

**KAJIAN HUKUM INTERNASIONAL  
DI BIDANG KEAMANAN DAN KESELAMATAN LAUT  
“PENERAPAN KONVENSI-KONVENSI IMO OLEH *COAST GUARD*”**



**BADAN KEAMANAN LAUT  
REPUBLIK INDONESIA  
2020**

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas segala karunia serta kehendak-Nya, Tim kajian Bakamla dari Subdit Hukum Internasional dan Peraturan Perundang-undangan khususnya seksi Hukum Internasional dapat merampungkan kajian tentang “**Penerapan Konvensi-Konvensi IMO Oleh Coast Guard**”.

Kajian ini dapat terlaksana berkat kerja sama antara Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, khususnya Direktorat Hukum dibantu tenaga pendukung substansi dari Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran. Untuk itu pada kesempatan ini, kami Tim peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, Laksamana Madya Aan Kurnia, S.Sos., M.M. yang telah memberikan kepercayaan kepada Tim peneliti untuk melaksanakan penelitian ini. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada Dekan Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Prof. Dr. An An Chandrawulan, S.H., LL.M yang telah menugaskan Tim dari Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran sebagai tenaga pendukung substansi dalam penyusunan kajian ini. Selanjutnya tidak lupa kami sampaikan apresiasi dan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu kegiatan kajian, sehingga proses dan pelaksanaan penelitian sejauh ini dapat dilakukan dengan baik.

Berbagai saran dan kritik sangat dinantikan oleh tim kajian untuk penyempurnaan dan perbaikan hasil kajian ini. Semoga kajian ini dapat bermanfaat dan dapat mencapai tujuannya.

Jakarta, 30 November 2020

Tim Kajian Bakamla

## **DAFTAR NAMA TIM KAJIAN HUKUM INTERNASIONAL**

### **Tim Badan Keamanan Laut:**

- 1. Direktur Hukum**
- 2. Kasubdit Hukum Internasional dan Peraturan Perundang-undangan**
- 3. Kasi Hukum Internasional**
- 4. Kasi Peraturan Perundang-undangan**
- 5. Staf Seksi Hukum Internasional**

### **Tim Kajian UNPAD:**

- 1. Dr. Idris, S.H., MA.**
- 2. Yulinda Adharani, S.H., M.H.**
- 3. Garry Gumelar Pratama, S.H., M.H.**
- 4. Renata Christha Auli**

## RINGKASAN EKSEKUTIF (*EXECUTIVE SUMMARY*)

*International Maritime Organization (IMO)* adalah badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertanggung jawab dalam mengatur keamanan dan keselamatan di laut (*security and safety at sea*). IMO telah banyak membuat aturan internasional yang mengikat semua negara yang meratifikasinya karena aturan tersebut berupa *treaty* atau perjanjian internasional. Pengertian *treaty* diatur oleh Konvensi Wina 1969 (*Vienna Convention on the Law of Treaties 1969*), bahwa *treaty means an international agreement concluded between State in written form and governed by international law, whether embodied in a single instrument or in two or more related instruments and whatever its particular designation*. Ada prinsip dasar (*fundamental principle*) yang diatur oleh VCLT 1969 tersebut dalam Pasal 26, yaitu *pacta sunt servanda, every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith bahwa setiap perjanjian internasional yang berlaku mengikat para pihak dan harus dilaksanakan dengan itikad baik*.

IMO membuat perjanjian-perjanjian internasional yang pada umumnya dengan *nomenclature convention* atau konvensi yang terbagi dalam kategori *maritime safety, marine pollution, liability and compensation, other matters*. Kategori keselamatan maritim adalah misalnya *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* dan perkembangannya, *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978/2005*; dan *International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR) 1985*. Kategori pencemaran laut adalah misalnya *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL) 73/78* 1983. Kategori tanggung jawab dan kompensasi adalah misalnya *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969* dan *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND Convention) 1978*. Kategori masalah lain adalah misalnya *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988/2005*; dan *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (SUAPROT) 1988/2005*.

Indonesia sudah meratifikasi beberapa Konvensi IMO tersebut sesuai dengan kepentingan nasional Indonesia, yang diratifikasi oleh kementerian/lembaga yang terkait dengan tugas atau fungsinya dengan prosedur pengikatan diri (*consent to be*

bound by a treaty) tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu Undang-Undang Nomor 24 tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional. Pasal 1 Ayat (1) UU No. 24/2000 tentang Perjanjian Internasional menyatakan bahwa Perjanjian internasional adalah perjanjian dalam bentuk dan nama tertentu yang diatur dalam hukum internasional yang dibuat secara tertulis serta menimbulkan hak dan kewajiban di bidang hukum publik, sedangkan Pasal (2) menyatakan bahwa ratifikasi adalah salah satu bentuk pengesahan, yaitu perbuatan hukum untuk mengikat diri pada suatu perjanjian internasional. Pasal 5 mengatur: (1) Lembaga negara dan lembaga pemerintah, baik departemen maupun nondepartemen, di tingkat pusat dan daerah, yang mempunyai rencana untuk membuat perjanjian internasional, terlebih dahulu melakukan konsultasi dan koordinasi mengenai rencana tersebut dengan Menteri. Pasal 9 : (1) Pengesahan perjanjian internasional oleh Pemerintah Republik Indonesia dilakukan sepanjang dipersyaratkan oleh perjanjian internasional tersebut. (2) Pengesahan perjanjian internasional sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan undang-undang atau keputusan presiden. Pasal 10 bahwa Pengesahan perjanjian internasional dilakukan dengan undang-undang apabila berkenaan dengan : a. masalah politik, perdamaian, pertahanan, dan keamanan negara; b. perubahan wilayah atau penetapan batas wilayah negara Republik Indonesia; c. kedaulatan atau hak berdaulat negara; d. hak asasi manusia dan lingkungan hidup; e. pembentukan kaidah hukum baru; f. pinjaman dan/atau hibah luar negeri.

Berdasarkan dasar hukum tersebut, Indonesia telah meratifikasi beberapa Konvensi IMO sebagai berikut : (1)Keputusan Presiden Nomor 47 Tahun 1976 tentang Pengesahan *International Convention on Load Lines* 1966 (Load Lines Convention 66); (2)Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 tentang Pengesahan *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 (COLREG Convention 72); (3)Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Pengesahan *International Convention for the Safety of Life at Sea* 1974 (SOLAS 74); (4)Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 tentang Pengesahan *International Convention for Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 relating thereto* (MARPOL 73/78); (5)Keputusan Presiden Nomor 60 Tahun 1986 tentang Pengesahan *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* 1978 (STCW 78); (6)Keputusan Presiden Nomor 5 Tahun

1989 tentang Pengesahan *International Convention on Tonnage Measurement of Ships* 1969 (Tonnage Measurement Convention 69); (7)Keputusan Presiden Nomor 52 Tahun 1999 tentang Pengesahan *Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969 (CLC Convention 92); (8)Keputusan Presiden Nomor 29 Tahun 2012 tentang Pengesahan *Annex III, Annex IV, Annex V and Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating to thereto* (Annex III, Annex IV, Annex V, Annex VI MARPOL 73/78); 9()Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 2014 tentang Pengesahan *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage* 2001 (CLC Bunker Convention 2001); (10)Keputusan Presiden Nomor 66 Tahun 2014 tentang Pengesahan *International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling System on Ship* 2001 (AFS Convention 2001); (11)Peraturan Presiden Nomor 132 Tahun 2015 tentang Pengesahan *the International Convention for Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments* 2004 (BWS Convention 2004); (12)Peraturan Presiden Nomor 57 Tahun 2017 tentang Pengesahan *Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea* 1974 (Protocol SOLAS 1988); (13)Peraturan Presiden Nomor 84 Tahun 2017 tentang Pengesahan *Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Line* 1966 (*Protocol* 1988). Konvensi-konvensi IMO yang memiliki nilai strategis terhadap keamanan dan keselamatan laut yang telah diratifikasi Indonesia adalah sebagai berikut : *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1960, 1974, 1980 dan perkembangannya; Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG) 1977 dan perkembangannya; International Convention on Maritime Search and Rescue 1979 (SAR) 1985.*

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang kaya akan sumber daya alamnya, baik yang berada dalam kedaulatan maupun yurisdiksi negara, sehingga perlu badan khusus yang berwenang dalam menjaga kedaulatan dan yurisdiksi tersebut. Oleh karena itu, diperlukan kajian mengenai perkembangan konvensi-konvensi IMO yang relevan dengan keamanan dan keselamatan di laut dan peraturan perundang-undangan terkait, dalam kerangka pembuatan peraturan tentang *coast guard* Indonesia sebagai institusi yang berwenang untuk menjaga kedaulatan dan yurisdiksi negara di laut. Kajian ini dilengkapi dengan metode studi literatur (*library*

*research*) dari berbagai sumber hukum baik berupa buku, peraturan perundang-undangan, jurnal, serta sumber yang berasal dari *website* yang dapat dipercaya, sebagai contoh *website* IMO. Metode studi pustaka ini juga akan dilengkapi dengan FGD dengan beberapa negara institusi *coast guard*-nya telah berhasil untuk menjaga kedaulatan dan yurisdiksi negara di lautnya.

Berdasarkan analisis, bahwa beberapa Konvensi IMO tersebut menentukan hak dan kewajiban negara peserta untuk mengimplementasikan ke dalam hukum nasionalnya yang dapat dilakukan *focal point* yang memprakarsai ratifikasinya. Konvensi-konvensi IMO tidak secara langsung meminta negara peserta untuk membentuk *coast guard* dalam menerapkan ketentuan-ketentuan Konvensi IMO tersebut, tetapi diserahkan kepada kepentingan nasionalnya. *Coast guard* adalah kepentingan negara peserta dalam upaya mengimplementasikannya ke dalam hukum nasional dan penegakan hukumnya, sehingga menjadi kewenangan penuh negara peserta menentukan siapa dan bagaimana *coast guard* tersebut, tetapi Bakamla mempunyai peran penting baik sebagai *coordinating agency* maupun *leading agency* dalam menjaga keamanan dan keselamatan di laut yang meliputi rejim-rejim maritim mulai perairan pedalaman (*internal waters*), perairan kepulauan (*archipelagic waters*), laut teritorial (*territorial sea*), zona tambahan (*contiguous zone*), zona ekonomi eksklusif (*economic exclusive zone*), landas kontinen (*continental shelf*), dan laut lepas (*high seas*). Beberapa kementerian/lembaga yang berperang dalam menjaga kedaulatan dan yurisdiksi negara di laut selama ini sudah diatur oleh beberapa undang-undang, yaitu antara lain : (1) UU No 6/1996 tentang Perairan Indonesia; (2) UU No. 5/1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia; (3) UU No. 17/2008 tentang Pelayaran; (4) UU No. 31/2004 tentang Perikanan jo. UUNo. 45/2009; dan (5) UU No. 32/2014 tentang Kelautan. UU No. 32/2014 tentang Kelautan ini yang melahirkan Badan Keamanan Laut yang tugas dan kewenangannya diatur lebih lanjut oleh Peraturan Presiden Nomor 178 tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut. Oleh karena itu, siapa dan bagaimana *coast guard* tersebut perlu mengkaji lebih lanjut berbagai undang-undang tersebut, misalnya kajian pembuatan *omnibus law* tentang perlindungan dan keamanan laut.

Dalam rangka melaksanakan konvensi-konvensi IMO, KPLP merupakan *focal point* akan tetapi belum memenuhi persyaratan secara legal formil. Dalam Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014, Bakamla secara legal formil sudah relevan dengan kewenangan dalam mengimplementasikan konvensi-konvensi IMO, sehingga

Bakamla dapat menjadi *leading agency* dibawah naungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi dalam menjaga dan mengamankan laut baik yang berada dalam kedaulatan maupun yurisdiksi negara. Namun, Bakamla juga tetap didukung oleh badan dan lembaga yang sudah memiliki kewenangannya masing-masing. Hal tersebut perlu disesuaikan pula dengan berbagai kondisi dan kasus yang ada dalam situasi masa kini.

Bakamla dengan instansi lain bersama-sama melakukan penjagaan dan penegakan hukum di laut yang dalam praktiknya bisa sesuai dengan kebutuhan. Dalam hal adanya kapal-kapal asing yang melakukan IUU *Fishing*, maka Bakamla bekerja sama dengan KKP. Apabila kapal-kapal asing tersebut diduga dilengkapi dengan kekuatan militer, maka Bakamla akan di bantu oleh TNI AL, karena TNI AL mempunyai kewenangan penegakan hukum sampai ZEE Indonesia sesuai dengan UU No. 5/1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif. Demikian juga apabila kapal-kapal asing yang diduga ada pelanggaran hukum baik terkait dengan imigrasi, ekspor-impor barang, perompakan, terorisme, dan lain-lain, maka Bakamla dapat berfungsi sebagai “ketua kelas” dengan berbagai instansi tersebut dalam kerangka menjaga keamanan dan penegakan hukum di laut baik yang berada di bawah kedaulatan negara yang sampai 12 mil laut, maupun yang berada dalam yurisdiksi negara yang mencakup zona tambahan 24 mil, zona ekonomi eksklusif 200 mil, landas kontinen sampai 350 mil, dan laut lepas.

Selain itu, terkait dengan konvensi IMO yang belum diratifikasi oleh Indonesia, sebaiknya pemerintah mempertimbangkan untuk menjadi negara peserta dan lebih lanjut meratifikasi *SUA Convention* dikarenakan adanya peningkatan pelanggaran hukum di laut khususnya kejahatan lintas negara dan terorisme. Ada banyak konvensi yang perlu diratifikasi, dan untuk meratifikasi semua konvensi adalah hal yang mustahil. Oleh karena itu, Pemerintah Filipina memilih untuk meratifikasi konvensi yang dianggap paling penting dan relevan terhadap keadaan dalam beberapa tahun kedepan. Hal ini perlu penelitian lebih lanjut, sebab negara pembanding dalam kajian ini yakni Filipina juga memiliki rencana untuk menjadi negara peserta *SUA Convention*, melalui ratifikasi di tahun 2022.



## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR NAMA TIM KAJIAN HUKUM INTERNASIONAL.....	iii
RINGKASAN EKSEKUTIF ( <i>EXECUTIVE SUMMARY</i> ) .....	iv
DAFTAR ISI .....	ix
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	4
C. Tujuan.....	4
D. Ruang Lingkup dan Metode.....	4
BAB II TINJAUAN TEORI.....	6
A. Perjanjian Internasional ( <i>Treaty</i> ).....	6
B. Tinjauan tentang <i>International Maritime Organization</i> (IMO) .....	12
C. Konvensi-konvensi IMO yang memiliki nilai strategis terhadap keamanan dan keselamatan laut yang telah diratifikasi Indonesia dan mewajibkan terbentuknya Coast Guard.....	16
D. Konvensi-konvensi IMO yang memiliki nilai strategis terhadap keamanan dan keselamatan laut yang belum diratifikasi Indonesia.....	42
BAB III PEMBAHASAN .....	48
A. Konsekuensi Indonesia sebagai Negara Anggota IMO .....	48
B. Praktik Negara Malaysia sebagai Negara Anggota IMO.....	49
C. Praktik Negara Thailand sebagai Negara Anggota IMO .....	50
D. Praktik Negara Filipina sebagai Negara Anggota IMO .....	50
E. Praktik Negara Indonesia sebagai Negara Anggota IMO .....	53
BAB IV REKOMENDASI .....	63
DAFTAR PUSTAKA .....	65

## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara pantai (*coastal state*), negara pelabuhan (*port state*), sekaligus negara kepulauan (*archipelagic state*) mempunyai kepentingan untuk mengikatkan diri secara hukum (*legally binding force*) kepada beberapa perjanjian internasional atau konvensi yang dibuat oleh *International Maritime Organization* (IMO) melalui ratifikasi oleh undang-undang atau keputusan presiden atau peraturan presiden dalam kerangka melaksanakan kedaulatan dan yurisdiksi negara di laut serta menjaga, melindungi, dan melestarikan sumber daya dan lingkungan lautnya. Ratifikasi menurut Pasal 1 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 24 tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional adalah salah satu bentuk pengesahan, yaitu perbuatan hukum untuk mengikatkan diri pada suatu perjanjian internasional. Berdasarkan dasar hukum tersebut, Indonesia telah meratifikasi beberapa Konvensi IMO sebagai berikut :

- (1) Keputusan Presiden Nomor 47 Tahun 1976 tentang Pengesahan *International Convention on Load Lines 1966 (Load Lines Convention 66)*;
- (2) Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 tentang Pengesahan *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREG Convention 72)*;
- (3) Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Pengesahan *International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 74)*;
- (4) Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 tentang Pengesahan *International Convention for Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)*;
- (5) Keputusan Presiden Nomor 60 Tahun 1986 tentang Pengesahan *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW 78)*;
- (6) Keputusan Presiden Nomor 5 Tahun 1989 tentang Pengesahan *International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969 (Tonnage Measurement Convention 69)*;

- (7) Keputusan Presiden Nomor 52 Tahun 1999 tentang Pengesahan *Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969* (CLC Convention 92);
- (8) Keputusan Presiden Nomor 29 Tahun 2012 tentang Pengesahan *Annex III, Annex IV, Annex V and Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating to thereto* (Annex III, Annex IV, Annex V, Annex VI MARPOL 73/78);
- (9) Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 2014 tentang Pengesahan *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001* (CLC Bunker Convention 2001);
- (10) Keputusan Presiden Nomor 66 Tahun 2014 tentang Pengesahan *International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling System on Ship 2001* (AFS Convention 2001);
- (11) Peraturan Presiden Nomor 132 Tahun 2015 tentang Pengesahan *the International Convention for Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004* (BWS Convention 2004);
- (12) Peraturan Presiden Nomor 57 Tahun 2017 tentang Pengesahan *Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974* (Protocol SOLAS 1988);
- (13) Peraturan Presiden Nomor 84 Tahun 2017 tentang Pengesahan *Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Line 1966* (Protocol 1988).

