



# **HUKUM LAUT ZONA-ZONA MARITIM SESUAI UNCLOS 1982 DAN KONVENSI-KONVENSI BIDANG MARITIM**



**BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT  
REPUBLIK INDONESIA**

**HUKUM LAUT, ZONA-ZONA MARITIM  
SESUAI UNCLOS 1982 DAN KONVENSI-  
KONVENSI BIDANG MARITIM**

<http://www.bakorkamla.go.id>

**BAKORKAMLA**

**HUKUM LAUT, ZONA-ZONA MARITIM SESUAI UNCLOS 1982 DAN  
KONVENSI-KONVENSI BIDANG MARITIM**  
**Retno Windari, SH, MSc**

*29 Desember, 2009*

GAKUM KAMLA 002.01.2009

Hak cipta di lindungi oleh Undang-undang

*All rights reserved*

© Penerbit: Badan Koordinasi Keamanan Laut, Jl. Dr. Sutomo No. 11 Jakarta Pusat  
10710

Dilarang mengutip dan memperbanyak tanpa izin tertulis dari pemegang hak cipta, sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apapun juga, seperti cetak, fotocopi, mikrofilm, CD-Rom, dan rekaman suara.

Penerbit tidak bertanggung jawab terhadap isi dan penulisan buku ini.

**ISBN : 978-602-8741-01-9**

<http://www.bakorkamla.go.id>

**PENDIDIKAN DAN PELATIHAN  
PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN DAN KEAMANAN DI  
LAUT SERTA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM**

**TIM TEHNIS**

FX. EDDY SANTOSO, S.Ip	Ketua Tim
Ir. RATHOYO RASDAN, MBA	Wakil Ketua Tim
Capt. HENGKY SUPIT	Sumber Materi
Drs. WILLEM NIKSON.S, M.M (APU)	Pengonsep/Penyusun Kurikulum
DR. IRWAN SUMADJI, M.E	Pengonsep/Penyusun Silabi/SAP
RETNO WINDARI, S.H, M.Sc	Penyusun Silabi/SAP
SAFAAT WIDJAJABRATA	Penyelaras/Pendukung Materi
BEGI HERSUTANTO, S.H., MA	Penyelaras/Pendukung Materi
Dra. TATI SRI HARYATI	Penyelaras/Pendukung Materi
ELVA SUSANTI, S.E	Sekretariat
TRIDEA SULAKSANA, S.H	Sekretariat

**Penulis Naskah: RETNO WINDARI, SH., MSc.**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan berkahNya sehingga buku **HUKUM LAUT, ZONA-ZONA MARITIM SESUAI UNCLOS 1982 DAN KONVENSI-KONVENSI BIDANG MARITIM** dapat diwujudkan.

Buku ini diterbitkan berdasarkan Surat keputusan Kalakhar Nomor: Skep-077/Kalakhar/Bakorkamla/VIII/2009 dengan maksud untuk menjadi pedoman bagi PEMBELAJARAN DAN PEMAHAMAN bagi seluruh pihak yang berkepentingan dan bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan di laut. Dengan demikian panduan pengetahuan ini akan memberikan makna yang lebih dalam bagi seluruh pemangku kepentingan.

Buku Pedoman Penegakkan Hukum di Bidang Keamanan, Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan di laut/maritim terdiri dari beberapa seri yang merupakan satu kesatuan dan buku ini merupakan buku seri ke delapan menjadi salah satu acuan pengetahuan.

Pada kesempatan ini, kami mengucapkan terima kasih secara khusus kepada Pimpinan Bakorkamla karena beliau yang mendorong terbitnya buku ini. Tidak lupa kepada teman teman team sejawat dan kepada semua pihak yang telah membantu terwujudnya buku ini, yang tidak dapat kami sebutkan satu per satu.

Khusus kepada Pemerintah Republik Indonesia melalui Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut, seluruh Pimpinan dan staf yang terlibat, kontributor penulis, kami mengucapkan banyak terima kasih atas segala bantuannya untuk dijadikan contoh dalam mengimplementasikan buku pedoman ini. Akhirul kalam, kami berharap agar buku ini bermanfaat bagi seluruh pemangku kepentingan dalam upaya peningkatan keselamatan dan keamanan, serta lingkungan maritim.

Tiada gading yang tak retak, penyusun menyadari bahwa buku ini masih jauh dari sempurna, kritik dan saran membangun kami harapkan dari sidang pembaca.

Jakarta, 29 Desember 2009

Penyusun

**Paket Seri Buku:**

**Penegakan Hukum di Bidang Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan Laut/Maritim**

**Seri:**

1. Makna Negara Kepulauan
2. **Hukum Laut, Zona Zona Maritim Sesuai Unclos 1982 dan Konvensi Konvensi Bidang Maritim**
3. Sistem Administrasi Pemerintahan Negara di Laut
4. Penegakan Hukum Maritim
5. Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut
6. Kewenangan dan Identitas Lembaga Penjaga Laut dan Pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan
7. Penuntun Keselamatan Perlindungan Lingkungan Laut dan Bela Negara
8. Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran
9. Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut Dalam Penegakan Hukum, Keselamatan dan Keamanan serta Perlindungan Laut/Maritim

<http://www.bakorkor.la.go.id>



**Republik Indonesia**

**Sambutan**

**Kepala Pelaksana Harian  
Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut**

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa, atas perkenan-Nya buku Hukum Laut, Zona Zona Maritim Sesuai Unclos 1982 dan Konvensi Konvensi Bidang Maritim akhirnya terbit juga. Buku ini merupakan salah satu dari produk-produk strategis dalam menggugah kesadaran kita semua tentang arti pentingnya penegakan peraturan perundang-undangan hukum di laut.

Buku ini juga merupakan satu dari sepuluh buku yang disusun oleh Tim yang ditunjuk berdasarkan Surat Keputusan Kalakhar Bakorkamla untuk memenuhi berbagai kebutuhan dan kepentingan yang berkaitan dengan kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA).

Buku ini berisi pengantar untuk memperoleh pemahaman yang lebih *unified* perihal hukum laut internasional dan zona-zona maritim yang timbul dari Konvensi Hukum Laut PBB 1982 (*UNCLOS 1982*), beserta hak-hak dan kewajiban negara-negara yang menjadi peserta dari Konvensi ini. Dengan demikian diharapkan pengetahuan yang diperoleh dapat meningkatkan kualitas dari upaya kita selama ini dalam memenuhi kewajiban-kewajiban sebagai negara berdaulat.

Saya selaku Kepala Pelaksana Harian BAKORKAMLA, menghimbau kepada semua pihak yang berkepentingan untuk menjadikan buku ini sebagai tambahan rujukan di bidang keselamatan dan keamanan laut serta lingkungan maritim, karena buku-buku rujukan seperti ini langka dan sulit kita jumpai di toko-toko buku maupun perpustakaan umum. Mudah-mudahan buku ini dapat ikut memperkaya pengetahuan kita tentang kelautan dalam arti luas.

Dengan memiliki pengetahuan yang memadai, semua pihak diharapkan dapat menyamakan pandangan, sikap dan perilaku yang sejalan dengan kepentingan bangsa dan negara tentang arti pentingnya laut nusantara kita. Sehingga kedepan tidak ada lagi menonjolkan ego sektoral dan tumpang tindih kewenangan dalam upaya peningkatan keselamatan dan kewanaman laut serta perlindungan lingkungan maritim di Indonesia.

Demikian sambutan saya, tidak lupa saya menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih kepada Tim Penyusun yang dengan kerja keras dan dedikasi yang tinggi berhasil menyusun dan merampungkan buku ini. Sumbangan pemikiran dan peran serta mereka merupakan dharma bakti bagi bangsa dan negara khususnya bagi kejayaan di laut nusantara sebagaimana harapan para *founding fathers* negeri ini. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada seluruh rakyat dan bangsa Indonesia

Jakarta, 29 Desember 2009

**BUDHI HARDJO**  
Laksamana Madya TNI

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	III
SAMBUTAN KEPALA KALAHAR .....	V
DAFTAR ISI .....	VI
BAB 1. PENDAHULUAN .....	1
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Sejarah Perkembangan Hukum Laut dan Zona-zona Maritim .....	1
BAB 2. KLAIM NEGARA NEGARA ATAS LAUT .....	9
BAB 3. KONVENSI PBB TENTANG HUKUM LAUT 1982 (UNCLOS 1982) .....	11
BAB 4. PEMBAGIAN ZONA MARITIM BERDASARKAN KONVENSI HUKUM LAUT PBB (UNCLOS 82) .....	13
BAB.5. STATUS – PERAN NEGARA DALAM UNCLOS 82 .....	27
5.1. Kewajiban Negara Pantai Menurut UNCLOS 1982 ..	27
5.2. Kewajiban Negara Ppelabuhan Menurut UNCLOS 1982	28
5.3. Kewajiban Negara Bendera Menurut UNCLOS 1982 ...	28
BAB.6. KONVENSI-KONVENSI YANG DIHASILKAN OLEH ORGANISASI MARITIM INTERNASIONAL ( <i>INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION</i> ).....	31
6.1. Metode Pemberlakuan Konvensi-konvensi IMO .....	31
6.2. Konvensi Konvensi Utama Tentang Keselamatan, Keamanan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Laut ....	33
6.3. Konvensi-konvensi Yang Telah Disahkan oleh IMO Dalam Bidang Keselamatan Pelayaran (Marine Safety), Pencemaran Lingkungan Laut yang Bersumber Dari Kapal (Marine Pollution), Ganti Rugi/Kompensasi (Liability and Compensation) dan Lain-lain yang Terkait .....	44
6.4. Konvensi-konvensi IMO yang lain .....	46
6.5. Status Konvensi-konvensi IMO .....	48
6.6. Daftar Konvensi Internasional Bidang Maritim Yang Telah Diratifikasi Oleh Indonesia .....	50

## DAFTAR PUSTAKA

# BAB 1 PENDAHULUAN

## 1.1. Latar Belakang

Pentingnya memahami latar belakang mengapa perihal hukum laut memiliki karakteristik tersendiri dalam kasanah keilmuan dan berkaitan dengan aturan main di laut, nampak menjadikan topik ini memiliki tempat tersendiri dalam dunia keilmuan bidang hukum.

Modul ini dibuat sebagai bahan pengantar untuk dapat memperoleh pemahaman yang lebih *unified* perihal hukum laut internasional dan zona-zona maritim yang timbul dari Konvensi Hukum Laut PBB 1982 (UNCLOS 1982), beserta hak-hak dan kewajiban negara-negara yang menjadi peserta dari Konvensi ini. Modul ini tidak dimaksudkan sebagai terjemahan resmi dari Konvensi yang bersangkutan, terhadap hal-hal yang kurang jelas silakan mengacu kepada teks asli dari UNCLOS 1982.

## 1.2. Sejarah Perkembangan Hukum Laut dan Zona-zona Maritim

### 1.2.1. Hukum Dagang Romawi <sup>1</sup>

Menurut sejarahnya, hukum laut sebagaimana cabang-cabang hukum lainnya dibuat berdasarkan kebutuhan, kemudian bertahan dalam bergantinya pemerintahan dan dinasti sehingga kemudian akhirnya dikodifikasikan. Beberapa konsep hukum dagang yang sekarang dikenal mempunyai akar dari peradaban Phoenicia/Mediterrania Timur. Elemen-elemen yang termasuk di dalamnya adalah mengenai hukum asuransi, ketentuan terkait salvage, angkutan laut, kompensasi kepada para pelaut karena kecelakaan kerja dan sejenisnya. Hukum ini juga mengandung hukum maritim publik yaitu dalam bentuk perlindungan dari para

---

<sup>1</sup> Dirangkum dari bahan-bahan oleh Moira Mc. Connell, PhD

perompak oleh kapal perang terhadap kapal-kapal dagang agar kapal-kapal tersebut dapat melanjutkan pelayaran dagangnya <sup>2</sup>.

Kemudian kekuasaan berpindah ke tangan Yunani dan di masa inilah berkembang hukum yang mengatur mengenai kemaritiman. Elemen-elemennya antara lain:

- Perlindungan terhadap para pelaut yang kapalnya karam
- Yurisdiksi pengadilan terkait dengan hukum maritim (*Admiralty Law*)
- Ketentuan-ketentuan mengenai pemblokiran dan perompakan
- Penyelesaian sengketa akibat kontrak-kontrak maritim.

Terdapat percampuran antara elemen hukum perdata dan hukum publik. Hukum perdata dalam pengertian terdapatnya ketentuan-ketentuan yang mengatur hubungan mengenai pihak-pihak perdata; hukum publik dalam pengertian terdapatnya ketentuan-ketentuan mengenai hak, tugas dan kewajiban-kewajiban Negara.

Di masa berkuasanya Kerajaan Rhodes di kawasan Mediterania Timur dibuatlah sebuah Koda (*Code*) hukum maritim yang sangat komprehensif. Koda ini bukan saja menjadi dasar hukum bagi perdagangan maritim di kawasan tersebut selama beratus-ratus tahun di masa itu tapi juga menjadi fondasi hukum laut di seluruh dunia beribu-ribu tahun kemudian. Diperkirakan peraturan-peraturan di dalam Koda tersebut merupakan kodifikasi dari berbagai macam prinsip-prinsip hukum kuno terkait dengan kenavigasian dan pelayaran dagang. Koda tersebut mengatur mengenai yurisdiksi eksklusif dan wilayah laut yang berbatasan dengan Negara tersebut. Dengan kata lain memberi hak kebebasan berlayar bagi kapal-kapal milik Negara tersebut dan melakukan pembatasan bagi kapal-kapal asing <sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Lihat Farthing, h. 2

<sup>3</sup> Lihat Farthing, h. 2

Tonggak sejarah yang penting lainnya adalah *Roman Maritime Policy* (Hukum Maritim Romawi). Seperti hukum Inggris, kebanyakan hukum ini tidak dikodifikasikan walaupun berdasarkan hukum Kerajaan Rhodes. Hukum Maritim Romawi ini mendapatkan kekuatannya dari *Pax Romana* yang memberikan keamanan tidak tertandingi. Perompakan dan perampokan dibabat habis sehingga perdagangan Romawi sangat maju.

