

Perbezaan antara Laluan Transit dan Laluan Ikhlas di bawah Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982
(KUULA 1982)

(The Differences between Transit Passage and Innocent Passage under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea)
(UNCLOS 1982)

CHIENG LE TION

WAN SITI ADIBAH WAN DAHALAN

ABSTRAK

Sejak abad ke 7 Masihi lagi, Selat Melaka sehingga kini merupakan salah satu laluan kapal utama dan yang paling sibuk di dunia. Selat ini merupakan laluan utama yang menghubungkan Lautan Pasifik dan Lautan Hindi bagi kapal-kapal perdagangan daripada seluruh dunia terutamanya Jepun, China, Korea Selatan dan lain-lain. Oleh itu, laluan transit di Selat Melaka perlu mempunyai laluan pelayaran yang baik dan selamat bagi memastikan laluan transit di Selat Melaka terkawal. Kajian ini mengguna pakai pendekatan kualitatif. Kajian in dilakukan untuk mengkaji perkembangan laluan transit Selat Melaka dan juga laluan ikhlas yang diaplikasi oleh negara pengguna di kawasan perairan wilayah Malaysia. Menurut KUULA 1982, takat permulaan perairan wilayah ialah selebar 12 batu nautika dari takat air surut (Fasal 3). Perbezaan antara kedua laluan turut dikaji. Seterusnya, cadangan penambahbaikan dinyatakan bagi peruntukan di laluan transit di Selat Melaka dan laluan perairan wilayah. Hasil kajian mendapati bahawa terdapat beberapa kelompangan berkenaan peruntukkan laluan keduanya dan undang-undang domestik di Malaysia tidak mempunyai peruntukkan spesifik dan menyeluruh berkenaan laluan transit dan laluan ikhlas. Oleh itu, perlunya ada satu peruntukkan yang jelas berkenaan laluan transit di Selat Melaka dan juga peruntukkan laluan ikhlas di terapkan dalam undang-undang domestik di Malaysia.

Kata kunci: Selat Melaka, Laluan Transit, Laluan Ikhlas, Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa 1982

ABSTRACT

Since the 7th century AD, the Strait of Malacca has been one of the main and busiest shipping lanes in the world. This strait serves as a key passage connecting the Pacific Ocean and the Indian Ocean for trade ships from around the globe, particularly from Japan, China, South Korea, and others. Therefore, the transit passage in the Strait of Malacca need to be well-organized and safe to ensure controlled transit navigation. This study adopts a qualitative approach and aims to examine the development of transit passage in the Strait of Malacca and the innocent passage applied by user states within Malaysia's territorial waters. According to KUULA 1982, the baseline for territorial waters is set at 12 nautical miles from the low-water line (Article 3). The differences between these two passages are also analyzed. Subsequently, recommendations for improvements are proposed for transit passage and innocent passage. The findings of the study reveal several shortcomings concerning the provisions for both passages, and Malaysia's domestic laws lack specific and comprehensive for transit passage. Therefore, there is a need for clear provisions on transit passage in the Strait of Malacca and for the inclusion of innocent passage in Malaysia's domestic laws.

Keywords: Strait of Malacca, Transit Passage, Innocent Passage, 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

PENGENALAN

Setiap negara perairan pantai perlu memastikan kelebaran perairan negara masing-masing mengikut peruntukan KUULA 1982 dan sekaligus mencerminkan kedaulatan perairan negara itu. Hal ini demikian kerana negara perairan pantai adalah dibenarkan memantau keselamatan, ekonomi dan juga pencemaran yang akan memberikan kesan yang buruk terhadap perairan negara tersebut (Burke & Deleo n.d, 390). Oleh itu, kebebasan pelayaran laluan kapal pengguna laut di kawasan perairan negara pantai dihadkan bagi menjamin serta melindungi kepentingan perairan negara tersebut. Setiap negara pengguna laut yang akan melalui kawasan perairan negara perairan pantai perlu mematuhi peraturan-peraturan yang telah ditetapkan termasuklah mengikut peruntukan yang telah termaktub di bawah Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982 (KUULA 1982). Laluan ini mempunyai had tertentu dan peraturan yang harus diikuti oleh kapal pengguna laut yang ingin melayari perairan sesebuah negara perairan pantai. Setiap laluan perairan laut ini mempunyai pembahagian sempadan-sempadan yang berbeza mengikut jarak yang telah ditetapkan oleh KUULA 1982. Laluan-laluan ini termasuklah Laluan Transit iaitu laluan melayari selat yang digunakan untuk pelayaran antarabangsa dan Laluan Ikhlas pula laluan yang melalui perairan wilayah bagi membolehkan kapal melalui laluan tersebut tanpa sebarang prejudis.

Menurut Dewan Bahasa & Pustaka (2024) laluan ditakrifkan sebagai jalan yang dilalui atau tempat pergerakan pergi dan balik terutama sekali pengangkutan. Transit pula bermaksud sebagai tempat persinggahan atau lintasan barang-barang dagangan. Manakala Ikhlas ditakrifkan sebagai dengan rela atau suci hati. Merujuk takrifan tersebut menunjukkan bahawa Laluan Transit merupakan satu laluan tempat pergerakan pergi dan balik pengangkutan barang dagangan. Bagi Laluan Ikhlas pula merupakan satu laluan

pergi dan balik yang direlakan dengan suci hati. Namun, definisi yang lebih tepat mengenai frasa Laluan Transit dan Laluan Ikhlas dapat dirujuk di bawah Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa 1982. Laluan transit dan laluan ikhlas seterusnya dibincangkan dengan menjelaskan aspek kebebasan yang boleh dinikmati oleh kapal pengguna laut dan membuat perbandingan antara kedua-dua laluan tersebut. Selain itu, penjelasan secara tuntas merangkumi aspek penguatkuasaan undang-undang serta peruntukan-peruntukan undang-undang domestik berkenaan kedua-dua laluan tersebut di Malaysia juga turut dikenal pasti.