Negara yang meratifikasi konvensi IMO akan terikat secara hukum dalam melaksanakan hak dan kewajiban, termasuk mengimplementasikan regulasi konvensi IMO ke dalam hukum nasionalnya masing-masing. Negara tersebut terikat secara hukum sesuai dengan prinsip dasar (*fundamental principle*), yaitu *Pacta sunt servanda* yang diatur oleh Konvensi Wina 1969 (*Vienna Convention on the Law of Treaties 1969*), yaitu Pasal 26:

*"Pacta sunt servanda: Every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith (setiap perjanjian berlaku layaknya undang-undang bagi para pihak yang terikat)."*

Hal tersebut berarti setiap perjanjian yang berlaku mengikat semua negara peserta dan harus dilaksanakan dengan itikad baik. Dengan kata lain, *treaty is legally binding and must be kept*, yakni perjanjian internasional adalah mengikat secara hukum dan harus ditaati. Pasal 26 Konvensi Wina 1969 tersebut dipertegas kembali oleh Konvensi Wina tentang Hukum Perjanjian antara Negara dan Organisasi Internasional atau antara Organisasi Internasional atau *Vienna Convention on the Law of Treaties between States and International Organizations or between International Organizations* 1986, dengan pasal dan bunyi yang sama.

Beberapa konvensi IMO yang memiliki nilai strategis terhadap keamanan dan keselamatan laut yang telah diratifikasi Indonesia adalah sebagai berikut :

- a. *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1960, 1974, 1980* dan perkembangannya;
- b. *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG) 1977* dan perkembangannya;
- c. *International Convention on Maritime Search and Rescue 1979 (SAR) 1985* dan perkembangannya;
- d. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA) 1988- 1992* dan perkembangannya;
- e. *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (SUAPROT) 1988* dan perkembangannya;

Konvensi-konvensi IMO yang sudah diratifikasi oleh Negara Indonesia tentu mengikat secara hukum sebagai negara anggota (*states parties*). Situasi di Indonesia yang memiliki keberagaman kementerian dan lembaga yang mempunyai kewenangan di laut, baik laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, landas kontinen, dan laut lepas, menjadi alasan mengapa konvensi IMO menarik untuk dikaji. Kompleksnya permasalahan-permasalahan di laut merupakan ancaman potensial bagi wilayah yurisdiksi Indonesia. Pelaksanaan pengamanan dan penegakan hukum di laut selama ini dikelola oleh beberapa instansi baik sipil maupun militer. Masing-masing instansi sipil tersebut menjalankan amanah peraturan perundang-undangan yang berlaku secara nasional maupun mengacu pada ketentuan-ketentuan internasional. Dengan

banyaknya instansi yang terkait keamanan laut ini mengakibatkan terjadinya tumpang tindih kewenangan dan tidak menutup kemungkinan terjadinya konflik kepentingan antar instansi. Kondisi demikian seharusnya tidak perlu terjadi apabila semua instansi bersinergi untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan laut sesuai dengan peraturan yang ada. Khususnya dalam kajian ini akan dibahas lebih detail tentang penerapan konvensi-konvensi IMO oleh *coast guard* pada bab-bab berikut.

## **B. Identifikasi Masalah**

1. Bagaimana perkembangan konvensi-konvensi IMO terkait dengan keselamatan dan keamanan di laut?
2. Bagaimana konvensi-konvensi IMO yang sudah diratifikasi Indonesia dalam kerangka pembentukan *Coast Guard* sebagai Institusi untuk menjaga kedaulatan dan yurisdiksi negara di laut?

## **C. Tujuan**

1. Mengetahui perkembangan konvensi-konvensi IMO terkait dengan keselamatan dan keamanan di laut;
2. Mengimplementasikan konvensi-konvensi IMO yang sudah diratifikasi Indonesia dalam kerangka pembentukan peraturan perundang-undangan tentang *Coast Guard* sebagai Institusi untuk menjaga kedaulatan dan yurisdiksi negara di laut.

## **D. Ruang Lingkup dan Metode**

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki laut sekitar 7,81 juta km<sup>2</sup> yang luas yang kaya akan sumber daya alamnya, baik yang berada dalam kedaulatan maupun yurisdiksi negara, sehingga perlu badan khusus yang berwenang dalam menjaga kedaulatan dan yurisdiksi tersebut. Oleh karena itu, tim akan mengkaji perkembangan konvensi-konvensi IMO yang relevan dengan keamanan dan keselamatan di laut dan peraturan perundang-undangan terkait, dalam kerangka pembuatan peraturan tentang *coast guard* Indonesia sebagai institusi yang berwenang untuk menjaga kedaulatan dan yurisdiksi negara di laut. Kajian ini dilengkapi dengan metode studi literatur

(*library research*) dari berbagai sumber hukum baik berupa buku, peraturan perundang-undangan, jurnal, serta sumber yang berasal dari *website* yang dapat dipercaya, sebagai contoh *website* IMO. Metode studi pustaka ini juga akan dilengkapi dengan studi lapangan (*field research*) ke beberapa negara institusi *coast guard*-nya telah berhasil untuk menjaga kedaulatan dan yurisdiksi negara di lautnya.

## BAB II TINJAUAN TEORI

### A. Perjanjian Internasional (*Treaty*)

Perjanjian internasional merupakan salah satu sumber hukum internasional (Mauna, 2018, p. 84). Sebagaimana tercantum dalam pasal 38 Statuta Mahkamah Internasional, sumber- sumber hukum internasional yang terdiri dari:

- a. Perjanjian internasional, baik yang bersifat umum maupun khusus yang mengandung ketentuan hukum yang diakui secara tegas oleh negara- negara yang bersengketa
- b. Kebiasaan internasional, sebagai bukti dari suatu kebiasaan umum yang telah diterima sebagai hukum
- c. Prinsip hukum umum yang diakui oleh bangsa- bangsa yang beradab
- d. Keputusan pengadilan dan ajaran para sarjana yang paling terkemuka dari berbagai negara sebagai sumber tambahan bagi menetapkan kaidah hukum.

Pengertian Perjanjian Internasional (*Treaty*) menurut Pasal 2 Konvensi Wina 1969 adalah sebagai berikut :

*“Treaty adalah suatu bentuk perjanjian internasional yang dibuat antara negara- negara dalam bentuk tertulis dan diatur oleh hukum internasional, baik yang diwujudkan dalam satu instrument tunggal atau dalam dua atau lebih instrumen.”*

Perjanjian internasional adalah perjanjian yang diadakan antara anggota masyarakat bangsa-bangsa dan bertujuan untuk mengakibatkan akibat hukum tertentu. Bahwa untuk dapat dinamakan perjanjian internasional, perjanjian itu harus diadakan oleh subjek hukum internasional yang menjadi anggota masyarakat internasional (Mochtar Kusumaatmadja, Ety Agoes, 2003, p. 117). Dalam literatur Anthony Aust disebutkan bahwa *treaty* dapat dibuat oleh dua negara pihak (bilateral) atau tiga negara atau lebih (multilateral), dan konvensi pada umumnya menganut kedua jenis *treaty* tersebut. Perjanjian yang universal

adalah perjanjian yang dimaksudkan agar dapat diterapkan oleh semua negara (Aust, 2005, p. 52).

### 1. ***International Conventions* atau *Treaty***

Istilah atau terminologi *treaty* dapat digunakan menurut pengertian umum atau menurut pengertian khusus. Yang dimaksudkan dengan pengertian umum ialah bahwa *treaty* mencakup segala macam bentuk persetujuan internasional. Sedangkan dalam arti khusus *treaty* merupakan perjanjian yang paling penting dan sangat formal dalam urutan perjanjian (Mauna, 2018, p. 89). Istilah *treaty* dalam Bahasa Indonesia lebih dikenal dengan istilah perjanjian internasional. Dalam pengertian ini, perjanjian internasional mencakup seluruh perangkat atau instrument yang dibuat oleh subjek hukum internasional dan memiliki kekuatan mengikat menurut hukum internasional (Mauna, 2018, p. 90).

Perjanjian internasional adalah perjanjian yang diadakan antara anggota masyarakat bangsa-bangsa dan bertujuan untuk mengakibatkan akibat hukum tertentu. Perjanjian internasional diatur lebih jelas dalam Konvensi Wina tentang Hukum Perjanjian (*Vienna Convention on the Law of Treaties/ VCLT*) 1969. Pengertian *treaty* terdapat dalam Pasal 1 Huruf a VCLT 1969, yaitu:

*“...perjanjian internasional yang dibuat antar negara dalam bentuk tertulis dan diatur oleh hukum internasional, baik yang diwujudkan dalam instrumen tunggal atau dalam dua atau lebih instrumen.”*

Beberapa Pengertian Perjanjian Internasional menurut Hukum Nasional Indonesia dan Hukum Internasional:

- a. Perjanjian internasional adalah perjanjian dalam bentuk dan sebutan apapun yang diatur oleh hukum internasional dan dibuat secara tertulis oleh Pemerintah Republik Indonesia dengan satu atau lebih negara, organisasi internasional atau subjek hukum internasional lainnya, serta menimbulkan hak dan kewajiban pada Pemerintah Republik Indonesia yang bersifat hukum publik (Pasal 1 ayat (3) UU No. 37/1999 tentang Hubungan Luar Negeri)
- b. Hubungan Luar Negeri adalah setiap kegiatan yang menyangkut aspek regional dan internasional yang dilakukan oleh Pemerintah di



tingkat pusat dan daerah atau lembaga-lembaganya, lembaga negara, badan usaha, organisasi politik, organisasi masyarakat, lembaga swadaya masyarakat atau warga negara Indonesia (Pasal 1 ayat (1) UU No. 37/1999 tentang Hubungan Luar Negeri)

- c. Perjanjian internasional adalah perjanjian dalam bentuk dan nama tertentu yang diatur dalam hukum internasional yang dibuat secara tertulis serta menimbulkan hak dan kewajiban di bidang hukum publik (Pasal 1 ayat (1) UU No. 24/2000 tentang Perjanjian Internasional)
- d. Perjanjian internasional adalah perjanjian dalam bentuk dan sebutan apapun yang diatur oleh hukum internasional dan dibuat secara tertulis oleh Pemerintah Republik Indonesia dengan satu atau lebih negara, (Pasal 1 ayat (3) UU No. 37/1999 tentang Hubungan Luar Negeri).

## **2. Tahapan Pembuatan Perjanjian Internasional**

### *a. Tahap Penjajakan*

Penjajakan dapat dilakukan melalui inisiatif instansi atau lembaga pemerintahan (negara) di Indonesia ataupun inisiatif dari calon mitra. Penjajakan bertujuan untuk bertukar pikiran tentang berbagai masalah yang akan dituangkan dalam perjanjian dimaksud (Repository Pembuatan Perjanjian Internasional, n.d., p. 32).

### *b. Tahap Perundingan*

Tahap perundingan merupakan suatu upaya yang ditempuh oleh para pihak untuk mencapai kesepakatan atas materi yang masih belum dapat disetujui dalam tahap penjajakan. Pada tahap perundingan ini, beberapa draft atau rancangan perjanjian ditawarkan dan dibahas, sehingga muncul usul, amandemen, pro maupun kontra (Repository Pembuatan Perjanjian Internasional, n.d., pp. 32-33).

### *c. Tahap Perumusan Naskah*

Rumusan naskah adalah hasil kesepakatan dalam perundingan oleh para pihak atas materi perjanjian internasional. Pada tahap ini diberikan tanda paraf terhadap materi yang telah disetujui, dan dihasilkan juga *Agreed Minutes*, atau *Minutes of Meeting*, atau *Records of Discussion* atau *Summary Records* yang berisi hal-hal

yang sudah disepakati, belum disepakati, serta agenda perundingan berikutnya (Repository Pembuatan Perjanjian Internasional, n.d., pp. 33-34).

d. *Tahap Penerimaan*

Dalam perundingan bilateral, kesepakatan atas naskah awal hasil perundingan dapat disebut sebagai penerimaan yang ditandai dengan pemberian tanda paraf pada naskah perjanjian oleh masing-masing ketua delegasi (Repository Pembuatan Perjanjian Internasional, n.d., pp. 34-35).

e. *Tahap Penandatanganan*

Tahap ini merupakan tahap terakhir dari sebuah perundingan untuk melegalisasi kesepakatan yang dituangkan dalam naskah perjanjian internasional. Secara yuridis, apabila suatu negara yang telah menandatangani perjanjian tapi belum meratifikasinya, maka negara tersebut belum merupakan peserta dalam perjanjian. Dalam hal ini negara tersebut berkewajiban untuk tidak melakukan suatu tindakan yang bertentangan dengan obyek dan tujuan perjanjian selama negara tersebut belum meratifikasinya (Repository Pembuatan Perjanjian Internasional, n.d., pp. 35-36).

### 3. ***Vienna Convention on the Law of Treaties 1969 (VCLT 1969)***

Konvensi Wina 1969 hanya berlaku untuk perjanjian yang dibuat oleh Negara, tidak berlaku perjanjian antara Negara dengan subjek hukum internasional lainnya atau sesama organisasi internasional. Pasal 6 menyatakan bahwa setiap Negara memiliki kemampuan untuk mengadakan perjanjian. Cara-cara menyatakan sepakat untuk terikat oleh perjanjian (*Means of expressing consent to be bound by a treaty*) terdapat pada Pasal 11 Konvensi Wina 1969, yakni :

1. Penandatanganan (*Signature*) - Pasal 12
2. Pertukaran Instrumen (*Exchange of instrument constituting a treaty*) - Pasal 13
3. Ratifikasi (*Ratification*)- Pasal 14
4. Penerimaan (*Acceptance*) – Pasal 14

5. Penyetujuan (*Approval*) – Pasal 14
6. Aksesi (*Accession or by any other means if so agreed*) – Pasal 15.

Pasal 14 Konvensi Wina 1969 menyatakan bahwa kesepakatan untuk terikat oleh ratifikasi apabila perjanjian tersebut mengatur dengan ratifikasi, negara yang melakukan negosiasi setuju bahwa diperlukan ratifikasi, perwakilan negara telah tanda tangan yang kemudian tunduk pada proses ratifikasi untuk terikat pada perjanjian tersebut. Berikut adalah contoh penggolongan perjanjian internasional:

- a. *treaty contract (traite-contract)*: perjanjian khusus atau perjanjian tertutup merupakan perjanjian yang hanya melahirkan kaidah hukum atau hak dan kewajiban yang hanya berlaku antara pihak yang bersangkutan saja. (Parthiana, 2003, pp. 214-215).
- b. *law making treaties (traite-los)*: perjanjian yang meletakkan kaidah hukum bagi masyarakat internasional sebagai keseluruhan seperti Konvensi Jenewa 1949, Konvensi Hukum Laut 1958/1982, Konvensi Wina 1961/1963. Dalam *law making treaties* adalah terbuka untuk semua negara, disebut sebagai perjanjian umum karena perjanjian ini berkenaan dengan kepentingan negara- negara (Parthiana, 2003, p. 215).

Perbandingan Pengertian Perjanjian Internasional atau *Treaty* :

<i>Vienna Conv. on the Law of the Treaties</i> 1969	UU No. 37/1999 tentang Hubungan Luar Negeri	UU No. 24/2000 tentang Perjanjian Internasional	UU No. 32/2004 tentang Pemerintah Daerah
<i>“treaty” means an international agreement concluded</i>	Pasal 1 ayat (3) : Perjanjian internasional adalah	Pasal 1 (1) : Perjanjian internasional adalah perjanjian dalam bentuk dan nama tertentu yang diatur dalam hukum internasional yang dibuat secara	Pasal 10 (3) : Urusan pemerintahan an yg mnjadi urusan

<p><i>between State in written form and governed by international law, whether embodied in a single instrument or in two or more related instruments and whatever its particular designation.</i></p> <p>[perjanjian adalah persetujuan internasional yang dibuat antara negara dalam bentuk tertulis dan diatur oleh hkm internasional baik dalam instrumen tunggal maupun lebih dan apapun nama sebutannya]</p>	<p>perjanjian dalam bentuk dan sebutan apapun yang diatur oleh hukum internasional dan dibuat secara tertulis oleh Pemerintah Republik Indonesia dengan satu atau lebih negara, organisasi internasional atau subjek hukum internasional lainnya, serta menimbulkan hak dan kewajiban pada Pemerintah Republik Indonesia yang bersifat hukum publik</p>	<p>tertulis serta menimbulkan hak dan kewajiban di bidang hukum publik</p> <p>Pasal 5 :</p> <p>(1)Lembaga negara dan lembaga pemerintah, baik departemen maupun nondepartemen, di tingkat pusat dan daerah, yang mempunyai rencana untuk membuat perjanjian internasional, terlebih dahulu melakukan konsultasi dan koordinasi mengenai rencana tersebut dengan Menteri.</p> <p>Pasal 9 :</p> <p>(1) Pengesahan perjanjian internasional oleh Pemerintah Republik Indonesia dilakukan sepanjang dipersyaratkan oleh perjanjian internasional tersebut.</p> <p>(2) Pengesahan perjanjian internasional sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan undang-undang atau keputusan presiden.</p> <p>Pasal 10 :</p> <p>Pengesahan perjanjian internasional dilakukan dengan undang-undang apabila berkenaan dengan :</p> <p>a. masalah politik, perdamaian, pertahanan, dan keamanan negara;</p>	<p>Pemerintah :</p> <p>a.politik luar negeri b.pertahanan c.keamanan d.yustisi e.moneter dan fiskal nasional; dan f.agama</p>
---	---	--	---

		b. perubahan wilayah atau penetapan batas wilayah negara Republik Indonesia; c. kedaulatan atau hak berdaulat negara; d. hak asasi manusia dan lingkungan hidup; e. pembentukan kaidah hukum baru; f. pinjaman dan/atau hibah luar negeri.	
--	--	--	--

## B. Tinjauan tentang *International Maritime Organization (IMO)*

PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa) dibentuk tahun 1945 melalui Piagam PBB yang kemudian sejalan dengan perkembangan berbagai bidang, PBB membentuk badan-badan khusus yang menangani berbagai bidang tersebut, seperti kesehatan, perburuhan, pertanian, pendidikan, industri perkapalan dan pelayaran dalam kerangka perdagangan barang ekspor-impor melalui laut yang makin pesat perkembangannya, sehingga membentuk organisasi maritim internasional yang sekarang dikenal IMO (*International Maritime Organization*). PBB membentuk IMO melalui *Convention on the International Maritime Organization* yang diadopsi di Jenewa tanggal 6 Maret 1948.