Hukum Maritim Romawi mencakup, antara lain:

- Laut: harus “terbuka” namun di masa perang harus berada dalam pengendalian bangsa Romawi.
- Kapal harus dikategorikan, contohnya, kapal penumpang, kapal kargo dan kategori apakah dalam negeri atau luar negeri. Hukum ini mengenai hak, tugas dan kewajiban dari pihak-pihak yang terkait dengan kapal seperti pemilik kapal, nahkoda, awak kapal, pandu, pengirim barang dan penumpang.
- Muatan: Tidak ada kewajiban dari pemilik kapal untuk menerima muatan, tapi jika diterima juga maka dia wajib bertanggung jawab terhadap aspek keselamatan di kapal dan aspek keselamatan muatannya. Pada masa inilah diperkirakan munculnya prinsip *general average* yaitu ketika awak kapal harus mengurangi muatan dengan membuangnya ke laut untuk menyelamatkan kapal, dan kompensasi akan diberikan oleh para pemodal kapal.
- Tanggung jawab/kewajiban dalam pelayaran: mencakup ketentuan-ketentuan mengenai charter/sewa sebagian atau keseluruhan dari kapal, mengatur kewenangan yang dimiliki nahkoda kapal - misalnya dalam hal kebutuhan perbaikan mendadak, atau membeli peralatan yang diperlukan agar kapal dapat terus beroperasi; serta ketentuan-ketentuan umum mengenai pinjamankhusus bagi pihak-pihak yang terlibat usaha maritime.
- Penyelesaian sengketa: sengketa yang timbul dari hal-hal tersebut di atas diatur dalam peraturan dan prosedur yang sudah ada. Namun prosedur berbeda diterapkan tergantung apakah tindakan dan luka-luka itu diakibatkan dari sebab internal atautkah dari eksternal, misalnya tubrukan kapal atau kerusakan akibat pihak lain <sup>4</sup>.

---

<sup>5</sup> Lihat Farthing, h.3-4

Setelah runtuhnya kerajaan Romawi, maka munculah wilayah-wilayah yang tumbuh kepentingan maritimnya dan memiliki hukum maritimnya sendiri seperti Venice, Amalfi, Trani (terletak di daerah Adriatik dan sekarang sudah punah), Pisa, Genoa, Marseilles, Jerusalem, dan Oleron (sebuah teritori Inggris yang terletak di lepas pantai La Rochelle, Prancis). Oleron memiliki kekhususan karena hukum atau hukum kebiasaan Oleron tercantum dalam sebuah manuskrip abad ke 15 yang dikenal dengan *Black Book of Admiralty*. *Black Book* merupakan kompilasi dari ketentuan-ketentuan dan keputusan-keputusan sebelumnya (*precedent*) yang mempengaruhi penataan hukum maritim dan fungsi *Lord High Admiral of England* dan petugas-petugas di pengadilannya.<sup>55</sup>

Perkembangan yang terjadi di Eropa pada abad ke 15 dan 16 bukan hanya merupakan perkembangan dalam hukum perdata dagang tapi juga perkembangan dalam konsep hukum publik, dimana melalui perdagangan kemudian dapat menguasai lautan.<sup>6</sup>

Pada masa ini timbullah apa yang disebut *Maritime Code of Barcelona*, yang memiliki peran seperti *maritime code* di kerajaan Rhodes pada zamannya. Bersamaan juga masanya berkembang *Sea Law of Visby*. Visby adalah sebuah pulau di lepas pantai Gotland di daerah Baltik. Demikian juga dapat dilihat tumbuhnya kota-kota *Hanseatic League* yang kuat, terutama Hamburg, Lubeck dan Bremen, dimana sampai sekarang masih merupakan pusat-pusat maritim yang besar. Selain Uni Eropa, *Hanseatic League* bisa jadi merupakan aliansi antar Negara di Eropa yang paling kuat yang pernah ada, dimana memiliki hampir 80 kota sebagai anggotanya. Mereka bersatu untuk tujuan perdagangan dan juga mengendalikan perompakan serta kejahatan-kejahatan lainnya. Hukum maritim mereka, *the Hansa Towns Shipping Ordinance*, merupakan sebuah koda yang komprehensif mencakup hubungan-hubungan hukum perdata.

---

<sup>5</sup> Lihat Farthing, h.3-4

<sup>6</sup> idem h. 4

### **1.2.2. Kejadian-kejadian lain pada abad-abad berikutnya yang mempengaruhi evolusi hukum laut internasional.**

Tahun 1493 setelah Columbus kembali dari perjalanan penemuan wilayah baru pertamanya, Sri Paus menerbitkan sebuah keputusan (dimana merupakan bentuk instruksi hukum tertinggi pada masa itu), yang tidak hanya membagi dua antara Spanyol dan Portugal atas wilayah-wilayah temuan baru atau yang akan ditemukan, namun juga membagi dua secara eksklusif lautan di dunia menjadi kekuasaan Spanyol dan Portugal. Inilah yang dikenal dengan prinsip *Mare Clausum* atau “Laut tertutup”, sebuah istilah lama yang digunakan terkait dengan sejumlah klaim maritim oleh bangsa-bangsa maritim tertentu untuk mendapatkan kepemilikan eksklusif dari laut terbuka atau samudera

Prancis dan Inggris kemudian menolak keputusan Sri Paus ini. Ketika Spanyol mengeluhkan pelanggaran *mare clausum*, Ratu Elizabeth I menjawab “melarang Inggris berlayar dan berdagang di kawasan tersebut adalah bertentangan dengan hukum bangsa-bangsa. Inggris akan terus berlayar di kawasan tersebut karena penggunaan laut dan udara adalah menjadi hak bersama, sehingga tidak bisa dimiliki oleh masyarakat atau orang tertentu”. Jawaban ini dianggap menjadi salah satu statement tertua mengenai prinsip kebebasan di laut (*freedom of the seas*).

Pada abad 15 dan 16 ini jugalah kita melihat munculnya kejayaan maritim Inggris dan Belanda serta kejatuhan dua bangsa Iberia, Spanyol dan Portugal. Kemudian juga perkembangan kodifikasi hukum maritim secara penuh di Prancis yang merupakan akibat dari tumbuhnya Prancis sebagai bangsa pedagang besar.<sup>7</sup>

Abad ke 15-16 Hugo Grotius dalam bukunya “*Mare Liberum*” (1609) merumuskan sebuah prinsip baru bahwa lautan adalah sebuah wilayah internasional dan semua bangsa di dunia bebas mendayagunakannya untuk kepentingan perdagangan. Grotius menentang hak Portugal yang melarang semua Negara untuk berdagang melalui laut dengan Hindia Timur. Portugal berargumen bahwa mereka memiliki

---

<sup>7</sup> Lihat Farthing, h.6

hak kepemilikan yang diberikan oleh Keputusan Sri Paus. Grotius berargumen bahwa bangsa Portugis tidak memiliki hak untuk memonopoli Hindia Timur dan monopoli terhadap lautan. Dia mengatakan dalam prinsip hukumnya, “bahwa semua bangsa bebas berlayar di lautan dan tidak ada satu bangsa pun di dunia yang dapat mengklaim hak kepemilikan atas lautan hanya karena para pelautnyalah yang pertama kali berlayar di lautan tersebut”.<sup>8</sup>

Argumen Hugo Grotius ini kemudian ditentang oleh seorang ahli hukum Inggris bernama John Selden yang menulis buku berjudul “Mare Clausum” (1635), yang menegaskan sebuah doktrin bahwa perairan di perbatasan pantai dengan Negara yang bersangkutan harus berada dalam kedaulatan Negara tersebut. Argumen inilah yang kemudian mengarah kepada konsep Laut Teritorial.<sup>9</sup>

Dengan tumbuh dan berkembangnya Prancis kemudian, maka timbullah peperangan dan konflik yang melemahkan industri dan perdagangan yang telah tumbuh pada bangsa-bangsa tersebut. Yang tertinggal adalah koda hukum maritim yang disebut sebagai “*Maritime Code of Europe*”. Koda ini merupakan koda komprehensif pertama yang dibuat oleh sebuah Negara besar pada masa itu. Memang koda ini bukan sebuah koda hukum publik, namun koda ini sangat penting karena mencakup semua aspek bisnis maritime, dimana koda ini banyak mengadopsi sistem-sistem hukum sebelumnya, baik dari hukum kerajaan Rhodes, Romawi maupun koda-koda dari Visby, Oleron dan Hansa. Kemudian koda ini dikodifikasikan menjadi *Code of Napoleon* yang terkenal itu pada tahun 1806.<sup>10</sup>

Periode abad-abad di atas menggambarkan jatuh bangunnya kekuatan-kekuatan dagang maritim di dunia, yang menggaris bawahi pentingnya kekuatan di lautan, baik pada masa perang maupun pada masa damai sepanjang sejarah.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Lihat Farthing, h.6

<sup>9</sup> Lihat <http://www.encyclopedia.com/doc/1O225-mareclausum>.

<sup>10</sup> Lihat Farthing, h. 7

<sup>11</sup> Idem

Di Eropa pada abad ke 17 dan 18 diwarnai dengan konflik-konflik besar dan perang. Perang antara Inggris dan Prancis umumnya disebabkan karena pencaplokan daerah koloni baru atau ketakutan akan dicaploknya daerah koloni baru oleh lawannya. Pada masa ini, kekuatan di laut menjadi sangat penting <sup>12</sup>

<http://www.bakorkamla.go.id>

---

<sup>12</sup>Lihat Farthing, h. 8

## BAB 2 KLAIM NEGARA NEGARA-NEGARA ATAS LAUT

Hal yang menarik dalam mempelajari hukum laut, adalah adanya klaim klaim negara negara atas laut sebelum disepakatinya Konvensi Hukum Laut internasional di bawah kerangka kerja PBB. Berdasarkan tahapan waktu pengajuan klaim dapat dilihat di bawah ini.<sup>13</sup>

- Abad ke 18 Amerika Serikat mengklaim Laut Teritorial sejauh 2 mil laut
- Abad ke 19 Kerajaan Inggris mengklaim Laut Teritorial sejauh 2 mil laut
- Tahun 1925 Negara-negara Baltik menerapkan penegakan hukum sejauh 12 mil laut untuk menanggulangi penyelundupan minuman keras (dikenal dengan *Liquor Treaty*)
- Pada tahun 1930 Liga Bangsa-bangsa melalui Koda Den Haag (*The Hague Code*) mulai mengkodifikasi hukum mengenai laut territorial.
- Tahun 1932-1942 sejumlah Negara mengklaim Laut Teritorial selebar 6 mil laut.
- Tahun 1940 Guatemala mengklaim Laut Teritorial selebar 12 mil laut
- Tahun 1941 Venezuela mengklaim Laut Teritorial selebar 12 mil laut
- 1942 Mexico mengklaim Laut Teritorial selebar 9 mil laut
- Tahun 1950 El Salvador mengklaim Laut Teritorial selebar 200 mil laut
- Tahun 1952 negara-negara Chile, Ecuador dan Peru dalam Santiago Declaration mengklaim kedaulatan sampai sejauh 200 mil laut. Kemudian pada tahun 1954 membuat pertahanan bersama wilayah mereka (*common defense of their zone*).
- Konsep *Extended EEZ* untuk tujuan ekonomi bermula dari Truman Proclamation dan Santiago Declaration mengenai sumber-sumber daya hayati di subsoil dan sea bed landas kontinen serta konservasi perikanan laut
- di area-area tertentu laut bebas. *Santiago Declaration* menegaskan bahwa pemerintah berkewajiban menjamin akses rakyatnya untuk mendapatkan persediaan makanan dan juga untuk mengembangkan ekonominya. Deklarasi ini juga menegaskan bahwa zona ekonomi adalah sejauh 200 mil laut dari pantai.

---

<sup>13</sup> Dirangkul dari bahan-bahan oleh Moira Mc.Connel PhD, 2001

- Tahun 1958 Perundingan Hukum Laut PBB pertama (UNCLOS I) yang menghasilkan 4 buah Konvensi yaitu Konvensi Laut Teritorial dan *Contiguous Zone*, Konvensi tentang Laut Bebas, Konvensi tentang Sumber-sumber Daya Hayati di Laut Bebas dan Konvensi tentang Landas Kontinen. Semua Konvensi ini sudah berlaku (*all in force*). Meskipun UNCLOS I dianggap sukses, namun masih menyisakan isu yang belum tuntas yaitu lebar perairan teritorial.
- Tahun 1958 Perundingan Hukum Laut PBB yang ke 2 (UNCLOS II) yang berupaya untuk mengklarifikasi lebar Laut Teritorial serta pembahasan hak-hak perikanan. UNCLOS II tidak menghasilkan konvensi baru apapun.
- Tahun 1966 Ecuador mengklaim Laut Teritorial selebar 200 mil laut.
- Tahun 1967 Duta Besar Malta untuk PBB Arvid Pardo, dalam pidatonya yang mencerahkan di Majelis Umum PBB menghimbau dunia untuk lebih jauh mencegah polusi dan melindungi sumber-sumber di laut. Pardo mengusulkan dasar lautan sebagai bagian dari warisan bersama umat manusia (*common heritage of mankind*), dimana kalimatnya ini kemudian menjadi sebuah pasal di Hukum laut PBB.
- Tahun 1970 Brazil mengklaim Laut Teritorialnya selebar 200 mil laut.
- 1973-1982 Perundingan Hukum Laut PBB ke 3 (UNCLOS III) yang berisi negosiasi dan pertemuan-pertemuan komisi persiapan (Equity, CH, Zona Ekonomi Eksklusif, Perlindungan Lingkungan Laut dan ketentuan mengenai penyelesaian sengketa).
- Tahun 1982 Hukum laut PBB (UNCLOS III) disahkan, yang merupakan sebuah kodifikasi hukum laut yang mengatur tentang aktivitas di atas dan di bawah laut, ditambah disahkannya perkembangan-perkembangan yang progresif yaitu mengenai lebar laut Teritorial 12 mil laut dan ZEE selebar 200 mil laut.
- Tahun 1995 disahkannya Konvensi mengenai Sediaan Ikan yang Beruaya Jauh (*Straddling Stocks Convention*) yang mulai berlaku pada 1 Januari 2001. Konvensi ini merupakan penjabaran lebih jauh dari UNCLOS 1982 dan Agenda 21 Pasal 17.

### **BAB 3**

## **KONVENSI PBB TENTANG HUKUM LAUT 1982 (UNCLOS 1982)**

Kebebasan berlayar atau hak-hak-lain bagi kapal-kapal dagang dalam UNCLOS 1982:

- Di perairan pedalaman (internal waters) yaitu di teluk, sungai, kanal, muara dan pelabuhan, kapal-kapal dagang memiliki hak untuk masuk dan kedaulatan penuh dimiliki oleh Negara pantai yang bersangkutan. Dalam prakteknya, hak untuk masuk dan keluar pelabuhan dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral antara Negara pantai dan Negara bendera yang bersangkutan atau menurut Konvensi tentang Pelabuhan tahun 1923.
- Di laut teritorial (sampai maksimum 12 mil laut ke arah laut) berupa hak lintas damai (*innocent passage*) sepanjang kegiatan lintas tersebut tidak mengganggu perdamaian, ketertiban dan keamanan Negara pantai yang bersangkutan dan harus mematuhi hukum internasional.
- Di selat (yaitu sebuah lintas sempit antara satu bagian laut bebas atau ZEE dan satu bagian laut bebas dengan laut bebas lainnya) berupa hak lintas transit (*transit passage*). Hak ini lebih besar dari hak lintas damai dan memberikan kebebasan berlayar secara kontinyu sepanjang selat.
- Di perairan Negara kepulauan (bisa berupa perairan pedalaman atau laut teritorial, namun melewati perairan antara, melewati pulau-pulau dan sejenisnya) berupa hak lintas damai ditambah dengan hak lintas melalui alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes*) yang ditetapkan oleh Negara kepulauan yang bersangkutan setelah berkonsultasi dengan IMO.
- Di zona tambahan (yaitu zona di luar laut teritorial sampai sejauh 24 mil laut dari *baselines*) berupa kebebasan berlayar namun dibatasi oleh peraturan-peraturan tertentu.