LALUAN TRANSIT

KUULA 1982 tidak menyatakan secara spesifik takrifan Laluan Transit. Dalam Fasal 37¹ dan 38² KUULA 1982 menjelaskan berkaitan selat yang digunakan untuk pelayaran antarabangsa dan hak untuk menikmati Laluan Transit oleh semua kapal laut dan kapal terbang yang mana ianya tidak boleh dihalang laluan pelayaran dan penerbangan di Laluan Transit iaitu laluan seharusnya cekap dan berterusan. Laluan Transit merupakan satu laluan selat yang menghubungkan bahagian antara laut lepas atau zon ekonomi eksklusif dan satu lagi bahagian laut atau zon ekonomi eksklusif yang lain. Hal ini menunjukkan bahawa Selat Melaka termasuk dalam salah satu selat yang mengaplikasikan Laluan Transit kerana tujuan selat tersebut digunakan ialah sebagai laluan pelayaran antarabangsa yang strategik. Laut yang dimaksudkan di sini ialah yang menghubungkan antara Lautan Hindi dan Laut China Selatan.

LALUAN IKHLAS

Fasal 7³ KUULA 1982 memperuntukkan semua kapal pengguna laut daripada semua negara perairan pantai mempunyai hak untuk melalui Laluan Ikhlas. Negara perairan pantai bertanggungjawab untuk membenarkan Laluan Ikhlas kepada negara-negara pengguna laut tersebut. Laluan

ditakrifkan sebagai pengemudian melalui kawasan perairan wilayah sesuatu negara perairan pantai. Laluan Ikhlas itu mestilah berterusan dan cekap. Kapal-kapal yang melalui Laluan Ikhlas ini hanya dibenarkan berhenti dan melabuhkan sauh atas sebab kecemasan dan berkeperluan untuk berbuat sedemikian. Kapal-kapal pengguna laut yang melalui Laluan Ikhlas hanya boleh merentasi perairan wilayah dan tidak boleh transit atau berhenti di sepanjang Laluan Ikhlas.

Fasal 19⁴ KUULA telah mentakrifkan Laluan Ikhlas sebagai laluan yang tidak mendatangkan prejudis kepada keamanan, sistem yang baik dan keselamatan negara perairan tersebut. Ianya mendatangkan prejudis sekiranya melanggar mana-mana 12 perkara yang dilarang untuk dilakukan di bawah Perenggan 2 Fasal 19 iaitu:

- a) ancaman atau serangan terhadap kedaulatan, ancaman kepada kebebasan politik negara perairan pantai atau mana-mana perbuatan yang melanggar mana-mana peruntukan di dalam Piagam Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu
- b) penggunaan apa-apa senjata
- c) perbuatan memperoleh maklumat yang bersifat prejudis terhadap pertahanan dan keselamatan negara perairan pantai
- d) perbuatan propaganda yang ditujukan mengganggu pertahanan dan keselamatan negara perairan pantai
- e) pelancaran, pendaratan atau pengambilan dengan mana-mana kapal terbang
- f) pelancaran, pendaratan atau pengambilan dengan mana-mana alat ketenteraan
- g) pengisian atau pemunggahan mana-mana komoditi, mata wang atau orang yang bertentangan dengan kastam, fiskal, imigresen atau undang-undang kebersihan dan peruntukan negara perairan pantai
- h) perbuatan yang disengajakan dan pencemaran serius yang bertentangan dengan KUULA 1982
- i) sebarang aktiviti perikanan
- j) membuat aktiviti penyelidikan
- k) perbuatan yang disasarkan untuk mengganggu sistem komunikasi atau mana-mana fasiliti atau mana-mana pemasangan negara perairan pantai
- l) apa-apa aktiviti lain yang tiada kaitan secara langsung dengan Laluan Ikhlas.

Menurut Burke et al., (1982) laluan ikhlas menggambarkan situasi apabila pemilik kapal menggunakan haknya untuk melayari laluan ikhlas dan hak tersebut sah selagi kapal yang menggunakan laluan ikhlas ini tidak melakukan perbuatan yang mengganggu undang-undang dan perintah negara perairan pantai, serta menggugat kedaulatan negara perairan pantai. Konsep Laluan Ikhlas merupakan hasil usaha untuk memberikan kebebasan kepada pengguna laut kerana perairan pantai telah diberikan kelebaran 12 batu nautika dari takat air surut. Namun begitu, dalam Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim 2004, Seksyen 7(2) memberikan kuasa kepada pegawai agensi untuk melakukan tugas tertentu terhadap kapal. Kuasa ini membolehkan pegawai agensi ini menyuruh kapal tersebut berhenti, menggeledah, menyiasat, melakukan kejar buru kapal dan meminta dokumen. Menerusi Seksyen 7(5) pula, sesuatu laluan itu tidak menjadi ikhlas sekiranya kapal itu menjejaskan ketenteraman dan keamanan Malaysia (Nabila & Wan Siti Adibah, 2024).