IMO adalah badan khusus PBB yang bertanggungjawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal. Secara teknis, IMO memiliki tugas dalam pemutakhiran legislasi yang ada atau untuk mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru, melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli maritim dari negara anggota, serta organisasi antar-pemerintah dan non-pemerintah lain seperti BIMCO, CMI, *Green Peace*, dan IALA. Hasil dari pertemuan komite dan sub-komite IMO adalah konvensi internasional yang komprehensif yang didukung dengan ratusan rekomendasi yang mengatur berbagai fase dalam bidang pelayaran internasional, antara lain *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*, *Convention*

*for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) 1973, Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978, Konvensi SAR Internasional 1979, International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) 1990, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969, Convention establishing the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND Convention) 1971, dan Athens Convention covering liability and compensation for passengers at sea (Athens Convention) 1974.* Kegiatan-kegiatan dalam IMO secara garis besar meliputi:

- a. Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pemeliharaan keselamatan maritim dan efisiensi pelayaran
- b. Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pencegahan dan pengawasan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh kapal-kapal, serta masalah-masalah yang berhubungan dengan hal itu
- c. Kegiatan-kegiatan lain yang berhubungan dengan perkapalan serta kegiatan-kegiatan laut yang berhubungan khususnya mengenai bantuan di bidang teknis negara-negara berkembang.

Tujuan dan fungsi IMO diatur dalam Pasal 1 dan 2 Konvensi IMO dalam tabel sebagai berikut :

Pasal 1	<p>Tujuan IMO adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengadakan kerjasama antar pemerintah di bidang peraturan dan praktik terkait teknis pengiriman perdagangan internasional</li> <li>- Memfasilitasi standar tertinggi dalam keselamatan maritim, navigasi, pencegahan dan pengendalian pencemaran laut dari kapal</li> <li>- Menangani masalah administrasi</li> <li>- Menghapus tindakan diskriminatif dan pembatasan pengiriman secara internasional</li> <li>- Memberikan pertimbangan tentang segala hal yang berkaitan dengan pengiriman yang mempengaruhi lingkungan laut</li> </ul>
---------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melakukan pertukaran informasi antar pemerintah</li> </ul>
Pasal 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyediakan penyusunan konvensi, perjanjian, atau instrumen hukum lain yang terkait, dan merekomendasikan hal ini ke pemerintah untuk menyusun konvensi yang diperlukan</li> <li>- Konsultasi antara anggota dan melakukan pertukaran informasi</li> </ul>

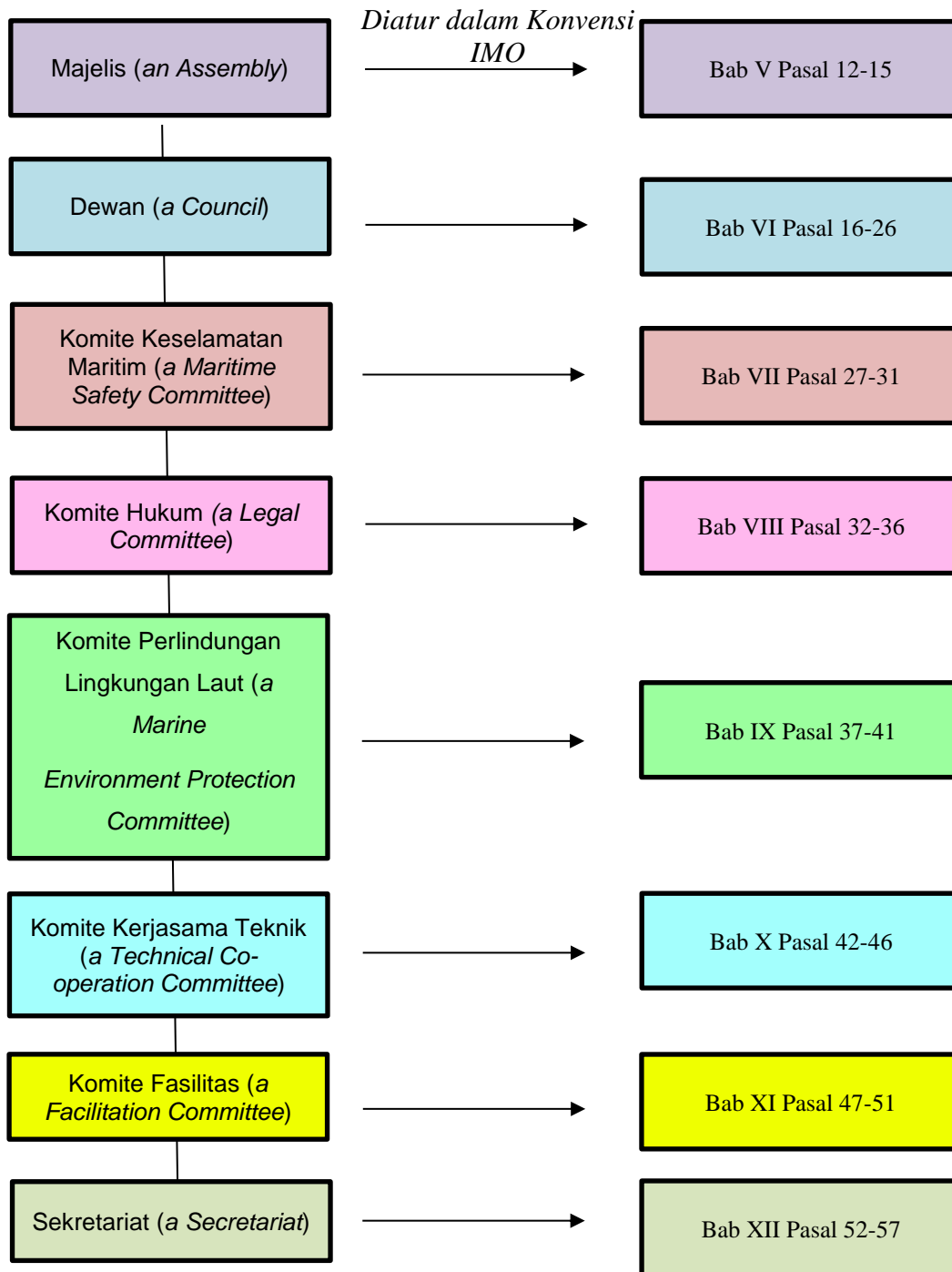
Negara anggota IMO diatur oleh Pasal 5 Konvensi IMO, yaitu negara anggota PBB dapat menjadi anggota IMO sesuai ketentuan pasal 71 Konvensi IMO. Pasal 71 Konvensi IMO berbunyi sebagai berikut :

*“Negara dapat menjadi pihak konvensi dengan:*

- a. Tanda tangan tanpa syarat*
- b. Tanda tangan tunduk pada penerimaan*
- c. Penerimaan.”*

Mekanisme terikatnya Negara Indonesia terhadap IMO adalah melalui pengesahan oleh undang-undang maupun peraturan presiden sesuai dengan UU No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional.

IMO mempunyai 8 (delapan) badan utama (*main bodies*) yang masing-masing mempunyai tugas pokok dan fungsi sebagaimana dinyatakan oleh *Part IV Organs* Pasal 11 yang berbunyi sebagai berikut :



Indonesia telah menjadi salah satu negara anggota IMO sejak tahun 1961 dan telah berpartisipasi secara aktif dalam berbagai kegiatan IMO serta memberikan perhatian dan dedikasi dalam mempromosikan pengembangan kerja sama internasional dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk dalam bidang perlindungan lingkungan laut. Indonesia telah melaksanakan kerja sama dengan IMO dalam melaksanakan tanggung jawab untuk menjaga keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan hidup. Keberhasilan Indonesia menduduki posisi sebagai Dewan IMO kategori C saat



ini merupakan keberhasilan dari diplomasi yang dilaksanakan secara kolaboratif antara Ditjen Hukum dan Perjanjian Internasional dan Ditjen Multilateral, Kementerian Luar Negeri, Ditjen Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan; serta Kedutaan Besar Republik Indonesia di London yang berhasil meyakinkan negara-negara anggota IMO lainnya mengenai peran penting Indonesia dalam dunia maritim internasional. Pendekatan yang dilakukan di dalam negeri dilaksanakan dengan meminta dukungan kepada perwakilan diplomatik dari negara-negara IMO yang ada di Indonesia maupun melalui pendekatan bilateral oleh perwakilan-perwakilan Indonesia kepada instansi terkait di negara-negara anggota IMO.

Indonesia sebagai negara pihak dalam berbagai Konvensi IMO tersebut mempunyai kewajiban dan hak yang sama dengan negara peserta lainnya, misalnya Indonesia telah meratifikasi *Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal* (Basel Convention) 1989; *International Convention on Maritime Lines and Mortgages* tahun 1993; dan Konvensi ILO 185 tentang Dokumen Identitas Pelaut 1958. Pada bulan Desember 2015 Indonesia menyatakan telah meratifikasi *Ballast Water Management Convention* (BWM) dengan Peraturan Presiden (Perpres) No. 132 Tahun 2015 tentang Pengesahan Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Ballas dan Sedimen dari Kapal. Dengan diratifikasinya Konvensi BWM tersebut Indonesia akan turut menjaga lingkungan maritim dengan melakukan pengawasan dan pemeriksaan terhadap kapal-kapal asing yang membuang air ballas di wilayah perairan Indonesia (International Maritime Organization, n.d.).

### **C. Konvensi-konvensi IMO yang memiliki nilai strategis terhadap keamanan dan keselamatan laut yang telah diratifikasi Indonesia dan mewajibkan terbentuknya *Coast Guard***

Berikut adalah beberapa konvensi IMO yang memiliki nilai strategis dalam penjagaan keamanan dan keselamatan laut yakni sebagai berikut :

1. ***International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 dan perkembangannya***

Konvensi SOLAS adalah perjanjian yang paling penting terkait dengan keselamatan pelayaran kapal-kapal niaga yang sudah dibuat versi pertamanya tahun 1914 setelah terjadinya bencana kapal Titanic tahun 1912. SOLAS versi kedua tahun 1929, ketiga tahun 1948, dan keempat tahun 1960 sejalan dengan berdirinya IMO. Konvensi SOLAS versi selanjutnya (versi kelima) tahun 1974 yang lebih lengkap aturannya sesuai dengan perkembangan teknologi pelayaran dan kebutuhan dunia bisnis perdagangan internasional, sehingga dikenal Konvensi SOLAS 1974 yang banyak diratifikasi oleh negara-negara termasuk oleh Indonesia melalui Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Pengesahan *International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 74)*. Konferensi SOLAS 1974 diselenggarakan di London tanggal 21 Oktober-1 November yang dihadiri oleh 71 negara. SOLAS 1974 diadopsi melalui prosedur *tacit amendment*, yaitu prosedur perubahan dari SOLAS 1960 hanya akan berlaku setelah diterima oleh 2/3 negara peserta (*contracting governments*), yang mempunyai armada kapal perdagangan mewakili tidak kurang 50% *gross tonnage* dunia (*whose combined merchant fleets represent not less than 50 per cent of world gross tonnage*).

Tujuan SOLAS adalah sebagaimana ditegaskan dalam *technical provisions* sebagai berikut :

*“The main objective of the SOLAS Convention is to specify minimum standards for the construction, equipment and operation of ships, compatible with their safety. The flag State (the “Administration”) is responsible for ensuring that ships under their flag comply with its requirements and ships are required to carry certificates as proof that this has been done”.*

Tujuan utama Konvensi SOLAS adalah untuk menetapkan standard minimum untuk konstruksi, perlengkapan, dan operasi kapal sesuai dengan aturan keselamatan. Negara bendera bertanggung jawab untuk menjamin bahwa kapal di bawah benderanya harus memenuhi persyaratan dengan membawa sertifikat sebagai bukti telah memenuhi standard tersebut.

Apabila ada kapal yang berlabuh di suatu negara, maka negara pelabuhan tersebut dapat melakukan inspeksi ke atas kapal dengan

adanya alasan yang kuat bahwa kapal dan perlengkapannya tidak menaati aturan Konvensi SOLAS sebagai aturan yang menegaskan bahwa *control provisions allow Contracting Governments to inspect ships of other Contracting States if there are clear grounds for believing that the ship and its equipment do not substantially comply with the requirements of the Convention (port State control)*.

Konvensi SOLAS menjadi standar keselamatan maritim yang wajib diterapkan pada kapal niaga (*merchant vessel*) berukuran tertentu dan menjadi induk bagi terbitnya berbagai standar (*code*) bagi konstruksi kapal, peralatan, dan pengoperasian. Selain berisi tentang persyaratan keselamatan, SOLAS 1974 juga menetapkan prosedur penerimaan terhadap sebuah perubahan (*amandemen*) atau disebut *the tacit acceptance*. Prosedur ini dirancang untuk memberi kepastian bahwa perubahan terhadap konvensi dapat dilakukan dan diterima dalam jangka waktu yang ditentukan.

PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa) dibentuk tahun 1945 melalui Piagam PBB yang kemudian sejalan dengan perkembangan berbagai bidang, PBB membentuk badan-badan khusus yang menangani berbagai bidang tersebut, seperti kesehatan, perburuhan, pertanian, pendidikan, industri perkapalan dan pelayaran dalam kerangka perdagangan barang ekspor-impor melalui laut yang makin pesat perkembangannya, sehingga membentuk organisasi maritim internasional yang sekarang dikenal IMO (International Maritime Organization). PBB membentuk IMO melalui *Convention on the International Maritime Organization* yang diadopsi di Jenewa tanggal 6 Maret 1948.

SOLAS merupakan Konvensi tentang keselamatan pelayaran yang paling tua dan paling penting diantara konvensi lainnya. Konvensi SOLAS hasil amandemen terakhir adalah Konvensi SOLAS tahun 1974 yang diratifikasi melalui Keputusan Presiden No. 47 tahun 1980. Konvensi SOLAS berisi kaidah-kaidah yang mengatur hal-hal teknis dan operasional mengenai kapal secara menyeluruh yang menunjang aspek keselamatan dan keamanan kapal oleh negara peserta yang bertanggung jawab dalam menangani keselamatan di laut tersebut, baik oleh kementerian atau

lembaga tertentu maupun menjadi tanggung jawab bersama dengan semua pihak yang relevan.

Kewajiban adanya *focal point* baik namanya *coast guard*, *maritime security agency* atau nama lainnya adalah menjadi kewenangan negara peserta Konvensi SOLAS tersebut. Adanya pihak yang bertanggung jawab dalam penanganan keselamatan dan keamanan di laut tersebut sebenarnya merupakan amanat ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 217<sup>1</sup>, Pasal 218<sup>2</sup> dan Pasal 220<sup>3</sup> Konvensi Hukum Laut 1982 mengenai penegakan hukum oleh negara bendera (*flag States*), oleh negara pelabuhan (*port States*), dan oleh negara pantai (*coastal States*). Pasal 217 ayat 2 menyatakan negara secara khusus bahwa negara harus mengambil tindakan yang tepat guna menjamin bahwa kapal yang mengibarkan bendera negaranya atau memiliki registrasinya dilarang berlayar, sampai kapal air tersebut memenuhi persyaratan ketentuan dan standar internasional, termasuk persyaratan yang bertalian dengan desain, konstruksi, peralatan dan pengawasan kapal sebagaimana tujuan utama Konvensi SOLAS 1974.

Konvensi SOLAS 1974 relevan dengan Pasal 94 UNCLOS 1982 yang mengatur kewajiban negara kapal, yaitu sebagai berikut :

---

<sup>1</sup> Article 217 Enforcement by flag States

1. States shall ensure compliance by vessels flying their flag or of their registry with applicable international rules and standards, established through the competent international organization ...
2. States shall, in particular, take appropriate measures in order to ensure that vessels flying their flag or of their registry are prohibited from sailing, until they can proceed to sea in compliance with the requirements of the international rules and standards referred to in paragraph 1, including requirements in respect of design, construction, equipment and manning of vessels.

<sup>2</sup> Article 218 Enforcement by port States

1. When a vessel is voluntarily within a port or at an off-shore terminal of a State, that State may undertake investigations and, where the evidence so warrants, institute proceedings in respect of any discharge from that vessel outside the internal waters, territorial sea or exclusive economic zone of that State in violation of applicable international rules and standards established through the competent international organization or general diplomatic conference.

<sup>3</sup> Article 220 Enforcement by coastal States

1. When a vessel is voluntarily within a port or at an off-shore terminal of a State, that State may, subject to section 7, institute proceedings in respect of any violation of its laws and regulations adopted in accordance with this Convention or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution from vessels when the violation has occurred within the territorial sea or the exclusive economic zone of that State.

