

**DAMPAK PENGATURAN HUKUM BISNIS TERHADAP KEAMANAN
DAN KESELAMATAN KAPAL NIAGA
DI PERAIRAN INTERNASIONAL**

TESIS



Nama : MEYTA ARINTA KARTIKA PUTRI
NIM : 20302300149

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2024**

**DAMPAK PENGATURAN HUKUM BISNIS TERHADAP KEAMANAN
DAN KESELAMATAN KAPAL NIAGA
DI PERAIRAN INTERNASIONAL**

PROPOSAL TESIS

**Diajukan Untuk Penyusunan Tesis
Program Magister Ilmu Hukum**

OLEH

**Nama : Meyta Arinta Kartika Putri
NIM : 20302300149
Konsentrasi : Hukum Ekonomi dan Bisnis**



**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG**

2024


**DAMPAK PENGATURAN HUKUM BISNIS TERHADAP KEAMANAN
DAN KESELAMATAN KAPAL NIAGA DI PERAIRAN INTERNASIONAL**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis
Program Magister Hukum

Oleh:

Nama : **MEYTA ARINTA KARTIKA PUTRI**
NIM : 20302300149
Konsentrasi : Hukum Ekonomi dan Bisnis

Disetujui oleh:
Pembimbing
Tanggal,


Dr. Andi Aina Ilmih, S.H., M.H.
NIDN : 09-0606-8001

Mengetahui,

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA


Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN : 06-2004-6701

**DAMPAK PENGATURAN HUKUM BISNIS TERHADAP KEAMANAN
DAN KESELAMATAN KAPAL NIAGA DI PERAIRAN INTERNASIONAL**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal **15 Oktober 2024**
Dan dinyatakan **LULUS**


Tim Penguji
Ketua,
Tanggal,


Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum.


NIDN: 06-2105-7002

Anggota

Anggota,


Dr. Andi Aina Ilmih, S.H., M.H.

NIDN : 09-0606-8001


Dr. Achmad Arifullah, S.H., M.H.

NIDN : 01-2111-7801

Mengetahui

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA


Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.

NIDN : 06-2004-6701

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : MEYTA ARINTA KARTIKA PUTRI

NIM : 20302300149

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul :

DAMPAK PENGATURAN HUKUM BISNIS TERHADAP KEAMANAN DAN KESELAMATAN KAPAL NIAGA DI PERAIRAN INTERNASIONAL

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang,.....Oktober 2024

Yang menyatakan,


(MEYTA ARINTA KARTIKA PUTRI)

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : MEYTA ARINTA KARTIKA PUTRI

NIM : 20302300149

Program Studi : MAGISTER HUKUM

Fakultas : FAKULTAS HUKUM

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi* dengan judul :

DAMPAK PENGATURAN HUKUM BISNIS TERHADAP KEAMANAN DAN KESELAMATAN KAPAL NIAGA DI PERAIRAN INTERNASIONAL

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang,.....Oktober 2024

Yang menyatakan,



(MEYTA ARINTA KARTIKA PUTRI)

*Coret yang tidak perlu

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Tiada hasil yang mengkhianati usaha, tiada usaha yang mengingkari keyakinan



KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dengan segala puji syukur kepada Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan nikmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir atau Tesis di Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang. Tesis ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat untuk menempuh kelulusan Magister Hukum. Segala daya upaya dan kesungguhan penulis berusaha menyusun Tesis dengan judul: **“DAMPAK PENGATURAN HUKUM BISNIS TERHADAP KEAMANAN DAN KESELAMATAN KAPAL NIAGA DI PERAIRAN INTERNASIONAL”** dengan baik.

Penulis menyadari bahwa tesis ini sangat sulit terwujud sebagaimana yang diharapkan, tanpa bimbingan dan bantuan serta tersedianya fasilitas-fasilitas yang diberikan oleh beberapa pihak yang selama ini saya butuhkan. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis sampaikan rasa terima kasih dan rasa hormat kepada:

1. Prof. Dr. H. Gunarto, SH., Akt., M.Hum selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Dr. H. Jawade Hafidz, SH., M.H selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Dr. Andri Winjaya Laksana, SH., M.H selaku Ketua Program Studi Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
4. Dr. Andi Aina Ilmih, S.H., M.H., selaku Dosen pembimbing yang dengan penuh kesabaran memberikan pengertian serta dukungan dan bimbingannya dalam menyelesaikan Tesis ini.

5. Prof . Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum selaku Ketua Tim Penguji penulisan thesis ini.
6. Dr. Achmad Arifullah, S.H., M.H. selaku Anggota Penguji penulisan thesis ini.
7. Bapak dan Ibu Dosen yang telah memberikan kuliah serta mendidik kami hingga sampai saat ini.
8. Kedua Orang Tuaku tercinta dan tersayang yang selalu mendoakan, mendampingi, dan memberikan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan kuliah Magister Hukum.
9. Teman-temanku Magister Hukum yang selalu memberikan motivasi dan semangat bagi penulis untuk bersama-sama menyelesaikan studi ini.
10. Staf karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah melayani kami, selama belajar di UNISSULA.

Semarang, 21 November 2024

Penulis,

Meyta Arinta Kartika Putri
NIM: 20302300149



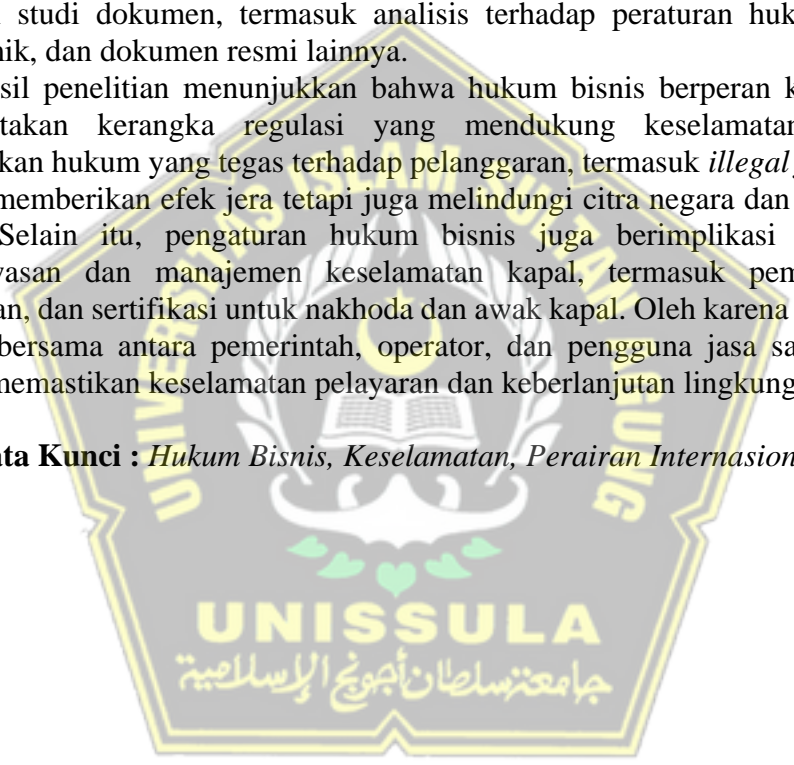
ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji sejauh mana pengaturan hukum bisnis berkontribusi terhadap peningkatan standar keamanan kapal niaga di perairan internasional serta menganalisis dampaknya dalam menjaga keselamatan pelayaran.

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan yuridis normatif, yang menitikberatkan pada kajian hukum yang berlaku sebagai norma atau pedoman dalam praktik. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder, dengan sumber data berupa studi kasus putusan pengadilan dan tinjauan kepustakaan yang mengacu pada peraturan perundang-undangan terkait. Metode pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumen, termasuk analisis terhadap peraturan hukum, literatur akademik, dan dokumen resmi lainnya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hukum bisnis berperan krusial dalam menciptakan kerangka regulasi yang mendukung keselamatan pelayaran. Penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran, termasuk *illegal fishing*, tidak hanya memberikan efek jera tetapi juga melindungi citra negara dan sumber daya alam. Selain itu, pengaturan hukum bisnis juga berimplikasi positif pada pengawasan dan manajemen keselamatan kapal, termasuk pemberian izin, pelatihan, dan sertifikasi untuk nakhoda dan awak kapal. Oleh karena itu, tanggung jawab bersama antara pemerintah, operator, dan pengguna jasa sangat penting untuk memastikan keselamatan pelayaran dan keberlanjutan lingkungan maritim.

Kata Kunci : *Hukum Bisnis, Keselamatan, Perairan Internasional*



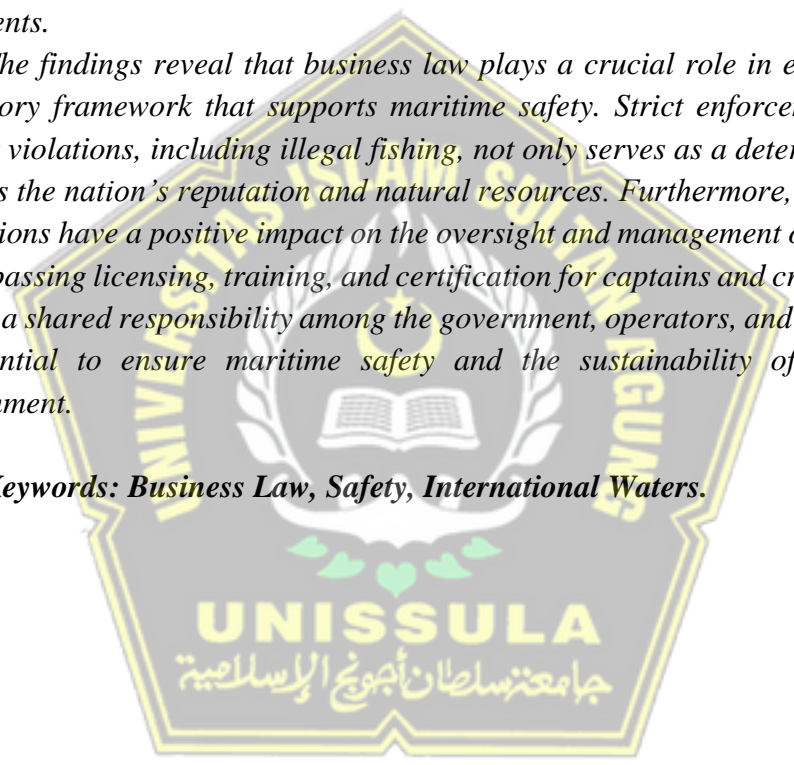
ABSTRACT

This study aims to examine the extent to which business law regulations contribute to improving the safety standards of merchant vessels in international waters and to analyze their impact on ensuring maritime safety.

The research employs a normative juridical approach, emphasizing the study of applicable laws as norms or guidelines in practice. The data used are secondary data, sourced from case studies of court decisions and literature reviews referencing relevant legislation. Data collection is conducted through document studies, including the analysis of legal regulations, academic literature, and official documents.

The findings reveal that business law plays a crucial role in establishing a regulatory framework that supports maritime safety. Strict enforcement of laws against violations, including illegal fishing, not only serves as a deterrent but also protects the nation's reputation and natural resources. Furthermore, business law regulations have a positive impact on the oversight and management of ship safety, encompassing licensing, training, and certification for captains and crew members. Hence, a shared responsibility among the government, operators, and service users is essential to ensure maritime safety and the sustainability of the marine environment.

Keywords: Business Law, Safety, International Waters.



DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	Error! Bookmark not defined.
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
ABSTRAK.....	x
<i>ABSTRACT</i>	xi
DAFTAR ISI.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian	9
E. Kerangka Konseptual.....	10
F. Orisinalitas Penelitian	39
G. Metode Penelitian.....	41
H. Sistematika Penulisan	45
I. Jadwal Waktu Pelaksanaan Penelitian	47
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	48
A. Tinjauan Umum Konsep Hukum Bisnis	48
B. Tinjauan Umum Hukum Perairan Internasional	52
C. Tinjauan Umum Konsep Kepulauan Menurut Hukum Perairan Internasional.....	71
D. Tinjauan Umum Keamanan Dan Keselamatan Kapal Niaga Dalam Perairan Internasional.....	80
E. Tinjauan Umum Hukum Islam Tentang Pelaksanaan Hukum Bisnis Dalam Perairan Internasional.....	86
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	91

A. Kontribusi Pengaturan Hukum Bisnis Terhadap Peningkatan Standar Keamanan Kapal Niaga Di Perairan Internasional	91
B. Dampak Pengaturan Hukum Bisnis Dalam Menjaga Keselamatan Kapal Niaga Di Perairan Internasional.....	119
BAB IV PENUTUP	123
A. Kesimpulan.....	123
B. Saran.....	124
DAFTAR PUSTAKA.....	127



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kerajaan Majapahit dan Sriwijaya adalah asal mula warisan maritim Indonesia. Era Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM, 1888-1960) di Indonesia juga diwarnai dengan sejarah maritim yang semarak, yang memiliki armada kapal laut terbesar di dunia, selain kerajaan-kerajaan bersejarah tersebut. Selain itu, armada laut Djakarta Lloyd memiliki kehadiran yang luas di berbagai pelabuhan di seluruh dunia.

Laut memiliki arti geo-strategis yang signifikan bagi Indonesia, berfungsi sebagai kekuatan pemersatu tetapi juga memiliki kemampuan untuk menyebabkan konflik antar wilayah atau negara. Indonesia, dengan wilayah maritim yang mencakup 80% dari 5.800.000 km², Indonesia merupakan rumah bagi 17.504 pulau yang saling terhubung oleh laut dan memiliki garis pantai sepanjang 80.791 km.

Indonesia terletak di lokasi yang strategis di mana dua lautan dan dua benua bersinggungan, menjadikan wilayah lautnya sebagai jalur penting bagi perdagangan global dan pelayaran nasional dan internasional. Hal ini menjadikan Indonesia bagian dari sistem rantai pasokan global. Posisi ini juga menempatkan Indonesia dalam peran penting di dunia internasional sebagai pusat gravitasi kawasan Asia Pasifik.¹ Indonesia memiliki lokasi yang

¹ Kartika, Shanti Dwi. 2016. “*Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi Dan Penegakan Hukum (Maritime Security From The Aspects Of Regulation And Law Enforcement)*.” Negara

strategis karena berbatasan dengan 10 negara tetangga, termasuk Thailand, India, Timor Leste, Singapura, Kepulauan, Papua Nugini, Filipina, Malaysia, Vietnam, dan Australia. Selain itu, Indonesia juga memiliki 11 provinsi yang berada di wilayah perbatasan laut, yaitu Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Provinsi Riau, Provinsi Sumatera Utara, Provinsi Kalimantan Utara, Provinsi Kepulauan Riau, Provinsi Sulawesi Utara, Provinsi Maluku Utara, Provinsi Maluku, Provinsi Nusa Tenggara Timur, Provinsi Papua, dan Provinsi Papua Barat² okasi geografis Indonesia mencakup empat dari sembilan jalur komunikasi laut yang diakui secara global. Indonesia berperan penting dalam menjaga keselamatan dan keamanan perdagangan maritim internasional di Selat Malaka, Laut Cina Selatan, dan tiga jalur laut kepulauan Indonesia.³

Posisi strategis ini memiliki dua arti penting: pertama, posisi ini memiliki kepentingan strategis, dan kedua, merupakan lokasi yang menguntungkan secara strategis.