PERBANDINGAN ANTARA LALUAN TRANSIT DAN LALUAN IKHLAS

Terdapat banyak perbezaan dan persamaan yang dapat dikenalpasti di antara Laluan Transit dan Laluan Ikhlas. Perbandingan mengikut kedua laluan tersebut dibuat mengikut kedudukan laluan, hak dan tanggungjawab (negara selat dan pengguna selat di Laluan Transit, serta negara perairan pantai dan negara pengguna laut di Laluan Ikhlas) atau kapal semasa melalui kedua-dua

laluhan tersebut di samping membincangkan mengenai skim pemisahan trafik, penguatkuasaan undang-undang dan peraturan-peraturan, serta kawalan pencemaran.

KEDUDUKAN LALUAN BAGI HAK NEGARA PERAIRAN PANTAI DAN HAK NEGARA PENGGUNA LAUT

Dalam Laluan Ikhlas, Fasal 17 memberikan hak kebebasan pelayaran kepada mana-mana kapal daripada negara perairan pantai atau negara yang tidak mempunyai pantai untuk melalui perairan wilayah. Fasal 25 KUULA 1982 pula memperuntukkan bahawa negara perairan pantai berhak untuk mengambil tindakan yang sewajarnya bagi menghalang pergerakan laluhan yang tidak ikhlas serta tanpa diskriminasi menggantung secara sementara pergerakan Laluan Ikhlas di dalam perairan wilayah. Namun ianya haruslah dilakukan atas sebab sebagai contoh bagi aspek keselamatan termasuklah penggunaan senjata.

Laluan Transit juga merupakan hak yang dilindungi di dalam KUULA 1982. Fasal 38 memberi hak kepada mana-mana kapal laut atau kapal terbang untuk menikmati Laluan Transit tanpa sebarang halangan. Walau bagaimanapun, KUULA 1982 tidak memberikan kuasa secara spesifik seperti yang dinyatakan dalam Laluan Ikhlas bagi menggantung buat sementara waktu Laluan Transit atas dasar keselamatan. Hal ini membawa maksud hak Laluan Transit tidak boleh digantung sama sekali dan berbeza seperti hak yang diberikan kepada negara perairan pantai di Laluan Ikhlas. Konteks laluhan ikhlas ini disepakati sebagai pelayaran yang menggunakan laluhan di laut wilayah, sama ada bertujuan untuk merentasi laut tanpa melalui perairan dalaman negara perairan pantai, atau untuk pergi ke perairan dalam negara perairan pantai, atau pergi ke laut lepas menggunakan laluhan perairan dalaman dalam wilayah sebuah negara perairan pantai (Nabila & Wan Siti Adibah 2024).

TANGGUNGJAWAB NEGARA PERAIRAN PANTAI DAN NEGARA PENGGUNA LAUT

Negara perairan pantai mempunyai tanggungjawab dalam memastikan Laluan Ikhlas selamat untuk dilalui oleh kapal dengan memberikan amaran kepada negara pengguna laut akan ancaman yang terdapat di dalam perairan wilayahnya. Negara perairan pantai juga tidak boleh mendiskriminasi mana-mana negara pengguna laut dengan mengenakan sebarang keperluan yang boleh menyebabkan hak kebebasan belayar di Laluan Ikhlas dinafikan (Nabila & Wan Siti Adibah 2024). Negara pengguna laut pula perlu memastikan mereka tidak memprejudiskan keamanan, ketenteraman atau keselamatan negara perairan pantai semasa melalui perairan wilayah dengan tidak melakukan aktiviti-aktiviti yang telah disenaraikan di dalam Fasal 19 Perenggan 2. Kapal selam atau apa-apa jenis kenderaan di bawah permukaan air oleh negara pengguna laut juga diwajibkan untuk belayar dengan kapal timbul ke permukaan laut serta menunjukkan bendera kapal mereka. Kapal negara pengguna laut yang membawa muatan atau apa-apa bahan yang berbahaya atau memudaratkan turut diwajibkan membawa dokumen dan mematuhi langkah berjaga-jaga khas yang ditetapkan untuk kapal tersebut ketika melalui Laluan Ikhlas berdasarkan perjanjian antarabangsa.

Sementara itu, negara selat juga mempunyai tanggungjawab yang diperuntukkan di dalam KUULA 1982 di Laluan Transit. Sama seperti semasa melayari Laluan Ikhlas, negara selat turut perlu memaklumkan sekiranya terdapat bahaya atau ancaman yang diketahui di dalam Laluan Transit dengan memberikan publisiti yang sewajarnya. Hal ini dapat dilihat di dalam Fasal 44 yang juga turut mewajibkan negara selat tidak menghalang dan menggantung kapal pengguna selat dalam Laluan Transit. Mana-mana kapal laut atau kapal terbang negara pengguna selat

yang menjalankan hak mereka di bawah Laluan Transit harus bergerak secara cekap dan berterusan. Negara pengguna selat juga tidak dibenarkan untuk melakukan aktiviti-aktiviti kekerasan yang boleh mengancam kedaulatan, integriti wilayah atau kebebasan politik negara selat atau apa-apa perbuatan yang bercanggah dengan Piagam Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu. Seterusnya, pergerakan yang bertentangan dengan maksud Laluan Transit yang bergerak secara cekap dan berterusan adalah dilarang sama sekali melainkan atas sebab *force majeure* atau kecemasan sahaja (Nabila & Wan Siti Adibah, 2024). Dalam KUULA 1982 juga memperuntukkan tanggungjawab bersama antara negara selat dan negara pengguna selat. Fasal 43 menyatakan bahawa negara selat dan pengguna selat perlu bekerjasama melalui perjanjian dalam menjaga keselamatan dan pencemaran di selat bagi memastikan keselamatan terjamin serta mengelakkan, mengurangkan, dan mengawal pencemaran daripada mana-mana kapal.