*“Duties of the flag State*

1. *Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.*
2. *In particular every State shall:*
  - (a) *maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and*
  - (b) *assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.*
3. *Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to:*
  - (a) *the construction, equipment and seaworthiness of ships”*

*Focal Point* baik dengan adanya *coast guard* atau *nomenclature* lain di Indonesia, maka akan terwujud kesatupaduan dalam rangka penegakan keselamatan pelayaran di Indonesia yang mencakupi materi-materi teknis yang diatur dalam Konvensi SOLAS mengenai hal-hal berikut:

- a. Survei terhadap kapal dan penerbitan dokumen-dokumen yang menandakan bahwa kapal memenuhi persyaratan-persyaratan yang diatur oleh konvensi, termasuk persyaratan survei sebelum kapal dioperasikan. Kemudian, terdapat sertifikat-sertifikat yang harus diterbitkan oleh negara bendera sebagai bukti bahwa sebuah kapal telah diperiksa dan dijumpai memenuhi persyaratan-persyaratan Konvensi, misalnya sertifikat keselamatan kapal penumpang, sertifikat konstruksi kapal barang, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang, keselamatan radiotelegrafi dan radioteleponi.
- b. Pemeriksaan terhadap konstruksi perlindungan kebakaran, deteksi kebakaran dan pemadam kebakaran.
- c. Melakukan pengawasan radio telegraf dan radio telefoni yang diatur dalam bab IV SOLAS.

Konvensi SOLAS adalah perjanjian internasional yang paling penting karena mengatur persyaratan pelayaran yang ketat baik kapal secara fisik dan perlengkapannya maupun sumber daya manusianya, yaitu nakhoda dan semua petugasnya yang harus memiliki standard sertifikat untuk masing-masing tugasnya. Konvensi SOLAS terbagi ke dalam 12 bab dan perkembangan perubahannya, yakni sebagai berikut :

*Annex*

*Bab I: General provisions* (aturan umum)

Yang paling penting dari aturan ini adalah survei yang diperlukan untuk berbagai jenis kapal dan penerbitan dokumen yang menandakan bahwa kapal memenuhi persyaratan Konvensi.

Bab II-1 dan II-2

Bab ini mencakup sejumlah perubahan penting dari versi 1960 terutama di bidang keselamatan jika terjadi kebakaran. Poin utama dari bab-bab tersebut adalah sebagai berikut:

- Bab II-1: konstruksi terkait subdivisi, dan stabilitas, mesin dan instalasi listrik
- Bab II-2 : konstruksi terkait proteksi kebakaran, deteksi kebakaran dan pemadam kebakaran. Bagian ini terdiri dari beberapa bagian penting, antara lain pembagian kapal menjadi zona utama dan vertikal berdasarkan batas termal dan struktural, pemisahan ruang akomodasi kapal oleh batas termal dan struktural, penggunaan bahan yang mudah terbakar dibatasi, deteksi kebakaran, pengendalian dan pemadaman api, perlindungan jalur keluar dari kebakaran, peralatan pemadam kebakaran yang tersedia, serta menghindari kemungkinan penggunaan uap kargo yang mudah terbakar.
- Bab III: Bab ini terdiri dari tiga bagian, yakni bagian 1 yang berisi persyaratan umum yang diterapkan pada semua kapal, misalnya perlengkapan, spesifikasi konstruksi kapal, metode penentuan kapasitas kapal, dan ketentuan pemeliharaan kapal. Kemudian bagian 2 dan 3 berisi persyaratan tambahan bagi kapal penumpang dan kapal kargo
- Bab IV: *Radiotelegraphy* dan *radiotelephony*

- Bab V: Keselamatan Navigasi
- Bab VI: Dalam ketentuan ini diatur terkait *carriage of grain*, yakni “Each ship must carry a document of authorization, grain loading stability data and associated plans of loading”
- Bab VII: pengangkutan barang berbahaya
- Bab VIII: Kapal Nuklir

Pada perkembangannya ada beberapa amandemen atau perubahan terhadap konvensi SOLAS, antara lain:

- *The 1988 Amendments (April)*
- *The 1988 Amendments (October)*
- *The 1988 Protocols (November)*
- *The 1988 (GMDSS) Amendments*

Hubungan Konvensi SOLAS 74 dengan Peraturan Perundang-Undangan tentang Pelayaran adalah sebagai berikut :

Keppres No. 65/1980 tentang Pengesahan Konvensi SOLAS 1974	UU No. 17/2008 tentang Pelayaran
<p><i>The main objective of the SOLAS Convention is to specify minimum standards for the construction, equipment and operation of ships, compatible with their safety.</i></p> <p><i>The flag State (the “Administration”) is responsible for ensuring that ships under their flag comply with its requirements and ships are required to carry certificates as proof that this has been done.</i></p>	<p>Pasal 1 :</p> <p>32. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.</p> <p>34. Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.</p>

<p>Regulation 12 of Chapter I lists <b>the various certificates</b> which have to be issued by the flag State as proof that a ship has been inspected and found to be in compliance with the requirements of the Convention. The certificates cover Passenger Ship Safety, Cargo Ship Safety Construction, Cargo Ship Safety Equipment and Cargo Ship Safety Radio certificates.</p>	<p>Pasal 126 :</p> <p>(1)Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri.</p> <p>(2)Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. sertifikat keselamatan kapal penumpang;</li> <li>b. sertifikat keselamatan kapal barang; dan</li> <li>c. sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.</li> </ol>
	<p>Ada beberapa turunan dari UU in dalam bentuk Peraturan Pemerintah terkait Konvensi SOLAS 1974, yaitu :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.PP No. 61/2009 ttg Kepelabuhan</li> <li>2.PP No. 51/2002 ttg Perkapalan</li> <li>3.PP No.81/2000 ttg Kenavigasian</li> <li>4.PP No. 7/2000 ttg Kepelautan</li> </ol>

Konvensi SOLAS 1974 dan perkembangan tersebut selama ini lebih menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan dengan UU No. 17/2008 yang sudah *exist* melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang di dalamnya ada Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), karena merujuk ke Bab XVII Pasal 276-281 yang berbunyi sebagai berikut :

*“BAB XVII Penjagaan Laut dan Pantai (Sea and Coast Guard)*

*Pasal 276:*

- (1) *Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.*
- (2) *Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.*



- (3) *Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.*

*Pasal 277 :*

- (1) *Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas:*
- a. melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;*
  - b. melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;*
  - c. pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;*
  - d. pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;*
  - b. pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan*
  - c. mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.*
- (2) *Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan koordinasi untuk:*
- a. merumuskan dan menetapkan kebijakan umum*
  - b. penegakan hukum di laut;*
  - c. menyusun kebijakan dan standar prosedur operasi*
  - d. penegakan hukum di laut secara terpadu;*
  - e. kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktivitas masyarakat dan*
  - f. Pemerintah di wilayah perairan Indonesia; dan*
  - g. memberikan dukungan teknis administrasi di bidang penegakan hukum di laut secara terpadu.*

*Pasal 278 :*

- (1) *Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277, penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk:*
- a. melaksanakan patroli laut;*
  - b. melakukan pengejaran seketika (hot pursuit);*
  - c. memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan*
  - d. melakukan penyidikan.*
- (2) *Dalam melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.*
- (3) *Ketentuan lebih lanjut mengenai kewenangan penjaga laut dan pantai diatur dengan Peraturan Pemerintah.”*

Implementasi SOLAS 1974 dan perkembangannya dapat dilakukan secara bersama-sama antara lain oleh KPLP, TNI AL, Polisi, Bakamla. Dalam praktiknya semua instansi diharapkan dapat saling membantu jika terjadi kecelakaan kapal di wilayah kedaulatan dan yurisdiksi negara pantai, atau kapal berada dalam ancaman atau perompakan. Oleh karena itu, semua pihak yang relevan dapat berkooperasi dalam memberikan bantuan.

## **2. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships and its Protocol (MARPOL 73/78)* dan Perkembangannya**

UNCLOS 1982 yang berfungsi sebagai *umbrella act* telah mengatur secara umum tanggung jawab negara untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut (*marine environment*), karena mengatur semua jenis pencemaran termasuk pencemaran dari kapal yang diatur oleh MARPOL 73/78, yaitu :

1. Pencemaran dari sumber darat (*pollution from land-based sources*) – Pasal 207
2. Pencemaran dari kegiatan dasar laut yang berada dalam yurisdiksi nasional (*pollution from sea-bed activities subject to national jurisdiction*) – Pasal 208
3. Pencemaran dari kegiatan di Kawasan (*Pollution from activities in the Area* yang terdapat dalam pasal 1(1) UNCLOS 1982 yakni *Area means the sea-bed and ocean floor and subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction*) – Pasal 209
4. Pencemaran oleh dumping (pengertian dumping dalam pasal 1(5) UNCLOS 1982) – Pasal 210
5. Pencemaran dari kapal (*pollution from vessels*) – Pasal 211
6. Pencemaran dari atau melalui udara (*pollution from or through the atmosphere*) – Pasal 212. (UNCLOS 1982)

Berikut adalah 6 sumber pencemaran laut tersebut dalam bentuk tabel:

No	Sumber Pencemaran Laut	Kewajiban Negara Peserta – Indonesia	Aturan terkait lebih lanjut
1	Pencemaran dari daratan – Pasal 207	Membuat hukum nasionalnya – Belum ada perjanjian internasionalnya	<i>Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution from land-based sources 1980 (Regional)</i> <i>Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources 1974, it has been replaced by the 1992 Convention (Regional)</i>
2	Pencemaran dari dasar laut dalam yurisdiksi nasional – zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen – Pasal 208	Membuat hukum nasionalnya – Belum ada perjanjian internasionalnya	Pasal 214 UNCLOS 1982 memberi amanat untuk diatur lebih lanjut dalam hukum nasionalnya
3	Pencemaran dari Kawasan – Pasal 209	Tunduk pada rejim internasional Bab XI (ISA – International Seabed Area)	Agreement relating to the Implementation of Part XI of UNCLOS 1982 – Diratifikasi oleh Keppres No. 178/1999
4	Pencemaran oleh dumping – Pasal 210	Membuat hukum nasionalnya	<i>Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter, 1972/996</i>

		Sudah ada aturan internasionalnya dari IMO	
5	Pencemaran dari kapal – Pasal 211	Pasal 211 UNCLOS 1982 merujuk organisasi internasional seperti IMO yang sudah banyak membuat aturan ganti rugi atas kerugian yang timbul dari pencemaran laut oleh minyak dari kapal.	<i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships and its Protocol (Marpol 73/78)</i> <i>International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969/Protokol CLC 1992</i> <i>International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Convention) 1978/1992/2003.</i> <i>Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution (TOVALOP) dan Contract regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (CRISTAL)</i>
6	Pencemaran dari udara – Pasal 212	Membuat hukum nasionalnya	Perhatikan Marpol 1973/1978 Annex VI /Protocol 1997

Pasal 211 UNCLOS 1982 berbunyi :

*“States, acting through the competent international organization or general diplomatic conference, shall establish international rules and standards to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from vessels ...”*

Pasal 211 tersebut meminta negara-negara bertindak melalui organisasi internasional, yaitu IMO, membuat aturan dan standard internasional untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut dari kapal, yang sudah ditindaklanjuti oleh IMO, sehingga kemudian dirancang suatu aturan internasional berupa MARPOL 73/78 (*entered into force on 2 October 1983, for Annexes I and II*). MARPOL diadopsi tanggal 2 November 1973 dan diamandemen oleh Protokol yang diadopsi 17 Februari 1978 setelah adanya bencana kapal tanker *Torrey Canyon* yang perlu diatur konstruksi kapal tanker dan kompensasinya atas pencemaran laut tersebut, sehingga disebut Marpol 73/78.

Pencemaran laut adalah masalah besar yang sering terjadi di berbagai wilayah laut baik di laut teritorial yang tunduk pada kedaulatan setiap negara, maupun di zona ekonomi eksklusif atau di laut lepas, yang berdampak buruk pada laut dan habitatnya terutama ikan. Laut merupakan habitat ikan dan sumber daya alam nonhayati lainnya dan merupakan habitat yang sangat vital bagi semua manusia dan pembangunan ekonomi nasionalnya masing-masing. Oleh karena itu masyarakat internasional terus berupa melindungi dan menjaga laut dengan berbagai aturan, sehingga laut tetap memberikan manfaat besar dan penegakan hukumnya bagi pelanggaran aturan tersebut. Oleh karena itu, pada tahun 1954 terbentuk aturan internasional, yaitu *the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL)*, yang kemudian sebagai awal ke arah pembentukan IMO yang dibentuk tahun 1959. Konvensi 1954 tersebut diperbaiki tahun 1962, 1969 and 1971, dalam kerangka pencegahan pencemaran laut dari beroperasinya kapal-kapal tanker yang mengeluarkan limbah minyak (*discharge of oily wastes*) dari ruang mesinnya.

Peristiwa kandasnya kapal tanker *Torrey Canyon* 18 Maret 1967 di perairan Italia dengan membawa 120.000 ton minyak Kuwait yang mana 30.000 ton tumpah ke laut sejauh 650 km yang mengakibatkan laut tercemar berat dan ribuan habitat laut mati. Gabungan pasukan Inggris sipil dan militer bekerja keras mengatasi dampak buruk atas bencana laut tersebut yang sekaligus menyadarkan masyarakat internasional untuk

membuat aturan. Oleh karena itu, IMO membuat perjanjian internasional yang terkait aspek teknis kapal dan tanggung jawabnya, sehingga terus amandemen Konvensi SOLAS dan keluarnya hukum internasional yang mengatur ganti rugi atas pencemaran laut oleh minyak dari kapal, yaitu *International Convention on Civi Liability for Oil Pollution Damage (CLC)* 1969 dan *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND Convention 1971)*.

MARPOL 73/78 *Annex I* yang mengatur pencegahan pencemaran pencemaran oleh minyak (*Prevention of pollution by oil*), yaitu aturan pembuangan minyak dari kapal tanker yang harus disertai *record book*, mencatat bongkar muat kargonya serta sisa-sisa kotoran minyak tersebut. Lampiran I tersebut menentukan sejumlah area laut khusus yang secara ketat tidak boleh ada pembuangan minyak dari kapal-kapal yang sedang berlayar tersebut, yaitu *special areas* adalah sebagai berikut :

- (1) *Mediterranean Sea area*
- (2) *Baltic Sea area*
- (3) *Black Sea Area*
- (4) *Red Sea area*
- (5) *Gulfs area*
- (6) *Gulf of Aden area*
- (7) *Antarctic area*
- (8) *North West European Waters*
- (9) *Oman Sea area of the Arabian Seas.*

MARPOL 73/78 The 1985 (*Annex II*) diamandemen tanggal 5 Desember 1985 dan berlaku sejak tanggal 6 April 1987 yang memperbaiki *Annex II* terkait dengan perkembangan teknologi konstruksi kapal, yaitu dengan adanya *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)* yang wajib dipenuhi untuk kapal-kapal yang dibuat setelah 1 Juli 1986. Perbaikan atas *annex 1* dan *V* terjadi bulan November 1990 dan berlaku sejak tanggal 17 Maret 1992, yaitu terkait larangan untuk tidak membuang sisa-sisa minyak dalam kapal dengan perluasan area laut khusus ke Antartika (*the*

*amendments extended Special Area Status under Annexes I and V to the Antarctic*). MARPOL memiliki beberapa amandemen, antara lain:

- *The 1992 amendments* (entry into force: 6 July 1993)  
Amandemen ini berhasil mengurangi jumlah minyak yang dapat dibuang ke laut dari kapal (misalnya, setelah pembersihan tangki kargo atau dari lambung kapal ruang mesin). Awalnya kapal tanker minyak diizinkan membuang minyak atau campuran berminyak dengan kecepatan 60 liter per mil laut. Setelah ada amandemen ini, jumlah minyak yang dibuang ke laut menjadi 30 liter. Untuk kapal non-tanker dengan muatan 400 GRT dan di atas kandungan minyak yang diizinkan dari limbah yang dapat dibuang ke laut dipotong dari 100 bagian per juta menjadi 15 bagian per juta.
- *The Protocol of 1997* (Annex VI - Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships, entry into force: 19 May 2005)  
Amandemen ini mengatur tentang pencegahan pencemaran udara dari kapal selama berlayar di laut.
- *MARPOL Annex IV amendments*  
Dalam amandemen ini diatur mengenai pencegahan pencemaran oleh limbah dari kapal yang menambahkan 13 peraturan baru tentang *Port State Control*. Peraturan tersebut menyatakan bahwa sebuah kapal, ketika berada di pelabuhan atau terminal lepas pantai pihak lain, tunduk pada inspeksi petugas yang diberi wewenang oleh negara pantai tersebut.
- *Amendments to BCH Code*  
Amandemen ini diadopsi sebagai konsekuensi dari Lampiran II MARPOL 73/78 yang direvisi serta sebagai konsekuensi *Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (BCH Code) were adopted as a consequence of the revised Annex II of MARPOL 73/78 and the amended *International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (IBC Code)
- *The 2006 Amendments* (October 2006)

*Annex* atau lampiran ini di revisi dalam rangka menyelaraskan beberapa peraturan terkait *UN Transport of Dangerous Goods (TDG) Sub-Committee, based on the United Nations Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS)*.