Posisi strategis Indonesia memiliki dua implikasi penting. Pertama, Indonesia terletak di persimpangan dua gerakan budaya yang dibentuk oleh dinamika pasar dan identitas utama yang saling bertentangan di era globalisasi.⁴ Kedua, Indonesia terletak di antara sistem pertahanan maritim

Hukum: Membangun Hukum untuk Keadilan dan Kesejahteraan Vol.5, No.2 Hlm: 143-167, <https://dprexternal3.dpr.go.id/index.php/hukum/article/view/238/179>

² Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Bappenas, 2014, *Rancangan Teknokratik RPJMN 2015-2019*, Jakarta, hal. 33

³ Y. Paongan, R.M. Zulkipli, dan Kirana Agustina, 2012, *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*, Yayasan Institut Maritim Indonesia. Hlm. 414.

⁴ Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Bappenas, *Op., Cit*

selatan dan sistem pertahanan benua utara dalam hal pertahanan. Sebaliknya, Indonesia memiliki sumber daya laut yang luas termasuk kehidupan laut, perikanan, dan kemajuan teknologi yang berasal dari kelautan. Kualitas kelautan Indonesia merupakan hasil dari sifat kelautan yang dimilikinya, yang menjadikannya sebuah negara sekaligus sebuah bangsa.⁵

Laut berperan penting sebagai jalur utama yang menghubungkan berbagai belahan dunia. Di seberang lautan, individu dari berbagai negara terlibat dalam beragam interaksi, termasuk perdagangan barang dan berbagai pengetahuan ilmiah. Oleh karena itu, laut memainkan peran penting dalam interaksi diplomatik global⁶ Hukum laut internasional sangat penting, karena laut memainkan peran penting dalam hubungan internasional. Tujuan dari undang-undang ini adalah untuk mengatur berbagai kegiatan yang dilakukan di laut, termasuk perannya sebagai sarana transportasi, reservoir sumber daya, dan sumber energi potensial. Status hukum kapal-kapal ini harus ditetapkan oleh hukum laut, karena laut hanya dapat diakses oleh kendaraan khusus, seperti kapal. Selain itu, distribusi sumber daya laut harus diatur secara efektif oleh hukum laut terutama dalam konteks negara industri dan negara berkembang. Kurang optimalnya pemanfaatan sumber daya kelautan yang dilakukan pemerintah Indonesia menimbulkan ancaman bagi kepentingan Indonesia di perairan internasional, Bahaya ini juga dipengaruhi oleh kondisi lingkungan nasional Indonesia, yang terus menghadapi masalah yang belum

⁵ Wahyuno S.K., 2009. *Indonesia Negara Maritim*, Penerbit Teraju, Jakarta, hal. 4.

⁶ Boer Mauna, 2005. *Hukum Internasional*, Cetakan Kedua, PT. Alumni, Yogyakarta, Hal.

terselesaikan terkait batas-batas teritorial, termasuk perbatasan darat dan laut.⁷ Terlepas dari banyaknya potensi yang ada di Indonesia, ada juga beberapa risiko. Pada tahun 2007, statistik dari International Maritime Bureau (IMB) mengindikasikan bahwa lokasi Indonesia yang menguntungkan telah menyebabkan peningkatan serangan bajak laut, yang menimbulkan risiko keamanan. Perairan Indonesia di Selat Malaka merupakan salah satu wilayah yang paling rawan kejahatan, sebagaimana dibuktikan oleh statistik, yang menunjukkan adanya peningkatan serangan bajak laut sebesar 10%.⁸ Tindakan pembajakan kapal di perairan Indonesia kini telah diklasifikasikan sebagai pelanggaran internasional. Mengingat statusnya sebagai negara kepulauan dengan akses laut yang besar dan perbatasan laut yang luas, masalah keamanan perairan Indonesia sebagian besar berkisar pada kegiatan kriminal transnasional. Dari perspektif keamanan maritim, kejahatan transnasional memberikan tantangan yang cukup besar dalam hal konflik kekerasan, karena para penjahat dapat menentang operasi penegakan hukum dan perlindungan yang dilakukan oleh pasukan keamanan atau pihak terkait lainnya di laut Indonesia.⁹

Dimulai pada tahun 1960, pemutakhiran peraturan SOLAS menggantikan Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960, yang mencakup

⁷ Nur Yanto, 2014. *Memahami Hukum Laut Indonesia*, Mitra Wacana Media, Jakarta Hal. 3

⁸ Aan Kurnia, 2017. *Between Threats & Opportunities (Di antara ancaman dan peluang)*, Epicentrum Walk, Jakarta, Hal. 27.

⁹ Wirantno, Kiki Hadi, Dwi Budiarti, dan Wiwin Ariesta, 2022. PERLINDUNGAN HUKUM AWAK KAPAL ATAS PEMBAJAKAN KAPAL NIAGA DI LAUT INDONESIA. *Yurijaya: Jurnal Ilmiah Hukum* Vol.4. No.1, http://yurijaya.unmerpas.ac.id/index.php/fakultas_hukum/article/view/70

persyaratan tambahan yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal. Topik-topiknya mencakup desain kapal, bangunan, permesinan, sistem kelistrikan, pencegahan kebakaran, peralatan keselamatan, metode komunikasi, dan navigasi. Untuk meningkatkan undang-undang ini, Organisasi Maritim Internasional (IMO) memperkenalkan serangkaian modifikasi pada tahun 1966, 1967, 1971, dan 1973. Namun, upaya untuk menerapkan peraturan ini secara internasional mengalami kendala prosedural, Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa peraturan tersebut membutuhkan persetujuan dari dua pertiga negara anggota untuk diratifikasi, suatu hal yang sering kali sulit dicapai dalam jangka waktu yang diantisipasi. Perjanjian SOLAS 1974 dibuat pada tahun 1974, dan mengharuskan setiap modifikasi diimplementasikan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan, kecuali jika modifikasi tersebut ditolak oleh sepertiga negara anggota atau 50% pemilik kapal di seluruh dunia berdasarkan tonase.¹⁰

Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 telah diratifikasi secara sukarela oleh Indonesia pada tahun 1985. Sesuai dengan UU No. 17 tahun 1985, perjanjian ini mulai berlaku pada tanggal 31 Desember 1985. Oleh karena itu, keabsahan perjanjian ini sebagai landasan hukum nasional Indonesia tidak dapat disangkal.¹¹ Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, yang telah diratifikasi, mengatur pembajakan maritim

¹⁰ Suryani, Dedeh, Aprilia Yudi Pratiwi, and Andi Hendrawan, 2018. "Peran syahbandar dalam keselamatan pelayaran." *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* Vol.2.No.2: Hlm.33-39, <https://amn.ac.id/ojs/index.php/saintara/article/view/75>

¹¹ I Wayan Parthiana, 2014. *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*, Yrama Widya, Bandung, hlm. 336

dalam Pasal 101. Kegiatan bajak laut di dalam wilayah perairan Indonesia diatur dalam Pasal 438, 439, 440, dan 441 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), yang juga disebut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1946 Nomor 1660. Untuk tujuan pasal ini, “pembajakan” berarti tindakan kekerasan dan tindakan melanggar hukum yang terjadi di perairan teritorial Indonesia atau di laut lepas. Pengaturan pembajakan dalam KUHP Indonesia sangat tertinggal dari perkembangan norma-norma internasional dan tuntutan situasi dan kondisi kontemporer, karena berasal dari hukum kolonial Belanda.

Dokumen ini menekankan pentingnya pelayaran, yang merupakan komponen dari transportasi laut, sebagaimana diuraikan dalam UU No. 17/2008 tentang Pelayaran, yang juga dikenal sebagai UU Pelayaran. Pelayaran dianggap sebagai komponen penting dalam perspektif nasional Republik Indonesia dan berperan penting dalam pelestarian persatuan dan kesatuan bangsa sebagai negara maritim. Pelayaran, yang sering dikenal sebagai transportasi laut, merupakan komponen penting dari sistem transportasi secara keseluruhan dan saling berhubungan erat dengan moda transportasi lainnya. Pelayaran memiliki atribut unik yang memungkinkannya untuk secara efisien memfasilitasi transportasi skala besar di seluruh wilayah melalui jalur air. Karakteristik ini memberikan kapasitas yang signifikan untuk pembangunan dan peran penting dalam konteks nasional dan internasional. Dengan mendorong dan mendukung

pembangunan nasional, pelayaran turut berperan dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat, sejalan dengan prinsip-prinsip Pancasila dan UUD 1945. Oleh karena itu, sistem keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan aspek krusial yang perlu diperhitungkan sebagai landasan dan standar pengambilan keputusan dalam menilai kelayakan pelayaran. Hal ini termasuk mengevaluasi kecukupan kapal, sistem navigasi, dan personil yang terlibat.¹²

Pengaturan hukum bisnis yang mengatur operasi kapal niaga menjadi faktor penting dalam menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran. Pengaturan ini mencakup berbagai aspek, mulai dari peraturan keselamatan kerja, standar teknis kapal, perlindungan lingkungan, hingga regulasi terkait perlindungan terhadap perompakan dan kegiatan ilegal lainnya. Dengan penerapan pengaturan yang efektif, diharapkan mampu meminimalisir risiko dan meningkatkan standar keselamatan pelayaran.

Indonesia, sebagai negara kepulauan dengan wilayah laut yang luas, memainkan peran signifikan dalam pelayaran internasional. Dengan posisi strategisnya yang melintasi jalur perdagangan dunia, Indonesia dihadapkan pada tanggung jawab besar untuk memastikan bahwa kapal-kapal yang melewati perairannya aman dan selamat. Berbagai pengaturan hukum bisnis yang diterapkan di Indonesia perlu dievaluasi untuk melihat sejauh mana

¹² Kadarisman, Muh. 2017. Kebijakan keselamatan dan keamanan maritim dalam menunjang sistem transportasi laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)* Vol.4.No.2 hlm: 177-192, <https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmtranslog/article/view/121>

pengaruhnya terhadap keamanan dan keselamatan kapal niaga di perairan internasional.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut kemudian meneliti dan mengkajinya secara lebih lanjut sebagai tugas akhir dalam bentuk Tesis dengan judul **“Pengaruh Pengaturan Hukum Bisnis Terhadap Keamanan Dan Keselamatan Kapal Niaga Di Perairan Internasional.”**

B. Rumusan Masalah

Perumusan masalah merupakan langkah lebih lanjut setelah latar belakang atau pendahuluan, yang bertujuan untuk mengidentifikasi dan memilih masalah spesifik yang akan ditangani melalui studi.¹³ Perumusan topik sangat penting dalam sebuah penelitian karena memungkinkan peneliti untuk mempertahankan fokus dan mendorong diskusi pada subjek tertentu, sehingga membantu pencapaian tujuan penelitian. Isu-isu yang dapat diartikulasikan dalam studi ini adalah:

1. Bagaimana kontribusi pengaturan hukum bisnis terhadap peningkatan standar keamanan kapal niaga di perairan internasional?
2. Bagaimana dampak pengaturan hukum bisnis dalam menjaga keselamatan kapal niaga di perairan internasional?

C. Tujuan Penelitian

¹³ Beni Ahmad Saebani, 2015. *Metode Penelitian Hukum*. Pustaka Setia, Bandung, Hlm.72.

Tujuan penelitian yang hendak dicapai oleh penulis dalam penelitian Tesis ini, adalah :

1. Untuk mengetahui dan mengkaji kontribusi pengaturan hukum bisnis terhadap peningkatan standar keamanan kapal niaga di perairan internasional.
2. Untuk mengetahui dan mengkaji terkait dampak pengaturan hukum bisnis dalam menjaga keselamatan kapal niaga dalam konteks globalisasi dan persaingan pasar.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat teoritis dan praktis dari penelitian tesis ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis: Hasil penelitian dari penyelesaian tugas akhir ini diharapkan dapat menambah khasanah ilmu pengetahuan hukum, khususnya di bidang hukum bisnis, melalui pengaturan-pengaturan yang dapat meningkatkan standar keselamatan kapal niaga di perairan internasional.
2. Manfaat Praktis :
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan menjadi pegangan serta pedoman masyarakat untuk mencari, memecahkan, dan meneliti masalah yang terjadi dalam kehidupan bisnis masyarakat khususnya bidang maritim;
 - b. Hasil yang diharapkan dari penelitian ini adalah untuk menawarkan solusi terhadap masalah yang telah diteliti.

- c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran secara lengkap mengenai pengaturan hukum bisnis dalam berkontribusi terhadap peningkatan standar keamanan kapal niaga di perairan internasional serta efektivitas regulasi hukum bisnis dalam menjaga keselamatan kapal niaga dalam konteks globalisasi dan persaingan pasar.

E. Kerangka Konseptual

1. Tinjauan Umum tentang Kapal

a. Pengertian Kapal

Menurut Undang-Undang RI No 21 tahun 1992, “Kapal adalah kendaraan air dengan berbagai bentuk dan jenis yang dapat digerakkan oleh tenaga mekanik, angin, atau gaya gantung”. Kapal mencakup berbagai kendaraan yang memiliki kemampuan untuk mengangkut barang atau orang, termasuk kendaraan yang dapat beroperasi di bawah air, serta alat apung yang tidak bergerak dan bangunan. Jelaslah bahwa semua kategori kendaraan air diklasifikasikan sebagai kapal sesuai dengan Undang-Undang. Namun, analisis terhadap peraturan menyeluruh dalam konvensi internasional IMO, khususnya SOLAS dan ILLC, yang telah diratifikasi oleh banyak negara termasuk Indonesia, mengungkapkan bahwa perjanjian internasional ini terutama menekankan penerapannya pada kapal yang bernavigasi melalui rute maritim internasional. Oleh karena itu, masuk akal jika konvensi-konvensi tersebut membatasi kriteria pada kapal-kapal yang diwajibkan

untuk mematuhi hukum mereka, karena sangat sulit untuk menetapkan satu standar fundamental tunggal yang dapat mencakup berbagai jenis kapal, ukuran, dan kondisi operasional. Konvensi internasional secara eksklusif berlaku untuk kapal yang beroperasi dalam skala internasional, seperti yang telah disebutkan sebelumnya. Oleh karena itu, kapal-kapal yang termasuk dalam kategori yang dijelaskan di bawah ini mungkin tidak tunduk pada peraturan perjanjian tersebut.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan PM 59 Tahun 2021 (Bab 1, Pasal 1, Nomor 28) tentang Penyediaan Jasa Angkutan di Perairan, “kapal adalah kendaraan air yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau gaya hambat, dan dapat memiliki berbagai ukuran dan jenis.” Ini termasuk kendaraan dengan kapasitas muatan yang bervariasi, kendaraan terapung, Selain struktur terapung yang tidak bergerak dan perangkat terapung. Pengembangan pelabuhan dan fasilitas yang dibutuhkan di pelabuhan dipengaruhi oleh panjang, lebar, dan draft kapal, seperti yang didefinisikan oleh Bambang Triatmodjo.¹⁴

b. Jenis-Jenis Kapal

Tramper dan liner adalah dua kategori di mana kapal komersial dapat diklasifikasikan menurut pelayarannya. Kapal tramper tidak memiliki tujuan, rute, dan rencana perjalanan yang telah ditentukan

¹⁴ BambangTriatmodjo, 2010, *Perencanaan Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta, hlm 182

sebelumnya, berbeda dengan kapal liner. Selain itu, kapal dapat dikategorikan berdasarkan jenisnya menjadi¹⁵

1. *Semi Container Pallet Vessel* (Kapal Pallet Semi Kontainer)

Kapal-kapal ini memiliki kapasitas untuk mengangkut kargo dalam berbagai bentuk, seperti potongan-potongan individual, bundel yang sudah diatur sebelumnya, atau palet yang sudah dimuat sebelumnya. Selain itu, kapal ini memiliki kemampuan untuk memindahkan kontainer di dek atau di area palka yang terbuka.