SKIM PEMISAHAN TRAFIK

Skim pemisahan trafik digunakan untuk memastikan keselamatan pelayaran kapal-kapal yang melalui perairan laut wilayah atau selat yang digunakan untuk pelayaran antarabangsa. Kedua-dua laluan mempunyai peruntukan berkenaan skim pemisahan trafik yang hampir serupa yang mana skim pemisahan trafik ini perlu mematuhi piawaian yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Antarabangsa (Nabila & Wan Siti Adibah 2024). Setelah skim pemisahan trafik disahkan, ianya perlu dipublikasikan oleh negara perairan pantai berkenaan laluan tersebut.

Perbezaan yang terdapat di antara skim pemisahan trafik adalah dari aspek pembentukannya. Memandangkan kedudukan Laluan Ikhlas di dalam perairan wilayah, maka ianya dibentuk oleh negara perairan pantai yang mana perairan wilayah tersebut terletak. Sementara itu, skim pemisahan trafik di Laluan Transit dibentuk

dan dipersetujui oleh lebih daripada sebuah negara selat oleh kerana kedudukan geografi Laluan Transit yang mempunyai kebarangkalian untuk bersempadanan antara satu negara dengan negara yang lain. Oleh itu, negara-negara yang terlibat perlulah bekerjasama dalam menghasilkan satu skim pemisahan trafik yang telah dipersetujui bersama yang turut disertai oleh Organisasi Maritim Antarabangsa

PENGUATKUASAAN UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN-PERATURAN

Dalam Laluan Ikhlas dan Laluan Transit, negara perairan pantai dan negara selat mempunyai kuasa untuk menguatkuasakan undang-undang dan peraturan-peraturan selaras dengan KUULA 1982 dan juga prinsip undang-undang antarabangsa. Negara perairan pantai dan negara selat kepada kedua-dua laluan tersebut mempunyai persamaan penguatkuasaan berkaitan dengan keselamatan pelayaran dan peraturan trafik maritim. Selain itu, persamaan lain adalah dari aspek pencegahan, pengurangan dan kawalan pencemaran laut.

Selain daripada dua persamaan tersebut, negara perairan pantai bagi Laluan Ikhlas dilihat mempunyai kuasa untuk menguatkuasakan undang-undang dan peraturan-peraturan yang lebih luas berbanding dengan Laluan Transit. Negara perairan pantai mempunyai kuasa tambahan lain untuk menguatkuasakan undang-undang dan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan perlindungan kabel dan saluran paip, fasiliti bantuan pelayaran, pemeliharaan sumber hidupan laut dan sebagainya.

PERUNTUKAN UNDANG-UNDANG DOMESTIK DI LALUAN TRANSIT DAN DI LALUAN IKHLAS DI MALAYSIA

Malaysia merupakan sebuah negara yang mengamalkan dualisme. Dualisme merupakan sistem perundangan dualis di mana undang-undang antarabangsa terpisah dari undang-undang domestik, dan untuk ianya mempunyai kuatkuasa ke atas negara tersebut, undang-undang antarabangsa itu harus diratifikasikan melalui proses perundangan (Jaclyn, 2012). Perlembagaan Persekutuan 1957 merupakan satu perlembagaan atau undang-undang yang tertinggi di Malaysia. Perkara 4(1) memperuntukkan bahawa mana-mana undang-undang yang diluluskan selepas kemerdekaan dan bercanggah dengan Perlembagaan Persekutuan adalah tidak sah.⁵ Jika melihat kepada peruntukan-peruntukan yang terdapat dalam perlembagaan tersebut, tiada peruntukan spesifik di dalam perlembagaan berkenaan Laluan Transit. Walau bagaimanapun, peruntukan yang berkaitan dengan perkapalan, pelayaran dan perikanan terdapat di dalam Jadual Kesembilan yang memberi kuasa kepada kerajaan persekutuan untuk menggubal undang-undang antaranya berkenaan dengan perkapalan dan pelayaran di laut lepas, perairan pasang surut dan perairan pendalaman, serta rumah api dan apa-apa peruntukan lain bagi menjamin keselamatan pelayaran. Berdasarkan peruntukan di dalam Jadual Kesembilan dapat disimpulkan bahawa Kerajaan Persekutuan mempunyai kuasa dalam menggubal undang-undang berkaitan dengan pelayaran dan di laut lepas dan ini termasuklah berkenaan dengan Laluan Transit, Laluan Ikhlas dan sebagainya.

UNDANG-UNDANG DOMESTIK BAGI LALUAN TRANSIT DI SELAT MELAKA

Berdasarkan penelitian penulis, tiada peruntukan khas dan khusus bagi definisi Laluan Transit. Namun, terdapat beberapa peruntukan akta yang dilihat berkaitan secara tidak langsung bagi mengelakkan pencemaran laut akibat tumpahan minyak dari kapal. Dalam Seksyen 10 Akta Zon Ekonomi Eksklusif 1984⁶ memperuntukkan bahawa jika mana-mana minyak, campuran berminyak atau pencemar dilepaskan atau terlepas ke dalam zon ekonomi eksklusif dari mana-mana tuan punya kapal adalah melakukan suatu kesalahan yang boleh dikenakan denda tidak melebihi satu juta ringgit.