Perkembangan MARPOL 73/78 tersebut meminta semua negara untuk memahami aturan-aturannya, sehingga negara dapat menerapkannya dalam kerangka perlindungan lingkungan laut dari pencemaran minyak yang berasal dari kapal. Semua instansi negara peserta mempunyai peran masing-masing, sehingga Indonesia sebagai negara peserta MARPOL 73/78 dengan Annex 1 dan II dapat mengatur lembaga yang terkait dengan pencegahan dan penegakan hukumnya, yang tidak hanya KPLP tetapi juga instansi lain, seperti KLHK dan Bakamla.

*Coast Guard* Indonesia atau badan lain yang relevan sangat berperan penting dalam bidang pencegahan, pengendalian dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut sebagaimana yang diamanatkan oleh Konvensi Hukum Laut tahun 1982 Pasal 192 yang menyatakan negara mempunyai kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut yang salah satu bentuk implementasinya diatur dalam Pasal 194 Konvensi Hukum Laut 1982 yaitu negara- negara harus mengambil segala tindakan yang perlu sesuai dengan Konvensi, baik secara individual maupun secara bersama-sama menurut keperluan untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh setiap sumber.

Konvensi MARPOL terdiri dari enam Lampiran, yang masing-masing diberlakukan untuk jenis pencemaran laut dan udara dari kapal yang berbeda, sebagai berikut:

- a. Lampiran I – Minyak (Oil), diberlakukan untuk kapal-kapal barang niaga yang dikategorikan sebagai kapal tangki minyak yang mengangkut minyak dalam bentuk curah (berlaku 2 Oktober 1983)
- b. Lampiran II – Bahan-bahan Beracun Cair yang diangkut dalam bentuk Curah (*Noxious Liquid Substances carried in Bulk*), diberlakukan untuk kapal-kapal barang niaga yang dikategorikan sebagai kapal



tangki kimia yang mengangkut bahan-bahan cair kimia atau beracun dan minyak nabati dalam bentuk curah (berlaku 2 Oktober 1983)

- c. Lampiran III – Bahan-bahan Berbahaya yang diangkut dalam bentuk kemasan (*Harmful Substances carried in Packaged Form*), diberlakukan untuk kapal-kapal barang dan penumpang niaga yang mengangkut muatan bahan-bahan berbahaya dalam bentuk kemasan (berlaku 1 Juli 1992)
- d. *Lampiran IV* – Limbah Air Kotor (*Sewage*), diberlakukan untuk kapal-kapal barang dan penumpang niaga yang berawak dan membawa orang atau penumpang yang dapat menimbulkan limbah air kotor (berlaku 27 September 2003)
- e. Lampiran V – Limbah Sampah (*Garbage*), diberlakukan untuk kapal-kapal barang dan penumpang niaga yang dapat menimbulkan limbah sampah (berlaku 31 Desember 1988)
- f. Lampiran VI – Pencemaran Udara (*Air Pollution*), diberlakukan untuk kapal-kapal barang dan penumpang niaga yang membawa muatan dan/atau menggunakan tenaga mesin pendorong dan mesin bantu lain yang dapat menghasilkan gas buang pencemar (berlaku 19 Mei 2005).

### **3. *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG) 1977 dan Perkembangannya***

Dalam rangka menjamin keselamatan di laut, IMO mengeluarkan *Convention on The International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972* yang secara umum disebut sebagai *Collision Regulation 1972* atau disingkat dengan COLREG 1972, yang dalam Bahasa Indonesia dikenal sebagai Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan di Laut (PIMTL) tahun 1972. COLREG 1972 adalah Resolusi IMO Nomor A. 464 (XII) tentang peraturan yang berlaku secara internasional dan harus dipatuhi serta dilaksanakan secara utuh oleh semua kapal, pemilik kapal, Nakhoda, dan awak kapal agar tidak terjadi kecelakaan di laut. COLREG 1972 ditandatangani oleh semua anggota IMO pada bulan Oktober 1972 di London. Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, kemudian

menjadi salah satu dari 47 negara yang ikut serta dalam penandatanganan tersebut (Biasane, 2015, pp. 49-50).

COLREG mencakup 38 aturan yang dibagi menjadi 5 bagian, yakni *General, Steering and Sailing, Lights and Shapes, Sound and Light signals*, dan *Exemptions*. Selain itu terdapat 4 *annex*, yaitu :

- *Annex I - Positioning and technical details of lights and shapes*
- *Annex II - Additional signals for fishing vessels fishing in close proximity*
- *Annex III - Technical details of sounds signal appliances*
- *Annex IV - Distress signals, which lists the signals indicating distress and need of assistance.*

Amandemen COLREG 1972 terus diperbaiki dan diadopsi tahun 1981, 1987, 1989, 1993, 2001, 2007, dan tahun 2012. KPLP, Bakamla, dan badan lain mempunyai peran penting dalam melakukan cepat tanggap menurut COLREG 1972 ini dalam kerangka membantu investigasi dan proses sidang kecelakaan tubrukan kapal tersebut.

#### **4. STCW 1978/1995/2010/Amendment (2016 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978/STCW 78)**

Konvensi STCW 1978 adalah konvensi pertama untuk menetapkan persyaratan dasar tentang pelatihan, sertifikasi, dan pengawasan bagi pelaut di tingkat internasional. Sebelumnya, standar pelatihan, sertifikasi dan pengawasan petugas dan ditetapkan oleh masing-masing pemerintah tanpa merujuk pada praktik di negara lain. Akibatnya, standar dan prosedur sangat bervariasi. Konvensi ini menetapkan standar minimum yang berkaitan dengan pelatihan, sertifikasi, dan pengawasan untuk pelaut yang wajib dipenuhi atau dilampaui oleh negara.

Pada tahun 1995 terdapat sebuah amandemen yang merupakan tanggapan kritik yang menunjukkan banyak frase samar, seperti "*to the satisfaction of administration*", yang menghasilkan interpretasi yang berbeda. Amandemen 1995 mulai berlaku pada tanggal 1 Februari 1997. Perubahan besar dalam amandemen ini adalah persyaratan bagi Para

Pihak Konvensi diharuskan untuk memberikan informasi terperinci kepada IMO mengenai tindakan administratif yang diambil untuk memastikan kepatuhan terhadap Konvensi. Menurut Bab I, peraturan I / 7 Konvensi yang direvisi, Para Pihak diharuskan untuk memberikan informasi terperinci kepada IMO mengenai langkah-langkah administratif yang diambil untuk memastikan kepatuhan terhadap Konvensi, kursus pendidikan dan pelatihan, prosedur sertifikasi dan faktor-faktor lain yang relevan dengan implementasi (IMO, n.d.). Berikut adalah pembagian Bab Konvensi STCW:

Bab I	: Ketentuan umum
Bab II	: Departemen master dan dek
Bab III	: Departemen mesin
Bab IV	: Komunikasi radio dan personil radio
Bab V	: Persyaratan pelatihan khusus untuk personil pada jenis kapal tertentu
Bab VI	: Fungsi darurat, keselamatan kerja, perawatan medis dan fungsi bertahan hidup
Bab VII	: Sertifikasi alternative
Bab VIII	: Penjagaan

*The Manila Amendment* merupakan amandemen Konvensi STCW dan Kode yang diadopsi pada 25 Juni 2010. Amandemen ini menandai revisi utama dari Konvensi STCW dan Kode. Amandemen 2010 mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 2012 dan bertujuan untuk memperbaiki Konvensi dan Kode. Di antara amandemen yang diadopsi, ada sejumlah perubahan penting pada setiap bab Konvensi dan Kode, termasuk:

- a) Perbaikan langkah-langkah untuk mencegah praktik penipuan yang terkait dengan sertifikat kompetensi dan memperkuat proses evaluasi (pemantauan kepatuhan Para Pihak dengan Konvensi)
- b) Persyaratan yang direvisi pada jam kerja dan istirahat dan persyaratan baru untuk pencegahan penyalahgunaan narkoba dan alkohol, serta standar terbaru yang berkaitan dengan standar kebugaran medis untuk pelaut
- c) Persyaratan sertifikasi baru untuk pelaut yang cakap

- d) Persyaratan baru yang berkaitan dengan pelatihan dalam teknologi modern seperti grafik elektronik dan sistem informasi (ECDIS)
- e) Persyaratan baru untuk pelatihan kesadaran lingkungan laut dan pelatihan kepemimpinan dan kerja tim
- f) Persyaratan pelatihan dan sertifikasi baru untuk petugas elektro-teknis
- g) Memperbarui persyaratan kompetensi untuk personel yang bertugas di semua jenis tanker, termasuk persyaratan baru untuk personel yang melayani tanker gas cair
- h) Persyaratan baru untuk pelatihan keamanan, serta ketentuan untuk memastikan bahwa pelaut dilatih dengan baik untuk mengatasi jika kapal mereka diserang oleh bajak laut
- i) Pengantar metodologi pelatihan modern termasuk pembelajaran jarak jauh dan pembelajaran berbasis web
- j) Panduan pelatihan baru untuk personel yang bertugas di kapal yang beroperasi di perairan kutub
- k) Panduan pelatihan baru untuk personel yang mengoperasikan Sistem Pemosisian Dinamis.

Indonesia telah meratifikasi STCW 1978 dengan Keputusan Presiden Nomor 60 Tahun 1986 tentang Pengesahan *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978* (STCW 78). IMO juga telah membuat khusus untuk penangkapan ikan, yaitu STCW-F (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel 1995*), yang juga sudah diratifikasi oleh Indonesia melalui Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2019. Oleh karena itu, STCW-F tersebut dibahas dalam riset ini yang mempunyai relevansi dengan peran Bakamla, sebagaimana selama ini Bakamla sering berhasil menangkap pelaku *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing* di wilayah kedaulatan dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

STCW 1978 adalah untuk menjamin keselamatan hidup dan harta benda di laut serta perlindungan lingkungan laut dengan membuat standard pelatihan, sertifikasi, dan dinas jaga bagi pelaut. (STCW

*Convention 1978 aims to promote safety of life and property at sea and protection of the marine environment by establishing international standards of training, certification and watchkeeping for seafarers on board ships are qualified and fit for their duties).*

**5. Convention on the Prevention of Marine Pollution by dumping of Wastes and other Matters 1972 dan Perkembangannya**

*Convention on the Prevention of Marine Pollution by dumping of Wastes and other Matters 1972* atau yang dikenal dengan Konvensi London, adalah salah satu konvensi global pertama yang melindungi lingkungan laut dari aktivitas manusia dan telah berlaku sejak 1975. Tujuan konvensi ini adalah untuk mempromosikan pengaturan yang efektif dari semua sumber pencemaran laut dan untuk mengambil semua langkah praktis untuk mencegah pencemaran laut yang diakibatkan dari pembuangan limbah dan. Saat ini, terdapat 87 Negara Pihak dalam Konvensi ini .

Pada tahun 1996, Protokol Konvensi London disepakati untuk lebih memodernisasi Konvensi. Di bawah Protokol, semua pembuangan dilarang, kecuali untuk limbah yang *acceptable* dan disebut "*reverse list*". Protokol mulai berlaku pada 24 Maret 2006 dan saat ini ada 53 Pihak dalam Protokol. Para Pihak harus mengambil langkah-langkah efektif untuk mencegah pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh pembuangan di laut. Tujuan dari Protokol Konvensi London adalah untuk mengendalikan semua sumber polusi laut dan mencegah polusi laut. Aturan yang disebut "daftar hitam dan abu-abu" diterapkan untuk limbah yang dapat dipertimbangkan untuk dibuang di laut sesuai dengan bahaya yang mereka hadapi terhadap lingkungan. Untuk daftar hitam, pembuangan barang dilarang. Sedangkan pembuangan bahan-bahan yang terdaftar dalam kategori abu-abu memerlukan izin khusus dari otoritas nasional (IMO, n.d.).

**6. International Convention on Maritime Search and Rescue 1979 (SAR) 1985 dan perkembangannya**

Tujuan dari konvensi SAR adalah untuk membangun sebuah sistem penanganan dan perencanaan SAR internasional yang dapat memberikan keuntungan pertolongan yang terkoordinir kepada setiap kejadian kecelakaan dilaut, disegala tempat didunia dimana saja kapal berada, yang diharapkan akan dapat dilakukan terkoordinir oleh organisasi SAR, bahkan bila diperlukan akan memungkinkan untuk dilakukan secara bergotong royong atau bekerjasama dengan Negara disekitar lokasi kejadian.

Konvensi SAR 1979 telah diamandemen pada tanggal 18 Mei 1998 dan amandemen ini berlaku penuh pada tanggal 1 Januari 2000. Pada saat ini pengembangan revisi ketentuan operasi SAR telah juga melingkupi penerapan operasi gabungan antara SAR Udara dan Laut yang tatacara pelaksanaannya diatur dalam IAMSAR (gabungan antara IMO dan ICAO).

Keberadaan BASARNAS pada saat ini yang merupakan institusi yang langsung berada di bawah Presiden dan pembinaannya dibawah Kementerian Perhubungan akan mempersiapkan rencana untuk melaksanakan penerapan seluruh persyaratan yang diwajibkan dalam Konvensi SAR (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2012).

Peraturan Presiden RI nomor 30 tahun 2012, pemerintah Indonesia telah meratifikasi Konvensi SAR Maritim tahun 1979. Dokumen akses telah diterima sekretariat IMO pada 24 Agustus 2012. Dengan demikian Pemerintah Indonesia akan mulai memberlakukan mulai tanggal 23 September 2012 yang lalu. Dengan meratifikasi konvensi ini, maka pemerintah Indonesia bertanggung jawab untuk melaksanakannya.

Organisasi PBB dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982) pada Artikel 98 menyatakan bahwa dalam upaya pencarian dan pertolongan korban (Search and Rescue-SAR), setiap negara harus mengatur agar nakhoda kapal wajib melakukan tindakan SAR sejauh ia dapat melakukannya tanpa membahayakan kapal, awak kapal, atau penumpang kapalnya sendiri dalam hal:

- a. untuk memberikan bantuan kepada orang yang mengalami kecelakaan di laut
- b. untuk secepatnya melakukan tindakan penyelamatan terhadap orang yang mengalami kesusahan (dilaut), jika ada informasi mengenai

kebutuhan dan permintaan bantuan terhadapnya, sejauh tindakan tersebut dapat dilakukan secara wajar

- c. untuk memberikan bantuan kepada kapal lain, awak dan penumpangnya, setelah terjadinya tabrakan kapal.

Setiap negara pantai harus mendorong terwujudnya pemeliharaan operasi pencarian yang efektif dan layanan penyelamatan yang memadai dalam hal keselamatan di laut melalui pengaturan kerjasama regional dengan negara-negara tetangganya. Konvensi SAR 1979, bertujuan untuk mengembangkan rencana SAR (*SAR Plan*) secara internasional, sehingga tidak peduli di mana kecelakaan terjadi, penyelamatan orang dalam bahaya di laut akan dikoordinasikan oleh sebuah organisasi SAR dan, ketika diperlukan, dengan kerjasama antara organisasi SAR negara tetangga.

Kewajiban kapal untuk memberikan bantuan terhadap kapal yang dalam keadaan marabahaya secara tradisi dan dalam perjanjian internasional (seperti Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS), 1974) telah ada, sebelum diadopsinya Konvensi SAR, tidak ada instrumen hukum internasional yang mengatur tentang operasi pencarian dan penyelamatan di laut. Di beberapa wilayah mungkin terdapat organisasi yang mapan dapat memberikan bantuan segera dan efisien, di wilayah lain tidak ada sama sekali.

Persyaratan teknis dari Konvensi SAR yang terkandung dalam Lampiran, yang dibagi menjadi lima bab, bahwa Negara Pihak pada Konvensi ini diamanatkan untuk memastikan bahwa pengaturan yang dibuat harus mencakup penyediaan layanan SAR yang memadai di wilayah perairan pesisir mereka. Semua Negara Pihak didorong untuk masuk ke dalam perjanjian SAR dengan negara-negara tetangga yang melibatkan pembentukan wilayah SAR (*SAR area*), penyatuan fasilitas, pembentukan prosedur umum, pelatihan bersama dan saling berkunjung (*training and liaison visits*). Konvensi menyatakan bahwa Negara Pihak harus mengambil langkah-langkah untuk mempercepat/mempermudah unit penyelamatan dari Negara Pihak lainnya masuk ke perairan teritorialnya.

Konvensi juga mengamanatkan untuk terus menyusun langkah-langkah persiapan yang harus dilakukan, termasuk pembentukan pusat

koordinasi penyelamatan (RCC) dan *subcentres*, sehingga mampu menjelaskan prosedur operasi yang harus diikuti dalam hal keadaan darurat atau kesiap-siagaan dan selama operasi SAR. Termasuk penunjukan seorang komandan di tempat kejadian musibah dan tugas-tugasnya.

Negara Pihak pada Konvensi ini diwajibkan untuk membangun sistem pelaporan kapal (*Ship Reporting System - SRS*), di mana kapal dapat melaporkan posisi mereka ke sebuah stasiun radio pantai. Hal ini memungkinkan tenggang waktu (*interval*) antara kehilangan kontak dengan kapal dan inisiasi operasi pencarian dapat di minimalisir. Hal ini juga membantu untuk memungkinkan kapal lain di sekitar kejadian dapat secara cepat dipanggil untuk memberikan bantuan, termasuk bantuan medis bila diperlukan. Setelah Konvensi SAR di adopsi pada tahun 1979, melalui sidang MSC, disepakati bahwa lautan di dunia dibagi menjadi 13 daerah pencarian dan penyelamatan, di masing-masing negara yang bersangkutan memiliki wilayah pencarian dan penyelamatan yang menjadi tanggung jawabnya masing-masing (Supriyono, 2013).