- Di Zona Ekonomi Eksklusif (yaitu sebuah zona yang berjarak maksimum 200 mil laut dari baselines) berupa kebebasan berlayar namun dibatasi oleh peraturan-peraturan tertentu. Negara-negara pantai memiliki hak penting terhadap sumber daya alamnya dalam ZEE mereka terkait dengan sumber daya hayati dan non hayati serta sumber-sumber ekonomi, dan lain-lain.
- Di laut bebas yaitu semua bagian dari laut yang tidak termasuk dalam ZEE, laut teritorial, perairan pedalaman atau perairan Negara kepulauan) berupa kebebasan berlayar.
- Prinsip kebebasan berlayar tetap dapat dilakukan secara penuh di Zona Tambahan, ZEE, Landas Kontinen dan Laut Bebas.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Lihat Farthing, h. 9-10

## **BAB 4**

### **PEMBAGIAN ZONA MARITIM BERDASARKAN KONVENSI HUKUM LAUT PBB (UNCLOS 82)**

Bagi sebuah Negara UNCLOS 1982 membagi laut dalam tiga jenis atau zona maritim, yakni ;

1. Laut yang merupakan bagian dari wilayah kedaulatannya (yaitu di Laut teritorial, Laut pedalaman).
2. Laut yang bukan merupakan wilayah kedaulatannya namun negara tersebut memiliki hak-hak dan yurisdiksi terhadap aktifitas-aktifitas tertentu (yaitu di Zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif)
3. Laut yang berada di luar dua di atas (artinya bukan wilayah kedaulatannya dan bukan merupakan hak-hak/yurisdiksi) namun negara tersebut memiliki kepentingan (yaitu di Laut bebas)

Zona-zona maritim tersebut adalah sebagai berikut:

1. Laut Teritorial (*Territorial Sea*)

Diatur dalam pasal-pasal 2-32

Pasal 220

Pasal 230 (2)

Pasal 234

Pasal 2:

Setiap negara berhak menetapkan lebar laut teritorialnya sampai batas maksimum 12 mil laut dari garis pangkal pantai (baselines). Penetapan garis pangkal pantai dihitung dari garis pangkal pada saat pasang sedang surut (*mark of the low tide*). Terdapat beberapa metode penghitungan dalam menentukan garis pangkal ini yaitu antara lain straight baselines, penghitungan di mulut sungai, di teluk, di pelabuhan, dan kombinasi diantaranya.

Kapal-kapal dari semua negara memperoleh hak lintas damai (*innocent passage*) untuk melintasi/melayari Laut Teritorial. Dengan beberapa persyaratan-persyaratan, sebuah perlintasan dikategorikan *innocent passage* apabila: <sup>15</sup>

- Melintasi Laut Teritorial tanpa memasuki perairan pedalaman atau berkunjung ke pelabuhan negara ybs
- Berlayar ke/dari perairan pedalaman atau berkunjung ke pelabuhan di negara ybs

Sementara itu untuk negara kepulauan (*Archipelagic State*) Konvensi menetapkan ketentuan-ketentuan tersendiri yang digunakan dalam menentukan batas-batas maritim dan lalu-lintas kapal-kapal di perairan mereka <sup>16</sup>. Selanjutnya pasal 49 Konvensi ini menetapkan bahwa negara kepulauan mempunyai kedaulatan atas perairan yang terletak di dalam garis-garis pangkal kepulauannya (*archipelagic baselines*) berapapun kedalamannya atau jaraknya dari pantai. Negara kepulauan mempunyai kedaulatan atas udara di atas perairan kepulauannya dan atas dasar laut dan tanah di bawahnya. <sup>17</sup>

Kapal-kapal dari semua negara memperoleh hak lintas damai di perairan kepulauan dan negara kepulauan ybs dapat menutup sementara perlintasan tersebut apabila hal ini penting untuk keamanan negara tersebut. Penutupan sementara ini hanya dapat diberlakukan setelah diadakannya pengumuman.

## 2. Zona tambahan (*Contiguous Zone*)

Diatur dalam pasal 33

Pasal 33

Zona tambahan (*Contiguous Zone*) dapat ditetapkan sampai batas 24 mil laut dari garis pangkal yang dipakai untuk mengukur laut teritorial. Secara

---

<sup>15</sup> Lihat UNCLOS pasal 19

<sup>16</sup> Lihat Chairul Anwar, S.H, h. 23

<sup>17</sup> idem

tradisional Zona tambahan (*Contiguous Zone*) adalah bagian dari laut bebas, tetapi negara dapat melakukan fungsi-fungsi tertentu di dalam zona tersebut. Dalam UNCLOS 82 dinyatakan bahwa di dalam zona yang bersambung dengan laut teritorial tersebut, negara pantai dapat melakukan pengawasan yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran terhadap peraturan bea cukai, perpajakan/fiscal, imigrasi dan kesehatan pada laut teritorialnya dan menghukum pelanggaran terhadap peraturan-peraturan tersebut di atas yang dilakukan di dalam laut teritorialnya.<sup>18</sup>

Meskipun Zona Tambahan ini bersambung dengan Laut Teritorialnya, sebuah negara memiliki batasan-batasan untuk tidak menerapkan peraturan-peraturan nasionalnya sebagaimana diterapkan pada Laut Teritorialnya. Yang dapat dilakukan oleh negara pantai adalah pengawasan dan bukan yurisdiksi di zona tersebut. Mengacu kepada pasal 24 ayat 1 dari Konvensi Laut Teritorial dan Zona Tambahan 1958, bahwa kekuasaan negara pantai dapat dibedakan, "yaitu kekuasaan mencegah hanya dapat dilakukan atas kapal-kapal yang akan masuk dan kekuasaan menghukum diterapkan terhadap kapal-kapal yang akan meninggalkan zona tambahan."<sup>19</sup>

### 3. Perairan Pedalaman (*Internal Waters*)

#### Pasal 8

Disebut juga perairan dalam atau perairan nasional, yaitu perairan yang terletak ke arah dalam dari garis batas pengukur laut teritorial atau pengukur zona-zona maritim lainnya. Secara umum terdiri dari teluk, muara dan pelabuhan dan perairan-perairan yang tertutup oleh garis pangkal lurus (*straight baselines*). Negara pantai memiliki kedaulatan penuh pada perairan pedalaman/*internal waters*, sehingga tidak terdapat hak *innocent passage* bagi kapal-kapal asing, sebagaimana yang terdapat pada laut teritorial.

Diatur juga dalam pasal 211 (3)

#### Pasal 218

#### Pasal 220

---

<sup>18</sup> Lihat Chairul Anwar, S.H, h. 39-40

<sup>19</sup> idem, h. 41

4. Selat dan selat untuk pelayaran internasional (*Straits and Straits Used for International Navigation*)

Pasal 34

Pengaturan mengenai selat dalam Konvensi ini berlaku untuk selat yang digunakan untuk pelayaran/navigasi internasional, yaitu yang menghubungkan sebuah bagian laut bebas dengan bagian laut bebas lainnya, atau menghubungkan sebuah zona ekonomi eksklusif dengan bagian zona ekonomi eksklusif lainnya.

Sebagai latar belakang penting untuk diketahui bahwa sebelum disahkannya UNCLOS 82, selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional seperti Selat Gibraltar dan Selat Malaka diatur menurut rejim hukum laut bebas, disebabkan lebar laut teritorial negara-negara yang berbatasan dengan selat hanya 3 mil laut saja.<sup>20</sup>

Kedaulatan Negara yang berbatasan dengan selat ini dilaksanakan dengan dibatasi oleh ketentuan-ketentuan mengenai selat di dalam Konvensi ini dan hukum internasional lainnya terkait. Semua kapal laut dan pesawat udara dari negara manapun memperoleh hak *Transit Passage* (lintas transit) melintasi selat (yang digunakan untuk pelayaran/navigasi internasional), dengan kewajiban-kewajiban tertentu yang telah diatur oleh Konvensi ini, antara lain:

1. Berlayar dengan cepat dan terus menerus
2. Tidak melakukan suatu tindakan/kekuatan apapun yang dapat mengancam kedaulatan, integritas teritorial dan politik negara yang berbatasan dengan selat
3. Tidak melakukan kegiatan di luar pelayaran yang normal (normal mode), kecuali sedang dalam keadaan *force majeure* atau dalam keadaan bahaya

---

<sup>20</sup> Dirangkum dari bahan-bahan oleh P.K. Mukherjee, PhD, 2001

4. Mematuhi semua ketentuan-ketentuan terkait dalam Konvensi ini.

**Traffic Separation Scheme (TSS):**

Untuk kepentingan keselamatan pelayaran, negara yang berbatasan dengan selat dapat menetapkan alur laut (Traffic Separation Scheme) yang digunakan untuk pelayaran kapal-kapal. Penetapan TSS ini harus mematuhi ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional.

Terhadap selat yang menghubungkan laut teritorial dengan laut bebas/ZEE tetap diterapkan ketentuan-ketentuan dari laut teritorial.

5. Zona Ekonomi Eksklusif/ZEE (*Exclusive Economic Zone*)

Utamanya diatur dalam:

Pasal 55-75

Pasal 216

Pasal 220

Pasal 221

Pasal 230 (1)

Pasal 234

Pasal 56:

UNCLOS 82 menetapkan pengaturan tentang daerah maritim di luar tetapi tersambung dengan laut teritorial yang disebut ZEE atau disebut juga Patrimonial Sea, yang jaraknya tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal yang dipakai untuk mengukur laut territorial.<sup>21</sup>

Adapun hak-hak negara pantai pada ZEE adalah:<sup>22</sup>

- Hak berdaulat (*sovereign rights*) untuk mengadakan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengurusan dari sumber kekayaan alam hayati atau non hayati dari perairan, dasar laut dan tanah di bawahnya

---

<sup>21</sup> Lihat Chairul Anwar, S.H, h. 45

<sup>22</sup> Lihat Chairul Anwar, S.H, h. 45-46

- Hak berdaulat atas kegiatan-kegiatan eksplorasi dan eksploitasi seperti produksi energi dari air dan angin
- Yurisdiksi untuk pendirian dan pemanfaatan pulau buatan, instalasi dan bangunan, riset ilmiah kelautan, perlindungan dan penjagaan lingkungan maritim. Namun demikian Negara pantai tidak boleh mendirikan instalasi yang membahayakan pelayaran di daerah yang sudah menjadi lintasan pelayaran internasional.

**Catatan:**

*Kedaulatan (sovereignty) adalah manifestasi tertinggi dari kepemilikan dan kekuasaan atas wilayah/teritori.*

*Hak-hak berdaulat (sovereign rights) adalah hak-hak eksklusif yang dilaksanakan oleh negara pantai dan berlaku terhadap sumber-sumber daya alam dalam wilayah/batas tertentu yang telah ditetapkan.*

*Note: Yurisdiksi adalah kewenangan dari sebuah kekuasaan berdaulat untuk menegakan ketentuan hukum dan mengatur kegiatan-kegiatan dalam wilayah/batas-batas tertentu yang telah ditetapkan.*

Di dalam melaksanakan hak dan kewajibannya di dalam ZEE menurut konvensi ini, negara pantai harus memperhatikan hak-hak dan kewajiban negara lain dan bertindak sesuai ketentuan-ketentuan konvensi. Di samping itu negara pantai memiliki hak penegakan hukum dan perundangannya sebagai berikut:

- Menaiki, melakukan inspeksi, menahan dan mengajukan ke pengadilan kapal-kapal beserta awaknya
- Bahwa kapal-kapal dan awaknya yang ditahan akan dibebaskan segera, setelah dilakukan pembayaran uang jaminan

- Negara pantai dalam melakukan penahanan kapal-kapal asing harus segera memberitahukan perwakilan negaraa bendera kapal atas tindakan yang diambil dan denda yang dikenakan
- Dalam hal tidak terdapat suatu perjanjian internasional, negara pantai, - atas pelanggaran hukum dan perundang-undangan penangkapan ikan dari ZEE - tidak diperkenankan melakukan hukuman penjara.<sup>23</sup>

Adapun hak-hak negara lain adalah:

- Kebebasan pelayaran dan penerbangan
- Kebebasan meletakkan kabel-kabel di bawah laut dan pipa-pipa dan pemakaian laut lainnya yang dibenarkan secara internasional dalam kaitan dengan hal-hal tersebut di atas, seperti hal-hal yang bertalian dengan operasi kapal, pesawat terbang,, kabel-kabel laut dan pipa-pipa.

#### 6. Landas Kontinen (*Continental Shelf*)

Utamanya diatur dalam:

Pasal 76-85

Pasal 76

Definisi menurut UNCLOS 82, landas kontinen terdiri dari dasar laut dan tanah di bawahnya yang menyambung dari laut teritorial dari negara-negara pantai, melalui kelanjutan alamiah dari wilayah daratannya sampai kepada ujung luar dari tepian kontinen atau sampai pada jarak 200 mil laut dari garis pangkal, darimana laut teritorial diukur. Konvensi ini membatasi bahwa landas kontinen tidak dapat melebihi 350 mil laut. Ditetapkan pula cara-cara untuk menentukan garis batas landas kontinen yang melebihi 200 mil laut.

Menurut Konvensi ini negara pantai memiliki hak-hak berdaulat atas dasar laut dan tanah bawah dari landas kontinen, termasuk di dalamnya hak eksklusif untuk mengatur segala sesuatu yang bertalian dengan eksploitasi sumber-sumber alam seperti pengeboran minyak dan hak atas sumber-

<sup>23</sup> Lihat Chairul Anwar, S.H, h. 46

sumber hayati laut. Hak negara pantai atas landas kontinen tidaklah merubah status hukum perairan di atasnya atau udara di atas perairan tersebut.

7. Laut Lepas/Laut Bebas (*High Seas*)

Utamanya diatur dalam:

Pasal 86-120

Diatur juga dalam Konvensi tahun 1995 mengenai *Straddling Stocks* (Konvensi tentang Ikan yang Beruaya Jauh tahun 1995) dan juga UNCLOS 1982 pasal-pasal 63 dan 64

Pasal 86

UNCLOS 82 tidak memberikan definisi tentang laut lepas/laut bebas, hanya dikatakan bahwa ketentuan-ketentuan mengenai laut lepas/laut bebas diterapkan terhadap semua bagian laut yang tidak termasuk dalam ZEE, Laut Teritorial, atau perairan pedalaman dari suatu negara, atau perairan kepulauan dari suatu negara kepulauan. Ketentuan ini tidak mengurangi kebebasan yang dimiliki oleh semua negara di dalam ZEE. Laut lepas/laut bebas dimaksudkan untuk kepentingan perdamaian dan tidak suatu negara pun yang dapat melakukan klaim kedaulatannya atas bagian laut lepas/laut bebas.