2. *Conventional Liner Vessel* (Kapal Barang Biasa)

Kapal liner konvensional, juga dikenal sebagai kapal barang biasa, beroperasi dengan jadwal tetap dan sering kali mengangkut kargo umum atau barang dalam jumlah yang relatif sedikit. Kargo kapal ditangani melalui penggunaan peralatannya sendiri, seperti boom dan derek kargo, untuk operasi bongkar muat. Kargo dimuat secara manual ke dalam palka kapal.

3. *Full Container Vessel* (Kapal Peti Kemas)

Transportasi kontainer adalah fungsi utama kapal ini. Oleh karena itu, kapal-kapal ini diberkahi dengan kemampuan untuk membongkar sendiri dan dapat menggunakan derek gantry atau derek pantai untuk mempercepat bongkar muat peti kemas. Karena kontainer dimuat ke dalam kapal melalui jalur yang telah ditentukan,

¹⁵ Toby, Timmyko, 2018, Optimalisasi Pelayanan Keagenan Kapal Pt. Bias Delta Pratama Melalui Penerapan Standar Operasional Prosedur (Sop) Di Perairan Pulau Galang Batam. *Diss. Politeknik Ilmu Pelayaran*, Semarang, <https://repository.pip-semarang.asc.id/873/>

kapal jenis ini disebut sebagai kapal seluler. Kapal kontainer dibagi menjadi beberapa generasi berdasarkan kapasitas muatannya karena mereka dapat mengangkut banyak kontainer. Terminal khusus diperlukan untuk kapal kontainer karena terminal ini harus didesain khusus untuk menangani kontainer. Tempat sandar kapal kontainer juga diperdalam agar kapal dapat berlabuh di perairan yang lebih dalam. Kapal kontainer umumnya lebih besar dan lebih cepat dari kapal General Cargo biasa, dengan kecepatan yang bisa melebihi 22 knot. Sebagai hasil dari perkembangan kapal kontainer, Kapal Breakbulk sekarang sering digunakan untuk merujuk pada kapal Kargo Umum, yang menunjukkan bahwa kapal tersebut dirancang untuk menangani operasi bongkar muat umum

4. *General Cargo Breakbulk Vessel* (Kapal Kargo Umum Curah)

Dalam sejarahnya, kapal ini awalnya digunakan sebagai kapal angkut serba guna sebelum munculnya kapal peti kemas dan jenis kapal lain yang lebih efisien. Kapal general cargo tidak memerlukan terminal khusus untuk bongkar muat, sehingga masih sering digunakan. Kapal ini sering berfungsi sebagai tramper karena biayanya yang rendah dan kemampuannya untuk mengangkut muatan ke berbagai belahan dunia.

5. Kapal *Roll on, Roll off* (Kapal RoRo)

Kapal RoRo adalah kapal yang dirancang untuk memuat dan memuat barang melalui kendaraan roda di atasnya. Jenis kapal RoRo

mencakup kapal feri, kapal pengangkut mobil (car ferries), dan kapal general cargo yang berfungsi sebagai kapal RoRo. Keunggulan utamanya adalah kemampuan untuk mengangkut berbagai jenis muatan, seperti petikemas dengan kendaraan penariknya, muatan berat, project cargo, dan muatan oversize. Kapal RoRo juga tetap dapat beroperasi di pelabuhan yang mengalami kongesti.

6. *Lighter Carrier* (Pengangkut Tongkang)

Kapal pengangkut tongkang merupakan varian dari kapal pengangkut petikemas yang digunakan untuk mengangkut tongkang yang telah dimuat. Kapal ini tidak memerlukan fasilitas pelabuhan dan tempat sandar khusus. Di Indonesia dan daerah perairan lainnya, kapal ini sangat bermanfaat karena cukup datang ke lokasi berlabuh, mengeluarkan tongkang yang ditarik oleh tugboat, dan memuat tongkang yang telah diisi.

7. *Bulk Carrier* (Pengangkut Muatan Curah)

Kapal bulk carrier adalah kapal besar dengan satu dek saja yang mengangkut muatan curah, yaitu muatan yang tidak dibungkus. Muatan ini biasanya dicurahkan ke dalam kapal menggunakan mesin curah, atau jika mesin tidak beroperasi, muatan dikemas dalam karung-karung yang diletakkan di atas palka terlebih dahulu. Karung-karung tersebut kemudian dibuka untuk menuangkan isinya ke dalam palka kapal. Saat kapal tiba di pelabuhan tujuan, muatan dari palka dapat dihisap atau dibongkar dengan bantuan conveyor.

Bentuk palka kapal bulk carrier berbentuk corong agar muatan dapat terkumpul di tengah palka dengan lebih baik.

8. *Passenger ship* (Kapal Penumpang)

Di perairan Indonesia, dengan banyaknya pulau-pulau, ada kebutuhan yang besar akan kapal penumpang untuk transportasi antar pulau. Sejak lama, transportasi di Indonesia didominasi oleh PT. Pelnindo (Pelayaran Indonesia), sebuah perusahaan negara yang didirikan pada tahun 1950 untuk menggantikan perusahaan Belanda KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij). Awalnya, perusahaan ini bernama Pepuska (Yayasan Penguasaan Kapal-kapal), yang salah satu pendirinya adalah Bapak Sunar Suraputra. Pada tahun 1952, Pepuska berganti nama menjadi Pelnindo.

9. *Tugboat* (Kapal Tunda)

Kapal tunda yang dirancang khusus untuk menyediakan layanan penarik atau pendorong untuk kapal atau benda terapung lainnya. Tanggung jawab tambahan termasuk memberikan bantuan kepada kapal yang mengalami kesulitan, memadamkan kebakaran maritim, dan memerangi polusi, di antara tugas-tugas lainnya.

10. *Tanker* (Kapal Pengangkut Minyak Curah)

Kapal tanker, juga dikenal sebagai kapal pengangkut minyak curah, adalah kapal yang memiliki dek yang berisi tangki-tangki yang disusun secara bersama-sama atau terpisah. Tangki-tangki ini digunakan untuk mengangkut minyak curah dalam jumlah besar,

seperti minyak mentah atau minyak suling, serta cairan kimia dan gas cair.

11. *Fishing Ship* (Kapal Penangkap Ikan)

Kapal-kapal ini dirancang untuk menangkap ikan dengan beberapa metode, termasuk pukat cincin, pancing ulur, pukat balok, dan pukat buritan. Kapal-kapal ini sering kali dilengkapi dengan pendingin dan peralatan pemrosesan lainnya.

Selain itu, Tipe SOLAS, yang merupakan singkatan dari Safety Of Life At Sea, tidak akan berlaku untuk kategori tipe kapal yang memenuhi kriteria berikut:

1. Kapal Cargo dengan tonase < 500 GT;
2. Kapal Ikan
3. Kapal kayu yang dibangun secara primitif (tradisional);
4. Kapal perang dan kapal pasukan;
5. Kapal yang tidak digerakkan dengan peralatan mekanis;
6. Yacht yang tidak dipakai untuk perdagangan; dan

Selain itu, sesuai dengan Konvensi Garis Muat Internasional (ILLC), aturan yang dimaksud tidak akan berlaku untuk kategori kapal tertentu yang disebutkan di bawah ini:

1. Kapal “*existing*” dengan tonnage kurang dari 150 GT;
2. Kapal baru dengan panjang kurang dari 24 meter;
3. Kapal Ikan
4. Kapal Perang;

5. Yacht yang tidak dipakai untuk perdagangan; dan

Oleh karena itu, kapal yang tidak memenuhi kriteria yang disebutkan di atas biasanya disebut sebagai Kapal Non-konvensi dan tidak tunduk pada peraturan yang disebutkan dalam konvensi. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa konvensi tidak memiliki aturan yang tepat yang menetapkan tolok ukur untuk memastikan kesesuaian dan keamanan kapal yang tidak tercakup dalam perjanjian. Oleh karena itu, menjadi tanggung jawab dan kewajiban pemerintah masing-masing negara untuk menetapkan dan menegakkan undang-undang khusus yang menjamin keberadaan dan aksesibilitas kapal non-konvensional di dalam yurisdiksi mereka. Andre Kurniawan (2020) mengategorikan kapal ke dalam empat kelompok yang berbeda:¹⁶

1. Kapal Barang

Jenis kapal kedua adalah kapal kargo. Fungsi utama kapal-kapal ini adalah memungkinkan pemindahan banyak barang dalam jumlah besar, yang menjelaskan ukurannya yang relatif besar. Pelabuhan sering kali menjumpai kapal kargo yang sangat besar ini. Kapal kontainer, kapal tanker, kapal kargo curah, kapal pengangkut mobil, dan lainnya adalah bentuk-bentuk kapal ini.

2. Kapal Perang

¹⁶ Dhia, Rohadatul'ais,2023.“Penggunaan Aplikasi Simulasi Untuk Penerbitan Persetujuan Keagenan Kapal Asing (Pkka) Di Pt. Serasi Shipping Indonesia” *Diss. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang*,[Http://Repository.Pip-SemArAng.Ac.Id/Id/Eprint/5109](http://Repository.Pip-SemArAng.Ac.Id/Id/Eprint/5109)

Kapal ini dirancang khusus untuk memberikan bantuan dan pertolongan dalam melakukan kegiatan militer di lingkungan maritim. Kapal angkatan laut meliputi beberapa jenis seperti kapal induk, kapal perang, dan kapal selam.

3. Kapal Fungsional

Kapal operasional adalah bentuk terakhir dari kapal. Kapal-kapal ini secara khusus dirancang untuk menjalankan fungsi tertentu. Kapal fungsional yang dapat ditemukan antara lain kapal tunda, kapal derek, kapal pengeboran, dan beberapa jenis lainnya.

4. Kapal Penumpang

Kapal penumpang adalah jenis kapal yang ketiga. Kapal ini berfungsi sebagai sarana pengangkut orang dalam jumlah besar. Kapal penumpang mencakup berbagai kategori, seperti kapal pesiar, kapal laut, dan kapal feri.

c. Pengertian Kapal Niaga

Kapal yang mengangkut orang atau komoditas dengan imbalan pembayaran disebut sebagai kapal komersial atau kapal dagang. Berbagai ukuran dan bentuk kapal ini tersedia. Frasa “kapal komersial” tidak termasuk kapal perang dan kapal pesiar yang tidak mengangkut penumpang yang disewa. Banyak armada memilih berlayar di bawah bendera negara yang menyediakan layanan tenaga kerja dan perdagangan dengan biaya lebih rendah, karena biaya operasional yang tinggi. Praktik ini sering dikenal sebagai “bendera kenyamanan”. Mengingat mayoritas

negara menggunakan kapal komersial, hal ini merupakan prosedur yang lazim dan lazim dilakukan. Kepemilikan kapal dapat dimiliki oleh siapa saja di seluruh dunia. Armada kapal dagang Yunani adalah yang terbesar di dunia, terdiri dari sekitar 16% dari tonase global. Kapal dagang dapat digunakan untuk menyediakan personel militer dan material bagi angkatan laut negara masing-masing selama masa konflik.

2. Tinjauan Umum Tentang Maritim

a. Pengertian Laut

Laut, yang merupakan perairan yang lebih kecil dibandingkan dengan samudera, dapat dibagi menjadi tiga kategori utama: lautan tengah, lautan tepi, dan laut pedalaman. Klasifikasi lautan sebagian besar didasarkan pada proses pembentukannya, yang membedakan antara laut transgresi dan laut regresi. Habitat air laut, termasuk lingkungan laut dan lautan, sering disebut sebagai “laut” dalam komunitas ilmiah. Air laut biasanya terdiri dari garam-garam, termasuk 2,8% natrium klorida, 0,4% magnesium klorida, 0,2% magnesium sulfat, 0,1% kalsium sulfat, dan 0,1% ion kalium klorida.¹⁷ Laguna Cina Selatan adalah laguna terbesar di dunia, dengan luas 2.974.600 km². Terletak di antara kepulauan Filipina di sebelah timur, Vietnam di sebelah barat, Sarawak di sebelah selatan, dan Cina di sebelah utara. Dengan luas 165.250.000 km², Samudra Pasifik merupakan samudra terluas di dunia, mencakup 45,8%

¹⁷ Arthur Godman, 2000, *Kamus Sains Bergambar*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, hlm 261.

dari total luas samudra. Secara geografis, Samudra Pasifik memisahkan Benua Amerika, Asia, dan Australia.² Dalam kamus bahasa Indonesia, istilah “laut” berarti air asin yang sangat luas yang membanjiri dan membagi daratan menjadi benua atau pulau-pulau.