Konvensi SAR 1979 memberikan kewajiban yang cukup besar pada negara yang meratifikasinya. Akan tetapi, negara-negara saat itu pun enggan meratifikasi konvensi ini. Maka, pada pertemuan bulan Oktober 1995 di Hamburg (Jerman), disepakati dilakukan revisi mengingat adanya sejumlah kekhawatiran yang cukup besar yang perlu diperhitungkan, termasuk:

- a) Pelajaran dari operasi SAR pada masa2 sebelumnya
- b) Pengalaman Negara-negara yang telah menerapkan Konvensi
- c) Pertanyaan dan keprihatinan yang diajukan terutama oleh Negara-negara berkembang yang belum menjadi negara Pihak terhadap Konvensi
- d) Perlu untuk lebih menyelaraskan ketentuan IMO dan ICAO
- e) Penggunaan istilah dan ungkapan pada Konvensi yang tidak konsisten.

## **7. *International Safety Management Code (ISM Code)***



ISM Code adalah suatu koda (petunjuk rinci) tentang manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal dengan aman dan perlindungan terhadap lingkungan. dengan diberlakukan ketentuan-ketentuan Internasional mengenai manajemen untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi di laut. ada dua, yaitu adalah dokumen yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk perusahaan pelayaran yang telah memenuhi persyaratan ISM Code serta adalah dokumen yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk kapal apabila perusahaan dan kapal tersebut telah memenuhi persyaratan ISM Code (Liberta Bintoro, Siti Muslimah, 2015, p. 12).

Konvensi ini merupakan salah satu contoh standar sistem manajemen K3 dan Lingkungan. Lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004. ISM Code bukanlah standar sistem manajemen yang dijalankan atas asas sukarela melainkan merupakan standar manajemen K3 dan Lingkungan yang dipersyaratkan melalui peraturan perundangan dan persyaratan lain. Di Republik Indonesia, sistem manajemen K3 yang jelas-jelas merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan adalah Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) yang telah diamanatkan melalui Peraturan Pemerintah No 50 Tahun 2012.

ISM Code lahir dari kebutuhan pengelolaan keselamatan di kapal yang disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja di bidang maritim dan dunia pelayaran. Berdasarkan resolusi IMO A.741(18) yang disahkan pada tanggal 4 November 1993 lahirlah *International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention*. Code atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh SOLAS (*Safety of Life At Sea*) dalam satu bab sendiri yaitu pada bab IX. SOLAS salah satu konvensi internasional untuk keselamatan di dunia maritim. Di dalam Bab IX SOLAS ini, ISM Code dijelaskan sebagai Ketentuan Manajemen Internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.741.

Indonesia sudah menerapkan ISM Code (yang merupakan bagian dari SOLAS juga) dipersyaratkan berlandaskan kepada beberapa peraturan perundangan sebagai berikut:

- a. UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran;
- b. Keppres No 65 tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS
- c. SK Dirjen Perla No PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal (ISM Code)

Berdasarkan SK Dirjen tersebut ISM Code berlaku bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang digunakan untuk pelayaran dalam negeri dan internasional. *Mobile Offshore Drilling Unit* (yang berbobot kotor lebih dari 500 ton atau MODU) yang digunakan dalam proses pengeboran minyak juga termasuk dalam kapal yang diwajibkan memberlakukan ISM Code ini. Seperti halnya OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004, ISM Code terdiri dari beberapa elemen atau klausul atau di ISM disebut sebagai *Code*. *Code* tersebut lebih kurang identik dengan klausul-klausul yang menjadi persyaratan OHSAS dan ISO.

Berikut adalah aturan, ketentuan, kode (atau klausul) yang terdapat di ISM:

- a. *Code* 1: Umum (terdiri dari Definisi, Tujuan, Aplikasi dan persyaratan fungsional untuk safety management system)
- b. *Code* 2: Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan
- c. *Code* 3: Tanggung Jawab dan Kewenangan Perusahaan
- d. *Code* 4: Personil yang ditunjuk
- e. *Code* 5: Tanggung Jawab dan Kewenangan Nakhoda
- f. *Code* 6: Sumber Daya dan Personil
- g. *Code* 7: Pengembangan Rencana Pengoperasian di Kapal
- h. *Code* 8: Kesiagaan Keadaan Darurat
- i. *Code* 9: Laporan dan Analisis Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya
- j. *Code* 10: Pemeliharaan Kapal dan Peralatannya
- k. *Code* 11: Dokumentasi
- l. *Code* 12: Verifikasi, Peninjauan dan Evaluasi Perusahaan
- m. *Code* 13: Sertifikasi, Verifikasi dan Pengendalian

**D. Konvensi-konvensi IMO yang memiliki nilai strategis terhadap keamanan dan keselamatan laut yang belum diratifikasi Indonesia**

**1. *International Convention for the Safety of Fishing Vessel (SFV) 1977 dan Perkembangannya***

Standar keselamatan internasional untuk kapal-kapal nelayan yang sudah ada adalah Protokol Torremolinos 1993, *Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels/ Panduan Keselamatan untuk Nelayan dan Kapal Perikanan* FAO/ILO/IMO 2005, dan *Voluntary Guidelines for The Design, Construction and Equipment of Small Fishing Vessels/ Pedoman Sukarela untuk Konstruksi, Desain dan Peralatan Kapal Perikanan ukuran Kecil* FAO/ILO/IMO 2005. Protokol Torremolinos 1993, berkaitan dengan Konvensi Internasional Torremolinos untuk Keselamatan Kapal Perikanan/*The Torremolinos Convention for The Safety of Fishing Vessels (SFV), 1977.*

Protokol berlaku untuk kapal penangkap ikan berukuran panjang sama dengan atau lebih dari 24 meter yang memiliki dek, tetapi bab-bab tertentu tidak berlaku untuk panjang kapal kurang dari 45 m. Untuk menerapkan standar yang seragam pada semua kapal, standar setiap regional telah dikembangkan dan dikomunikasikan kepada IMO.

Konvensi ini berisi peraturan mengenai standar konstruksi kapal dan peralatan-peralatan yang berhubungan dengan keselamatan kapal nelayan, diantaranya ketentuan mengenai konstruksi, *water-tight integrity* (kekedapan air), dan peralatan kapal, stabilitas dan kelaikan laut, permesinan dan instalasi kelistrikan, ruang permesinan, perlindungan dari kebakaran, pendeteksian kebakaran, pemadaman api dan kebakaran, perlindungan ABK, peralatan pertolongan dan pengaturan, prosedur dalam keadaan darurat, komunikasi radio, pengaturan dan peralatan *shipborne* (peralatan pertolongan kapal) yang berhubungan dengan pelayaran dan aspek-aspek lainnya mengenai konstruksi kapal yang mempengaruhi keselamatan (lebih jelasnya dapat dilihat pada pasal-pasal dalam konvensi SFV).

Konvensi Torresmolinos ini dikeluarkan pada tahun 1977, namun pada tahun berikutnya konvensi ini tidak menerima pengesahan untuk diberlakukan secara hukum, karena negara anggota yang tidak menyetujui

untuk diberlakukan. Pada tahun 1993 dilakukan perubahan secara teknis dalam suatu konferensi yang kemudian disebut protokol terresmolinos 1993. Protokol membatasi ketentuan wajib dari konvensi ini untuk diberlakukan bagi kapal ukuran 45 meter dan lebih dari 45 meter. Sedangkan kapal dengan ukuran antara 25 meter sampai 45 meter, kewenangan persyaratan keselamatannya diserahkan kepada masing-masing regional.

Konvensi SFV yang diadopsi pada tanggal 2 April 1993 ini akan diberlakukan setelah adanya persetujuan dan pengesahan, yaitu 12 bulan atau 1 tahun setelah 15 negara anggota meratifikasinya. Berdasarkan summary of status convention pada tanggal 30 Juni 2003, diketahui bahwa saat ini ada 9 negara anggota yang telah mengadakan kontrak perjanjian untuk melaksanakan konvensi SFV 1993. Pada tanggal 1 Januari 1999, negara-negara di wilayah Eropa telah melakukan suatu persetujuan regional Eropa (European Regional Agreement) yang berisi perundang-undangan mengenai keselamatan kapal nelayan dengan ukuran panjang lebih dari 24 meter. Persetujuan ini telah diadopsi pada bulan Desember 1997 dan keseluruhan peraturannya didasarkan pada konvensi terresmolinos protokol (SFV) 1993.

**2. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA) 1988- 1992, dan Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (SUAPROT) 1988 dan Perkembangannya***

SUA *Convention* 1988 merupakan perjanjian yang secara khusus mengatur kekerasan yang terjadi terhadap kapal dan orang-orang di dalamnya. Perjanjian ini mewajibkan negara-negara untuk menekan tindakan melanggar hukum yang mengancam keamanan maritim (Robin Geiss, Anna Petrig, 2011, pp. 41-42). SUA *Convention* diadakan pada tahun 1988 di Roma. Konvensi ini mulai berlaku pada tanggal 1 Maret 1992, ketika 15 negara mulai meratifikasinya. Namun, di dalamnya tidak termasuk Indonesia (Amarulla Octavian, Bayu A. Yulianto, 2015, pp. 25-26). UNCLOS 1982 tidak dapat mencakup semua jenis kekerasan di atas

kapal, contohnya bajak laut, karena pada dasarnya aksi bajak laut tidak hanya terjadi di laut lepas. Oleh karena itu, definisi perompakan diperluas dalam perjanjian ini (Klein, 2011, p. 211). SUA Convention memberikan kerangka multilateral untuk pemberantasan pelanggaran di laut, yang tidak diatur dalam hukum internasional, dalam hal ini adalah perompakan. Konvensi ini mencakup tindak kejahatan perompakan yang dilakukan di laut teritorial, perairan kepulauan, selat internasional, dan Zona Ekonomi Eksklusif (Tanaka, 2012, pp. 361-362).

Beberapa tindakan yang dapat diategorikan sebagai perompakan di dalam SUA *Convention* diantaranya perebutan kontrol kapal dengan kekerasan dan intimidasi, kekerasan terhadap awak kapal atau penumpang, penghancuran dan pengrusakan kapal, meletakkan barang atau zat yang dapat merusak kapal, penghancuran sistem operasi dan navigasi, pemberian informasi yang salah, membunuh orang, serta bersekongkol dengan orang lain untuk melakukan tindakan-tindakan tersebut. Ketentuan ini terdapat dalam Pasal 3 SUA *Convention*, yaitu:

1. *Setiap orang melakukan pelanggaran hukum jika melakukan dengan sengaja:*
  - a) *Merebut atau melakukan control atas kapal secara paksa, dengan ancaman, dengan bentuk intimidasi lainnya*
  - b) *Melakukan tindakan kekerasan terhadap seseorang diatas kapal, dan tindakan tersebut membahayakan keselamatan navigasi*
  - c) *Menghancurkan kapal atau menyebabkan kerusakan kapal atau muatannya, yang dapat membahayakan keselamatan navigasi*
  - d) *Menempatkan bahan berbahaya yang dapat menghancurkan kapal, menyebabkan kerusakan pada kapal atau muatannya, dan dapat membahayakan keselamatan navigasi kapal*
  - e) *Menghancurkan atau merusak fasilitas keselamatan navigasi atau secara serius mengganggu operasinya*
  - f) *Menyebarkan informasi yang salah, sehingga membahayakan keselamatan navigasi kapal*
  - g) *Melukai atau membunuh siapapun, atau upaya percobaan dari setiap pelanggaran a-f.*

2. *Setiap orang melakukan pelanggaran jika:*
  - a) *Melakukan salah satu pelanggaran dari ayat 1*
  - b) *Melakukan pelanggaran dalam ayat 1 yang dilakukan orang orang yang adalah kaki tangan orang lain*
  - c) *Mengancam dengan, atau tanpa syarat, sebagaimana diatur dalam hukum nasional, yang bertujuan memaksa seseorang untuk melakukan atau menahan diri untuk tidak melakukan tindakan apapun, untuk melakukan pelanggaran yang telah disebutkan.”*

Secara garis besar, nafas dari konvensi ini sebenarnya bukan hanya terkait persoalan bajak laut, tetapi lebih mengarah pada tindakan terorisme (Amarulla Octavian, Bayu A. Yulianto, 2015, p. 25). Dengan demikian, konvensi ini tidak menggunakan kata *piracy* dalam ketentuannya, melainkan *offense* (tindak pidana), yakni dapat berupa penahanan atau penguasaan secara paksa, kekerasan, penghancuran, serta pembunuhan (Yanti, 2017, p. 49).

Konvensi ini mencakup tindak pidana dalam Pasal 3 pada seluruh wilayah laut dan tidak terbatas pada laut lepas. Wilayah berlakunya ketentuan konvensi ini diatur dalam Pasal 4 yang berbunyi:

*“1) Konvensi ini berlaku jika kapal yang bernavigasi dijadwalkan untuk bernavigasi ke, melalui atau dari perairan di luar batas terluar laut teritorial negara.*

*2) Dalam kasus dimana konvensi tidak berlaku, namun berlaku ketika pelaku atau tersangka ditemukan di wilayah negara pihak konvensi.”*

SUA Convention memberikan kewajiban bagi negara peserta untuk menerapkan hukum terhadap tindak pidana yang disebutkan dalam Pasal 3 sesuai dengan tingkatan tindak pidana yang dilakukan. Ketentuan untuk menerapkan hukuman dalam hukum nasional negara peserta terdapat dalam Pasal 5 konvensi, yaitu:

*“ Setiap negara pihak wajib membuat aturan pelanggaran yang terdapat dalam Pasal 3, yang dapat dihukum dengan hukuman yang sesuai dan mempertimbangkan sifat buruk pelanggaran tersebut.”*

Protokol Tambahan SUA *Convention* dibuat pada tahun 2005. Protokol 2005 menambahkan Pasal 3bis, yaitu seseorang melakukan pelanggaran jika orang tersebut melanggar hukum dan dengan sengaja melakukan:

*“a) ketika tujuan tindakan adalah untuk mengintimidasi populasi, memaksa pemerintah atau organisasi internasional untuk melakukan atau tidak melakukan apapun:*

- i. Menggunakan bahan peledak, radioaktif atau BCN (biologis, kimia, nuklir) terhadap kapal atau dari kapal, dan menyebabkan kematian, cedera serius, atau kerusakan*
  - ii. Pelepasan minyak, gas alam cair, zat berbahaya dalam konsentrasi jumlah yang menyebabkan kematian, cedera serius, atau kerusakan*
  - iii. Menggunakan kapal dengan cara yang dapat menyebabkan kematian, cedera serius, atau kerusakan*
- b) membawa bahan peledak atau radioaktif, dan mengetahui bahwa itu dimaksudkan untuk digunakan dan dapat menyebabkan ancaman kematian, cedera serius, kerusakan, untuk tujuan intimidasi populasi, atau memaksa pemerintah atau organisasi internasional untuk melakukan atau tidak melakukan apapun*
- c) membawa senjata BCN dan mengetahui itu adalah senjata BCN*
- d) setiap bahan, peralatan yang khusus dirancang untuk aktivitas peledak nuklir yang tidak berada dibawah perlindungan sesuai perjanjian IAEA*
- e) membawa segala peralatan, perangkat lunak yang terkait dengan senjata BCN (IMO, n.d.)”*

### **3. *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (OPRC) 1990 dan Perkembangannya;***

Pada Juli 1989, sebuah konferensi negara-negara industri terkemuka di Paris meminta IMO untuk mengembangkan langkah-langkah lebih lanjut untuk mencegah polusi dari kapal. Seruan ini disahkan oleh Majelis IMO pada bulan November tahun yang sama dan pekerjaan dimulai pada rancangan konvensi yang bertujuan untuk menyediakan kerangka kerja global untuk kerjasama internasional dalam memerangi insiden besar atau ancaman pencemaran laut. Konvensi ini mulai berlaku tanggal 13 Mei 1995.

Negara pihak OPRC diharuskan untuk menetapkan langkah-langkah untuk menangani insiden polusi, baik secara nasional maupun dalam kerja sama dengan negara lain. Kapal diharuskan membawa rencana darurat

polusi minyak kapal. Operator unit lepas pantai di bawah yurisdiksi Para Pihak juga diharuskan memiliki rencana darurat pencemaran minyak atau pengaturan serupa yang harus dikoordinasikan dengan sistem nasional untuk merespons dengan cepat dan efektif terhadap insiden pencemaran minyak. Selain itu kapal wajib melaporkan insiden pencemaran kepada pihak berwenang pantai dan tindakan yang akan diambil. Konvensi ini menyerukan pembentukan persediaan peralatan untuk menyelesaikan perkara tumpahan minyak, mengadakan latihan memerangi tumpahan minyak dan pengembangan rencana terperinci untuk menangani insiden polusi.

Para pihak pada konvensi diharuskan untuk memberikan bantuan kepada negara lain jika terjadi keadaan darurat. Dalam konvensi ini terdapat Protokol OPRC yang berkaitan dengan zat berbahaya yang diadopsi pada tahun 2000 (IMO, n.d.).



### **BAB III PEMBAHASAN**

#### **A. Konsekuensi Indonesia sebagai Negara Anggota IMO**

Konvensi Hukum Laut atau UNCLOS 1982 adalah payung hukum dari hukum laut internasional, namun konvensi tersebut masih bersifat umum, sehingga diperlukan aturan untuk mengatur hal lebih khusus mengenai keselamatan pelayaran, keamanan laut, serta kelestarian laut. Pasal 197 UNCLOS 1982 memberikan amanat bagi negara untuk bekerjasama secara global, regional, secara langsung atau melalui organisasi-organisasi internasional yang kompeten, dalam merumuskan dan menjelaskan ketentuan, standar dan praktek yang disarankan secara internasional serta prosedur yang sesuai dengan Konvensi memiliki tujuan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, dengan memperhatikan ciri- ciri regional yang khas.