Kebebasan di laut lepas/laut bebas dilaksanakan di bawah syarat-syarat yang ditentukan dalam Konvensi ini dan aturan-aturan hukum internasional lainnya, berlaku baik untuk negara pantai dan bukan dengan negara pantai.

Kebebasan tersebut adalah:

- a) Kebebasan berlayar
- b) Kebebasan menangkap ikan
- c) Kebebasan menempatkan kabel-kabel bawah laut dan pipa-pipa
- d) Kebebasan untuk terbang di atas laut lepas
- e) Kebebasan untuk membangun pulau buatan dan instalasi lainnya yang diizinkan hukum internasional
- f) Kebebasan riset ilmiah

Pengecualian-pengecualian terhadap asas kebebasan di laut lepas/laut bebas

1) Perompakan laut (*Piracy*)

a. Pasal 101-107

b. Sesuai UNCLOS 82 setiap negara dapat menangkap di laut lepas/laut bebas, di luar wilayah yurisdiksi negara tersebut, terhadap kapal atau pesawat udara perompak. Kapal-kapal perompak dan awaknya biasanya dibawa ke pengadilan yang terdekat dari negara-negara yang menangkap dan pengadilan tersebut akan memutuskan hukuman terhadap bajak-bajak laut dan tindakan-tindakan yang harus diambil terhadap kapal-kapal atau pesawat yang dipakai dalam melakukan perompakan laut, dengan memperhatikan hak-hak pihak ketiga.

2) Pengejaran seketika (*Hot Pursuit*)

Pasal 111

Hak pengejaran seketika terhadap kapal asing dapat dilakukan;

- Jika terdapat alasan cukup bahwa kapal tersebut telah melanggar perundang-undangan negara yang bersangkutan
- Harus dimulai pada waktu kapal asing sedang berada di perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial atau zona tambahan dari negara yang mengejar.
- Hanya dapat diteruskan ke luar laut teritorial dan zona tambahan selama pengejaran tersebut tidak terhenti,, dimana kapal yang mengejar berada di laut teritorial atau dalam zona tambahan
- Jika kapal asing tersebut berada di dalam zona tambahan, pengejaran hanya dapat dilakukan jika terdapat pelanggaran terhadap hak-hak di zona tambahan
- Hak pengejaran seketika dilaksanakan secara mutatis mutandis terhadap pelanggaran pada ZEE atau pada landas kontinen
- Hak pengejaran seketika berhenti, segera setelah kapal yang dikejar memasuki laut teritorial dari negaranya sendiri atau negara ketiga

- Pengejaran hanya dapat dimulai setelah diberikannya tanda visual atau tanda signal (untuk perintah berhenti) pada jarak yang dapat dilihat atau didengar oleh kapal asing
- Pengejaran seketika hanya dapat dilakukan oleh kapal-kapal perang atau pesawat militer atau pesawat lainnya milik pemerintah yang diberi kewenangan
- Jika sebuah kapal asing ditahan di luar laut teritorial secara tidak *legitimate*, wajib diberikan kompensasi terhadap kehilangan atau kerusakan yang terjadi.

### 3). Penangkapan ikan di laut lepas

Pasal 116

UNCLOS 82 memberikan hak penangkapan ikan di laut lepas/laut bebas kepada semua negara terlepas dari hak-hak menangkap ikan pada ZEE. Ditentukan juga tentang kewajiban negara-negara untuk saling bekerja sama guna keperluan perlindungan sumber-sumber hayati di lautan.

### 4) Pencemaran pada laut lepas

Pasal 192

UNCLOS 82 menentukan bahwa negara-negara diwajibkan untuk melindungi dan memelihara lingkungan kelautan sesuai dengan aturan-aturan internasional dan perundang-undangan nasional.

## 8. Negara Kepulauan (*Archipelagic State*)

Diatur di dalam Bagian IV Konvensi ini pada pasal-pasal 46-54.

Pasal 46:

Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) adalah negara yang tersusun oleh sekumpulan pulau atau beberapa kumpulan pulau.

Menurut pasal 47, Negara Kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus (*straight archipelagic baselines*) dari titik-titik terluarnya, baik yang berupa

pulau-pulau atau pulau-pulau karang, ke arah pulau-pulau utama dengan ketentuan bahwa rasio antara

perairan dan daratan antara 1:1 dan 9:1, serta tidak memotong negara lain dan ZEE.<sup>24</sup>

Negara Kepulauan dapat menetapkan alur laut kepulauan (Archipelagic Sea Lanes/ASL) dan alur penerbangan yang dimaksudkan bagi kelancaran lewatnya kapal-kapal dan pesawat-pesawat asing yang melintas. Kapal-kapal dari semua negara memperoleh hak melintas di alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*).

Negara Kepulauan dapat menetapkan alur laut kepulauan (Archipelagic Sea Lanes/ASL) dan alur penerbangan yang dimaksudkan bagi kelancaran lewatnya kapal-kapal dan pesawat-pesawat asing yang melintas. Kapal-kapal dari semua negara memperoleh hak melintas di alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*).

Menurut sejarahnya, konsep negara kepulauan dimulai oleh Indonesia melalui Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957 oleh Perdana Menteri Indonesia pada saat itu, Djuanda Kartawidjaja. Sebelumnya menurut TZMKO 1939 (*Teritoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie 1939*), pulau-pulau di Indonesia mempunyai laut di sekelilingnya sejauh 3 mil laut, sehingga diantara pulau-pulau itu terdapat laut internasional yang memisahkan. Keadaan ini menimbulkan kekhawatiran bagi pemerintah Republik Indonesia, antara lain bahwa prinsip kebebasan berlayar di laut internasional mengancam kedaulatan dan keamanan Indonesia. Kemudian juga adanya kekhawatiran terhadap dampak kembalinya kapal-kapal ikan Jepang terhadap persediaan ikan dan kerang mutiara di perairan Indonesia. Di samping itu oleh adanya ketegangan antara Indonesia dan Belanda mengenai Papua Barat, sehingga banyak kapal perang Belanda lalu lalang

---

<sup>24</sup> Lihat Chairul Anwar, S.H, h. 77

melalui Laut Jawa menuju bagian timur Indonesia, yang dipandang sebagai *'show of force'* oleh Indonesia, namun Indonesia tidak dapat berbuat apapun untuk menghentikan kapal-kapal perang Belanda tersebut. Kemudian pemerintah Indonesia berupaya mencari landasan hukum untuk mencegah kapal-kapal perang Belanda berlayar melintasi Laut Jawa. Solusi yang dilakukan adalah menarik garis pangkal lurus diantara titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar. Selain mendeklarasikan konsep negara kepulauan, Deklarasi Djuanda juga mengesahkan lebar Laut Teritorial Indonesia sejauh 12 mil laut.<sup>25</sup>

Pada Konperensi Hukum Laut I tahun 1958 konsep negara kepulauan milik Indonesia itu mendapat tentangan keras dari negara-negara seperti Belanda, Amerika Serikat, Inggris, Australia, Selandia Baru, Prancis dan Jepang.

Deklarasi Djuanda disahkan menjadi UU No.4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia. Sebagai upaya untuk mendapatkan pengakuan formal sebagai negara kepulauan, di samping berjuang dalam Konperensi Hukum Laut PBB, Indonesia juga berupaya dengan melakukan negosiasi perjanjian perbatasan dengan negara-negara tetangga yang berbatasan maritim. Perjuangan diplomasi Indonesia utamanya dilakukan oleh dua orang diplomat yaitu Mochtar Kusumaatmaja dan Hasjim Djajal. Puncak perjuangan negosiasi Indonesia adalah pada Konperensi Hukum Laut PBB III yang disahkan pada tahun 1982, dengan diakuinya konsep negara kepulauan, yaitu diakuinya kedaulatan Negara Kepulauan terhadap perairan kepulauan yang berada di dalam garis pangkal kepulauan.<sup>26</sup>

Zona-zona maritim<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> Cribb, Robert dan Michelle Ford (eds), h. 30-40

<sup>26</sup> Cribb, Robert dan Michelle Ford (eds), h. 40-45

<sup>27</sup> Sumber <http://geo-boundaries.blogspot.com/2005/04/ambalat-spatial-perspective1.html>

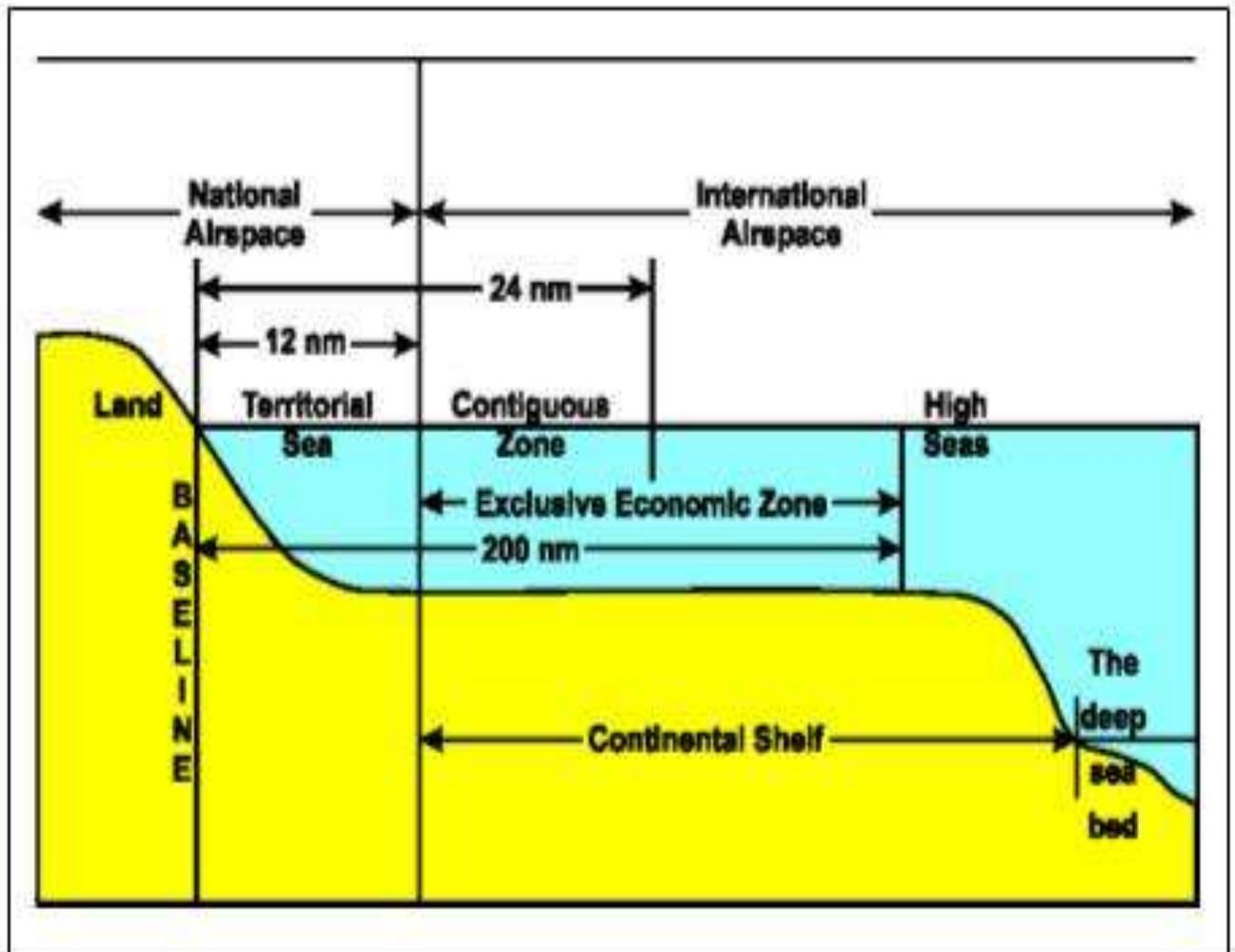


Figure 1 Maritime Zones  
(Schofield, 2003: 18)

<http://...>

## **BAB 5**

### **STATUS – PERAN NEGARA DALAM UNCLOS 82**

Dalam UNCLOS 82 telah diatur status atau peran Negara, yakni dibedakan atas <sup>28</sup>;

1. *Coastal State* (Negara pantai)  
Adalah negara yang memiliki zona-zona maritim dimana kapal-kapal sedang berada
2. *Port State* (Negara pelabuhan)  
Adalah negara dimana kapal-kapal sedang berlabuh
3. *Flag State* (Negara Bendera kapal)  
Adalah negara dimana kapal-kapal terdaftar

#### **5.1. Kewajiban Negara Pantai Menurut UNCLOS 1982**

Dalam UNCLOS 1982 setiap Negara pantai (coastal state) berkewajiban, antara lain, untuk:

- Menetapkan batas laut teritorialnya
- Menetapkan dan mempublikasikan alur laut dan skema pemisahan lalu-lintas laut (traffic separation scheme/TSS) di peta pelayaran
- Tidak menghambat perjalanan kapal asing yang sedang melakukan innocent passage
- Memberitahukan adanya daerah-daerah yang berbahaya di lintas pelayaran
- Tidak memungut biaya apapun terhadap kapal-kapal asing yang hanya melintas
- Membuat peraturan nasional untuk kepentingan konservasi sumber daya hayati di laut bebas
- Bekerjasama dengan Negara-negara lain dalam upaya konservasi dan pengelolaan sumber daya hayati di laut bebas
- Menetapkan ujung luar continental margin

---

<sup>28</sup> Dirangkum dari bahan-bahan oleh Moira Mc. Connell, PhD, 2001

- Menetapkan outer limits
- Membayar atau berkontribusi akibat mengeksploitasi sumber daya non hayati di luar 200 mil laut landas kontinen
- Membuat peta-peta batas dan daftar koordinat geografis landas kontinennya sesuai pasal 83
- Penegakan hukum atas pelanggaran hukum perlindungan lingkungan laut terhadap kapal-kapal asing yang sedang berada di wilayah pelabuhan atau lepas pantai negara tersebut sesuai pasal 220.