Seluruh perairan yang terletak jauh dari pantai, mulai dari permukaan hingga kedalaman, secara kolektif disebut sebagai laut. Indonesia yang sebagian besar terdiri dari air, menawarkan prospek yang luar biasa bagi perekonomian negara. Luas daratan Indonesia lebih kecil dari tiga perempat luas perairan di nusantara, yaitu sekitar 5,8 juta kilometer persegi. Indonesia memiliki wilayah laut yang luas, terdiri dari sekitar 17.500 pulau dan garis pantai sepanjang 81.000 km, yang memberikan keunggulan kompetitif yang signifikan, terutama dalam kekayaan sumber daya seperti ikan. Laut Indonesia memainkan peran penting dalam siklus kimia atmosfer, hidrologi, cuaca, dan keseimbangan iklim. Ekosistem pesisir tercipta dari interaksi antara faktor biotik (organisme hidup) dan abiotik (fisik). Wilayah pesisir Indonesia dicirikan oleh ekosistem penting seperti muara sungai, hutan bakau, padang lamun, terumbu karang, dan pulau-pulau kecil.¹⁸

¹⁸ Manapa, Esther S. 2010, Profil Dunia Kelautan Dalam Perspektif Siswa Indonesia di Tingkat Sekolah Dasar. *Jurnal Penelitian Pendidikan* 40.2, Vol. 11, No.1, hlm: 49-54, https://www.researchgate.net/profile/Esther-Manapa/publication/350740795_PROFIL_DUNIA_KELAUTAN_DALAM_PERSPEKTIF_SISWA_INDONESIA_DI_TINGKAT_SEKOLAH_DASAR_Studi_Kasus_Siswa_Kelas_4_5_dan_6/links/606f9db4299bf1c911ba18ad/PROFIL-DUNIA-KELAUTAN-DALAM-PERSPEKTIF-SISWA-INDONESIA-DI-TINGKAT-SEKOLAH-DASAR-Studi-Kasus-Siswa-Kelas-4-5-dan-6.pdf?_sg%5B0%5D=started_experiment_milestone&origin=journalDetail

b. Pengertian Pelayaran

Operasi maritim dan penggunaan sumber daya laut sepenuhnya diatur oleh hukum laut. Dalam sistem hukum negara-negara kontinental seperti Belanda, frasa “hukum laut” sering dipahami sebagai hukum maritim. Transportasi maritim dan isu-isu terkait adalah fokus utama dari cabang hukum ini. Hukum maritim adalah badan aturan yang mengatur aturan perdagangan internasional dan transportasi melalui laut di negara-negara yang memiliki sistem hukum berdasarkan tradisi Anglo-Saxon. Pada dasarnya, hukum laut-juga dikenal sebagai hukum pelayaran-adalah bagian dari hukum maritim umum.¹⁹ Sekitar 65 persen wilayah Indonesia adalah perairan, sehingga sebagian besar wilayahnya adalah lautan. Ini termasuk perairan laut pedalaman, laut teritorial seluas 0,3 juta km persegi, dan kepulauan seluas 2,8 juta km persegi. Sebanyak 2,7 juta kilometer persegi saat ini merupakan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia, yang telah bertambah luas sejak diadopsinya Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) pada tahun 1982. Oleh karena itu, transportasi antar pulau di dalam negara kepulauan melalui perairan menjadi sangat penting²⁰

Definisi pelayaran menurut UU No. 17/2008 tentang Pelayaran (Pasal 1 butir 1) “Kegiatan yang meliputi angkutan di perairan, kegiatan di pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta upaya

¹⁹ Husyien Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa* : Buku I, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hal. 9.

²⁰ Chandra Motik, *Menyongsong Ombak Laut*, (Jakarta: Genta Sriwijaya, 2003), hal 17-

perlindungan lingkungan maritim.” Undang-undang ini mengatur berbagai sektor, termasuk navigasi, kegiatan pelabuhan, operasi kapal, pengangkutan, kecelakaan yang melibatkan kapal, pencarian dan penyelamatan, dan pengendalian pencemaran laut oleh kapal. Selain itu, undang-undang ini juga mencakup hukum yang berkaitan dengan administrasi sumber daya manusia, investigasi, dan pengenaan hukuman pidana,²¹ Pasal 8 ayat 1: “Kapal-kapal asing dilarang mengangkut orang atau kargo antar pulau atau pelabuhan di laut teritorial, perairan kepulauan, atau perairan pedalaman”. Asas cabotage menyatakan bahwa hanya kapal berbendera Indonesia yang diizinkan untuk mengangkut orang, kargo, dan pos di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia. Strategi ini diterapkan untuk menjaga kedaulatan nasional, mempromosikan Wawasan Nusantara, dan memberikan kesempatan optimal bagi pelaku usaha transportasi nasional untuk meningkatkan dominasi pasar.²²

c. Asas dan Tujuan Pelayaran

Pelayaran, seperti yang dijelaskan dalam UU No. 17/2008 tentang “Pelayaran, adalah sebuah sistem yang lengkap yang mencakup angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta pelestarian lingkungan maritim.” Peraturan yang diuraikan dalam undang-undang ini secara signifikan lebih komprehensif daripada peraturan transportasi

²¹ Husyien Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa* : Buku II, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hal 25

²² H.K. Martono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, (Jakarta: Rajawali Press, 2011), hal 14-15.

sebelumnya. Aspek yang paling menonjol adalah peningkatan signifikan dalam jumlah pasal dalam undang-undang pelayaran yang baru, yaitu 355 pasal, dibandingkan dengan undang-undang pelayaran sebelumnya, yang hanya memiliki 132 pasal.²³

UU No. 17/2008 menetapkan prinsip-prinsip dasar yang mengatur kerangka kerja sektor kelautan. Prinsip-prinsip ini meliputi:

1. “Asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
2. Asas berwawasan lingkungan hidup;
3. Asas kebangsaan.
4. Asas kedaulatan negara; dan
5. Asas kemandirian;
6. Asas kepentingan umum;
7. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
8. Asas keterpaduan;
9. Asas manfaat;
10. Asas persaingan sehat;
11. Asas tegaknya hukum;
12. Asas usaha bersama dan kekeluargaan;”

Sektor pelayaran tidak dapat dipungkiri memiliki dampak yang signifikan dalam lingkungan maritim Indonesia. Pasal 3 Undang-Undang

²³ M. Husseyn Umar, *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim (Bab 14 : Nenerapa Catatan Atas UU No. 17/2008)*, (Jakarta: Ind-Hilco, 2008), hal 220.

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menguraikan tujuan pelayaran sebagai berikut:

1. “Memperlancar perpindahan orang dan barang dengan mengutamakan dan menjaga keselamatan transportasi perairan untuk meningkatkan kegiatan perekonomian nasional
2. Menumbuhkan rasa kebanggaan sebagai bangsa bahari
3. Menjaga kedaulatan negara
4. Meningkatkan daya saing bangsa melalui pertumbuhan industri transportasi perairan
5. Mendukung, menggerakkan, dan mendorong tercapainya tujuan pembangunan nasional
6. Memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa sejalan dengan perwujudan wawasan nusantara; dan
7. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat
8. Memperkuat ketahanan nasional.”

Pasal 4 dari undang-undang No. 17/2008 tentang Pelayaran menjelaskan area spesifik di mana undang-undang tersebut berlaku. Hal ini mencakup semua kegiatan maritim, peraturan pelabuhan, termasuk langkah-langkah keselamatan dan keamanan untuk kapal. Hukum di Indonesia mengatur lebih lanjut tentang pelestarian kehidupan laut. Undang-undang ini berlaku untuk semua kapal, baik kapal asing maupun yang mengibarkan bendera Indonesia di luar perairan Indonesia.

Ketentuan-ketentuan dalam undang-undang ini jauh lebih mudah dibandingkan dengan undang-undang sebelumnya.²⁴

d. Jenis-Jenis Kegiatan Pelayaran

Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 tahun 1969 mengidentifikasi tiga jenis utama pengiriman: domestik, internasional, dan khusus.

1. Pelayaran Dalam Negeri

a). Pelayaran Nusantara

Terlepas dari arah yang dipilih, perusahaan pelayaran di Indonesia memiliki kewenangan hukum untuk mengangkut produk antara pelabuhan yang berbeda di dalam negeri.

b) Pelayaran Lokal

Tujuan utama dari sektor ini adalah untuk mengangkut komoditas antar pelabuhan di Indonesia. Sektor ini menggunakan kapal dengan kapasitas kurang dari 500 m³ untuk membantu operasi pelayaran lokal.

2. Pelayaran Luar Negeri

a) Pelayaran Samudera Dekat

Kedekatan dengan laut Kapal-kapal pergi ke pelabuhan-pelabuhan negara yang berdekatan yang berada dalam radius tiga ribu mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, dengan dua arah.

b) Pelayaran Antar Samudera

²⁴ *Ibid*, hal 222.

Perjalanan dari dan ke negara lain tanpa menyeberangi perairan.

3. Pelayaran Khusus

Memanfaatkan kapal pengangkut khusus untuk melakukan perjalanan domestik dan internasional, khususnya untuk mengangkut komoditas pertambangan, industri, dan komoditas khusus lainnya.

Menurut Pasal 6 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kegiatan pelayaran diklasifikasikan menurut moda transportasi yang digunakan.

1. “Angkutan laut;
2. Angkutan sungai dan danau; dan
3. Angkutan penyeberangan.”

Pasal 7 selanjutnya mengklasifikasikan berbagai bentuk transportasi laut:

1. “Angkutan laut dalam negeri;
2. Angkutan laut luar negeri;
3. Angkutan laut khusus; dan
4. Angkutan laut pelayaran-rakyat.”

Mengamati aktivitas kapal memungkinkan seseorang untuk menyaksikan beberapa bentuk aktivitas laut. Pemilik kapal sering kali lebih memilih perusahaan pelayaran yang dapat diakses oleh individu yang

beroperasi sebagai pembaca. Perusahaan pelayaran dapat diklasifikasikan dengan cara berikut:²⁵

1. Menurut Luasnya Wilayah Operasi Kapal

Perusahaan pelayaran dapat diklasifikasikan berdasarkan skala area operasi mereka, yang bervariasi di berbagai jenis:

- a. Perusahaan pelayaran lokal hanya beroperasi di dalam batas-batas satu provinsi di Indonesia atau sepasang provinsi yang berdekatan.
- b. Pelayaran pesisir, kadang-kadang disebut sebagai pelayaran nusantara, adalah jenis transportasi yang beroperasi di antara pulau-pulau. Perusahaan pelayaran memiliki yurisdiksi atas semua jalur perairan di dalam Indonesia, tetapi tidak di laut internasional atau luar negeri. Ada beberapa pengamatan yang dapat dilakukan mengenai pelayaran rakyat sehubungan dengan pelayaran nusantara ini. Individu menggunakan perahu layar, pinisi, dan kapal yang dimiliki dan dioperasikan secara pribadi untuk kebutuhan transportasi mereka. Pengoperasiannya tidak dibatasi oleh batasan apa pun terkait kemampuannya untuk beroperasi di lokasi tertentu atau di pantai tertentu; sebaliknya, hal ini dapat terjadi di mana saja di seluruh Indonesia.
- c. Transportasi laut adalah metode untuk memindahkan produk antar negara melalui jalur perairan internasional. Mengingat cakupan

²⁵ Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, (Jakarta: Bharata Karya Aksara, 1979), hal 32- 36.

transportasi laut yang mendunia, para pengusaha di sektor ini harus mengetahui perjanjian dan peraturan internasional yang terkait, karena setiap negara bagian mungkin memiliki prasyarat hukum yang berbeda.

2. Menurut Sifat Usaha Pelayaran

Ada dua jenis perusahaan pelayaran yang dapat dibedakan berdasarkan karakteristik uniknya:

- a. Pelayaran layanan linier mematuhi secara ketat jadwal, rencana perjalanan, harga, persyaratan, dan perjanjian transportasi yang telah ditentukan, berangkat dan tiba di tempat tujuan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Setiap perusahaan pelayaran yang mengoperasikan bisnis Layanan Linier harus memiliki rute pelayaran dan perjalanan kapal yang konsisten dan jelas, daftar harga transportasi yang berlaku secara universal, serta ketentuan dan perjanjian transportasi tetap yang berlaku secara universal. Persyaratan ini sangat penting dan tidak dapat ditawar.
- b. Pelayaran gelandangan mengacu pada jenis bisnis pelayaran bebas yang beroperasi tanpa batasan resmi. Kapal-kapal pelayaran gelandangan tidak diwajibkan untuk mengikuti rute atau jadwal tertentu. Oleh karena itu, kapal memiliki kapasitas untuk mengangkut kargo apa pun yang diinginkan dan berlayar ke tujuan mana pun.

3. Tinjauan Umum Tentang Laut Internasional

a. Pengertian Hukum Laut Internasional

Apa yang dikenal sebagai hukum laut internasional berlaku untuk negara-negara yang memiliki garis pantai atau hubungan dengan pantai, organisasi, negara yang terkurung daratan, dan hal lain yang berkaitan dengan urusan kelautan. Hukum ini mengatur kedaulatan, yurisdiksi, dan hak-hak negara atas perairan teritorialnya. Subjek studi yang disebut sebagai “hukum laut internasional” Setiap aspek hukum laut dibahas secara ekstensif. Selama beberapa dekade terakhir, telah terjadi pergeseran besar dalam aturan laut, dimulai dengan penetapan konsep “warisan bersama umat manusia” di Majelis Umum PBB pada tahun 1967. Telah terjadi perubahan yang signifikan dan perlu di bidang hukum internasional publik mengenai laut. Beberapa modifikasi telah dilakukan, seperti memberikan negara lebih banyak wewenang untuk melindungi lingkungan laut, memperluas yurisdiksi mereka di laut hingga jarak 200 mil dari garis pantai, dan meningkatkan kontrol mereka terhadap lalu lintas kapal di selat melalui yurisdiksi riparian ²⁶

Doktrin “mare liberum” yang diusulkan oleh Hugo Grotius telah secara signifikan membentuk kembali bidang hukum maritim internasional, yang sebelumnya mencerminkan pengaruh negara-negara maritim yang kuat dalam mengendalikan laut. Hukum ini telah berubah menjadi seperangkat aturan yang sekarang lebih adil melayani

²⁶ Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia* (Edisi Revisi), (Bandung: PT Refika Aditama, 2014), hal 192.

kepentingan negara-negara pesisir dan pedalaman.²⁷ Dalam upaya mereka untuk mewujudkan tatanan dunia yang lebih adil dan damai, negara-negara berkembang berjuang mati-matian untuk membentuk hukum laut internasional yang baru yang serupa dengan upaya mereka untuk menciptakan tatanan ekonomi internasional yang baru. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa negara-negara maritim biasanya sudah maju dan terindustrialisasi, sementara negara-negara non-maritim masih dalam proses pembangunan. Akibatnya, seperangkat prinsip hukum global baru yang mengatur sumber daya air akan muncul. Hukum laut internasional yang ada saat ini, yang berasal dari Eropa Barat sekitar abad ke-16, secara inheren terhubung dengan hukum laut baru yang sedang berkembang. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa evolusi hukum internasional publik maritim tidak dapat dianggap sebagai ruang hampa. Perkembangan yang dimulai setelah perang berakhir secara langsung bertanggung jawab atas perkembangan hukum laut internasional.²⁸

Sebelum memberikan uraian komprehensif tentang hukum laut, perlu diketahui bahwa ada banyak fungsi yang telah dipenuhi oleh air sepanjang sejarah manusia. Sepanjang sejarah, laut telah memenuhi beberapa fungsi, termasuk:

1. Jalan raya perdagangan;
2. Sarana untuk penaklukan;

²⁷ Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, (Bandung: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman Penerbit Binacipta, 198), hal 12.

²⁸ Chairul Anwar, *Hukum Internasional "Horizon Baru Hukum Laut Internasional"* (Konvensi Hukum Laut 1982), (Jakarta: Djembatan, 1989), hal 01.

3. Sumber makanan bagi umat manusia;
4. Tempat pertempuran-pertempuran;
5. Tempat bersenang-senang; dan
6. Alat pemisah atau pemersatu bangsa.