Eksistensi organisasi internasional dalam pembentukan aturan dan standar mengenai keselamatan dan keamanan maritim juga ditekankan dalam Pasal 217 UNCLOS 1982. Pasal tersebut menyatakan negara-negara harus menjamin bahwa kendaraan air yang mengibarkan benderanya atau terdaftar di negara tersebut menaati ketentuan dan standar internasional yang berlaku, yang ditentukan melalui organisasi internasional yang kompeten atau konferensi diplomatik yang umum dalam hal pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran, persyaratan yang bertalian dengan desain, konstruksi, peralatan dan yang dipersyaratkan dan diterbitkan sesuai dengan ketentuan dan standar internasional.

Organisasi internasional yang khusus menangani bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta penanggulangan pencemaran dari kapal adalah IMO. Indonesia merupakan negara anggota IMO sejak 7 Mei 1960 berdasarkan ratifikasi Statuta IMO tahun 1948 melalui surat Pejabat Presiden kepada Sekjen IMO No. 9796/1960 dan Keppres No. 14 Tahun 1996 tentang Pengesahan *Amandment to the Convention on the IMO*.

Indonesia telah meratifikasi puluhan konvensi dari IMO, sehingga Indonesia memiliki kewajiban untuk menerapkan ketentuan-ketentuan dalam konvensi tersebut. Kewajiban negara untuk melaksanakan kaidah konvensi didasarkan pada asas *Pacta Sunt Servanda* yang terdapat dalam Pasal 26 Konvensi Wina 1969 dan 1986 yang menyatakan bahwa perjanjian berlaku

layaknya undang-undang bagi para pihak yang terikat. Melalui Pasal 26 tersebut, bagi pihak-pihak yang telah terikat wajib melaksanakan perjanjian dengan itikad baik atau *good faith* (Liberta Bintoro, Siti Muslimah, 2015, pp. 9-10). Dalam hal ini, contohnya Indonesia telah menjadi state party dari SOLAS dan ISPS Code 2002, sehingga Indonesia wajib melaksanakan perjanjian-perjanjian tersebut dengan itikad baik.

## **B. Praktik Negara Malaysia sebagai Negara Anggota IMO**

Negara Malaysia memiliki tujuh badan negara yang diberikan kewenangan untuk menegakkan peraturan perundang-undangan maritim, antara lain *The Royal Malaysian Police (Marine)*, *the Fishery Department*, *the Royal Customs and Excise*, *the Marine Department*, *the Royal Malaysian Navy (RMN)*, *the Department of Environment*, dan *the Immigration Departmen*. Semua lembaga tersebut, kecuali RMN yang hanya memberikan bantuan, merupakan penjaga utama atau *principal guardians* dan melakukan operasi di wilayah tanggung jawab mereka masing-masing. Namun, RMN dan *The Royal Malaysian Air Force* bertanggung jawab atas pelaksanaan operasi dan pengawasan atas Zona Ekonomi Eksklusif Malaysia. Sementara, badan-badan lain bertanggung jawab atas daerah-daerah yang lebih dekat ke daerah pesisir di dalam laut teritorial. Sejak tahun 1985, Malaysia telah membentuk *Maritime Enforcement Coordinating Center (MECC)* di bawah divisi *National Security Division of the Prime Minister's Department*. MECC memantau semua aktivitas maritim dan mengumpulkan informasi untuk dilaporkan ke lembaga penegakan maritim terkait. Namun, MECC tidak menjalankan fungsi komando atau kontrol apa pun atas lembaga mana pun. (Djalal, 2004, p. 427)

Dalam perkembangannya, pada tahun 2005 Malaysia membentuk *Malaysia Maritime Enforcement Agency (MMEA)* yang memiliki tugas dan tanggung jawab untuk keamanan dan keselamatan maritim di Malaysia. Tugas MMEA adalah pelaksanaan penegakan hukum, pencarian dan pertolongan, dan perlindungan lingkungan laut di wilayah maritim Malaysia. Pembentukan MMEA dilakukan oleh Malaysia dalam rangka mengintegrasikan fungsi-fungsi dan kewenangan instansi penegak hukum di Malaysia yang dulunya tersebar di

beberapa instansi. Dalam pelaksanaan tugasnya, MMEA mengemban fungsi *coast guard* di Malaysia.

### **C. Praktik Negara Thailand sebagai Negara Anggota IMO**

*Teluk Thailand* dan Laut Andaman merupakan wilayah yang seringkali terjadi perompakan. *The Royal Thai Navy* selain mempertahankan negara, juga melindungi kepentingan maritim negara serta membantu badan lain dalam melaksanakan tanggung jawabnya masing-masing. Angkatan Laut Thailand telah membentuk *Coast Guard Command* untuk tujuan penegakan hukum di laut teritorial dan zona tambahan. (Djalal, 2004, pp. 427-428)

### **D. Praktik Negara Filipina sebagai Negara Anggota IMO**

Filipina telah menjadi negara pihak dari IMO sejak tahun 1964 dan berkomitmen untuk memiliki *green and sustainable global maritime transportation*. Filipina mengamati dan mematuhi konvensi IMO secara efisien, serta menegakkan seluruh aturan keselamatan dan keamanan pelayaran untuk mencegah pencemaran lingkungan laut. Berkaitan dengan hal ini, Filipina telah meratifikasi beberapa konvensi, antara lain:

1. *Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as Amended (SOLAS PROT 1978)*
2. *Protocol of 1988 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as Amended (SOLAS PROT 1988)*
3. *Protocol of 1997 to Amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 Relating Thereto (MARPOL Annex VI)*
4. *Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (Load Line Protocol 88)*
5. *International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001 (AFS 2001)*
6. *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water Sediments, 2004 (BWM Convention)* (Jubey, n.d.).

Negara Filipina telah berpartisipasi dalam beberapa Perjanjian Kerjasama Regional untuk mencapai tujuan IMO. Contohnya, pemerintah Filipina sangat

mendukung IMO untuk berkoordinasi dan bekerjasama dalam hal memberantas pembajakan (piracy). Penangkapan bajak laut dan penyitaan kapal bajak laut dilakukan oleh *Philippines Navy* (PN). Filipina sangat konsisten menganjurkan koordinasi antara pemilik kapal dan pemerintah saat menangani kasus pembajakan oleh bajak laut. Pemerintah berupaya untuk mendampingi keluarga ABK yang sedang berada dalam penguasaan bajak laut. Kemudian, pemerintah juga memberikan konseling pasca insiden untuk para pelaut, ABK, dan keluarga (Jubey, n.d.). Pada tahun 2017, *Philippine Navy* dan *United States Navy* melakukan *joint naval patrol* (gabungan patroli laut) di Laut Sulu, terhadap peristiwa pemberontakan ISIS dan perompakan di daerah tersebut. Saat itu terjadi kekhawatiran masyarakat internasional bahwa anggota ISIS akan melintasi perbatasan laut antara Malaysia dan Indonesia untuk bergabung dengan pemberontak Islam yang merebut kota Marawi di Filipina Selatan. (VOA, 2017)

Filipina telah menjadi bagian dari IMO Council sejak tahun 1997. Sejak saat itu Filipina menjadi kontributor aktif dalam penyusunan aturan dan regulasi internasional untuk pengembangan industri maritim global, khususnya dalam bidang transportasi dan navigasi maritim. Salah satu kontribusi Filipina dalam hal industri maritim global adalah dengan membentuk *The Maritime Industry Authority* (MARINA). Sebagai badan negara yang bertanggungjawab dalam mengembangkan industri maritim Filipina, MARINA melalui *10-year Maritime Industry Plan* (MIDP) telah memperkuat regulasi pendaftaran kapal Filipina. MARINA juga menyelenggarakan lokakarya, konsultasi, dan konferensi untuk membahas dan menyelesaikan permasalahan terkait pendaftaran kapal Filipina. Salah satunya adalah pertemuan rutin pertahun yang membahas apakah perlu dilakukan perubahan kerangka hukum seta undang-undang, surat edaran nasional, dan lain-lain. Upaya ini menghasilkan *approval of House Bill 1286*, yang berjudul “*an Act providing for the full and effective implementation and enforcement of international maritime instruments of which Philippines is a State party*” dan *approval of House Bill 1288* yang berjudul “*An Act providing for the registration of ships and incentives therefor and other purposes*”. Regulasi yang diusulkan tersebut bertujuan untuk memperkuat pendaftaran kapal di Filipina, serta penerapan aturan dan regulasi untuk keselamatan dan keamanan maritim, serta perlindungan lingkungan laut. (Department of Transportation, 2019)

Sebagai negara anggota IMO yang bertanggung jawab, Filipina saat ini sedang mempersiapkan Member *State Audit Scheme* (IMSAS) yang dijadwalkan pada tahun 2021. MARINA juga telah menegaskan komitmennya untuk mempertahankan posisinya di IMO *Council* kategori C tahun 2020-2021, untuk membuktikan kepatuhan penuh terhadap konvensi IMO. (Department of Transportation, 2019).

Selain MARINA, *Philippine Coast Guard* (PCG) memiliki peran penting dalam hal keamanan maritim Filipina. Gagasan terkait penegakan hukum kemaritiman, dalam hal ini adalah *coast guard*, bukan merupakan hal yang baru di Asia Tenggara. Gagasan terkait *coast guard* di Filipina secara teknis telah ada lebih dari satu abad, yang dimulai oleh *Bureau of Coast Guard and Transportation* tahun 1901. (Parameswaran, 2019, p. 2) Sejak tahun 2016, PCG dibawah pimpinan Laksamana Joel Garcia membuktikan eksistensi dan kepemimpinan PCG di dunia kelautan, dengan melakukan patroli di laut, hingga mempertahankan yurisdiksi Filipina dalam sengketa dengan Negara Tiongkok. PCG hingga saat ini memiliki kewajiban untuk berpatroli di *South China Sea/ West Philippine Sea*. Selain berpatroli, PCG memiliki pengalaman menangkap nelayan Tiongkok ilegal di Laut Palawan. (Tarriela, 2020).

Indonesia dan Filipina memiliki banyak persamaan dalam bidang kelautan. Filipina memiliki luas laut sekitar 5,695 juta km<sup>2</sup>, dan terdapat berbagai lembaga yang memiliki kewenangan di laut. Maka, salah satu hal yang menarik untuk dikaji adalah, bagaimana keadaan di Filipina serta siapa yang menjadi *leading agency*? Instansi di Filipina bersama-sama melakukan penjagaan dan penegakan hukum di laut yang dalam praktiknya bisa sesuai dengan kebutuhan. Dalam hal terjadinya IUU *Fishing*, maka akan ada beberapa lembaga yang berwenang menangani kasus tersebut. Misalnya, jika PCG menangkap pelaku IUU *Fishing*, maka PCG bertanggungjawab atas biaya yang dikeluarkan selama proses patroli dan penangkapan berlangsung. Ketentuan ini juga berlaku apabila *Philippine Navy* yang bertanggungjawab untuk menangkap pelaku IUU *Fishing*. PCG tidak berhak untuk menghalangi lembaga atau agensi yang hendak membantu menangani kasus di laut, terutama kasus yang terkait dengan lingkungan dan sumber daya alam. Dalam hal bekerjasama untuk menjaga laut Filipina, PCG tidak memonopoli fungsi dan otoritas kewenangan, sehingga

walaupun ada banyak lembaga yang berhak untuk menerapkannya di laut, *overlapping authority* tidak terjadi.<sup>4</sup>

PCG melakukan berbagai kerjasama dengan lembaga lain dalam menjaga keamanan maritime, antara lain:

- PCG membantu 16 lembaga di pemerintahan
- PCG menulis *memorandum of agreement & task force* dalam isu *smuggling*
- PCG memiliki perjanjian dengan otoritas Pelabuhan, yakni melatih dan menyiapkan 450-1000 anjing *K9* untuk melacak bom dan untuk kepentingan *resuce team*, mengingat PCG memiliki spesifikasi *search and rescue*
- PCG memfasilitasi para sarjana untuk mengikuti pelatihan di Amerika Serikat, dalam rangka menambah personil di lembaga pemerintahan.

Kemudian, berikut adalah beberapa kerjasama internasional Negara Filipina:

- *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*
- *ASEAN Maritime Transport Working Group*
- *Exchange of Information Relating to White Shipping*
- *Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting*, dan lain-lain.

## **E. Praktik Negara Indonesia sebagai Negara Anggota IMO**

Berdasarkan Konvensi-konvensi IMO yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, Bakamla bisa menjadi *coordinating* atau *leading agency* dalam menjaga dan mengamankan laut baik yang berada dalam kedaulatan maupun yurisdiksi negara, termasuk dapat membantu penghitungan jumlah ganti rugi apabila terjadi pencemaran lingkungan laut oleh minyak dari kapal sebagaimana diatur oleh MARPOL 73/78 di atas. Penghitungan kerugian tersebut mengacu pada 4 Instrument IMO tentang Ganti Rugi Pencemaran Laut, yaitu :

---

<sup>4</sup> Disampaikan oleh Captain Mitzi (PCG) pada Focused Group Discussion Bakamla & PCG, 12 Oktober 2020)

- *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 29 November 1969 dan mulai berlaku efektif sejak tanggal 19 Juni 1975 (CLC 1969);
- *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, 1971 (*FUND Convention 1971*), 18 Desember 1971 dan berlaku sejak 16 Oktober 1978;
- *International Owners' Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution Damage (TOVALOP) 1978*;
- *Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution Damage (CRISTAL) 1978*. (Gold)

Skema Ganti Rugi Pencemaran Laut Internasional menurut 4 aturan internasional tersebut adalah sebagai berikut :

- a. *International Convention on Civi Liability for Oil Pollution Damage* yang diadopsi 29 November 1969 (CLC 1969)

Konvensi Internasional tentang Ganti Rugi Perdata atas Kerugian Pencemaran Laut oleh minyak kapal tahun 1969 atau dikenal CLC 1969 ini melahirkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Tujuan CLC 1969 ini menegaskan "... *to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by oil pollution resulting from the escape or discharge of oil from ships...*", bahwa CLC 1969 untuk menjamin kompensasi yang memadai bagi orang yang menjadi korban pencemaran laut oleh minyak dari kapal. Menurut CLC 1969 ini bahwa pemilik kapal (*owner of the ship*) harus memberikan ganti rugi untuk setiap kejadian sebesar \$US 125 setiap ton yang dibawa kapal dan batas maksimum ganti rugi sebesar \$US 14 million untuk setiap kejadian. Oleh karena itu, CLC 1969 meminta pemilik kapal untuk ditanggung oleh oleh asuransi dan CLC 1969 ini mensyaratkan bagi kapal yang membawa minyak lebih 2000 ton.

Pasal III (1) CLC 1969 menegaskan bahwa "... *the owner of a ship at the time of incident or where the incident consists of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident...*" Pasal III (1) CLC 1969 ini yang melahirkan prinsip *strict liability* dalam hal terjadi pencemaran laut oleh minyak dari

kapal, tetapi tanggung jawab mutlak tersebut akan hilang apabila peristiwa di luar kegiatan pengangkutan minyak tersebut sebagaimana disebutkan oleh Pasal III ayat (2)-nya yang berbunyi :

“No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage :

- (a) *resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional inevitable and irresistible character or*
- (b) *was wholly caused by an act of omission done with intent to cause damage by a third party or;*
- (c) *was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.”*

Prinsip tanggung jawab mutlak pemilik kapal dapat diabaikan apabila pencemaran laut oleh minyak dari kapal tersebut disebabkan oleh adanya perang, pemberontakan, peristiwa alam, perbuatan atau kelalaian pihak ketiga, atau kecerobohan atau perbuatan salah pemerintah atau pihak yang bertanggung jawab dalam menjaga alat bantu pelayaran.

- b. *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, 18 Desember 1971 (Fund Convention 1971)

CLC 1969 ini memberikan mekanisme pertanggungjawaban yang cukup baik bagi korban terjadinya pencemaran laut oleh minyak dari kapal dengan ganti rugi sebesar maksimum \$US 14 juta, tetapi dalam perkembangannya jumlah tersebut kurang memadai dengan kerugian yang dialami oleh pihak korban baik negara, masyarakat pantai, dan ekologi laut itu sendiri. Oleh karena itu, masyarakat internasional (IMO) membuat perjanjian internasional lagi, yaitu *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* yang diadopsi 18 Desember 1971 dan berlaku sejak 16 Oktober 1978. Konvensi tentang Pembentukan Dana Internasional untuk Kompensasi Kerugian Pencemaran Laut oleh minyak disebut juga *Fund Convention 1971*. *Fund Convention 1971* melengkapi kekurangan CLC 1969, yaitu berupa terbatas jumlah kompensasi yang dapat diberikan dari pemilik kapal kepada korban pencemaran laut, sehingga memunculkan



adanya aturan baru yang lebih baik. *Fund Convention* 1971 menghendaki kompensasi yang tidak dibatasi karena pencemaran laut tersebut melibatkan kapal-kapal tanker besar. Oleh karena itu, *Fund Convention* 1971 mempunyai tujuan sebagai berikut :

1. *To provide compensation for pollution damage to the extent that the protection – afforded by the 1969 Civil Liability Convention is inadequate.*
2. *To give relief to shipowners in respect of the additional financial burden imposed on them by the CLC 1969 such relief being subject to conditions designed to ensure compliance with safety at sea and other conventions.*
3. *To give effect to the related purposes set out in the Convention.*

Menurut Tujuan Konvensi 1971 ini jelas bahwa dengan adanya *Fund Convention* dimaksudkan untuk menyediakan kompensasi yang lebih besar dan untuk meringankan pemilik kapal dengan adanya dana tambahan tersebut. Berdasarkan *Fund Convention* 1971 ini adalah kompensasi dapat diberikan kepada korban melebihi tanggung jawab pemilik kapal, tetapi tidak boleh melebihi \$US 30 Juta setiap satu kejadian, dan ganti rugi maksimum menurut Konvensi ini adalah maksimum \$US 16 Juta.