Seterusnya, Seksyen 12(1) Akta Zon Ekonomi Eksklusif⁷ memperuntukkan mana-mana kapal yang menyebabkan pertumpahan minyak atau bahan pencemar ke atas laut perlu memaklumkan kepada Ketua Pengarah Alam Sekitar dengan serta merta. Kegagalan untuk mematuhi seksyen ini adalah melakukan suatu kesalahan dan boleh dikenakan denda tidak melebihi sepuluh ribu ringgit. Seksyen 14⁸ dalam akta yang sama juga menyebabkan tuan punya dan nakhoda kapal yang melepaskan atau terlepas bahan minyak atau pencemar tersebut untuk bertanggung bersesama dan berasing bagi segala kos dan perbelanjaan yang dikenakan dalam menjalankan kesemua atau mana-mana kerja yang dikehendaki untuk memindahkan, menyelerakkan, memusnahkan atau memperbaiki kerosakan.

Fasal 40 KUULA 1984⁹ telah memperuntukkan larangan membuat kajian penyelidikan tanpa kebenaran negara selat. Hal ini juga dapat dilihat dalam Seksyen 5 Akta Zon Ekonomi Eksklusif 1984¹⁰ yang telah menyenaraikan beberapa aktiviti yang dilarang dalam zon ekonomi eksklusif kecuali atas kebenaran antaranya (a) menjelajah atau mengeksploitasi apa-apa sumber alam, sama ada hidupan atau bukan hidupan; (b) menjalankan apa-apa kerja

penyelidikan penggalian atau pengerudian; (c) menjalankan apa-apa penyelidikan saintifik laut dan sebagainya. Seksyen 16 akta tersebut juga memperuntukkan di mana kebenaran daripada kerajaan untuk menjalankan penyelidikan saintifik laut di kawasan zon ekonomi eksklusif perlu diperoleh terlebih dahulu.

Menurut Seksyen 4(a) Akta Anti Pemerdagangan Orang dan Anti Penyeludupan Migran 2007¹¹ juga menyatakan perbuatan pemerdagangan orang dalam Laluan Transit termasuk di laut lepas di Malaysia merupakan satu kesalahan yang telah termaktub di dalam Seksyen 15A¹² yang boleh dikenakan hukuman penjara tidak melebihi tujuh tahun dan boleh dikenakan denda. Hal ini selaras dengan peruntukan dalam Fasal 42 KUULA 1982¹³ yang menyatakan bahawa negara selat boleh menggubal undang-undang berkaitan perbuatan memuatkan atau memunggah apa-apa komoditi, mata wang atau orang yang bertentangan dengan peraturan dan undang-undang kastam, fiskal, imigresen atau undang-undang kebersihan negara selat.

UNDANG-UNDANG DOMESTIK BAGI LALUAN IKHLAS DI MALAYSIA

Malaysia sendiri mempunyai undang-undang domestik yang memperuntukkan kepada keselamatan Laluan Ikhlas. Peruntukan yang terdapat di dalam undang-undang domestik ini jelas menyatakan bahawa keselamatan Laluan Ikhlas diberi perhatian dan bukan hanya bergantung kepada konvensyen sahaja. Peruntukan tersebut adalah Akta Perdagangan Strategik 2010 dan Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004. Mengikut akta ini yang ada memperuntukkan berkaitan Laluan Ikhlas dan telah memperuntukkan perlindungan terhadap Laluan Ikhlas. Bagi Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim 2004 merupakan suatu akta penubuhan agensi penguatkuasaan maritim Malaysia bagi melaksanakan fungsi-fungsi penguatkuasaan bagi memastikan kesejahteraan dan keselamatan zon maritim

Malaysia bagi tujuan melindungi kepentingan maritim negara dalam zon tersebut.

Manakala, Akta Perdagangan Strategik 2010 adalah akta yang memperuntukkan kawalan ke atas eksport, pemindahan, transit dan broker barang strategik, termasuk senjata dan bahan yang berkaitan, serta aktiviti lain yang akan atau boleh memudahkan reka bentuk, pemajuan dan penghasilan senjata pemusnah besar-besaran dan sistem penghantarannya dan untuk membuat peruntukan bagi perkara lain yang berkaitan dengannya, selaras dengan keselamatan negara dan obligasi antarabangsa Malaysia.

AKTA AGENSI PENGUATKUASAAN MARITIM 2004

Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim 2004 telah memperuntukkan dalam Seksyen 7¹⁴ seperti berikut:

(4) walau apa pun subseksyen (2), tiada vesel boleh diberhentikan, dimasuki, dinaiki, digeledah, diperiksa atau ditahan di dalam kawasan laut wilayah jika laluan vesel itu di dalam laut wilayah merupakan Laluan Ikhlas.

(5) bagi maksud subseksyen (4) laluan sesuatu vesel merupakan Laluan Ikhlas jika dan selagi laluan vesel itu tidak memudaratkan keamanan, ketenteraman atau keselamatan Malaysia.