Pentingnya laut telah digarisbawahi sekali lagi karena kemajuan teknologi, karena bahan-bahan berharga untuk pertambangan dan penggalian telah ditemukan di dasar laut, dan upaya untuk mengekstraksi sumber daya ini sekarang sedang dalam proses.²⁹ Mempertimbangkan informasi yang disajikan, masuk akal untuk menyimpulkan bahwa lautan memenuhi beberapa fungsi bagi umat manusia, seperti berfungsi sebagai rumah bagi organisme, memungkinkan perdagangan, menjaga keamanan nasional, dan menyediakan sumber daya penting untuk bertahan hidup. Mengingat manfaat yang diperoleh umat manusia dari lautan, maka sudah sewajarnya setiap negara atau kerajaan menggunakan perairannya sesuai dengan sistem hukumnya masing-masing.

b. Sumber-Sumber Hukum Laut Internasional

Para ahli hukum mulai berfokus pada hukum maritim karena pentingnya laut sebagai pusat transit, platform perdagangan, dan sumber daya untuk kegiatan seperti penangkapan ikan. Selama abad ke-12, Eropa telah mengembangkan berbagai koleksi peraturan maritim, yang berfungsi sebagai versi awal hukum laut. “Lex Rhodia” atau Hukum Laut

²⁹ Hasyim Djalal, *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*, (Bandung: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman Penerbit Binacipta, 1979), hal 1.

Rhodia telah diakui di seluruh Mediterania sejak abad ketujuh. *Consolato del Mare*, yang diterbitkan pada tahun 1494, mungkin merupakan kompilasi hukum laut tertua. Kompilasi ini dibuat oleh sekelompok hakim, kapten kapal, dan pedagang terkemuka, dan dianggap sebagai publikasi penting dalam bidang ini.³⁰

Para ahli hukum yang berusaha menetapkan prinsip-prinsip dasar hukum maritim sering kali mengategorikan gagasan hukum tentang lautan di dunia ke dalam empat komponen yang berbeda: (1) laut teritorial, (2) perairan pedalaman, (3) zona bersebelahan, dan (4) laut lepas. Perkembangan hukum maritim yang cepat menyebabkan diperkenalkannya konsep-konsep baru seperti “Zona Ekonomi Eksklusif”, “Negara Kepulauan”, “Wilayah Dasar Laut Internasional”, dan “landas kontinen” dalam UNCLOS I. Konferensi Kodifikasi yang disponsori oleh Liga Bangsa-Bangsa di Den Haag pada tahun 1930 merupakan konferensi internasional yang paling terkemuka tentang laut teritorial. Hampir lima puluh tujuh negara mengirimkan delegasi ke Konferensi Kodifikasi, yang berlangsung dari tanggal 13 Maret hingga 12 April 1930. Laut teritorial dan hak-hak penangkapan ikan dari negara-negara pesisir di zona yang diperluas tidak terselesaikan selama konferensi. Dalam pertemuan tersebut, para peserta menyampaikan perspektif yang berbeda mengenai lebar laut teritorial. Beberapa menganjurkan laut teritorial selebar 3 mil, yang didukung oleh 20 negara.

³⁰ *Ibid*, hal. 7.

Yang lain mengusulkan laut teritorial selebar 6 mil, yang didukung oleh 12 negara. Selain itu, laut teritorial selebar empat mil lebih disukai oleh negara-negara Nordik. Tidak ada perjanjian resmi yang lahir dari Konferensi Kodifikasi Den Haag. Namun demikian, konferensi ini menghasilkan serangkaian artikel yang diusulkan yang disetujui, meskipun dengan beberapa catatan. Konferensi Kodifikasi Den Haag adalah unik di antara konferensi-konferensi hukum laut lainnya karena konferensi ini mendapat dukungan dan arahan dari Liga Bangsa-Bangsa.

Menanggapi resolusi yang disahkan oleh Majelis Umum PBB pada tanggal 21 Februari 1957, sebuah konferensi tentang hukum laut ditetapkan untuk diselenggarakan pada bulan Maret 1958. Menanggapi usulan dari Komisi Hukum Internasional, Majelis Umum mengadopsi resolusi yang menyerukan konferensi internasional tentang hukum laut. Gagasan ini dibahas oleh Komite Keenam Majelis Umum pada akhir tahun 1956. Dari tanggal 24 Februari 1958 hingga 27 April 1958, Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Kedua tentang Hukum Laut diadakan di Jenewa. Pengunjung yang diundang dari 86 negara yang berbeda terdiri dari 700 peserta yang hadir. Nama singkat dari Konvensi PBB tentang Hukum Laut yang pertama adalah "UNCLOS I." Dalam pertemuan tersebut, para delegasi meninjau pekerjaan awal Komisi Hukum Internasional (ILC) mengenai beberapa perjanjian hukum laut. Pertemuan ini diharapkan dapat menerima ide-ide ini sebagai konvensi hukum laut. Konferensi ini dibagi menjadi empat Komisi, dan dua

pertiga suara mayoritas dari peserta yang hadir diperlukan untuk mengambil keputusan mengenai hal-hal yang penting.³¹

a. Komite satu

Dalam ruang lingkupnya, Komisi Satu mencakup laut teritorial dan zona tambahan. Beberapa kemungkinan untuk zona tambahan dan perairan teritorial dipelajari oleh Komisi Satu. Kanada mengusulkan untuk memperluas zona penangkapan ikan dengan tambahan enam mil dan menetapkan laut teritorial enam mil. Zona penangkapan ikan 6 mil dan laut teritorial juga diusulkan oleh Amerika Serikat. Laut teritorial tambahan seluas 12 mil juga diusulkan oleh Meksiko, India, Indonesia, Maroko, Arab Saudi, Republik Arab Saudi, dan Venezuela. Negara-negara dengan klaim teritorial kurang dari 12 mil laut memiliki hak eksklusif untuk mengklaim zona penangkapan ikan secara komersial hingga jarak tersebut. Ketidakmampuan UNCLOS I untuk menetapkan laut teritorial dan garis batas lainnya disebabkan oleh fakta bahwa tidak ada satu pun dari usulan yang disebutkan di atas yang disetujui oleh suara mayoritas. Untuk mengatasi masalah lebar laut teritorial dan garis pangkal, Majelis Umum PBB memutuskan pada tahun 1958 untuk mengadakan pertemuan kedua.

³¹ Chairul Anwar, Hukum Internasional “Horizon Baru Hukum Laut Internasional” (Konvensi Hukum Laut 1982), Op.Cit., hal. 3.

b. Komite dua

Bertanggung jawab untuk menangani masalah laut lepas, yang berkaitan erat dengan konsep kebebasan di laut lepas. Komisi Hukum Internasional telah merumuskan pedoman-pedoman berikut mengenai hal ini:

1. Pergerakan yang tidak terbatas di laut
2. Kegiatan penangkapan ikan yang tidak terbatas
3. Pemasangan kabel dan pipa bawah laut yang tidak terbatas;
4. Penerbangan yang tidak terbatas di atas perairan internasional. Usulan yang diajukan oleh Komisi Hukum Internasional ini diadopsi sepenuhnya dan dimasukkan dalam pasal 2 Konvensi Hukum Laut Tahun 1958.

c. Komite tiga

Hukum Internasional tentang penangkapan ikan, yang dibuat sesuai dengan ide-ide yang disahkan dalam Konferensi Teknis PBB tentang Sumber Daya Hayati Laut di Roma pada tahun 1955. Pasal-pasal Komite Hukum Internasional meliputi:

1. “Definisi;
2. Hak-hak negara pantai untuk mengadakan tindakan-tindakan secara unilateral tetapi tidak memihak;
3. kepentingan khusus dari negara pantai pada perairan lepas pantai;

4. Kepentingan khusus dari pihak ketiga tentang upaya-upaya konservasi;
5. Penangkap-penangkap ikan baru;
6. Pendirian dari Komisi Arbitrase.
7. Wilayah penangkapan ikan oleh dua atau lebih negara;
8. Wilayah penangkapan ikan oleh satu negara”

d. Komite empat

Komite Empat bertanggung jawab untuk mengawasi kontrol landas kontinen. Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS I) yang pertama mengesahkan empat perjanjian, secara khusus:

1. *“Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas;*
2. *Convention on Continental Shelf.*
3. *Convention on The Territorial Sea and Contiguous Zone;*
4. *Convention on The High Seas”*

Selain itu, konferensi ini mengesahkan sembilan resolusi yang membahas uji coba nuklir yang dilakukan di perairan internasional, kontaminasi laut lepas yang disebabkan oleh zat radioaktif, pelestarian perikanan global, kolaborasi dalam inisiatif konservasi, kematian organisme laut yang disebabkan oleh manusia, kondisi khusus yang berkaitan dengan penangkapan ikan di dekat pantai, peraturan tentang perairan bersejarah, dan pengaturan konferensi berikutnya tentang hukum

laut. Dari tahun 1958 hingga 1960, terdapat perselisihan tentang kepemilikan laut teritorial. Islandia telah menetapkan zona penangkapan ikan tambahan sejauh 12 mil. Diskusi yang dilakukan di Komite Wole terjadi antara 17 Maret 1960 dan 26 April 1960. Topik utama diskusi adalah masalah penentuan luas laut teritorial dan penetapan zona tambahan untuk penangkapan ikan. Beberapa usulan diajukan, antara lain kombinasi antara enam mil laut teritorial dan enam mil (Kanada) atau kombinasi antara enam mil laut teritorial dan dua belas mil zona perikanan (Amerika Serikat). Namun, se kreatif apa pun usulan-usulan tersebut, mereka selalu tidak dapat menentukan batas-batas laut teritorial secara tepat. Konvensi laut lepas tentang perikanan dan konservasi sumber daya hayati juga memiliki kelemahan karena strukturnya yang sangat rumit. Tidak diragukan lagi, ada kebutuhan untuk mengadakan konferensi lain tentang hukum laut untuk secara khusus menangani masalah-masalah yang berkaitan dengan laut teritorial dan perikanan.

Meskipun perhatian terhadap hukum maritim telah ada sepanjang sejarah manusia, perhatian tersebut memuncak pada abad ke-20. Kebutuhan akan kerangka hukum yang lebih menyeluruh dan terstruktur yang mengendalikan lautan dunia telah didorong oleh kemajuan dalam berbagai aspek kehidupan modern, termasuk perdagangan, komunikasi, transportasi, dan peningkatan populasi. Sepanjang abad ke-20, telah ada empat upaya untuk mendapatkan kumpulan peraturan yang lengkap yang mengatur laut. Prakarsa-prakarsa ini meliputi:

1. “Konferensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1960 (*The U.N. Conference on the Law of The Sea in 1960*).
2. Konvensi Hukum Laut 1982, yang dihasilkan oleh Konferensi Hukum Laut PBB III.
3. Konferensi Kodifikasi Den Haag 1930 (*The Hague Codification Conference in 1930*) di bawah naungan Liga Bangsa-Bangsa;
4. Konferensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1958 (*The U.N. Conference on the law of The Sea in 1958*).”

Konferensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1958 menghasilkan empat perjanjian penting:

1. “Konvensi tentang Landas Kontinen (*The Convention on Continental Shelf*);
2. Konvensi tentang Perikanan dan Perlindungan Sumber-sumber Hayati di Laut Lepas (*The Convention on Fishing and Conservation of Living Resources of The High Seas*).
3. Konvensi tentang Laut Teritorial dan Jalur Tambahan (*The Convention on Territorial Sea and Contiguous zone*);
4. Konvensi tentang Laut Lepas (*The Convention on The High Seas*)”

Upaya Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) untuk menciptakan kerangka hukum yang mengendalikan lautan dunia berpuncak pada Konvensi Hukum Laut 1982. Pada tanggal 10 Desember 1982, Konvensi ini secara resmi disetujui di Montego Bay, Jamaika. Presiden Konferensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa Ketiga menyebut perjanjian

hukum laut ini sebagai “Konstitusi untuk Lautan” ketika 119 negara menandatangani pada hari pertama perjanjian ini tersedia bagi para penandatangan. Konvensi ini terdiri dari 17 Bagian dan 9 Lampiran, yang mencakup topik-topik seperti yurisdiksi nasional di wilayah udara di atas laut, navigasi, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, penelitian ilmiah, penambangan dasar laut, dan penyelesaian sengketa. Di samping itu konvensi ini juga mengatur tentang pendirian dari badan-badan internasional untuk menyelenggarakan fungsi-fungsi untuk realisasi tujuan-tujuan tertentu dari konvensi.³²

F. Orisinalitas Penelitian

No.	Nama Penulis dan Asal Universitas	Judul Skripsi/Tesis	Materi Penelitian	Perbedaan Penelitian
1.	Subekhan, Universitas Islam Sultan Agung, Semarang, Skripsi Tahun 2022.	“Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Berbasis Nilai Keadilan”	Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa penerapan ISM Code belum optimal, baik oleh nakhoda kapal maupun perusahaan pelayaran. Selain itu, masih banyak perusahaan pelayaran yang pengaturannya tidak memenuhi Pasal 9 Permenhub No. PM 45 Tahun 2012. Disisi lain pengawasan dan penerapan regulasi terkait kesejahteraan pelaut sesuai dengan MLC 2006 masih minum.	Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada cakupan penelitian, dimana pada penelitian sebelumnya lebih berfokus pada konteks nasional dan lebih menekankan pada manajemen keselamatan, sementara yang pada penelitian ini berfokus pada aspek internasional terhadap pengaturan hukum dan pengaruhnya terhadap keselamatan kapal.
2.	Bahrul Hayat, Universitas Syarif	“Tinjauan Umum Terhadap	Temuan dari penelitian ini menunjukkan bahwa	Perbedaan penelitian ini dengan penelitian

³² *Ibid*, hal 7.