*Fund Convention* 1971 membantu pemilik kapal yang tidak mampu memberikan ganti rugi yang memadai bagi korban pencemaran laut, sehingga nantinya korban mendapatkan ganti rugi yang memadai. Dalam hal keadaan tertentu, *Fund Convention* dapat memberikan ganti rugi secara maksimum sebesar \$US 60 juta (\$US 60 million) untuk setiap kecelakaan terjadinya pencemaran laut oleh minyak dari kapal. *Fund Convention* 1971 selain untuk memberikan ganti rugi bagi korban yang menderita kerugian di mana kecelakaan terjadi misalnya di laut territorial, juga *Fund Convention* memberikan ganti rugi bagi negara peserta lain yang melakukan upaya-upaya pengendalian pencemaran tersebut di luar *locus delicti* laut territorial tersebut. Bagi negara peserta yang terancam oleh pencemaran laut tersebut, *Fund Convention* akan memberikan bantuan dalam bentuk bantuan orang, barang, fasilitas kredit, atau bantuan lain. *Fund Convention* 1971 merupakan dana berasal dari semua orang yang

menerima *import* minyak yang di bawa melalui laut di negara-negara peserta Konvensi ini. Organisasi Fund Convention terdiri dari Majelis Negara Peserta, Direktur yang berfungsi sebagai Sekretariat yang diangkat oleh Majelis dan ada Komite Eksekutif.

c. *International Owners' Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution Damage (TOVALOP) 1978;*

Pertanggungjawab untuk memberikan ganti rugi yang memadai bagi korban pencemaran laut yang disebabkan oleh minyak dari kapal bukan saja menjadi tanggung jawab negara, tetapi juga menjadi tanggung jawab pemilik kapal tanker, sehingga pemilik tanker tersebut membentuk Persetujuan Sukarela Pemilik Kapal tentang Ganti Rugi Kerusakan Pencemaran Laut yang disingkat TOVALOP 1978. Menurut TOVALOP 1978 ini, para pemilik kapal dapat memberikan tambahan kompensasi maksimum US \$ 16 juta. Pasal VII TOVALOP 1978 berbunyi sebagai berikut :

*“the maximum liability under this Agreement of a Participating Owner in respect of any one incident shall be One Hundred and Sixty US Dollars (US \$ 160.000) per ton of each of his Tankers involved in the incident, or Sixteen Million, Eight Hundred Thousand US Dollars (US \$ 16,800,000.00).”*

d. *Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution Damage (CRISTAL) 1978;*

Pertanggung jawaban atas kerugian yang disebabkan oleh pencemaran laut dari minyak kapal yang menurut CLC 1969 adalah ganti ruginya oleh pemilik kapal, dan kalau menurut TOVALOP adalah pemilik tanker. Di samping mengacu pada CLC 1969 dan TOVALOP 1978 tersebut, ada lagi ganti rugi yang akan diberikan oleh pemilik muatan/kargo atau muatan minyak tersebut yang tergabung dalam organisasi *Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution* (CRISTAL) yang diadopsi 1 Juni 1978. CRISTAL ini dapat memberikan ganti rugi maksimum sebesar US\$ 72 juta sebagaimana dalam Clause IV (Compensation and Indemnity) dari CRISTAL tersebut yang bunyinya sebagai berikut :

“... of this Clause in respect of any one incident regardless of the number of Tankers involved, shall be limited so that the total sum of that amount and the compensation available from all vessels, persons, and sources other than the Institute referred to on such of those paragraphs as are applicable shall not exceed Thirty Six Million US Dollars (US\$ 36,000,000.00) ... if experience indicates that the total amount available hereunder is significantly less than the amount required to satisfy all claims, the Institute shall increase the limit as in its judgment, it considers advisable, but not above Seventy Two Million US Dollars (US\$ 72,000,000.00) in respect of incidents occurring...”

Edgar Gold dalam tulisan “*Compensation for Ship-Source Marine Pollution*” sebagaimana dikutip di atas telah membuat analisis skenario skema terhadap ganti rugi atas terjadinya pencemaran laut oleh minyak dari kapal yang mengalami kecelakaan di Selat Malaka. Dalam analisis hipotesisnya dicontohkan sebuah kapal tanker VLCC kandas di Selat Malaka yang melibatkan kepentingan 3 negara pantai, yaitu Singapura, Malaysia, dan Indonesia. Dengan peristiwa kecelakaan kapal tersebut, Edgar Gold merinci sejumlah kerugian dengan membuat tabel sebagai berikut:

*Table I : Direct costs arising out of the loss of the Ship :*

No.	Loss of the Ship	Costs
1	Loss of Ship – Owner	\$ 3,5 million + x
2	Loss of Ship – Hull Underwriters	\$ 9,0 million
3	Wreck Removal – Owner	\$ 0,25 million
4	Wreck Removal – P & I	\$ 1,5 million
	<i>Total</i>	\$14,25 million + x

*Table II : Direct costs arising out of the loss of the Cargo :*

No.	Loss of the Cargo	Costs
1	Loss of total cargo –	\$ x
2	Shipper/Consignee	\$ 21,662,500
3	Loss of 86,650 tons – Cargo	\$ 462,500
4	Underwriters	\$ 2,875,000
	Loss of 1,850 tons – Cargo Underwriter	

	<i>Loss of use of 11,500 tons – Cargo Underwriter</i>	
	<i>Total</i>	<i>\$25,000,000 + x</i>

*Table III : Direct & Indirect Cleanup Costs :*

<i>No.</i>	<i>Cleanup Operation</i>	<i>Costs</i>
1	<i>Oil Recovery from Open Water</i>	<i>\$ 2,057,143</i>
2	<i>Expendable Materials</i>	<i>\$ 1,300,000</i>
3	<i>Equipment Expenses</i>	<i>\$ 850,000</i>
4	<i>Dispersals</i>	<i>\$ 495,000</i>
5	<i>Mechanical Cleaning</i>	<i>\$ 784,000</i>
6	<i>Manual Cleaning</i>	<i>\$ 440,000 + x</i>
7	<i>Additional Cleaning</i>	<i>\$ 165,000</i>
8	<i>Other Costs</i>	<i>\$ + x</i>
	<i>Total</i>	<i>\$ 6,091,143 + x</i>

*Table IV : Damage to Coastal Fisheries – Direct Costs :*

<i>No.</i>	<i>Fisheries Damages</i>	<i>Costs</i>
1	<i>Actual Cash Value of Catch Lost</i>	<i>\$ 750,000</i>
2	<i>Industrial Losses from Catch</i>	<i>\$ 2,250,000</i>
3	<i>Loss of Income – Commercial</i>	<i>\$ 100,000</i>
4	<i>Fishermen</i>	<i>\$ 300,000</i>
5	<i>Loss of Income – Industry</i>	<i>\$ 1,500,000</i>
6	<i>Basic Food Compensation Costs</i>	<i>\$ 500,000</i>
7	<i>Equipment Losses</i>	<i>\$ 150,000</i>
	<i>Market Depression</i>	
	<i>Total</i>	<i>\$ 5,550,000</i>

*Table V : Long-Term Damage to Regional Fisheries (Approx. 4 years period :*

<i>No.</i>	<i>Fisheries Damages</i>	<i>Costs</i>
1	<i>Shellfish – Direct Reduction</i>	<i>\$ 1.3 million</i>

2	Shellfish – Market Losses	\$ 3.9 million
3	Other Fish – Direct Reduction	\$ 2.2 million
4	Other Fish – Market Losses	\$ 6.6 million
5	Mangrove, etc, losses	\$ 2.5 million
1	Shellfish – Direct Reduction	\$ 1.3 million
2	Shellfish – Market Losses	\$ 3.9 million
3	Other Fish – Direct Reduction	\$ 2.2 million
4	Other Fish – Market Losses	\$ 6.6 million
5	Mangrove, etc, losses	\$ 2.5 million
	<i>Total</i>	\$ 16.5 million

*Table VI :Other Damage and Losses :*

No.	Other Damage and Losses	Costs
1	Singapore Strait Navigation Claims	\$ 2.5 million
2	Singapore Harbour Claims	\$ 1.5 million
3	Tourism Losses	\$ x
4	Miscellaneous Losses	\$ 2.0 million
5	Mangrove, etc, losses	\$ 2.5 million
	<i>Total</i>	\$ 6.0 million + x

*Table VII :Tally of Losses :*

No.	Tally of Losses	Each Costs
1	Direct Costs – Loss of Ship	\$ 14,250,000 + x
2	Direct Costs – Loss of Cargo	\$ 25,000,000 + x
3	Direct & Indirect Costs – Cleanup	\$ 6,091,000
4	Direct Costs – Coastal Fishery	\$ 5,550,000
5	Long-Term Cost – Fishery	\$ 16,500,000
6	Other Damage & Claims	\$ 6,000,000
	<i>Total</i>	\$ 73,341,143 + x

Berdasarkan perhitungan dalam tabel I – VII tersebut di atas, maka perhitungan jumlah kerugian bagi ketiga negara pantai tersebut adalah \$ 34,091,143 dibagi sebagai berikut :

- Indonesia mendapatkan jumlah kerugian sebesar 50% : \$ 17,045,571
- Malaysia mendapatkan jumlah kerugian sebesar 35% : \$ 11,931,900
- Singapore mendapatkan jumlah kerugian sebesar 15% : \$ 5,113,736

Pemerintah membentuk Bakamla dengan Perpres No. 178/2014 yang merupakan amanat Pasal 59 UU No. 32/2014 tentang Kelautan. Tugas pokok dan fungsi dari Bakamla adalah sebagai berikut dalam bentuk tabel :

Tugas	Fungsi	Kewenangan
Bakamla mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia	<p>a. menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;</p> <p>b. menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;</p> <p>c. melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan</p>	<p>a. melakukan pengejaran seketika memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut; dan</p> <p>c. mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.</p>

	<p>penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;</p> <p>d. menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait;</p> <p>e. memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;</p> <p>f. memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan</p> <p>g. melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.</p>	<p>(2)Kewenangan sebagai-mana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara terintegrasi dan terpadu dalam satu kesatuan komando dan kendali.</p>
--	--	--

## BAB IV REKOMENDASI

Konvensi-Konvensi IMO banyak bersinggungan dengan beberapa instansi kementerian dan lembaga, seperti halnya Konvensi Hukum Laut 1982 yang memberikan tugas/kewenangan ke negara pantai yang terkait dengan pertahanan keselamatan dan keamanan pelayaran, imigrasi, bea cukai, lingkungan hidup, perikanan, sumber daya alam mineral, dan lain-lain. Beberapa kementerian/lembaga/badan tersebut menjalankan peraturan perundang-undangan masing-masing, sehingga tidak mudah untuk menentukan atau menetapkan siapa yang paling tepat dalam pelaksanaannya. Oleh karena itu, **diperlukan koordinasi melalui mekanisme yang disepakati oleh para Lembaga** tersebut sehingga dapat menghindari tumpang tindih kewenangan yang menjadikan tidak efektif dalam menjaga mengamankan dan mengelola sumber daya alam di laut tersebut.

Pelaksanaan pengamanan dan penegakan hukum di laut selama ini dikelola oleh beberapa instansi baik sipil maupun militer. Masing-masing instansi tersebut menjalankan amanah peraturan perundang-undangan yang berlaku secara nasional maupun mengacu pada ketentuan-ketentuan internasional. **Dengan banyaknya instansi yang terkait keamanan laut ini mengakibatkan terjadinya tumpang tindih kewenangan dan tidak menutup kemungkinan terjadinya konflik kepentingan antar instansi.** Koordinasi harus dilakukan dengan baik agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan, **koordinasi tersebut harus dilakukan dengan berbagi tugas dan fungsi sesuai dengan Undang-Undang Kelautan.**

Dalam rangka melaksanakan konvensi-konvensi IMO, **KPLP merupakan focal point** akan tetapi belum memenuhi persyaratan secara legal formil. Dalam Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014, **Bakamla secara legal formil sudah relevan dengan kewenangan dalam mengimplementasikan konvensi-konvensi IMO, sehingga Bakamla dapat menjadi leading agency** dibawah naungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi dalam menjaga dan mengamankan laut baik yang berada dalam kedaulatan maupun yurisdiksi negara. **Namun, Bakamla juga tetap di dukung oleh badan dan lembaga yang sudah memiliki kewenangannya masing-masing.** Hal tersebut perlu disesuaikan pula dengan berbagai kondisi dan kasus yang ada dalam situasi masa kini.



Bakamla dengan instansi lain bersama-sama melakukan penjagaan dan penegakan hukum di laut yang dalam praktiknya bisa sesuai dengan kebutuhan. Dalam hal adanya kapal-kapal asing yang melakukan IUU *Fishing*, maka Bakamla bekerja sama dengan KKP. Apabila kapal-kapal asing tersebut diduga dilengkapi dengan kekuatan militer, maka Bakamla akan di bantu oleh TNI AL, karena TNI AL mempunyai kewenangan penegakan hukum sampai ZEE Indonesia sesuai dengan UU No. 5/1983. Demikian juga apabila kapal-kapal asing yang diduga ada pelanggaran hukum baik terkait dengan imigrasi, ekspor-impor barang, perompakan, terorisme, dan lain-lain, maka Bakamla dapat berfungsi sebagai “ketua kelas” dengan berbagai instansi tersebut dalam kerangka menjaga keamanan dan penegakan hukum di laut baik yang berada di bawah kedaulatan negara yang sampai 12 mil laut, maupun yang berada dalam yurisdiksi negara yang mencakup zona tambahan 24 mil, zona ekonomi eksklusif 200 mil, landas kontinen sampai 350 mil, dan laut lepas.

Selain itu, terkait dengan konvensi IMO yang belum diratifikasi oleh Indonesia, sebaiknya pemerintah mempertimbangkan untuk menjadi negara peserta dan lebih lanjut meratifikasi *SUA Convention* dikarenakan adanya peningkatan pelanggaran hukum di laut khususnya kejahatan lintas negara dan terorisme. Ada banyak konvensi yang perlu di ratifikasi, dan untuk meratifikasi semua konvensi adalah hal yang mustahil. Oleh karena itu, Pemerintah Filipina memilih untuk meratifikasi konvensi yang dianggap paling penting dan relevan terhadap keadaan dalam beberapa tahun kedepan. Hal ini perlu penelitian lebih lanjut, sebab negara pembanding dalam kajian ini yakni Filipina juga memiliki rencana untuk menjadi negara peserta *SUA Convention*, melalui ratifikasi di tahun 2022.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. BUKU

- Aust, Anthony., *Handbook of International Law*, Cambridge University Press, New York, 2005.
- Boer Mauna, *Hukum Internasional: Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, PT Alumni, Bandung 2018.
- Churchill, RR., and Lowe, AV., *the Law of the Sea*, third edition, Juris Publishing, Manchester University Press, 1999.
- David Anderson, *Modern Law of the Sea*, Selected Essays, Martinus Nijhoff Publishers, 2010.
- Donald R. Rothwell, at al., *the Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, 2014.
- Geiss, Robin., Petrig, Anna., *Piracy and Armed Robbery at Sea*, Oxford University Press, New York, 2011.
- Hukum Laut Internasional*, BPHN-Binacipta, Jakarta, 1978
- Klein, Natalie., *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford University Press, New York, 2011.
- Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, PT Alumni, Bandung, 2003.
- Susanto dan Dicky R Munaf, *Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini*, Gramedia, Jakarta, 2015.
- Tanaka, Yoshifumi., *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, New York, 2012.

### B. HUKUM INTERNASIONAL DAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

#### Hukum Internasional

- Charter of the United Nations and Statute of the International Court of Justice.*
- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972*  
(COLREG) 1977
- Convention on the Prevention of Marine Pollution by dumping of Wastes and other Matters 1972*
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.*

*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships and its Protocol (MARPOL 73/78)*

*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*

*International Convention on Maritime Search and Rescue 1979 (SAR) 1985*

*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978*

*International Maritime Organization Convention.*

*International Safety Management Code.*

*Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation Protocol 2005.*

*United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.*

*Vienna Convention on the Law of Treaties 1969.*

### **Peraturan Perundang- Undangan**

Keputusan Presiden No. 65 Tahun 1980 tentang Pengesahan Konvensi SOLAS 1974

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional.

Undang-Undang No.32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.

Undang-Undang No. 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri.

### **C. JURNAL/ARTIKEL/MAKALAH**

Dewi Indira Biasane, *Penerapan Regulation for Prevention Collitions at Sea 1972 pada Kapal Berbendera Indonesia di Pelabuhan Bitung*, Jurnal Penelitian Transportasi Laut, volume 19, 2015.

Edgar Gold, *Compensation for Ship-Source Marine Pollution : A Hypothetical Case Study*, tanpa nama jurnal dan tahun.

Ermi Yanti, *Yurisdiksi Universal Penegakan Hukum terhadap Pembajakan kapal Safmarine Asia*, Belli ac Pacis, Volume 3, Nomor 2, 2017.

Fis Purwangka dan Sugeng Hari Wisudo, *Kebijakan Internasional Mengenai Keselamatan Nelayan*, Buletin PSP, Volume 21, Nomor 1, 2013.

Hasjim Djalal, *Piracy in South East Asia: Indonesian & Regional Responses*, Jurnal Hukum Internasional, 2004.