### **5.2. Kewajiban Negara Pelabuhan Menurut UNCLOS 1982**

Selanjutnya dalam UNCLOS 1982 bahwas setiap Negara pelabuhan (Port State) berkewajiban, antara lain, untuk:

- Terkait dengan polusi laut yang disebabkan oleh kapal, dapat melakukan penyelidikan dan mengambil tindakan hukum jika memang terbukti ada pelanggaran, baik atas keinginan sendiri ataupun atas permintaan Negara lain
- Melarang berlayar kapal-kapal yang tidak memenuhi aspek keselamatan kapal (baik dari segi kenavigasian, pengawakan, perlindungan lingkungan laut, dll)

### **5.3. Kewajiban Negara Bendera Menurut UNCLOS 1982.**

Dalam UNCLOS 1982 bahwa setiap Negara bendera (Flag State) berkewajiban, antara lain, untuk:

- Mengendalikan bidang-bidang administratif, teknis dan sosial terhadap kapal berbendera Negara tersebut
- Memelihara status pendaftaran kapal yang berbendera Negara tersebut
- Menegakkan hukum dan peraturan di kapal berbendera Negara tersebut, pada nahkoda dan awak kapal terkait dengan masalah administratif, teknis dan social

- Memastikan bahwa kapal yang berbendera Negara tersebut mematuhi ketentuan keselamatan laut antara lain di bidang konstruksi, peralatan dan kelaiklautan kapal, pengawakan, kondisi kerja dan pelatihan awak kapal sesuai dengan ketentuan internasional, penggunaan tanda-tanda komunikasi dan pencegahan tubrukan kapal.
- Memastikan bahwa kapal disurvei oleh petugas survey yang berkualifikasi baik sebelum pendaftaran dan pada jangka-jangka waktu tertentu
- Memastikan bahwa peta-peta pelayaran, terbitan-terbitan tentang pelayaran dan peralatan pelayaran yang diperlukan untuk berlayar dengan selamat terdapat di kapal
- Kapal diawaki oleh nahkoda dan perwira-perwira yang memiliki kualifikasi yang memadai, khususnya dalam bidang kemahiran pelaut, navigasi, komunikasi dan mesin kapal
- Memastikan bahwa nahkoda, perwira dan sebagian awak kapal harus memahami dengan baik mengenai peraturan internasional tentang keselamatan jiwa di laut, pencegahan tubrukan kapal, pencegahan dan pengurangan polusi laut dan komunikasi dengan radio.
- Melakukan penyelidikan terhadap laporan tentang kapalnya yang tidak memenuhi ketentuan dan peraturan, dan melakukan tindakan-tindakan seperlunya jika didapati bahwa laporan itu benar
- Melakukan penyelidikan terhadap kecelakaan kapalnya di laut bebas
- Wajib secara sungguh-sungguh mencegah dan menghukum adanya kejahatan pengiriman budak di kapalnya dan mencegah kapalnya digunakan untuk tujuan seperti itu
- Wajib bekerjasama dalam penanggulangan perompakan yang terjadi di laut bebas
- Terkait dengan polusi laut, Negara bendera wajib memastikan bahwa kapal-kapalnya memenuhi ketentuan dan standard internasional untuk pencegahan polusi laut yang bersumber dari kapal
- Memastikan bahwa kapal-kapalnya baru diberi izin berlayar jika sudah memenuhi ketentuan dan standard internasional tentang polusi laut,

termasuk memenuhi persyaratan dalam bidang desain, konstruksi, peralatan dan pengawakan

- Memastikan bahwa kapal-kapalnya dalam pelayaran membawa sertifikat-sertifikat internasional yang diperlukan. Memastikan bahwa kapal-kapalnya diinspeksi secara berkala untuk memeriksa apakah penerbitan sertifikat-sertifikat tersebut sesuai dengan kondisi aktual kapal
- Jika kapal-kapalnya melanggar peraturan dan standard, Negara bendera wajib melakukan penyelidikan dan bilamana perlu mengambil tindakan hukum terhadap kapal yang melanggar tersebut, dimanapun pelanggaran tersebut terjadi dan menimbulkan akibat.

UNCLOS merupakan *Umbrella Convention* dari konvensi-konvensi bidang maritim yang lain. Kewajiban-kewajiban Negara-negara bendera dan Negara pelabuhan diimplementasikan secara lebih rinci dalam konvensi-konvensi terkait, misalnya SOLAS, MARPOL, STCW 1995 dan lain-lain, yang dijabarkan lebih lanjut berikut ini dalam Bab 6.

<http://www.bakorkamla.go.id>

## **BAB 6**

### **KONVENSI-KONVENSI YANG DIHASILKAN OLEH ORGANISASI MARITIM INTERNASIONAL (*INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION*)**

#### **6.1. Metode pemberlakuan Konvensi-konvensi IMO <sup>29</sup>**

Pada bab sebelumnya telah dijelaskan di mana UNCLOS sebagai payung hukum dari konvensi-konvensi bidang maritim yang lain, Kewajiban-kewajiban Negara-negara bendera dan Negara pelabuhan diimplementasikan secara lebih rinci dalam konvensi-konvensi terkait, misalnya SOLAS, MARPOL, STCW 1995 dan lain-lain, yang dijabarkan lebih lanjut berikut ini dalam metode pemberlakuan **IMO**.

Setelah sebuah konvensi disahkan oleh seluruh negara anggota IMO<sup>30</sup>, sebelum dapat diberlakukan (*entry into force*) konvensi yang bersangkutan harus memenuhi persyaratan minimalnya, misalnya berapa jumlah negara yang sudah meratifikasi dan/atau jumlah/persentase tonase kapal yang diperlukan. Sebelum konvensi yang dimaksud diberlakukan dan mengikat terhadap negara-negara pesertanya, maka harus ada penerimaan resmi oleh pemerintah negara yang bersangkutan.

Penerimaan resmi sebuah konvensi oleh sebuah negara bukanlah hanya dengan mengirimkan dokumen resmi kepada Sekretaris Jenderal IMO. Penerimaan resmi berarti bahwa negara tersebut akan mematuhi seluruh ketentuan-ketentuan dalam konvensi itu, serta memasukkan konvensi tersebut dalam hukum nasional. Adanya hukum baru atau ketentuan-ketentuan tersebut harus diberitahukan kepada para pemangku kepentingan (*stakeholders*) terkait, agar mereka dapat mengetahuinya dan menjalankannya dengan benar.

Biasanya konvensi-konvensi IMO mulai diberlakukan (*entry into force*) dalam waktu rata-rata 5 tahun sejak disahkan. Mayoritas konvensi-konvensi IMO sudah diberlakukan dan sebagian kecil lagi masih harus memenuhi beberapa persyaratan sebelum dapat diberlakukan.

---

<sup>29</sup> Lihat <http://www.imo.org>

Jika sebuah negara akan mulai memberlakukan sebuah konvensi IMO maka ada beberapa metode, dimana negara tersebut menyatakan kesediaannya untuk tunduk pada ketentuan-ketentuan konvensi yang bersangkutan, yaitu:

Pernyataan kesediaan untuk tunduk itu dapat dalam bentuk:

**1. Signature**

Signature mempunyai kekuatan hukum mengikat jika memang konvensi tersebut menyatakan demikian, dan negara yang bersangkutan juga menyatakan kesediaannya.

**2. Signature subject to ratification, acceptance or approval**

Sebagian besar traktat internasional/konvensi mencantumkan klausul seperti ini bahwa sebuah negara akan tunduk pada ketentuan traktat tersebut setelah melakukan penandatanganan yang diikuti dengan ratifikasi. Tanpa ratifikasi ketentuan traktat tersebut tidak dapat mengikat negara yang bersangkutan.

Istilah *acceptance* atau *approval* hampir sama dengan ratifikasi namun kurang formal dan tidak teknis, serta kebanyakan lebih dipilih oleh negara-negara yang mengalami kesulitan dalam sistem hukum nasionalnya jika memakai istilah ratifikasi. Istilah *acceptance* dan *approval* mempunyai kekuatan hukum yang sama dengan ratifikasi sebagaimana dicantumkan dalam Konvensi Vienna mengenai Hukum Perjanjian Internasional pasal 14.2.

Banyak negara dewasa ini memilih metode ini dengan pertimbangan bahwa mereka mempunyai waktu untuk mempersiapkan legislasi nasional dan perangkat lainnya lebih dahulu sebelum mulai memberlakukan konvensi tersebut.

### **3. Accession**

Sebagian besar traktat internasional terbuka bagi negara-negara untuk melakukan *signature* selama jangka waktu tertentu. *Accession* adalah suatu metode yang digunakan oleh suatu negara untuk menjadi peserta konvensi tetapi tidak sempat melakukan *signature* ketika konvensi masih terbuka untuk *signature* pada jangka waktu yang sudah ditetapkan.

## **6.2. Konvensi Konvensi Utama Tentang Keselamatan, Keamanan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Laut**

### **6.2.1 Konvensi SOLAS (*Safety Of Life At Sea*)**

SOLAS merupakan Konvensi tentang keselamatan pelayaran yang paling tua dan paling penting diantara konvensi-konvensi lainnya. Versi pertama dari SOLAS disahkan pada tahun 1914, dan sejak saat itu sudah terdapat 4 konvensi SOLAS yang lain. Yang kedua disahkan pada tahun 1929 dan mulai berlaku tahun 1933, yang ketiga disahkan pada tahun 1948 dan mulai berlaku pada tahun 1952, yang keempat disahkan pada tahun 1960 dan mulai berlaku tahun 1965 dan versi yang sekarang disahkan pada tahun 1974 dan mulai berlaku pada tahun 1980.

Konvensi SOLAS telah mencakup semua aspek dari keselamatan di laut. Versi tahun 1914 contohnya, mencakup bab-bab mengenai keselamatan pelayaran, konstruksi, radiotelegrafi, peralatan penyelamat jiwa dan perlindungan terhadap kebakaran.

## **Annex dari SOLAS**

### **Bab I: Ketentuan Umum**

Yang paling penting dari bab ini adalah ketentuan mengenai survey yang dipersyaratkan untuk berbagai jenis kapal dan penerbitan dokumen yang menyatakan bahwa kapal sudah memenuhi persyaratan Konvensi.

Salah satu survei yang dipersyaratkan adalah survei sebelum kapal mulai dioperasikan; survei berkala (biasanya setiap 12 bulan sekali) dan survei-survei tambahan bilamana diperlukan. Untuk kapal kargo, setelah survei pertama dilakukan maka kapal diwajibkan untuk disurvei setiap 2 tahun sekali mengenai peralatan penyelamat jiwa (*life saving appliances/LSA*) dan peralatan lainnya; disurvei satu tahun sekali untuk instalasi radio; dan untuk lambung, permesinan dan peralatannya dilakukan survei pada jangka-jangka waktu tertentu yang dianggap penting oleh Administration untuk menjamin bahwa kapal memenuhi semua aspek keselamatan.

Regulasi 12 pada aBab I berisi daftar dari sertifikat-sertifikat yang harus diterbitkan oleh Negara Bendera (Flag State) yang menyatakan bahwa sebuah kapal sudah diinspeksi dan dianggap memenuhi persyaratan-persyaratan dari Konvensi. Sertifikat-sertifikat tersebut meliputi Keselamatan Kapal Penumpang, Konstruksi Keselamatan Kapal Kargo, Peralatan Keselamatan Kapal Kargo dan Radio Keselamatan Kapal Kargo. Terdapat juga Sertifikat Pengecualian yang diterbitkan bilamana terdapat pemberian pengecualian oleh Negara Bendera terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi.

Pada Regulasi 19 Bab I terdapat mekanisme kontrol yang dirancang untuk memungkinkan *Port State Control Officers (PSCO)* bisa memeriksa apakah kapal-kapal asing yang berkunjung ke pelabuhannya sudah memiliki sertifikat-sertifikat yang valid. Pada umumnya jika sebuah kapal memiliki sertifikat-sertifikat yang valid maka kapal itu memenuhi ketentuan-ketentuan Konvensi. Namun demikian PSCO juga diberi kewenangan untuk bertindak lebih jauh jika terdapat keyakinan besar

bahwa kondisi kapal yang sesungguhnya tidak sesuai dengan sertifikat. PSCO dapat tidak memberikan izin sampai kapal yang bersangkutan dipastikan tidak membahayakan penumpang, awak kapal atau kapal itu sendiri. Jika dilakukan tindakan semacam ini, maka Negara Bendera kapal harus diinformasikan tentang keadaan sesungguhnya dan juga harus dilaporkan ke IMO.

### **Bab II-1**

Mengatur mengenai konstruksi – subdivisi dan kestabilan permesinan serta instalasi listrik.

Pembagian di kapal penumpang menjadi beberapa kompartemen yang kedap air dimaksudkan agar jika terjadi kerusakan pada lambungnya, kapal itu masih bisa mengapung dengan stabil.

### **Bab II-2**

Banyaknya kebakaran kapal pada awal tahun 1960an mengakibatkan perlunya meningkatkan persyaratan perlindungan terhadap kebakaran pada Konvensi 1960, dan kemudian pada tahun 1967 Majelis IMO mengesahkan beberapa amandemen. Amandemen-amandemen tersebut mengatur secara rinci mengenai persyaratan keselamatan kebakaran pada kapal penumpang, kapal tangker dan kapal pengangkut kombinasi.

### **Bab III**

Peralatan penyelamat jiwa (*life saving appliances/LSA*).

Terdapat 2 bagian dalam bab ini, yaitu:

Bagian A: berisi persyaratan umum yang berlaku pada semua jenis kapal, merinci peralatan berdasarkan jenisnya, perlengkapannya, spesifikasi konstruksi, metode penentuan kapasitas dan peraturan mengenai pemeliharaan dan ketersediaan. Terdapat juga rincian mengenai prosedur untuk situasi darurat dan latihan-latihan rutin yang harus dilaksanakan.

Bagian B dan C: berisi persyaratan tambahan masing-masing untuk kapal penumpang dan kapal kargo.

## **Bab IV**

Radiotelegrafi dan radioteleponi

Bab ini dibagi menjadi 4 bagian.

Bagian A: berisi rincian mengenai jenis instalasi radio yang harus dibawa oleh kapal.

Bagian B: berisi persyaratan operasional untuk radio jaga (*watchkeeping*).

Bagian C: berisi rincian persyaratan teknis untuk radio jaga (*watchkeeping*), yaitu peraturan teknis untuk penemu arah (*direction-finders*) dan untuk instalasi-instalasi radiotelegraf untuk sekoci motor, serta peralatan radio *portable* untuk sekoci *survival*.

Bagian D: berisi kewajiban perwira radio untuk mengisi *logbook*.

Bab ini mengacu kepada regulasi radio yang ditetapkan oleh *International Telecommunication Union (ITU)*.

## **Bab V**

Bab ini utamanya mengatur mengenai kegiatan operasional kapal dan berlaku pada semua kapal pada semua jenis perjalanan. Hal ini berbeda dengan keseluruhan Konvensi SOLAS yang biasanya mengatur kapal jenis tertentu yang berlayar jalur internasional. Meliputi tersedianya layanan informasi meteorologi di kapal, tersedianya patrol es, *routing* kapal dan pengaturan mengenai layanan SAR.