	Kasim, Riau, Skripsi Tahun 2020.	Kelayakan Kapal Angkutan Barang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pada Perairan Selat Rengit Desa Semukut-Sialang Pasung Kabupaten Kepulauan Meranti”	kapal-kapal yang beroperasi di pelabuhan penghubung desa Semukut tidak mematuhi ketentuan hukum yang berlaku. Selain itu, operator kapal motor bertanggung jawab atas kematian atau cedera yang diderita oleh penumpang, serta kerusakan atau kehilangan produk yang diangkut, keterlambatan pengangkutan, dan kerugian yang ditimbulkan oleh pihak ketiga.	sebelumnya terletak pada kepatuhan terhadap regulasi, dimana pada penelitian sebelumnya menekankan pada pentingnya pemenuhan persyaratan keselamatan kapal dan tanggungjawab pengangkut, sementara pada penelitian ini lebih menekankan pada penerapan standar internasional seperti ISM Code dan MLC 2006, serta identifikasi kelemahan dalam regulasi manajemen keselamatan kapal niaga.
3.	Achmad Alfi Asyhari, Universitas Bhayangkara Surabaya, Skripsi Tahun 2021.	“Perbandingan Kewenangan Antara Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai Dan Badan Keamanan Laut Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Khusus di Bidang Pelayaran”	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa KPLP berfungsi sebagai lembaga penegak hukum ketika membandingkan kewenangan Bakamla dan KPLP dalam menegakkan hukum terkait tindak pidana khusus di bidang pelayaran. Kegiatan penegakan hukum yang dilakukan KPLP antara lain melakukan patroli laut, melakukan pengejaran, menghentikan dan memeriksa kapal di laut, serta melakukan penyidikan untuk memastikan kelengkapan berkas perkara (P-21),	Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada ruang lingkup kedua penelitian, dimana dalam penelitian sebelumnya ruang lingkungannya berfokus pada pengawasan lokal di satu pelabuhan dengan arus penumpang yang rendah, selain itu setandar regulasi menerapkan SOP sederhana sesuai dengan kapasitas lokalnya. Sedangkan pada penelitian ini mencakup pengaturan hukum di perairan internasional dengan fokus pada kapal niaga dan standar global, dimana perairan

			yang kemudian dilimpahkan ke Kejaksaan Negeri. Sebaliknya, Bakamla memiliki kewenangan untuk menyerahkan kepada instansi yang berwenang untuk proses hukum lebih lanjut.	internasional menerapkan standar kompleks seperti SOLAS dan ISM Code yang membutuhkan koordinasi internasional.
--	--	--	--	---

G. Metode Penelitian

Teknik penelitian adalah pendekatan sistematis yang menguraikan langkah-langkah yang akan diambil oleh seorang peneliti untuk mengumpulkan data yang diperlukan dan mencapai kesimpulan.³³ Menurut Sugiyono, teknik penelitian pada dasarnya merupakan cara yang sistematis dan ilmiah untuk mengumpulkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.³⁴ Suatu penelitian yang baik akan berjalan lancar dan berhasil jika menggunakan metode penelitian yang tepat.³⁵

1. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metodologi kualitatif. Bodgan dan Taylor mendeskripsikan pendekatan kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif, yaitu berupa kata-kata tertulis atau lisan yang berasal dari perilaku individu-individu yang diteliti.³⁶ Menurut

³³ ditya Wahyu Nugraha, *Metodologi Penelitian*, (Padang: CV. Gita Lentera, 2024), hal 16

³⁴ Sugiyono, *Metode Penelitian Bisnis: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&D*, (Bandung: CV. Alfabet, 2017), hal 2

³⁵ *Ibid*, hal 29.

³⁶ Moleong, L.J, *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2016), hal. 3.

Moleong, penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain. Hal ini dilakukan melalui analisis deskriptif dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.³⁷

2. Spesifikasi Penelitian

Penulis melakukan penelitian hukum normatif untuk memenuhi persyaratan penelitian. Pendekatan penelitian yuridis normatif dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder.³⁸ Penelitian ini dapat digunakan untuk menarik asas-asas hukum dalam menafsirkan peraturan perundang-undangan. Selain itu, penelitian ini juga, dapat digunakan untuk mencari asas hukum yang dirumuskan baik secara tersirat maupun tersurat.³⁹

a. Jenis Data

Jenis data primer dan data sekunder dengan menggunakan studi kepustakaan (*documentary study*) dan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

³⁷ Ibid, hal. 6.

³⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 1996), hal 13

³⁹ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2003), hal 27-28

- 1) Bahan hukum primer, yaitu meliputi peraturan perundang-undangan dan segala dokumen resmi yang memuat ketentuan hukum, seperti berikut:
 - a) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran;
 - b) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal;
 - c) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan;
 - d) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - e) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja;
 - f) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
- 2) Bahan hukum sekunder merujuk pada sumber-sumber yang terkait erat dengan bahan hukum utama dan membantu dalam analisis dan pemahaman teks-teks hukum primer. Mengenai sumber hukum sekunder, seperti:
 - a) Buku-buku yang ditulis oleh ahli hukum;
 - b) Karya-karya ilmiah hukum;
 - c) Teori-teori hukum;
 - d) Pendapat dari para ahli; dan
 - e) Hasil-hasil penelitian hukum.

- 3) Bahan hukum tersier adalah sumber-sumber yang memberikan penjelasan dan dukungan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Contohnya adalah kamus hukum, kamus bahasa Indonesia, ensiklopedia, dan internet.

3. Metode Pengumpulan Data

Dokumen-dokumen hukum yang diperlukan untuk penelitian ini dikumpulkan dengan menggunakan prosedur-prosedur berikut ini, berdasarkan pendekatan yang dipilih:

a. Studi Kepustakaan

Penelusuran kepustakaan dilakukan terhadap sumber-sumber berikut untuk memperoleh bahan hukum untuk penelitian ini:

- 1) Pusat Dokumentasi dan Informasi Hukum (PDIH) Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
- 2) Perpustakaan Daerah Provinsi Jawa Tengah.
- 3) Perpustakaan Pusat Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
- 4) Bahan hukum untuk penelitian ini diperoleh dengan cara menelaah situs-situs web, jurnal online, dan artikel-artikel berita dari media online yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

4. Metode Analisis Data

Analisis data merupakan proses penting dalam penelitian karena masalah-masalah yang dipertanyakan selama penelitian dapat dijawab dengan mentransformasikan hasil studi pustaka, dan dokumentasi menjadi informasi-informasi yang berguna. Analisis data diartikan sebagai tahapan

penggunaan data untuk menjelaskan permasalahan, kebenaran data, hingga dapat ditarik kesimpulannya. Melalui analisis data, data-data dapat disusun secara rinci menjadi suatu tulisan yang sistematis dan mudah dipahami. Analisis deskriptif digunakan untuk menganalisis data yang dikumpulkan untuk penelitian ini. Analisis data deskriptif adalah proses yang melibatkan hal-hal berikut: berinteraksi dengan berbagai sumber data, mengorganisasikan data, memilah-milah data menjadi informasi yang dapat diorganisasikan, mengolah data, mencari dan mengidentifikasi pola analisis data, mengidentifikasi materi penting yang dapat digunakan sebagai sumber studi, dan menggambarkan argumentasi hasil penelitian.⁴⁰

H. Sistematika Penulisan

Penelitian hukum ini akan disajikan dalam bentuk tesis yang mengacu pada Buku Panduan Pascasarjana Program Studi Magister Ilmu Hukum Strata Dua (S2) Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang. Tesis ini disusun dalam empat bagian yang masing-masing diuraikan secara sistematis:

BAB I : PENDAHULUAN

Latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka konseptual, metode penelitian (meliputi jenis penelitian, metode pendekatan, spesifikasi penelitian, sumber dan jenis data, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data), keaslian penelitian, dan

⁴⁰ Samsu, *Metode Penelitian: (Teori dan Aplikasi Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Mixed Methods, serta Research & Development)*, (Jambi: Pustaka, 2017), hal 105

sistematika penulisan, serta jadwal penelitian, semuanya disajikan dalam Bab I.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab II memberikan gambaran secara komprehensif mengenai asas-asas hukum, norma hukum, teori-teori hukum, dan tinjauan pustaka atau teori-teori. Selain itu, bab ini juga menyajikan berbagai konsep dan pendapat yang berkaitan dengan topik yang dibahas. Materi ini sangat berguna untuk melakukan analisis terkait Pengaruh Pengaturan Hukum Bisnis Terhadap Keamanan Dan Keselamatan Kapal Niaga Di Perairan Internasional yang akan diteliti pada BAB III

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

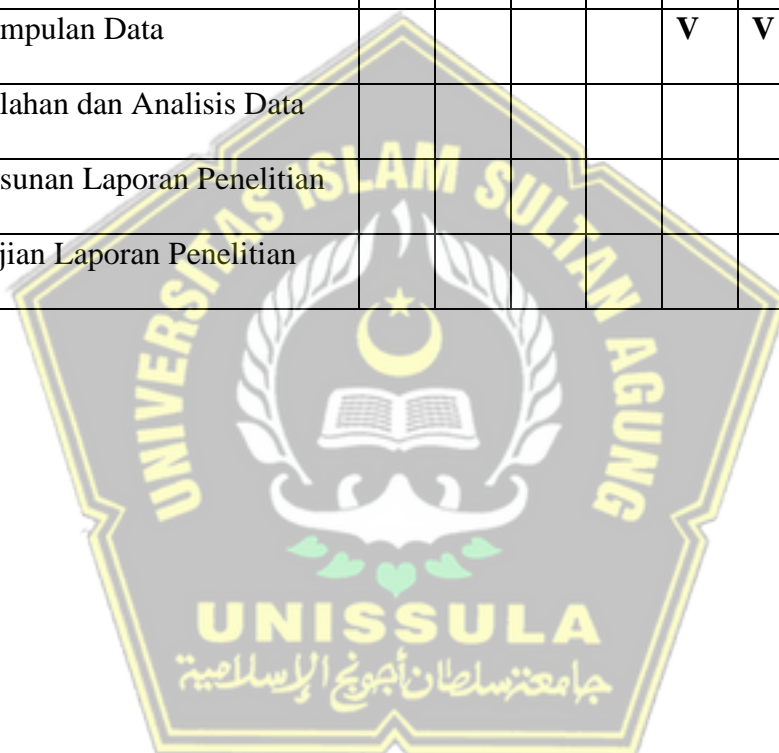
Bab ini merupakan bab utama, karena berisi hasil analisis data dan penulisan yang telah dilakukan terhadap topik yang dibahas dalam penulisan ini yaitu pengaturan hukum bisnis berkontribusi terhadap peningkatan standar keamanan kapal niaga di perairan internasional, dan efektivitas regulasi hukum bisnis dalam menjaga keselamatan kapal niaga dalam konteks globalisasi dan persaingan pasar.

BAB IV : PENUTUP

Bab ini berisi daftar pustaka dan rekomendasi untuk mengatasi permasalahan yang telah dibahas pada bab-bab sebelumnya, serta kesimpulan yang dapat ditarik dari proses penulisan.

I. Jadwal Waktu Pelaksanaan Penelitian

W a k t u								
Kegiatan	Juli 2024				Agustus 2024			
Penyusunan Proposal	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Pengumpulan Data					✓	✓		
Pengolahan dan Analisis Data							✓	✓
Penyusunan Laporan Penelitian								✓
Penyajian Laporan Penelitian								✓



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Konsep Hukum Bisnis

1. Latar Belakang Hukum Bisnis

Dengan mempertimbangkan semua risiko yang mungkin terjadi, para pengusaha melakukan kegiatan-kegiatan bisnis, industri, dan keuangan seperti pertukaran barang dan jasa, produksi, dan penempatan uang sesuai dengan prosedur dan standar yang ditetapkan oleh hukum bisnis. Pertimbangan ekonomi memiliki peran penting dalam proses pembuatan kebijakan, termasuk pembuatan, pengesahan, dan revisi peraturan perundang-undangan. Salah satu tujuan dari Kebijakan Program Pembangunan Nasional di Bidang Hukum adalah untuk menyediakan peraturan perundang-undangan yang mendukung kegiatan ekonomi dalam kerangka perdagangan bebas, yang secara resmi dinyatakan dalam Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN). Pengaruh yang jelas dari tujuan ekonomi terhadap evolusi hukum Indonesia ditunjukkan oleh arah kebijakan ini. Di Indonesia, masuknya Analisis Ekonomi Hukum belum begitu fenomenal dan melembaga seperti yang terjadi di lembaga-lembaga hukum lainnya, baik dari sisi teori maupun konseptual. Adalah relevan

untuk menyebutkan perspektif Ifdal Kasim dalam kaitannya dengan gejala ini, yaitu bahwa studi hukum di Indonesia kurang berkembang dalam hal studi yang mengkritisi teori atau doktrin dari paradigma atau pendekatan tertentu.

Definisi para ahli tentang hukum bisnis:

a. Munir Fuady

Hukum bisnis mengacu pada badan peraturan yang mengontrol proses yang terlibat dalam memproduksi dan bertukar produk dan layanan, serta yang berkaitan dengan perdagangan, industri, dan keuangan. Menurut Munir Fuady, hal ini melibatkan para pengusaha yang mempertaruhkan uang mereka pada perusahaan-perusahaan tertentu dengan harapan mendapatkan keuntungan.

b. Abdul R. Saliman dkk

Menurut Abdul R. Saliman dkk., “Hukum Bisnis” (juga dikenal sebagai Hukum Perikatan/Bestuur Rechts) adalah badan hukum yang mengatur hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul dari perjanjian-perjanjian dan perikatan-perikatan dalam kegiatan bisnis.

Peraturan-peraturan ini ada yang tertulis dan tidak tertulis.

c. Dr. Johannes Ibrahim, SH, M. Hum.

Johannes Ibrahim, S.H., M.Hum berpendapat bahwa hukum bisnis adalah sekumpulan aturan dan peraturan yang diberlakukan untuk menangani dan menyelesaikan berbagai macam masalah yang muncul dalam usaha manusia, khususnya dalam transaksi komersial.

Hukum bisnis internasional mencakup aturan dan norma yang mengatur kegiatan bisnis lintas batas. Ini meliputi:

- a. Perjanjian Internasional: Kesepakatan antara negara-negara yang mengatur aspek perdagangan dan investasi.
- b. Regulasi Perdagangan: Aturan yang ditetapkan oleh organisasi internasional seperti WTO (*World Trade Organization*) untuk mengatur praktik perdagangan global.
- c. Arbitrase Internasional: Mekanisme penyelesaian sengketa yang semakin populer di kalangan pelaku bisnis internasional, memberikan alternatif bagi pengadilan nasional.

Sederhananya, hukum bisnis adalah seperangkat aturan yang diberlakukan untuk mengatur dan mengendalikan cara bisnis beroperasi. Tentu saja, untuk menjamin keadilan dalam urusan perusahaan. Untuk lebih spesifiknya, hukum bisnis mengacu pada badan undang-undang dan hukum kasus yang diberlakukan oleh pemerintah dengan tujuan mengendalikan, melindungi, dan mengawasi perusahaan komersial, termasuk mereka yang terlibat dalam perdagangan, industri, penyediaan layanan, dan usaha keuangan dan bisnis terkait lainnya yang serupa. Sederhananya, hukum bisnis adalah seperangkat aturan yang mengatur bagaimana perusahaan dan pemiliknya menjalankan bisnis⁴¹. Prosedur dan standar untuk menjalankan perusahaan secara nyata adalah bagian dari peraturan hukum perusahaan. Pengetahuan dasar tentang

⁴¹ Asyhadie, Zaeni. 2012. *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada

hukum perdata dan hukum komersial dasar sangat membantu untuk memahami hukum perusahaan. Konsep-konsep hukum komersial dan perdata membentuk dasar hukum bisnis. Mengetahui dasar-dasar hukum perusahaan dapat membantu Anda menghindari masalah di masa depan ⁴².

2. Perkembangan Hukum Bisnis

Sejauh menyangkut penyusunan undang-undang dan peraturan era perdagangan bebas yang mendukung kegiatan ekonomi. Jalur kebijakan ini menunjukkan bahwa kepentingan ekonomi memiliki dampak yang signifikan terhadap reformasi hukum di Indonesia. Ketika fakultas-fakultas hukum lain telah mengalami pertumbuhan yang luar biasa dan melembaga dalam bidang Analisis Ekonomi Hukum, hal ini tidak terjadi di Indonesia. Dengan adanya tanda-tanda ini, maka tepatlah pendapat Ifdal Kasim yang menyatakan bahwa ada kelangkaan penelitian di Indonesia yang mengkritik prinsip-prinsip dari paradigma atau pendekatan tertentu terhadap studi hukum.