(6) walau apa pun mana-mana undang-undang bertulis, bagi maksud subseksyen (5), aktiviti yang berikut hendaklah dianggap memudaratkan keamanan, ketenteraman dan keselamatan Malaysia:

- a) ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Malaysia atau apa-apa perbuatan yang dengan cara merupakan pelanggaran prinsip undang-undang antarabangsa; penggunaan atau latihan dengan mana-mana jenis senjata;

- b) perbuatan yang bermaksud untuk mengumpul maklumat yang memudaratkan pertahanan atau keselamatan Malaysia;
- c) apa-apa perbuatan propaganda yang bermaksud menjejaskan keamanan, pertahanan atau keselamatan Malaysia;
- d) pelancaran, pendaratan atau pengambilan naik mana-mana pesawat udara;
- e) pelancaran, pendaratan atau pengambilan naik mana-mana peralatan tentera;
- f) pemuatan atau pemunggahan apa-apa komoditi, mata wang atau orang yang bertentangan dengan undang-undang kastam, fiskal, imigresen atau kesihatan Malaysia;
- g) perbuatan pencemaran;
- h) aktiviti menangkap ikan;
- i) penjalanan aktiviti penyelidikan atau tinjauan tanpa kebenaran;
- j) perbuatan yang bermaksud untuk mengganggu mana-mana sistem komunikasi atau mana-mana kemudahan atau pemasangan lain Malaysia; dan
- k) aktiviti lain yang tiada kaitan secara langsung dengan laluan.

PERLINDUNGAN ALAT PEMBANTU PELAYARAN DAN KEMUDAHAN, SERTA INSTALASI

Perlindungan serta pemberian amaran kepada kapal-kapal asing mengenai pelampung pelayaran juga terdapat dalam dokumen yang sama.¹⁵ Peraturan tersebut telah memaklumkan kepada kapal-kapal asing, bahawa kedudukan pelampung-pelampung tidak semestinya berada di kedudukan yang dilakarkan.¹⁶ Tujuan pengumuman dilakukan adalah supaya kapal-kapal tidak bergerak ke kawasan-kawasan yang berbahaya. Pelantar-pelantar minyak, gerudi-gerudi minyak, dan platform-platform pengeluaran yang terdapat di sekitar Malaysia juga dilindungi

oleh pekeliling yang sama¹⁷, di mana kapal-kapal asing yang sedang menggunakan Laluan Ikhlas dilarang daripada memasuki zon keselamatan instalasi-instalasi tersebut.¹⁸ Kawasan-kawasan larangan tersebut biasanya dipetakan dengan pelampung-pelampung.

Bagi perlindungan kabel dan paip-paip pula, peruntukan mengenai dinyatakan di Perkara 21 Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.¹⁹ Secara ringkasnya, peruntukan ini menyatakan bahawa kabel kapal selam, paip-paip kapal selam, serta Kabel Antarabangsa²⁰ tidak patut dirosakkan oleh kapal-kapal yang sedang aplikasi Laluan Ikhlas, dalam perjalanan mereka.²¹ Pemeliharaan sumber-sumber hidup laut diperuntukan di bawah Seksyen 28(4)(i) Akta Perdagangan Strategik 2010²² dan Seksyen 7(6)(i) Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim 2014²³, yang diambil secara mutatis mutandis dari Fasal 19 KUULA 1982.²⁴ Tujuan diadakan peruntukan ini adalah supaya kapal-kapal pengguna laut yang sedang melalui Laluan Ikhlas tidak menjejaskan hasil laut yang merupakan sumber pendapatan nelayan Malaysia.

PENGHALANGAN PENCEROBOHAN UNDANG-UNDANG PERIKANAN DAN PERATURAN-PERATURAN NEGARA PERAIRAN PANTAI

Fasal 21(1)(e) KUULA 1982²⁵ pula merupakan suatu peruntukan lagi yang menyentuh tentang hasil laut, iaitu perikanan. Dari segi undang-undang domestik Malaysia, ianya termaktub di dalam Seksyen 61(ae) Akta Perikanan 1985.²⁶ Tujuan peruntukkan adalah untuk memastikan Kawasan perikanan Malaysia dipelihara tanpa menjejaskan pelayaran Laluan Ikhlas. Berkenaan dengan isu pencemaran, pihak Malaysia bergantung kepada kedua-dua peruntukan Seksyen 28(4)(h) Akta Perdagangan Strategik 2010²⁷ dan Seksyen 7(6)(h) Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim 2004.²⁸ Tujuan dan

kesan kedua-dua peruntukan tersebut adalah supaya kapal-kapal pengguna laut yang melayari Laluan Ikhlas di perairan Malaysia tidak mencemarkan alam sekitar, khususnya kawasan perairan laut negara. Hal ini adalah selaras dengan KUULA 1982, yang berjuang untuk mencegah, mengurangkan, dan mengehadkan pencemaran, yang dibuktikan oleh penyebutan ketiga-tiga langkah ini hampir setiap kali ungkapan 'pencemaran' dinyatakan dalam KUULA 1982. Manakala fasal 21(1)(g) KUULA 1982²⁹ mencadangkan bahawa sesebuah negara perairan pantai sepatutnya menggubal undang-undang bagi perkara santifik marin dan penyelidikan hidrografik. Malaysia telah memilih untuk memasukkan kedua-dua perkara tersebut ke dalam Perkara 22 Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.³⁰ Perkara tersebut memaklumkan bahawa kajian santifik marin dan penyelidikan hidrografik kerap dijalankan di sekitar laut Malaysia, dan kapten kapal-kapal pengguna laut sepatutnya menjarakkan kapalnya sekurang-kurangnya 4 km daripada kawasan-kawasan di mana aktiviti-aktiviti tersebut sedang dijalankan.³¹

Peruntukan mengenai perkara ini tidak diubah oleh Malaysia daripada peruntukan yang asal seperti diperuntukan di bawah KUULA 1982.³² Sekali lagi, melalui kedua-dua akta Akta Perdagangan Strategik 2010 dan Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim 2004, Malaysia telah memperuntukkan supaya kapal-kapal pengguna laut yang sedang melaksanakan hak Laluan Ikhlas mereka, tidak memuatkan atau memunggah apa-apa komoditi, mata wang, atau orang yang bertentangan dengan undang-undang kastam, fiskal, imigresen atau kesihatan Malaysia, di Seksyen 28(4)(g) Akta Perdagangan Strategik 2010³³ dan Seksyen 7(6)(g) Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim 2004.³⁴ Tujuannya adalah supaya tidak teretusnya isu kewangan, pelarian, atau pencemaran, akibat perbuatan sesebuah kapal pengguna laut yang menyamar di bawah aktiviti Laluan Ikhlas.