Pada bab ini juga mengatur kewajiban umum agar Negara-negara yang meratifikasi SOLAS memastikan kapal-kapalnya diawasi secara efisien dan memadai dalam konteks keselamatan pelayaran. Juga diatur di bab ini mengenai pemasangan radar dan alat-alat bantu navigasi yang lain.

Terdapat amandemen pada regulasi 8-1 mengenai kewajiban sistem pelaporan kapal (*mandatory ship reporting system*). Semua kapal kelas-kelas tertentu atau kapal-kapal yang membawa jenis-jenis muatan tertentu wajib memakai *ship reporting system*. Sistem ini digunakan untuk memberikan, mengumpulkan atau bertukar informasi melalui laporan-laporan radio, yaitu berupa informasi posisi kapal, identitas kapal dan informasi-informasi lain. Informasi digunakan untuk

kepentingan operasi SAR, *Vessel Traffic Information System (VTS)*, ramalan cuaca dan pencegahan polusi di laut.

## **Bab VI**

Pengangkutan biji-bijian

Konvensi SOLAS secara khusus mengatur mengenai pengangkutan biji-bijian, yaitu mengenai penyimpanan, penyeimbangan dan pengamanan, disebabkan karena sifatnya yang mudah bergerak/berpindah maka dapat mempengaruhi stabilitas kapal. Konvensi ini juga mengatur mengenai kapal yang secara khusus dibuat untuk mengangkut biji-bijian, merinci mengenai metode menghitung adanya kemiringan karena Bergeraknya muatan biji-bijian yang diangkut dalam kapal. Setiap kapal harus dilengkapi dengan dokumen perizinan, data stabilitas pemuatan biji-bijian dan data-data terkait lainnya.

## **Bab VII**

Pengangkutan barang-barang berbahaya.

Bab ini memuat rincian klasifikasi, pengepakan, penandaan dan penyimpanan dari barang-barang berbahaya dalam bentuk paket. Bab ini tidak berlaku untuk barang-barang yang diangkut oleh kapal yang memang dibangun khusus untuk mengangkut biji-bijian.

Pengaturan mengenai klasifikasi mengikuti metode yang dipakai PBB untuk semua moda transportasi, meskipun peraturan IMO lebih ketat. *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code* disahkan oleh IMO pada tahun 1965. Bertahun-tahun koda itu sudah diperbaharui secara berkala untuk mengakomodasi adanya zat-zat (senyawa-senyawa) kimia baru yang terus berkembang.

## **Bab VIII**

Kapal-kapal nuklir

Bab ini hanya mengatur mengenai persyaratan-persyaratan yang umum saja, namun kemudian dilengkapi dengan berbagai rekomendasi-rekomendasi dalam lampirannya ketika SOLAS disahkan pada tahun 1974. Rekomendasi-rekomendasi

ini kemudian diikuti oleh Kode Keselamatan kapal dagang nuklir dan rekomendasi-rekomendasi tentang penggunaan pelabuhan oleh kapal-kapal nuklir.

## **Bab IX**

Manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal

Bab ini merupakan bab baru yang dibuat dengan tujuan utama untuk mewajibkan berlakunya International Safety Management Code (ISM Code) yang disahkan oleh Majelis IMO pada tahun 1993. ISM Code dibuat dengan tujuan-tujuannya:

- Memberikan praktek-praktek yang aman dalam pengoperasian kapal dan juga memberikan lingkungan yang aman
- Memberikan perlindungan terhadap segala jenis resiko yang dapat diidentifikasi
- Untuk terus menerus meningkatkan keahlian manajemen pada para personel, termasuk untuk bersiaga pada saat darurat.

Kode ini mensyaratkan agar safety management system (SMS) dibuat oleh “perusahaan” yang didefinisikan sebagai pemilik kapal atau siapa saja, seperti manajer atau pencarter kapal, yang bertanggung jawab dalam pengoperasian kapal. Sistem ini dirancang untuk memastikan bahwa semua regulasi wajib dan semua guidelines, koda-koda dan rekomendasi IMO dipenuhi. SMS berisi sejumlah fungsi yang dipersyaratkan yaitu:

- Kebijakan penerapan peraturan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut
- Instruksi-instruksi dan prosedur-prosedur untuk memastikan bahwa peraturan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut diterapkan
- Membuat tingkat kewenangan (level of authority) dan garis komunikasi antara personil-personil di darat dan di atas kapal
- Prosedur-prosedur untuk melaporkan adanya kecelakaan
- Prosedur-prosedur untuk reaksi pada keadaan darurat
- Prosedur-prosedur untuk audit internal dan ulasan terhadap manajemen

## **Bab X**

### Keselamatan kapal kecepatan tinggi (*high speed craft/HSC*)

Bab ini merupakan bab baru yang dibuat dengan tujuan utama untuk mewajibkan regulasi internasional terkait dengan kebutuhan-kebutuhan khusus pada kapal jenis ini.

*HSC Code* berlaku pada kapal kecepatan tinggi yang beroperasi pada jalur internasional dan termasuk juga pada kapal penumpang yang melayani rute tidak lebih dari 4 jam dan kapal kargo berukuran 500 gross ton ke atas yang melayani rute tidak lebih dari 8 jam. Kode ini berlaku antara lain pada kapal jenis *hovercraft* dan *hydrofoils*.

Tujuan utama dari HSC Code ini adalah mengatur persyaratan pada kapal kecepatan tinggi, termasuk pada aspek peralatan, kondisi pengoperasian dan pemeliharaan, selengkap yang diatur dalam SOLAS dan *International Convention on Load Lines tahun 1966 (LL Convention 1966)*.

## **Bab XI**

### **XI-1: Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keselamatan pelayaran**

Terdiri dari 4 regulasi ;

#### **Regulasi 1:**

Mengatur bahwa organisasi-organisasi yang telah diberi tanggung jawab oleh Negara/Administration untuk melakukan survei dan inspeksi wajib memenuhi ketentuan-ketentuan dalam resolusi IMO No. A.739(18). Umumnya organisasi-organisasi tersebut bertanggung jawab melakukan survei dan inspeksi sesuai dengan Konvensi SOLAS, Konvensi (Lambung Timbul) Load Lines 1966, MARPOL 73/78 dan Konvensi Pengukuran Tonase 1969.

**Regulasi 2:**

Mempersyaratkan bahwa kapal pengangkut curah dan kapal tangker minyak wajib memenuhi program peningkatan inspeksi yang dilakukan berkala sesuai dengan Resolusi Majelis IMO No. A.744(18). Ketentuan ini dibuat karena meningkatnya jumlah kapal yang sudah berusia tua, rata-rata pengangkut curah dan kapal tangker minyak berusia 15-20 tahun, yang beresiko terjadinya kecelakaan. Jika sebuah kapal tangker minyak mengalami kecelakaan, maka dampak bagi lingkungan sangat luar biasa.

**Regulasi 3:**

Bahwa semua kapal penumpang berukuran 100 gross ton ke atas dan semua kapal kargo berukuran 300 gross ton ke atas wajib memiliki nomor identifikasi sesuai dengan skema penomoran identifikasi kapal IMO sebagaimana diatur dalam resolusi IMO No. A.600(15).

**Regulasi 4:**

Memberi kewenangan pada *Port State Control Officers (PSCO)* untuk memeriksa apakah kapal memenuhi persyaratan operasional, jika dicurigai bahwa awak kapal tidak menguasai prosedur utama keselamatan kapal. Hal ini diatur dalam resolusi IMO No. A.742(18).

Resolusi ini menegaskan tentang perlunya PSCO untuk tidak hanya memantau kapal dari aspek pemenuhan standard-standard IMO atau memeriksa sertifikat-sertifikat saja, tetapi juga PSCO harus dapat menilai tentang kemampuan awak kapal dalam operasionalisasi sesuai dengan tugas mereka, terutama untuk kapal penumpang dan kapal yang berpotensi berdampak polusi pada lingkungan.

## **XI-2: Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan pelayaran**

### **ISPS Code**

Tujuan dari Kode ini adalah

- Membentuk sebuah kerangka kerjasama internasional yang melibatkan kerjasama antara Negara-negara peserta Konvensi SOLAS, instansi-instansi pemerintah di Negara tersebut, administrasi local dan industri pelayaran dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil langkah-langkah terhadap insiden-insiden keamanan yang mempengaruhi kapal atau pelabuhan yang melayani perdagangan internasional.
- Membentuk masing-masing peran dan tanggung jawab semua pihak yang terkait pada tingkat nasional dan internasional guna memastikan keamanan pelayaran.
- Memastikan adanya pengumpulan dan pertukaran informasi keamanan yang terkait secara cepat dan efisien,
- Memberikan metodologi penilaian keamanan sehingga dapat dibuat rencana-rencana aksi dan prosedur untuk menghadapi tingkat keamanan yang berubah, dan
- Memastikan keyakinan bahwa langkah-langkah keamanan maritim yang memadai dan proporsional sudah dimiliki

Untuk mencapai tujuan-tujuan di atas maka diadakan: Penunjukan personil/perwira yang memadai di atas kapal, di tiap-tiap fasilitas pelabuhan dan setiap perusahaan pelayaran untuk mempersiapkan and mengimplementasikan rencana-rencana aksi keamanan

### **6.2.2 MARPOL 73/78**

Selain menghadapi isu-isu pada **bidang keselamatan dan keamanan pelayaran**, dunia pelayaran internasional juga menghadapi sebuah isu lain, yaitu pada isu **perlindungan lingkungan laut** khususnya mengenai polusi laut yang

bersumber angkutan minyak di kapal-kapal tangker. Konvensi internasional pertama yang mengatur mengenai hal ini adalah Konvensi Polusi Minyak tahun 1954 atau dikenal dengan Oil Pollution Convention, 1954. Konvensi ini kemudian diamandemen pada tahun 1962 dan 1971, namun karena diperlukannya pengaturan internasional yang lebih komprehensif mengenai polusi di laut yang bersumber dari kapal, maka pada tahun 1973 IMO mengesahkan sebuah konvensi anti polusi yang paling comprehensive yaitu the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL).

Konvensi MARPOL tidak hanya mengatur mengenai polusi laut karena minyak, tapi juga karena bahan-bahan kimia, zat-zat berbahaya lainnya, sampah dan limbah cair. Setelah pemberlakuan dan implementasinya, Konvensi MARPOL telah terbukti sangat mengurangi pembuangan minyak ke laut oleh kapal-kapal, dan juga Konvensi ini telah melarang sama sekali pembuangan minyak oleh kapal-kapal di wilayah-wilayah tertentu.

Tahun 1978 IMO menyelenggarakan sebuah konferensi tentang Keselamatan Tangker dan Pencegahan Polusi, yang kemudian mengesahkan sebuah protokol dari MARPOL 1973 yang mengatur antara lain ketentuan mengenai teknik-teknik operasional dan persyaratan konstruksi untuk memodifikasi kapal tangker agar dapat mengurangi buangan/polusi ke laut. Konvensi ini kemudian dikenal sebagai Konvensi MARPOL 73/78 yang mulai berlaku pada bulan Oktober 1983. Sejak saat itu Konvensi ini telah mengalami beberapa kali amandemen.

**MARPOL 73/78** berisi pengaturan-pengaturan sebagai berikut:

Annex I tentang Minyak (air ballast yang kotor, pencucian tangki minyak, air minyak dari buangan kapal, air kotor bekas pakai, endapan lumpur, residu dari bahan bakar, minyak buangan)

Annex II tentang Zat-zat cair curah yang berbahaya/beracun yang berasal dari pembersihan tangki setelah bongkar muatan selesai.

Annex III tentang Zat-zat berbahaya yang dibawa dalam bentuk paket, dalam container, tangki portable, atau sejenisnya.

Annex IV tentang Limbah Cair

Annex V tentang Sampah, barang-barang yang tidak terpakai lagi, barang-barang buangan yang mengandung minyak, plastik, barang-barang buangan paket dan rongsokan

Annex VI tentang Polusi Udara yang berasal dari kapal.

### **6.2.3 Konvensi Standard of Training and Certification and Watchkeeping of Seafarers (STCW) 1995**

Konvensi STCW pertama kali disahkan pada tahun 1978 dimana Konvensi ini mengatur persyaratan-persyaratan untuk pelatihan (training), sertifikasi dan pengawasan terhadap profesi pelaut secara internasional. Sebelumnya standar untuk pelatihan, sertifikasi dan pengawasan terhadap para perwira dan kelasi dibuat oleh masing-masing Negara, yang biasanya tanpa referensi pada praktek-praktek di negara-negara lain. Hasilnya standar dan prosedur yang ada menjadi sangat bervariasi, meskipun industri pelayaran sangat bersifat internasional.

Konvensi STCW mengatur mengenai standar-standar minimum terkait dengan pelatihan, sertifikasi dan pengawasan terhadap para pelaut, dimana semua Negara wajib memenuhi standar-standarnya atau kalau bisa melebihi standar yang diberikan.

Konvensi ini tidak mengatur mengenai tingkat-tingkat pengawasan, karena hal ini diatur dalam Konvensi lain yaitu *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)* 1974, dimana persyaratan-persyaratannya diperkuat dengan Resolusi IMO No. A.890 (21) mengenai prinsip-prinsip pengawasan yang selamat (*safe*) yang

disahkan pada tahun 1999 dan kemudian diamandemen dengan Resolusi Imo No. A.955(23) pada tahun 2003.

Pasal-pasal dalam Konvensi STCW ini termasuk juga mengatur mengenai persyaratan-persyaratan sertifikasi dan Post State Control. Yang menarik dari Konvensi ini bahwa Konvensi ini berlaku terhadap kapal-kapal dari negara-negara yang belum meratifikasinya. Pasal X mewajibkan negara-negara yang sudah meratifikasi Konvensi ini untuk tidak memberikan pengecualian kepada negara-negara yang belum meratifikasi.

Konvensi STCW Amandemen 1995 (disahkan pada 7 Juli 1995 dan mulai berlaku pada tanggal 1 Pebruari 1997)

Konvensi ini merupakan jawaban atas kritik terhadap Konvensi STCW 1978 yang menimbulkan banyak interpretasi yang berbeda-beda di seluruh dunia terhadap standar-standarnya karena didasarkan pada "*satisfaction of the Administration*".