Adapun faktor yang menjadi pendorong perkembangan yakni :

- a. Globalisasi Ekonomi: Meningkatnya interdependensi ekonomi antar negara mendorong perluasan hukum bisnis internasional. Perdagangan dan investasi asing langsung meningkat, sehingga memerlukan kerangka hukum yang jelas.
- b. Kemajuan Teknologi: Teknologi informasi dan komunikasi telah mengubah cara bisnis dilakukan, memungkinkan transaksi lebih cepat dan

⁴² Fuady, Munir. 2008. Pengantar Hukum Bisnis: Menata Bisnis Modern di Era Global. Bandung: PT Citra Aditya Bakti

efisien. Hal ini juga memunculkan isu baru dalam perlindungan data dan privasi yang harus diatur oleh hukum.

- c. Perubahan Regulasi: Banyak negara melakukan reformasi hukum untuk menarik investasi asing dan memfasilitasi perdagangan internasional. Ini termasuk penyederhanaan prosedur perizinan dan penguatan perlindungan hak kekayaan intelektual.

B. Tinjauan Umum Hukum Perairan Internasional

1. Pengertian Perairan Internasional

Dalam konteks perkembangan hukum dan peraturan yang memfasilitasi kegiatan ekonomi di era perdagangan bebas. Tentu saja, lintasan kebijakan ini menjadi pertanda adanya pengaruh signifikan dari tujuan ekonomi terhadap perkembangan hukum di Indonesia. Di Indonesia, masuknya Analisis Ekonomi Hukum belum begitu fenomenal dan melembaga seperti yang terjadi di lembaga-lembaga hukum lainnya, baik dari sisi teori maupun konseptual. Ada baiknya kita menyinggung pandangan Ifdal Kasim terkait dengan gejala ini, yaitu bahwa studi hukum di Indonesia kurang berkembang dalam hal studi yang mengkritisi teori-teori atau doktrin-doktrin dari suatu paradigma atau pendekatan tertentu. Dalam hukum laut termasuk Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) telah di atur

dalam UU No. 5 Tahun 1983, dan memiliki hak berdaulat atas zona tambahan⁴³.

Laut bukan hanya sumber daya yang berguna untuk pelayaran (perairan permukaan), tetapi juga memiliki potensi yang signifikan di kolom air (ikan) dan di dasar air (minyak dan gas). Secara historis, permukaan laut secara eksklusif digunakan untuk tujuan pelayaran karena kemampuan teknologi yang terbatas. Saat ini, laut telah dieksploitasi hingga ke kedalaman lautan sebagai hasil dari kemajuan teknologi. Oleh karena itu, hukum laut berkembang dengan pesat sesuai dengan perkembangan zaman⁴⁴, Gagasan dan filosofi hukum laut juga telah diguncang oleh fakta bahwa hukum laut yang semula bersifat unidimensi, kini menjadi pluridimensi. Hukum adat merupakan dasar hukum laut sebelum tahun 1958 (Mauna, 2000). Salah satu sumber hukum yang diakui oleh Piagam Mahkamah Permanen (Pasal 38(1)) adalah hukum kebiasaan internasional. Pasal 38(1) Piagam Mahkamah Permanen mendefinisikan sumber-sumber hukum internasional sebagai:

- a. “Perjanjian internasional adalah perjanjian yang dibuat antara anggota masyarakat internasional dengan maksud untuk menetapkan akibat-akibat hukum tertentu. Pembatasan ini mengharuskan perjanjian tersebut dilaksanakan oleh anggota

⁴³ Konvensi-Konvensi Jenewa 1958 tentang Hukum Laut

⁴⁴ Mauna, B. 2000. *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: Alumni

masyarakat internasional yang merupakan subjek hukum internasional agar dapat diklasifikasikan sebagai perjanjian internasional. Berikut ini adalah subjek hukum internasional: Negara, Tahta Suci (Vatikan), Palang Merah Internasional, Organisasi Internasional, Organisasi Pembebasan atau negara yang memperjuangkan hak-haknya, pihak yang berperang, individu, dan subjek hukum internasional lainnya.

- b. Kebiasaan-kebiasaan internasional. Pasal 38 ayat (1) sub b yang menyebutkan bahwa “*international custom, as evidence of a general practice accepted as law.*” Artinya, hukum kebiasaan internasional adalah kebiasaan internasional yang merupakan kebiasaan umum yang diterima sebagai hukum⁴⁵. Bahwa komponen-komponen hukum kebiasaan internasional, yaitu sebagai berikut: (a) suatu kebiasaan umum yang diterapkan secara konsisten dari waktu ke waktu; dan (b) kebiasaan tersebut harus diakui sebagai hukum.
- c. Prinsip-prinsip hukum umum adalah prinsip-prinsip hukum yang telah diakui oleh bangsa-bangsa beradab. Asas-asas hukum yang melandasi sistem hukum kontemporer inilah yang dimaksud dengan “*asas-asas hukum*”⁴⁶. Sistem hukum modern adalah sistem hukum positif yang sebagian besar didasarkan pada asas-asas dan pranata-

⁴⁵ Rudy, T.M. 2001. *Hukum Internasional 1*. Bandung. Refika Aditama.

⁴⁶ Kusumaatmadja, M dan Agoes, E.R. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Alumni.

pranata hukum negara-negara barat, yang sebagian besar berasal dari asas-asas dan pranata-pranata hukum Romawi.

d. Keputusan pengadilan dan pendapat para sarjana terkemuka di dunia merupakan sumber hukum tambahan. Namun demikian, keputusan pengadilan dan pendapat para akademisi tidak mengikat secara hukum, yang berarti bahwa mereka tidak dapat membentuk suatu aturan hukum⁴⁷.

e. Keputusan yang dibuat oleh organ-organ organisasi dan lembaga internasional. Sumber hukum ini telah dipengaruhi oleh perluasan lembaga dan organisasi internasional selama 50 tahun terakhir, yang telah menghasilkan berbagai keputusan dari badan legislatif, eksekutif, dan yudikatif dari organisasi-organisasi tersebut⁴⁸.

Asal-usul hukum laut secara signifikan dipengaruhi oleh hukum laut internasional yang berlaku, seperti yang telah disebutkan sebelumnya. Salah satunya adalah persaingan antara dua konsepsi⁴⁹, yaitu :

- a. Res Communis menetapkan bahwa lautan bukanlah milik suatu negara berdaulat, melainkan sumber daya bersama semua bangsa.
- b. Prinsip Res Nulius menyatakan bahwa lautan bukanlah milik satu orang melainkan milik semua bangsa yang mengklaimnya.

⁴⁷ "Kusumaatmadja, M. 2003. *Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut III. Bandung*. Alumni".

⁴⁸ "Kusumaatmadja, M. 2003. *Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut III. Bandung*. Alumni".

⁴⁹ "Djalal, H. 1979. *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*. Jakarta: Binacipta".

Hal ini telah diimplementasikan dengan cara berikut oleh beberapa negara:

a. Zaman Sebelum Romawi

Alkisah, ada sebuah kerajaan bernama Phunisia yang mengklaim lautan sebagai miliknya. Hal ini juga menjadi pandangan Rhodesia, Yunani, dan Persia. Bahkan selama periode Rhodia, para pejabat pemerintah mengatur hukum maritim. Versi selanjutnya dari kode ini menjadi dasar hukum maritim Romawi.

b. Zaman Romawi

Setelah Perang Punisia III, Romawi muncul sebagai penguasa eksklusif Laut Tengah, yang kemudian mereka sebut sebagai “danau” mereka. Laut ini dianggap sebagai milik umum dan menjadi milik Kekaisaran Romawi di bawah hukum Romawi. Bangsa Romawi juga mengakui hak penduduk pesisir untuk menangkap ikan di perairan yang dekat dengan pantai mereka.

c. Setelah Zaman Romawi

Karena setiap negara merupakan bagian dari Kekaisaran Romawi, konsep laut teritorial mulai muncul. Mereka menuntut laut yang berdekatan dengan pantai masing-masing. Namun demikian, ada juga negara yang menuntut lebih, bahkan ada yang mengeksploitasinya dengan memungut biaya transportasi.

Akibatnya, pembatasan kekuasaan diterapkan sampai batas tertentu. Sejumlah negara yang terletak di dekat pantai mengajukan klaim setelah runtuhnya Kekaisaran Romawi. Paus Alexander III mengakui klaim Venesia atas sebagian besar Laut Adriatik pada tahun 1177. Venesia mengenakan pajak pada semua kapal yang melintasi Laut Adriatik⁵⁰.

d. Zaman Portugal dan Spanyol

Setelah Turki menaklukkan Konstantinopel pada tahun 1433 dan menemukan lorong-lorong air di sebelah timur, Portugis mengklaim Samudra Hindia dan perairan Atlantik sebagai milik mereka. Portugis kemudian melakukan perjalanan ke Indonesia melalui Samudra Hindia. Spanyol memasuki Maluku melalui Samudra Pasifik yang disengketakan. Dengan menetapkan garis meridian 100 liga (sekitar 400 mil laut) di sebelah barat Azores, Paus Alexander VI mengakui klaim Spanyol dan Portugis pada tahun 1493 dan membagi perairan dunia di antara kedua negara tersebut. Separuh bagian barat garis meridian, termasuk Pasifik, Teluk Meksiko, dan Samudra Atlantik Barat, berada di bawah kedaulatan Spanyol. Bagian timur, yang meliputi Samudra Hindia dan Samudra Atlantik di selatan Maroko, dikuasai oleh Portugal. Setelah itu, pada tahun

⁵⁰ "Sodik, D.M. 2011. *Hukum Laut Internasional dalam Pengaturannya di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama".

1494, Spanyol dan Portugal menandatangani Perjanjian Tordesilas, yang semakin mengukuhkan perpecahan ini.

e. Munculnya Belanda

Ketika dunia terbagi antara Spanyol dan Portugal, Belanda harus berjuang sendiri, terutama dalam industri maritim dan perikanan. Dari sisi maritim, Belanda berlayar ke Samudera Hindia dan mulai berdagang dengan Indonesia. Untuk memfasilitasi perdagangan dengan Indonesia, Belanda mendirikan Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) pada tahun 1602. Kepentingan Portugis bertentangan dengan ekspansi Belanda ke Samudra Hindia. Belanda menentang upaya Inggris di sektor perikanan karena berabad-abad penangkapan ikan oleh Belanda di daerah tersebut dan banyak perjanjian yang ditandatangani antara kedua negara. Pernyataan Belanda bahwa “laut bebas untuk semua bangsa” adalah sah ketika mereka menentang Inggris dan Portugal. Belanda menugaskan pengacara Hugo de Groot (Grotius) pada tahun 1604, yang berjudul “De Jure Praedae” (Hukum Rampasan Perang). Bab 12 dari karya ini membahas tentang mare liberium, atau laut bebas. Buku ini memberikan dukungan untuk posisi Belanda bahwa laut harus dapat diakses oleh semua negara dan tidak boleh menjadi milik satu negara. Alasannya antara lain karena luasnya lautan, ketidakmungkinan untuk membuat rumah permanen di sana, dan

fakta bahwa negara mana pun dapat memperoleh manfaat dari pasokan sumber daya alam yang tak terbatas dari laut⁵¹.

f. Munculnya Inggris

Pada tahun 1604, Laut Inggris (Mare Anglicanum) ditetapkan oleh James I dari Inggris untuk mencakup 26 negara di sekitar Inggris, dan daerah ini dikenal sebagai Kamar Raja. Sebelumnya, gagasan kebebasan laut telah diterima oleh Inggris. Kapal-kapal penangkap ikan asing dikenakan biaya oleh James I pada tahun 1609, dan pelaut Belanda juga dilarang masuk ke wilayah tersebut. Belanda dengan tegas menentang permintaan Inggris.

2. **Pengertian Hukum Perairan Internasional**

“battle of books” adalah hasil dari konflik antara Portugal, Spanyol, Inggris, dan Belanda, dan berpusat pada doktrin Mare Liberum dari Belanda dan Mare Clausum dari Inggris. Mare Liberum adalah teori yang menyatakan bahwa laut adalah entitas yang tidak memiliki batas, dan karenanya, tidak dapat diklaim. Mare Clausum adalah teori yang menyatakan bahwa suatu negara dapat memiliki laut. Sejarah kemudian menunjukkan bahwa kedua hipotesis tersebut tidak dapat mempertahankan ajaran masing-masing. Grotius mengakui dalam bukunya *De Jure Belli Ac*

⁵¹ “Brown, E.D. 1994. *The International Law of the Sea*. Volume 1, Introductory Manual. Published by Dartmouth Company USA, Andershot, Brookfield USA, Singapore, Sydney”.

Pasis (1625) bahwa laut di sepanjang pantai suatu negara dapat dimiliki sejauh dapat dikontrol dari daratan.

Sejauh lalu lintas maritim dapat dikontrol dari daratan, pemerintah pesisir memiliki hak untuk itu, menurut karya sarjana Belanda Cornelius van Bynkershoek pada tahun 1703, *De Dominio Maris Dissertatio*. Grotius juga memiliki pendapat yang sama. Setelah buku tersebut terbit, perselisihan antara Inggris dan Belanda akhirnya selesai. Hal ini disebabkan oleh tidak adanya perspektif dan praktik yang seragam di antara negara-negara mengenai batas laut teritorial. Konsep-konsep baru mengenai luas laut teritorial dan karakter hukum laut telah muncul sejak akhir abad ke-19.

Akibatnya, sejak akhir abad ke-19, berbagai organisasi dan lembaga internasional telah dibentuk untuk menangani masalah ini. Beberapa dari organisasi dan institusi ini adalah:⁵² :

a. Institut de Droit International

Laut teritorial telah menjadi topik diskusi yang signifikan di lembaga ini sejak akhir abad ke-19. Sidang-sidang yang pernah diselenggarakan antara lain Laussane (1888), Hamburg (1891), Jenewa (1892), dan Paris (1894). Resolusi yang dihasilkan selama sesi terakhir di Paris (1894) adalah sebagai berikut:

⁵² Djalal, H. 1979. *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*. Jakarta: Binacipta.

- 1) Sebagai contoh, ketika memutuskan antara netralitas dan penangkapan ikan, batas laut teritorial tidak harus sama dengan batas untuk alasan pertama.
- 2) Perikanan (dan tuntutan ekonomi dari kota-kota pesisir) telah berkembang lebih jauh dari luas laut teritorial 3 mil yang dimaksudkan, yang pada awalnya dikembangkan dari perhitungan pertahanan.
- 3) Ketiga, negara pantai memiliki yurisdiksi atas laut teritorial.
- 4) Diakui adanya teluk-teluk bersejarah, yaitu teluk-teluk yang dulunya merupakan bagian dari negara lain. Penelusuran garis pangkal di mulut dapat dilakukan di teluk-teluk dengan lebar mulut kurang dari 12 mil. Garis pangkal ini sekarang dapat digunakan untuk memperkirakan laut teritorial dan bukannya garis pangkal (garis air rendah), yang sebelumnya digunakan.
- 5) Selama masa perang, sebuah “zona netral” dapat ditetapkan di luar laut teritorial, enam mil dari jarak tembak di darat dari persenjataan yang sebenarnya.
- 6) Di laut teritorial, hak lintas damai dan hak “pengejaran” diakui, yang mana hak lintas damai memungkinkan pengejaran terhadap para pelanggar hukum yang melarikan diri ke laut lepas.