KESIMPULAN

Kesimpulannya, terdapat perbezaan dan persamaan di antara Laluan Transit dan Laluan Ikhlas seperti yang termaktub di dalam KUULA 1982. Perbezaan yang paling ketara adalah dari segi kedudukan geografi di antara Laluan Transit merupakan laluan selat yang terletak di antara zon ekonomi eksklusif dan laut lepas sementara Laluan Ikhlas berlaku di perairan wilayah di sesebuah negara perairan pantai. Selain itu, perbezaan yang dapat dilihat dari aspek hak negara selat dan negara perairan pantai dalam menggantung hak kebebasan pelayaran di dalam Laluan Transit dan Laluan Ikhlas. KUULA 1982 memperuntukkan bahawa hak kebebasan di bawah Laluan Ikhlas boleh digantung sementara Laluan Transit tidak dibenarkan sama sekali. Penulis berpendapat bahawa hal ini adalah wajar kerana kedudukan perairan wilayah yang berdekatan dengan negara perairan pantai yang mungkin akan memberikan ancaman terhadap kedaulatan negara tersebut. Seterusnya, dari aspek tanggungjawab negara perairan pantai dan negara selat dilihat mempunyai banyak persamaan. Negara perairan pantai dilihat mempunyai kewajiban untuk memaklumkan akan sebarang ancaman dan bahaya yang dilihat ketika berada dalam kedua-dua laluan tersebut dengan memberi publisiti yang sewajarnya.

Walau bagaimanapun, terdapat perbezaan tanggungjawab antara Laluan Transit dan Laluan Ikhlas oleh kapal pengguna laut dan pengguna selat. Kapal pengguna laut perlu belayar membawa dokumen yang berkaitan bagi kapal berkuasa nuklear atau kapal yang mengangkut bahan nuklear atau bahan berbahaya lain semasa belayar di Laluan Ikhlas. Manakala sekiranya negara pengguna selat belayar di Laluan Transit mereka perlu memastikan pelayaran mereka tidak memprejudiskan keamanan, ketenteraman serta keselamatan negara selat. Tiada keperluan bagi kapal pengguna laut membawa dokumen sewaktu belayar

membawa bahan toksik dan berbahaya di Laluan Transit. Perbezaan dapat dilihat dalam aspek skim pemisahan trafik bagi negara perairan pantai hanyalah dari aspek negara perairan pantai yang melakar skim pemisahan trafik tersebut. Bagi skim pemisahan trafik bagi Laluan Transit skim tersebut dirangka oleh lebih daripada sebuah negara selat sekiranya Laluan Transit tersebut terletak di antara beberapa buah selat yang mendampingi selat serta di bawah pemantauan Organisasi Maritim Antarabangsa. Terdapat beberapa peruntukan berkenaan Laluan Transit dan Laluan Ikhlas di dalam beberapa akta undang-undang domestik. Oleh itu, peruntukan-peruntukan ini lebih bersifat tidak spesifik dan khusus kepada laluan-laluan tersebut terutama sekali bagi Laluan Transit. Laluan Transit sendiri mempunyai peruntukan berkenaan laluan tersebut antaranya di bawah Akta Zon Ekonomi Eksklusif 1984 serta Akta Anti Pernerdagangan Orang dan Anti Penyeludupan Migran 2007.

NOTA Hujung

- ¹Fasal 37 Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982.
- ²Fasal 38 Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982.
- ³Fasal 7 Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982.
- ⁴Fasal 19 Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982.
- ⁵Perkara 4(1) Perlembagaan Persekutuan 1957.
- ⁶Seksyen 10 Akta Zon Ekonomi Eksklusif 1984 (Akta 311).
- ⁷Seksyen 12(1) Akta Zon Ekonomi Eksklusif (Akta 311).
- ⁸Seksyen 14 Akta Zon Ekonomi Eksklusif (Akta 311).
- ⁹Fasal 40, Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa 1982.
- ¹⁰Seksyen 5 Akta Zon Ekonomi Eksklusif 1984 (Akta 311).
- ¹¹Seksyen 4(a) Akta Antipernerdagangan Orang dan Antipenyeludupan Migran 2007 (Akta 670).
- ¹²Seksyen 15A Akta Antipernerdagangan Orang dan Antipenyeludupan Migran 2007 (Akta 670).
- ¹³Fasal 42 Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa 1982.

