan jarak aman.
- h. Kapal yang melintasi alur pelayaran Selat Sunda harus berhati-hati dan dengan kecepatan aman.



Gambar 1. Selat Sunda  
(Sumber: Primer)

## KESIMPULAN

Kebijakan Pemerintah Indonesia terkait dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda harus melihat dari berbagai aspek termasuk peraturan induk dalam hal ini *United Nations Conventions On The Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982)*: sehingga keputusan yang diambil tidak merugikan Negara karena menyangkut berbagai kepentingan kapal-kapal negara lain sehingga hak lintas damai dapat dilaksanakan dengan baik dan kapal yang melintasi Selat Sunda dapat merasakan kenyamanan dan keselamatan.

Penggunaan *Vessel Traffic Scheme (VTS)* di Selat Sunda yang di kontrol oleh pihak pelabuhan (*Port Operation Control*) harus mengikuti prosedur yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia terhadap semua kapal yang melintasi Selat Sunda sehingga dapat meminimalisir terjadinya bahaya navigasi seperti tubrukan, kandas, kebakaran dll.

## SARAN

Kebijakan yang telah dilaksanakan oleh pemerintah Indonesia harus selalu mengikuti perkembangan dunia kemaritiman harus selalu terjaga demi kepentingan bersama dengan mempertimbangkan perubahan peraturan-peraturan yang terjadi di dunia maritim.

Banyaknya kapal yang melintasi Selat Sunda tidak semua dapat dikontrol dengan baik maka harus adanya penegakan hukum dengan benar dan tegas terhadap kapal-kapal yang melakukan kesalahan sehingga bisa menjadi efek jera bagi kapal lain

#### **DAFTAR REFERENSI**

- Hakim, Lukman, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Indonesia, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, Edisi ke Lima, Balai Pustaka, 2017
- Nuraini Dwi Fatimah, Fajar, *Pedoman Praktis Menyusun SOP (Standard Operating Procedure)*, Jakarta, Anak Hebat Indonesia, 2017
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda.
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan.
- Soebekti,R, *Intisari Olah Gerak Kapal*, Bantul Yogyakarta, K-Media, 2015
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
- Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.
- United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982.*