### **6.3 Konvensi-konvensi Yang Telah Disahkan oleh IMO Dalam Bidang Keselamatan Pelayaran (*Maritime Safety*), Pencemaran Lingkungan Laut yang Bersumber Dari Kapal (*Marine Pollution*), Ganti Rugi/Kompensasi (*Liability and Compensation*) dan Lain-lain yang Terkait**

#### **6.3.2 Keselamatan Pelayaran (*Maritime Safety*)**

1. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
2. International Convention on Load Lines (LL), 1966
3. Special Trade Passenger Ships Agreement (STP), 1971
4. Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973
5. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972
6. International Convention for Safe Containers (CSC), 1972

7. Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT), 1976
8. The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV), 1977
9. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978
10. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995
11. International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979

### **6.3.3 Pencemaran Lingkungan Laut yang Bersumber Dari Kapal (*Marine pollution*)**

1. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)
2. International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION), 1969
3. Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LDC), 1972
4. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990
5. Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (HNS Protocol)
- International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (AFS), 2001
6. International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004

### **6.3.4 Ganti Rugi/Kompensasi (*Liability and compensation*)**

1. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969

2. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1971
3. Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (NUCLEAR), 1971
4. Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 1974
5. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976
6. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996
7. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

#### **Lain-lain**

1. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), 1965  
International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969
2. Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988
3. International Convention on Salvage (SALVAGE), 1989

#### **6.4. Konvensi-konvensi IMO yang lain:**

##### **6.4.1 *International Convention on Salvage, 1989***

Konvensi ini menggantikan konvensi tentang hukum salvage yang disahkan di Brussels pada tahun 1910 yang menetapkan prinsip “*no cure, nopay*” dimana *salvor* hanya akan dibayar untuk jasanya bila pekerjaannya berhasil.

##### **6.4.2 *Konvensi Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (Konvensi SUA) 1988***

Tujuan utama dari konvensi ini adalah memastikan bahwa terdapat tindakan yang sesuai diambil dalam melawan orang-orang yang melakukan tindakan-tindakan tidak sesuai hukum terhadap kapal. Tindakan tersebut antara lain perampasan kapal dengan cara paksa, tindakan kekerasan terhadap orang-orang di kapal, dan tindakan menempatkan alat-alat di atas kapal yang dapat menghancurkan atau merusak kapal tersebut. Konvensi ini mewajibkan Negara-negara peserta Konvensi untuk melakukan ekstradisi atau menghukum pelakunya.

#### ***6.4.3 International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969***

Konvensi yang disahkan oleh IMO pada tahun 1969 merupakan suatu keberhasilan dalam menetapkan sistem pengukuran tonase yang universal.

#### ***6.4.4 Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965***

Tujuan utama dari Konvensi ini adalah untuk mencegah terjadinya keterlambatan-keterlambatan yang tidak perlu dalam lalu lintas perdagangan laut, untuk membantu kerjasama antar pemerintah, dan untuk menjamin adanya tingkat keseragaman yang baik dalam menjalankan formalitas dan prosedur. Secara khusus, Konvensi ini telah mengurangi surat-surat pemberitahuan/ deklarasi yang dibutuhkan oleh otoritas publik menjadi hanya delapan saja.

## 6.5. STATUS KONVENSI-KONVENSI IMO

Per 31 Juli 2009

Nama Konvensi	Tanggal Pemberlakuan	Jumlah negara yang sudah meratifikasi	% tonase dunia*
IMO Convention	17-Mar-58	168	97.22
SOLAS 1974	25-May-80	159	99.04
SOLAS Protocol 1978	01-May-81	114	96.16
SOLAS Protocol 1988	03-Feb-00	93	93.65
Stockholm Agreement 1996	01-Apr-97	11	8.59
LL 1966	21-Jul-68	159	99.02
LL Protocol 1988	03-Feb-00	90	94.25
TONNAGE 1969	18-Jul-82	150	98.99
COLREG 1972	15-Jul-77	153	98.36
CSC 1972	06-Sep-77	78	60.95
1993 amendments	-	9	6.18
SFV Protocol 1993	-	17	19.78
STCW 1978	28-Apr-84	153	99.01
STCW-F 1995	-	13	5.33
SAR 1979	22-Jun-85	95	59.76
STP 1971	02-Jan-74	17	23.98
SPACE STP 1973	02-Jun-77	16	23.33
INMARSAT C 1976	16-Jul-79	93	93.25
INMARSAT OA 1976	16-Jul-79	89	91.63
1994 amendments	-	40	26.91
2006 amendments	-	1	0.37
FAL 1965	05-Mar-67	114	90.31
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	02-Oct-83	149	99.01
MARPOL 73/78 (Annex III)	01-Jul-92	132	95.76
MARPOL 73/78 (Annex IV)	27-Sep-03	123	81.62
MARPOL 73/78 (Annex V)	31-Dec-88	138	96.98
MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	19-May-05	56	83.46
LC 1972	30-Aug-75	85	67.09
1978 amendments	-	20	17.49
LC Protocol 1996	24-Mar-06	37	32.22
INTERVENTION 1969	06-May-75	86	74.40
INTERVENTION Protocol 1973	30-Mar-83	53	48.67
CLC 1969	19-Jun-75	38	2.89
CLC Protocol 1976	08-Apr-81	53	56.41
CLC Protocol 1992	30-May-96	121	96.39
FUND Protocol 1976	22-Nov-94	31	47.33
FUND Protocol 1992	30-May-96	104	94.17
FUND Protocol 2000	27-Jun-01	-	-
FUND Protocol 2003	03-Mar-05	24	19.87
NUCLEAR 1971	15-Jul-75	17	20.38
PAL 1974	28-Apr-87	32	40.80
PAL Protocol 1976	30-Apr-89	25	40.46
PAL Protocol 1990	-	6	0.85

PAL Protocol 2002	-	4	0.17
LLMC 1976	01-Dec-86	52	49.08
LLMC Protocol 1996	13-May-04	35	40.52
SUA 1988	01-Mar-92	153	92.84
SUA Protocol 1988	01-Mar-92	141	87.86
SUA 2005	-	8	5.53
SUA Protocol 2005	-	6	5.42
SALVAGE 1989	14-Jul-96	58	47.33
OPRC 1990	13-May-95	98	67.29
HNS Convention 1996	-	14	13.61
OPRC/HNS 2000	14-Jun-07	24	32.83
BUNKERS Convention 2001	21-Nov-08	42	
AFS Convention 2001	17-Sep-08	40	67.83
BWM Convention 2004	-	18	15.36
NAIROBI WR Convention 2007	-	1	0.07
HONG KONG SRC 2009	-	-	

\*Sumber: Lloyd's Register/Fairplay World Fleet Statistics 31 Desember 2007

<http://www.bakorkamla.go.id>

## 6.6. DAFTAR KONVENSI INTERNASIONAL BIDANG MARITIM YANG TELAH DIRATIFIKASI OLEH INDONESIA

No.	NAMA KONVENSI	RINGKASAN ISI	LEGALITAS
1.	Convention on the Establishment of the International Maritime Consultative Organization, 1948(IMO Convention '48)	Konvensi tentang pembentukan organisasi internasional yang menangani bidang maritim dengan tugas pokok penanganan mengenai keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut dari bahaya pencemaran yang bersumber dari kapal. Pada tahun 1983, nama organisasi ini berubah dari IMCO menjadi "International Maritime Organization (IMO)"	Indonesia meratifikasi konvensi ini dan menjadi anggota IMO sejak bulan September 1960
2.	Amendments of 1991 of the IMO Convention (IMO Amendments '91)	Amandemen terhadap Konvensi IMO sesuai dengan resolusi A.724(17) yang ditetapkan dalam Sidang Assembly ke-17 pada bulan November 1991 yang berisi "institutionalization of the Facilitation Committee"	Keputusan Presiden No. 16 Tahun 1997
3.	Amendments of 1993 of the IMO Convention (IMO Amendments '93)	Amandemen terhadap Konvensi IMO sesuai dengan resolusi A.735(18) yang ditetapkan dalam Sidang Assembly ke-18 pada bulan November 1993 yang berisi penambahan jumlah anggota Council IMO dari 32 negara menjadi 40 negara dengan komposisi 10 negara dengan kategori A, 10 negara dengan kategori B, dan 20 negara dengan kategori C.	Keputusan Presiden No. 16 Tahun 1997
4.	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74)	Konvensi ini merupakan aturan pokok internasional di bidang keselamatan kapal dengan isi antara lain aturan mengenai survey, stabilitas dan pembagian ruang kapal, permesinan, instalasi listrik, konstruksi kapal, peralatan pemadam kebakaran, peralatan keselamatan jiwa, radio komunikasi, peralatan navigasi di kapal, keselamatan muatan kapal, dsb. Konvensi SOLAS versi pertama diterbitkan pada tahun 1914 dan selanjutnya dikembangkan beberapa kali termasuk Konvensi SOLAS 1960 dan terakhir versi tahun 1974 yang berisi ketentuan mengenai "tacit acceptance procedure" yakni ketentuan mengenai penerapan amandemen Konvensi terhadap para pesertanya tanpa melalui prosedur penerimaan secara resmi dengan ketentuan bahwa sebagian besar negara peserta telah menerapkan ketentuan amandemen	Keputusan Presiden No. 47 Tahun 1980

No.	NAMA KONVENSI	RINGKASAN ISI	LEGALITAS
		dimaksud.	
	Internasional Safety Management Code (ISM-Code)	Merupakan Koda yang mengatur tentang syarat-syarat yang harus dipenuhi agar keselamatan kapal terjamin.	
	International Code of Safety for High Speed Craft (HSC Code)	Merupakan Koda yang mengatur tentang kapal-kapal berkecepatan tinggi.	
	International and Port Security Code (ISPS Code)	Merupakan amandemen Bab XI-2 dari SOLAS 1974 Convention yang memuat aturan untuk menjaga keamanan maritime dan pelabuhan.	
5.	International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES Convention 66)	Aturan mengenai batas garis muat yang aman bagi keselamatan kapal, pencegahan terhadap kelebihan muatan dan keselamatan lambung timbul, aturan mengenai keselamatan platform dan peningkatan stabilitas kapal.	Keputusan Presiden No. 47 Tahun 1976
6.	International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE Convention 69)	Aturan internasional mengenai tonase kapal komersial yang dikaitkan dengan keselamatan pelayaran dan perhitungan perpajakan, tarif kepelabuhanan, tarif pungutan lainnya.	Keputusan Presiden No. 5 Tahun 1987
7.	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG Convention 72)	Aturan mengenai keselamatan pelayaran terutama dalam rangka pencegahan tubrukan di laut dengan menetapkan ketentuan "Traffic Separation Scheme (TSS)" di beberapa kawasan yang diperkirakan rawan kecelakaan karena kondisi alam atau padatnya lalu lintas pelayaran.	Keputusan Presiden No. 50 Tahun 1979
8.	International Convention for Safe Containers, 1972 (CSC Convention 72)	Aturan mengenai keselamatan peti kemas dan aturan pengangkutannya di kapal. Selain itu, guna memperoleh peti kemas yang aman, ditetapkan pula standar pengujian terhadap produksi peti kemas dan pengujian ulang terhadap peti kemas serta pengawasan terhadap peredarannya.	Keputusan Presiden No. 33 Tahun 1989
9.	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW Convention 78)	Konvensi ini berisi aturan-aturan internasional yang standar mengenai pendidikan dan sertifikasi bagi nakhoda dan awak kapal serta calon pelaut yang akan bekerja di kapal niaga yang melakukan pelayaran internasional. Konvensi ini juga mengatur mengenai ketentuan dinas jaga di kapal.	Keputusan Presiden No. 60 Tahun 1986

No.	NAMA KONVENSI	RINGKASAN ISI	LEGALITAS
10.	Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971(STP Convention 71)	Konvensi ini mengatur tentang keselamatan kapal yang melakukan angkutan penumpang (terutama dimaksudkan untuk kapal angkutan jemaah haji di kawasan Samudera Hindia dan kawasan di sekitarnya).	Keputusan Presiden No. 72 Tahun 1972
11.	Protocol of 1973 relating to the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971(STP Prot. 73)	Aturan tambahan bagi keselamatan kapal yang melakukan angkutan penumpang.	Keputusan Presiden No. 43 Tahun 1979
12.	Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976 (INMARSAT Convention 76)	Konvensi ini mengatur mengenai penggunaan komunikasi satelit khususnya yang digunakan dalam dunia pelayaran karena komunikasi dengan menggunakan radio teresterial sudah semakin padat dengan jangkauan yang terbatas.	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1986
13.	Operating Agreement relating to the INMARSAT Convention 76 (INMARSAT OA 76)	Perjanjian antar negara mengenai pengoperasian dan penggunaan INMARSAT yang semula dikhususkan untuk komunikasi maritim.	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1986
14.	Operating Agreement relating to the INMARSAT Amendments 89 (INMARSAT OA Amendments 89)	Amandemen mengenai INMARSAT OA 76 yang mengatur mengenai perluasan penggunaan satelit dengan kendaraan bergerak.	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1999
15.	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 (FACILITATION Convention 65)	Konvensi ini mengatur mengenai standar prosedur dan penggunaan formulir secara internasional dalam hubungannya dengan kegiatan kemaritiman. Dengan penggunaan formulir dan pengurusannya yang seragam, maka lalulintas pelayaran internasional akan semakin mudah dan lancar.	Keputusan Presiden No. 51 Tahun 2002
16.	International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 and Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)	Konvensi ini mengatur mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran oleh minyak dari kapal dan menggantikan "International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954 (OILPOL)". Konvensi ini juga mengatur mengenai pencegahan pencemaran karena kecelakaan kapal tanker dan kapal-kapal lainnya. Sampai saat ini yang berlaku adalah ketentuan Annex I mengenai Pencemaran oleh Minyak dan Annex II mengenai Barang Cair	Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986 (Ratifikasi terhadap Annex I & II)

No.	NAMA KONVENSI	RINGKASAN ISI	LEGALITAS
		Berbahaya dalam bentuk curah.	
17.	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Convention 69)	Konvensi ini mengatur mengenai sistem yang memungkinkan korban pencemaran memperoleh ganti rugi dari pemilik kapal (pengangkut) yang secara langsung harus bertanggungjawab terhadap pencemaran ( <i>strict liability</i> ).	Keputusan Presiden No. 18 Tahun 1978
18.	Protocol of 1992 relating to the CLC Convention 69 (CLC Protocol 92)	Protokol ini mengatur mengenai penambahan jumlah maksimum ganti rugi akibat pencemaran dari pemilik kapal sebesar ± 22 juta Dollar.	Keppres 55/ th 1999
19.	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND Convention 71)	Konvensi ini mengatur mengenai tambahan kompensasi yang dapat diterima oleh pihak yang dirugikan akibat terjadinya pencemaran oleh minyak. Tambahan kompensasi ini dikelola oleh Lembaga FUND yang menerima kontribusi dari pemilik minyak (muatan) yang menjadi anggota Konvensi Fund.	Keputusan Presiden No. 19 Tahun 1978
20.	Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Wastes and their Disposal, 1991	Konvensi ini mengatur mengenai prosedur pengangkutan dan pembuangan limbah antar negara serta pengaturan mengenai jenis limbah yang dapat ditransportasikan dan dibuang antara negara satu ke negara lain.	Keputusan Presiden No. 61 Tahun 1993 tanggal 21 Juli 1993 (BAPEDAL)
21.	United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS 1982)	Konvensi ini memuat ketentuan mengenai hak dan ke-wajiban negara terhadap wilayah teritorialnya serta dasar hukum untuk menentukan batas wilayah teritorial. Disamping itu diatur pula mengenai hak negara terhadap laut bebas dan kewajibannya untuk melindungi lingkungan laut dari bahaya kerusakan akibat eksplorasi dan eksploitasi sumber daya baik hayati maupun non-hayati.	Undang-undang No. 17 Tahun 1985
22.	United Nations Convention on a Code of Conduct of Liner Conferences, 1972	Konvensi ini memuat aturan mengenai pengoperasian perusahaan angkutan laut secara internasional, terutama dalam rangka pembagian muatan diantara perusahaan-perusahaan yang mempunyai kapal dengan kebangsaan yang berbeda.	Keputusan Presiden No. 40 Tahun 1976
23.	International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993	Konvensi ini merupakan pengembangan dari kedua konvensi sebelumnya dengan memasukkan unsur kerugian lingkungan ( <i>environmental loss</i> ) sebagai salah satu dari tanggungjawab pemilik yang harus didahulukan.	Perpres No. 44 Tahun 2005

No.	NAMA KONVENSI	RINGKASAN ISI	LEGALITAS
		Namun apabila terbukti bahwa kerugian lingkungan tersebut dijamin oleh asuransi sesuai dengan ketentuan konvensi internasional lainnya, maka kerugian tersebut tidak lagi menjadi tanggungjawab yang didahulukan.	