- ¹⁴Seksyen 7 Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim 2004 (Akta 633).
<https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/ShipRouteing.aspx> [15 Jan 2021].
- ¹⁵Pekara 23 Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.
- ¹⁶Pekara 23(c) Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.
- ¹⁷Pekara 22 Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.
- ¹⁸Pekara 23(i) Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.
- ¹⁹Pekara 21 Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.
- ²⁰Pekara 21(g) Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.
- ²¹Pekara 21(a) Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.
- ²²Seksyen 28(4)(i) Akta Perdagangan Strategik 2010 (Akta 708).
- ²³Seksyen 7(6)(i) Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004 (Akta 633).
- ²⁴Fasal 19 Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982.
- ²⁵Fasal 21(1)(e) Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982.
- ²⁶Seksyen 61(ae) Akta Perikanan 1985 (Akta 317).
- ²⁷Seksyen 28(4)(h) Akta Perdagangan Strategik 2010 (Akta 708).
- ²⁸Seksyen 7(6)(h) Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004 (Akta 633).
- ²⁹Fasal 21(1)(g), Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa 1982.
- ³⁰Pekara 22 Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.
- ³¹Pekara 21(c) Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.
- ³²Pekara 19(g) Notis Malaysia kepada Pelaut 2018.
- ³³Seksyen 28(4)(g) Akta Perdagangan Strategik 2010 (Akta 708).
- ³⁴Seksyen 7(6)(g) Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004 (Akta 633).

RUJUKAN

- Abdul Ghafur Hamid. (2019). *Public International Law, A Practical Approach*. Subang Jaya: Thomson Reuters Asia Sdn Bhd.
- Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004 (Akta 633).
- Akta Perairan Wilayah 2012 (Akta 750).
- Akta Perikanan 1985 (Akta 317).
- Akta Zon Ekonomi Eksklusif 1984 (Akta 311).
- Anon. (April 2021). What Is The Meaning Of “Coastal State” In Law Of The Sea, Losc And Customary International

- Law. <http://iilss.net/what-is-the-meaning-of-coastal-state-in-law-of-the-sea-losc-and-customary-international-law/>
- Burke, K. M., & DeLeo, D. A. (1982). Innocent passage and transit passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Yale Journal of World Public Order*, 9, 389–408.
- Dewan Bahasa & Pustaka. (2024). Edisi Keempat. <https://prpm.dbp.gov.my/Cari1?keyword=laluan>
- Ibrahim Ahmad, Faris Ahmad & Shariff Harun. (2016). Pelanun Di Selat Melaka Sekitar Abad Ke-19: Pensalahtafsiran Pihak Barat. *Jurnal Sultan Alauddin Sulaiman Shah*. 3(2): 50-64.
- Jaclyn L. Neo, Incorporating Human Rights: Mitigated Dualism and Interpretation in Malaysian Courts, (2012) 18 *Asian Yearbook of International Law*, hlm 2.
- Hanis Yasmin Ab Rahim & Wan Siti Adibah Wan Dahalan. (2021). “Konvensyen Undang-Undang Laut 1982: Satu Analisis Terhadap Perairan Selat Melaka”. *Kanun: Jurnal Undang-undang Malaysia*, 33(2), 203-218. [http://doi.org.10.37052/kanun.33\(2\)no1](http://doi.org.10.37052/kanun.33(2)no1)
- Ho, Joshua H. (2009). Enhancing Safety, Security, and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore: The Cooperative Mechanism, *Ocean Development & International Law*. 40:2,233 — 247.
- Karin M. Burke dan Deborah A. DeLeo. (1983). Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea.” *The Yale Journal of World Public Order*. 9:389. 389-408.
- Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa 1982.
- Md. Asrafuzzaman Babu. (2019). Non Accession to UNCLOS and the Doctrine of Innocent Passage or Transit Passage: Challenges and Prospects. *International Journal of Humanities Social Sciences and Education (IJHSSE)*. 6(3):1-8.
- Mariko Kawano. 2020. Transit passage through the Malacca and Singapore Straits”. *QIL Zoom In*. 76: 35-58.
- Nazery Khalid. 2005. Signifikasi Keselamatan Selat Melaka Terhadap Kepentingan Ekonomi dan Strategik Malaysia.
- Nur Nabila Jaafar & Wan Siti Adibah Wan Dahalan. (2024). Keperluan undang-undang laluan ikhlas di laut wilayah Malaysia. *Kanun: Jurnal Undang-undang Malaysia*, 36(2), 243–262. [https://doi.org/10.37052/kanun.36\(2\)no](https://doi.org/10.37052/kanun.36(2)no)
- Nordin Hussin. (2008). Geografi dan Perdagangan: Kepentingan Selat Melaka Kepada Perdagangan Dunia, Asia dan Dunia Melayu 1700-1800. *Akademika*. 73: 3-26.
- Notis Malaysia Kepada Pelaut 2018.
- ÖZTÜRK, B. and ÖZKAN, R. (Eds.), 2002. " The Proceedings of the Symposium on the Straits used for International Navigation" Turkish Marine Research Foundation, Istanbul, TURKEY, 2002. Publication Number: 11
- Pulung Widhi Hari Hananto. Rahandy Riski Prananda. (2020). “Success Story to Eradicate the Marine Pollution in International Strait or Strait for International Trade”. *Jurnal Crepido*. 2(2): 97-110.

Thanet Aphornsuvan. 2016. International Law on the 1982 UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and Its Implication to Asean Unity. ASEAN Dialogue on International Law: Strengthen the Rule of Law in the Regions on International Law on the Sea.

Yu Harada. Seiya Eifuku. (2018). East Asian Strategic Review. The National Institute for Defense Studies. Edisi Pertama. Tokyo, Japaan.

Chieng Le Tion
Fakulti Undang-undang,
Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM)
43600 UKM Bangi, Selangor, Malaysia
E-mel: a176365@siswa.ukm.edu.my

Wan Siti Adibah Wan Dahalan
Fakulti Undang-undang,
Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM)
43600 UKM Bangi, Selangor, Malaysia
E-mel: wsa@ukm.edu.my