<http://www.bakorkamla.go.id>

## DAFTAR PUSTAKA

Anwar, Chairul, S.H., *Hukum Internasional, Horizon Baru Hukum Laut Internasional: Konvensi Hukum laut 1982, Djambatan, 1989*

Farthing, Bruce, Mark Brownrigg, *Farthing on International Shipping, LLP London Business of Shipping Series, 3<sup>rd</sup> Ed, 1997*

Diambil dari (retrieved from) <http://www.un.org/dpets/los/unclos>

Diambil dari (retrieved from) <http://www.encyclopedia.com/doc/1O225-mareclausum>.

Diambil dari (retrieved from) <http://www.imo.org>

Diambil dari (retrieved from) [http://en.wikipedia.org/wiki/Hugo\\_Grotius](http://en.wikipedia.org/wiki/Hugo_Grotius)

Diambil dari (retrieved from) <http://geoboundaries.blogspot.com/2005/04/ambalat-spatial-perspective1.html>

Kumpulan bahan kuliah Prof. P.K. Mukherjee, Phd., World Maritime University, Malmo, Sweden, 2001

Kumpulan bahan kuliah Prof. Moira McConnel, Phd, World Maritime University, Malmo, Sweden, 2001

## OTOBIOGRAFI PENULIS



**Retno Windari.** Lahir di Jakarta 12 Maret 1968, menyelesaikan pendidikan S1 jurusan Hukum Internasional dari Universitas Indonesia tahun 1991. Melanjutkan *study* di World Maritime University, Malmö – Swedia dan menyelesaikan M.Sc di bidang *Maritime Affairs* tahun 2001. Kemudian mengikuti *Ocean Governance Study* di Dalhousie University, Canada tahun 2003. Terakhir menyelesaikan *Graduate Diploma study* bidang *Port and Maritime Management* di National University of Singapore tahun 2004. Pernah bekerja selama 12 tahun di Departemen Perhubungan (1996 - akhir 2007). Pengalaman kerja luar negerinya termasuk menjadi staf Atase Perhubungan pada KBRI London (2001-2002), sebagai anggota tetap Delegasi Indonesia pada berbagai pertemuan internasional, negosiasi, konferensi, dll di Asia, Australia, Eropa, Amerika Utara dan Afrika; sebagai penanggung jawab dan narasumber dalam berbagai pertemuan internasional, misi-misi bantuan teknis dan pelatihan yang diselenggarakan di Indonesia. Aktivitas sekarang selain sebagai narasumber di Bakorkamla juga aktif sebagai Konsultan International Maritime Organization (IMO) untuk *Technical Assistance* bidang *Maritime Safety Administration*.



**FX. Eddy Santoso, S.Ip.** : Pria kelahiran Malang Jawa Timur, 6 April 1951, ini adalah Sarjana Politik UT Jakarta. Berangkat dari latar belakang pengalaman yang lengkap, kiprah yang bersangkutan diberbagai kapal & staf di lingkungan kemaritiman. Pengabdian lainnya antara lain di lingkungan staf Kodikal, Kolinlamil dan Markas Besar TNI-AL, dan terakhir di Bakorkamla. Adapun pengalaman pendidikan dimulai dari AAL tahun 1976, Secapa tahun 1985, Seskoal tahun 1992, Sesko ABRI tahun 1998 dan Lemhanas RI tahun 2005, serta S-1 Fisip UT. Pengalaman pendidikan di luar negeri yaitu di Belanda, CTT OPS School tahun 1987 dan NBCD School tahun 1988. Terakhir ke Jepang pada Nopember 2009 dalam rangka mengawali pembentukan Indonesia Sea and Coast Guard (ISCG) dengan mengikuti program pelatihan Sistem Keamanan dan Keselamatan Laut bagi Pendamping (staf) yang diselenggarakan JICA bekerjasama dengan JCG.



**Rathoyo Rasdan:** Pria kelahiran Pemalang, Jawa Tengah, ini mempunyai latar belakang pengalaman yang cukup menarik. Di lingkungan Pemerintahan, beliau pernah berkiprah di Kementerian Negara Koperasi dan Usaha Kecil Menengah serta Kementerian Negara Riset dan Teknologi. Dan sekarang ini mengabdikan dirinya di Badan Koordinasi Keamanan Laut. Untuk memperluas wawasan tentang Keselamatan dan Keamanan Laut yang sedang ditekuninya, berbagai seminar, training, dll telah diikuinya, antara lain Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting, Singapore (2007), Maritime Law Enforcement, Japan (2008), Western Pacific Naval Symposium, Singapore (2008), Coast Guard System, Japan (2008), Penegakan Hukum dan Keamanan Laut, Jakarta (2009). Sebagai Dosen Pasca Sarjana di salah satu universitas di Jakarta, beliau melanjutkan S2-nya di Cleveland State University, Ohio, USA tahun 1991. Untuk menyegarkan keilmuannya, mulai awal tahun 2009 beliau mengikuti Program Doktor Manajemen Bisnis dengan konsentrasi Pengembangan SDM bidang keselamatan dan keamanan laut.



**Capt. Hengki Supit.** Lahir di Tondano, Minahasa, 24 November 1939. Alumnus Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) di Jakarta tahun 1964 ini sejak tahun 1965 aktif bekerja di kepelabuhanan di Indonesia. Terakhir beliau sebagai Adminstrator Pelabuhan Ambon Maluku (1994- 1996). Selanjutnya mengabdikan dirinya sebagai Ketua Bidang Organisasi Kebariawan Kosgoro Jakarta, Konsultan PT. Pelayaran Bintang Baruna Sakti/Dina Shipping BATam/Singapura di Sekupang Batam, Ketua Pembina Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia (YPMI) Batam dan Staf Ahli Khusus Bidang Hukum & Perundang-Undangan DPP INSA Jakarta. Sejak 1965 – 2003, berbagai kursus juga telah diikutinya antara lain Kursus Pemeriksa di Laut di Komando Operasi Kapal Cepat Kodamar III Tanjung Priok, Fire Fighting Port of Singapore Authority di Singapore, Port Security di Port of London Authority Inggris, United State Coast Guard di Amerika Serikat, Maritime Administration Search and Rescue di Karaci Pakistan, Maritime Safety and SAR Communication Japan Coast Guard di Tokyo, dan Latihan dan Uji Coba International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code 2002 di Surabaya.



**Willem Nikson S.**

**Willem Nikson. S:** Pria kelahiran Jakarta, tanggal 16 Oktober 1953 ini awalnya adalah sebagai Pelaut bertugas di PT. Gesuri Lloyd dan masuk lingkungan pemerintahan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan RI (1982-1993) sebagai Nakhoda pada Divisi Pengerukan Tg.Priok Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan. Pengabdian yang ditekuninya saat ini pada Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Departemen Perhubungan RI (1993- Sekarang) berhasil mencapai jenjang karir tertinggi pejabat fungsional Ahli Peneliti Utama (APU). Pengabdian profesi peneliti dengan memperluas wawasan di dalam negeri antara lain sebagai tim asistensi ad.hoc 2 DPD-RI RUU Kepelabuhanan tahun 2006, Tim Asistensi Komisi V DPR-RI RUU Pelayaran tahun 2007, Tim Ahli/Pakar Pokja Keselamatan dan Keamanan Maritim. Beliau juga sebagai Dosen Sekolah Tinggi Manajemen Transpor Trisakti-Jakarta. Jenjang Pejabat Fungsional Tertinggi sebagai Ahli Peneliti Utama Bidang Perhubungan Laut diawali sebagai alumnus Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) tahun 1979, S1 Sekolah Tinggi Teknologi Kelautan Hatawana-Jakarta 1992, S2 STIE Jakarta 1997.



**Irwan Sumadji:** Lahir di Jakarta, 22 Oktober 1955. Beliau mengawali kakrirnya sebagi PNS kemudian mengundurkan diri aktif diberbagai kegiatan di bidang pendidikan, bisnis dan penelitian-konsultan. Yang bersangkutan merupakan salah satu pengagas Konsep Hexagonal Pengembangan Ekonomi Lokal yang dikembangkan Bappenas dalam pembangunan daerah, dan peneliti, pemerhati dan pendidik Small Medium Enterprise di Indonesia, sangat aktif dalam pemberdayaan ekonomi kerakyatan berbasis teknologi. Menyelesaikan pendidikan pada Sarjana Geografi Universitas Indonesia dan Doktorandus Geografi dengan spesialisasi Regional Ekonomi pada Universitas Indonesia, kemudian memperdalam pada program sertifikasi Management Bussiness Administration yang diselenggarakan IPPM Jakarta, dan meraih gelar Magister Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Disertasi pada gelar tertinggi Doktor Manajemen diraih pada Universitas Negeri Jakarta. Sekarang aktif sebagai Peneliti Senior di P2M Mesin FTUI, merupakan mantan middle dan top manajemen diberbagai perusahaan bisnis nasional dan multinasional, hingga saat ini disamping berkedudukan sebagai tenaga pengajar di almaternya pada tahun 1985-1986 Departemen Geografi Universitas Indonesia dan berbagai perguruan tinggi lainnya hingga sekarang, beliau mencapai karir pendidikan sebagai Dekan Fakultas Ekonomi PTS di Jakarta dan Wakil Rektor PTS di Bogor. Saat ini beliau aktif sebagai fasilitator program One Village One Product dan Kluster-Value Chain, disamping sedang mempersiapkan berbagai buku teks untuk mahasiswa program Magister Ilmu Ekonomi dan Manajemen.



**Safaat Widjajabrata:** Pria, lahir di Subang, Jawa Barat, pada tanggal 25 Agustus 1939. Latar belakang pendidikannya adalah akuntan lulusan Institut Ilmu Keuangan, Departemen Keuangan. Menapak karir dari bawah, dimulai dari asisten akuntan, ajun akuntan dan akuntan pada Direktorat Jendral Pengawasan Keuangan Negara, Departemen Keuangan yang kemudian berubah menjadi Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). Di BPKP ini pernah menduduki berbagai jabatan antara lain Kepala Perwakilan Provinsi Sulawesi Tengah, Direktur Perencanaan, Kepala Perwakilan Provinsi DKI Jakarta Raya, dan setahun sebelum pensiun menjabat sebagai Kepala Pusdiklat BPKP. Setelah pensiun dia lebih aktif di organisasi profesinya, yaitu Ikatan Akuntan Indonesia, sebagai Ketua IAI Wilayah Jakarta, 1998 – 2002 dan Anggota Majelis Kehormatan, Ikatan Akuntan Indonesia, 2002 – sekarang.



**Begi Hersutanto :** lahir di Surabaya pada 1 Januari 1976, adalah Sarjana Hukum dari Fakultas Hukum, Universitas Airlangga (1999), dan melanjutkan studinya ke program S-2 di bidang Hubungan Internasional dengan kekhususan pada bidang Diplomasi dan Studi Pertahanan di City University of New York, City College of New York (2004). Semenjak tahun 2004 sampai dengan akhir awal 2008, beliau bekerja sebagai peneliti bidang Hubungan International di Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Jakarta. Pada tahun 2005-2006, atas undangan dari Association for the Promotion of International Cooperation (APIC), Tokyo, dan Ushiba Memorial Program, Tokyo) beliau melakukan penelitian di Tokyo tentang Prospect Pembentukan Komunitas Asia Timur. Saat ini beliau adalah Staf Ahli Komisi I bidang Pertahanan, Dosen Tetap di President University, Faculty of Business and International Relations, JABABEKA, serta aktif sebagai Direktur Eksekutif, Indonesian Institute for Strategic Studies (IISS), Jakarta.



**Tati Sri Haryati,** kelahiran Kuningan, Jawa Barat, tanggal 4 Juli 1959, telah berkiprah di lingkungan pemerintahan di Sekretariat Dewan Pertimbangan Agung RI sejak tahun 1982 – 2004 dan sejak tahun 2004 sampai sekarang mengabdikan dirinya di Sekretariat Wakil Presiden RI, Sekretariat Negara. Untuk memperluas wawasan, telah mengikuti berbagai latihan, penataran dan forum diskusi antara lain Seminar on Law Enforcement at Sea Training Course di Ningbo, Republik Rakyat China (Tahun 2008), alumnus Sekolah Tinggi Publistik, Jakarta tahun 1986



**Elva Susanti** : Kelahiran Bukittinggi tanggal 20 Maret 1975, latar belakang pendidikan : Sarjana Ekonomi Jurusan Manajemen Universitas Muhammadiyah Yogyakarta tahun 2000 dan Akta IV tahun 2005. Pendidikan Non Formal kursus Brevet A & B pada lembaga PPA UMY tahun 2000. Pada tahun 2001-2003 bekerja di perusahaan Jerman di Lobam Bintang Kep. Riau. Dan sekarang menjadi Staf Badan Koordinasi Keamanan Laut sebagai Staf Administrasi Tenaga Ahli Bidang Dikkamla.



**Tridea Sulaksana, SH**: Kelahiran Surabaya, 07 Oktober 1984, latar belakang pendidikan Sarjana Hukum Jurusan Hukum Perdata di Universitas Pasundan Bandung tahun 2008. Pengalaman Pekerjaan : bekerja di Kantor Notaris/PPAT Riena Sabrina, SH Bandung sebagai Karyawan tahun 2005 – 2007, Perusahaan Swasta bergerak di bidang Entertainment tahun 2007 – 2009, Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) sebagai Staf Administrasi Tenaga Ahli di Bidang Pengembangan Wilayah.

<http://www.bakorkamla.go.id>