Sebuah sesi diadakan di Stockholm pada tahun 1829, yang mengarah pada pembentukan perjanjian, khususnya

- 1) Laut teritorial didefinisikan sebagai lebar tiga mil, meskipun hukum internasional yang berlaku mengizinkan lebar yang lebih besar.
- 2) Asas kepulauan diakui; namun, jarak antar pulau tidak boleh melebihi dua kali luas laut teritorial.
- 3) Garis pantai (garis dasar) di pintu masuk teluk diperpendek menjadi 10 mil.

b. *International Law Association (ILA)*

Sesi ILA dilaksanakan di London (1887), Jenewa (1892), dan Brussels (1895). Hasil dari sidang Brussel (1895), khususnya:

- 1) Diakuinya prinsip laut teritorial selebar enam mil;
- 2) Garis pangkal untuk mulut muara diakui sebagai 6 mil.
- 3) Negara pantai diberikan kewenangan untuk menetapkan zona netralnya sendiri.
- 4) Pengakuan atas hak untuk melakukan pengejaran yang kuat.
- 5) Selat-selat yang diakui sebagai milik satu negara diakui seperti itu, dan jika ada “kantong-kantong laut bebas” di tengah-tengahnya, kantong-kantong ini juga dapat diakui sebagai milik negara yang sama.

Di sisi lain, perspektif ILA diubah selama sesi Stockholm (1924), khususnya

- 1) Laut teritorial memiliki lebar tiga mil.

2) Mulut pelabuhan diakui memiliki garis pangkal 6 mil.

3) Hak lintas damai di laut teritorial diakui.

c. *Japanese Association of International Law*

Lebar laut teritorial ditetapkan sebesar 3 mil, dan panjang garis pangkal diperpanjang hingga 10 mil untuk mengakomodasi pintu masuk pelabuhan selama sidang tahun 1926. Selain itu, prinsip pelabuhan bersejarah dan jalur pelayaran yang tenang melalui laut teritorial disahkan.

d. *American Institute of International Law*

Selama Sidang Rio de Janeiro tahun 1927, kedaulatan negara pantai atas laut teritorial, tanah dasar, dan udara di atas laut diakui. Selain itu, kepulauan diakui sebagai satu kesatuan yang tak terpisahkan dan harus ditangani oleh Konvensi. Di sisi lain, batas-batas laut teritorial tidak jelas.

e. *Harvard Research*

Universitas Harvard telah melakukan penelitian mengenai batas laut teritorial sejak tahun 1927. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjawab Konferensi Internasional tentang Hukum Laut, yang diselenggarakan oleh Organisasi Perserikatan Bangsa-Bangsa pada tahun 1930. Dokumen tersebut menghasilkan hasil sebagai berikut:

- 1) Hak “lintas damai” di laut teritorial dan hak “pelabuhan bebas” di laut lepas diakui.
- 2) Panjang garis dasar yang paling jauh yang diizinkan untuk pintu masuk teluk adalah 10 mil.
- 3) Prinsip laut teritorial tiga mil diakui, dengan pemahaman bahwa negara-negara pantai dapat terus menggunakan kewenangan mereka di luar batas-batas tersebut, seperti untuk tujuan perikanan dan tujuan-tujuan lain.

3. Konferensi Kodifikasi Hukum Internasional Den Haag 1930

Batas-batas laut teritorial merupakan sumber kecemasan utama pada pergantian abad ke-20. Kurangnya konsistensi di seluruh negara terjadi ketika negara-negara pesisir mulai menghilangkan batas 3 mil. Sekarang ini, 4 mil dan 9 mil laut menjadi standar di beberapa negara. Ketidakpastian mengenai batas laut lepas merupakan konsekuensi yang tak terelakkan dari hal ini. Sebelum Perang Dunia Pertama (1914-1918) dan penyelesaiannya⁵³.

Liga Bangsa-Bangsa (LBB) dibentuk pada tahun 1919 sebagai organisasi dunia dengan tujuan mencapai perdamaian dan keamanan dunia serta mencegah krisis global di masa depan. Perjanjian Liga Bangsa-Bangsa adalah produk selanjutnya dari kelompok ini. Kodifikasi hukum internasional merupakan syarat keanggotaan dalam perjanjian ini. Oleh

⁵³ Parthiana, I.W. 2014. *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*. Bandung: Penerbit Yrama Widya.

karena itu, hukum internasional diformalkan pada pertemuan LBB yang berlangsung di Den Haag dari tanggal 13 Maret hingga 12 April 1930. Pada pertemuan global ini, perwakilan hadir dari 47 negara. Tanggung jawab negara atas kerugian yang diderita oleh individu atau harta benda ekspatriat di wilayah negara lain, perairan teritorial, dan kewarganegaraan merupakan bidang-bidang hukum internasional yang dikodifikasi.

Selain beberapa rancangan ketentuan yang disepakati sementara, Konferensi Den Haag 1930 tidak mengarah pada pembentukan konvensi. Alasannya adalah karena para peserta konferensi tidak dapat menyepakati di mana laut teritorial harus dimulai dan diakhiri. Sebagai gambaran, dua puluh negara lebih memilih lebar laut teritorial tiga mil, dua belas negara lebih memilih lebar enam mil laut, dan negara-negara Nordik lebih memilih lebar empat mil.⁵⁴

4. **Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958**

Klaim sepihak atas luasnya laut teritorial oleh pemerintah pantai tertentu dan kurangnya konsistensi dalam klaim mereka atas ukuran laut merupakan konsekuensi dari kegagalan Konferensi Kodifikasi Hukum Internasional 1930 di Den Haag. Pergeseran ini juga dibantu oleh penciptaan zona kontinen oleh Oden de Bouen, sebuah konsep baru dalam hukum laut. Oden de Bouen berpendapat bahwa pemerintah pantai

⁵⁴ Anwar, C. 1995. *Zona Ekonomi Eksklusif di Dalam Hukum Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.

memiliki hak atas zona di luar laut teritorial mereka atau di laut lepas di sebelah laut teritorial mereka, di samping kedaulatan atas laut teritorial mereka. Tujuan dari zona ini adalah untuk mengadili dan menghukum tindakan kriminal yang dilakukan di dalam perbatasannya sesuai dengan hukum nasional.

Mengingat kekhawatiran ini, Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) membentuk Komisi Hukum Internasional (International Law Commission/ILC) dengan bantuan lima belas ahli hukum pada tanggal 21 November 1947. Kodifikasi hukum internasional, khususnya hukum maritim, dipercayakan kepada Komisi Hukum Internasional (ILC). Pada tahun 1955, setelah mengadakan banyak seminar pada tahun 1949, ILC menyusun berbagai bagian dari hukum laut. Resolusi Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa No. 21.57, menetapkan tanggal Konferensi Hukum Laut pada bulan Maret 1958. Dari tanggal 24 Februari-27 April 1958, Konferensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa yang pertama diselenggarakan di Jenewa. Pada Konferensi Jenewa, 700 delegasi dari 86 negara, termasuk Indonesia, disambut oleh Pangeran Wan Waithayakon dari Thailand, yang menjabat sebagai ketua. Empat protokol yang diratifikasi dalam konferensi tersebut menjadi dasar bagi apa yang sekarang dikenal sebagai hukum laut internasional. Salah satu contoh konvensi adalah:

- a. *“Convention on the Teritorial Sea and Contiguous Zone* (Konvensi tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan), mulai berlaku pada tanggal 10 September 1964;
- b. *Convention on the High Seas* (Konvensi tentang Laut Lepas), mulai berlaku pada tanggal 30 September 1964;
- c. *Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas* (Konvensi tentang Perikanan dan Perlindungan Sumber-Sumber Daya Hayati Laut Lepas), mulai berlaku pada tanggal 20 Maret 1966;
- d. *Convention on the Continental Shelf* (Konvensi tentang Landas Kontinen), mulai berlaku pada tanggal 10 Juni 1964”

5. **Konferensi Hukum Laut Jenewa 1960**

Karena perselisihan substansial antara pemerintah maritim dan non-maritim, Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958 gagal menentukan batas-batas laut teritorial. Dari semua masalah dalam konferensi tersebut, ini adalah yang terburuk. Selain itu, klaim laut teritorial sangat bervariasi dari tahun 1958 hingga 1960. Konferensi Hukum Laut Kedua tahun 1960 merupakan hasil langsung dari kemunduran ini. Di antara 88 negara yang diwakili dalam konferensi tersebut adalah Indonesia, dan perwakilannya berunding untuk memperluas laut teritorial dan menciptakan zona perikanan baru. Di sisi lain, pertemuan kedua ini gagal menetapkan laut

teritorial. Konvensi Perikanan dan Konservasi Sumber Daya Hayati Laut Lepas, yang sangat kompleks, merupakan titik lemah lainnya⁵⁵.

Setelah Konferensi Hukum Laut di Jenewa pada tahun 1960, masalah maritim menjadi lebih kacau dan tidak dapat diprediksi. Banyak negara telah menciptakan zona khusus untuk berbagai tujuan, seperti zona ekonomi, zona perikanan, dan zona ekonomi eksklusif. Sejumlah sengketa maritim telah muncul sebagai konsekuensi dari ketidakjelasan ini. Ini termasuk Kasus Landas Kontinen Laut Utara 1969, Kasus Landas Kontinen Inggris-Prancis 1977, Kasus Landas Kontinen Libya-Malta 1984, Kasus Landas Kontinen Guinea-Guinea-Bissau 1985, dan perselisihan yang terus berlanjut di Laut Cina Selatan atas Kepulauan Paracel dan Spartley.⁵⁶

6. Konferensi Hukum Laut 1982

Resolusi No. 3067, yang disahkan oleh Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa pada tahun 1973, meminta agar pemerintah mengadakan konferensi hukum laut internasional di Caracas, Venezuela. Draf akhir ditandatangani selama Konferensi 1982 di Montego Bay, Jamaika pada tanggal 10 Desember, setelah sebelumnya diadakan di New York dan Jenewa secara bergantian. Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS 1982) adalah produk dari Konferensi tersebut,

⁵⁵ Anwar, C. 1995. *Zona Ekonomi Eksklusif di Dalam Hukum Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.

⁵⁶ Parthiana, I.W. 2014. *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*. Bandung: Penerbit Yrama Widya.

yang merupakan acara terakhir dari jenisnya. Sifat tantangan maritim yang terus berkembang dan bahasa Konvensi membentuk dasar untuk resolusi ini.

Konvensi Hukum Laut 1982 sangat penting tidak hanya sebagai instrumen baru untuk hukum laut, tetapi juga sebagai cerminan upaya komunitas internasional untuk mengkodifikasikan elemen-elemen hukum internasional yang sudah ada sebelumnya dan merupakan langkah maju dalam evolusi hukum internasional. Sebagai kerangka hukum komprehensif yang mencakup hampir semua aktivitas di laut, UNCLOS 1982 merupakan pencapaian kolosal komunitas internasional. UNCLOS 1982 memiliki 17 bab, 320 pasal, dan 9 lampiran⁵⁷.

Pada bulan Desember 1967, komunitas internasional memulai perjalanan empat belas tahun untuk membentuk Komite Ad Hoc, yang pada akhirnya berpuncak pada UNCLOS 1982. Dibandingkan dengan konferensi tahun 1958 dan 1960, partisipasi negara-negara berkembang dalam pembuatan ketentuan yang mewakili kepentingan mereka dalam hukum laut belum pernah terjadi sebelumnya sebelum adopsi konvensi, sehingga merupakan kemenangan besar bagi negara-negara ini⁵⁸.

Konvensi Hukum Laut (1982) mengatur delapan sistem hukum laut, masing-masing dengan kedudukan hukum yang unik. Di antara sistem-sistem ini adalah:

⁵⁷ Agoes, E.R. 1991. *Konvensi Hukum Laut 1982: Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: CV Abardin”.

⁵⁸ Mauna, B. 2000. *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: Alumni”.

- a. Perairan pedalaman, juga dikenal sebagai perairan dalam, yang didefinisikan sebagai perairan yang bersebelahan dengan daratan di kedua sisi garis pangkal laut teritorial atau, dalam hal perairan kepulauan, perairan yang bersebelahan dengan garis pangkal teluk.
- b. Perairan kepulauan adalah perairan yang terhubung dengan pulau-pulau di suatu negara kepulauan dan terletak di sisi darat garis pangkal laut teritorial negara tersebut.
- c. Laut selebar 12 mil yang terletak ke arah laut dari garis pangkal disebut laut teritorial.
- d. Dalam urusan bea cukai, fiskal, imigrasi, dan sanitasi, negara memiliki kewenangan terbatas atas zona bersebelahan, yaitu wilayah laut lepas di sebelah laut teritorial dan didefinisikan sebagai jarak dari garis pangkal yang tidak melebihi 24 mil.
- e. Di luar dan dekat dengan laut teritorial adalah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Jaraknya tidak boleh lebih dari 200 mil laut dari garis pangkal laut teritorial.
- f. Setiap wilayah perairan di luar laut teritorial atau ZEE suatu negara dianggap sebagai bagian dari laut lepas. Laut lepas, yang juga disebut sebagai “res nullius” atau “tanah tak bertuan”, merupakan hal yang penting bagi gagasan kebebasan laut. Tetapi tanpa aturan pengecualian dan pembatasan yang diberlakukan untuk keuntungan negara, laut lepas tidak membentuk wilayah apa pun.

- g. Di laut teritorial, landas kontinen-wilayah dasar laut dan lapisan tanah yang berbatasan dengan wilayah dasar laut-memanjang hingga 350 mil dari garis pangkal.
- h. Umat manusia dimaksudkan untuk mengambil manfaat dari kekayaan alam yang terdapat di Area Dasar Laut Internasional, yang meliputi dasar laut dan lapisan tanah di luar kedaulatan suatu negara.

Sementara itu, UNCLOS 1982 menetapkan peraturan untuk tiga wilayah yurisdiksi dalam kaitannya dengan ketentuan perikanan:

- a. “Wilayah di bawah kedaulatan negara pantai termasuk Perairan Pedalaman, Perairan Kepulauan, dan Laut Teritorial;
- b. Wilayah yang negara pantai memiliki hak-hak berdaulat atas sumber daya alam termasuk yang terdapat di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan Landas Kontinen; dan
- c. Laut Lepas. Sub-bab ini akan menguraikan pengelolaan perikanan di tiga bagian laut menurut Konvensi Hukum Laut 1982.”

C. Tinjauan Umum Konsep Kepulauan Menurut Hukum Perairan Internasional

1. Pengertian Negara Kepulauan (*Archipelagic State*)

Negara kepulauan, juga dikenal sebagai negara kepulauan, didefinisikan dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut PBB 1982 sebagai negara yang sepenuhnya terdiri atas satu atau lebih gugusan kepulauan,

dengan atau tanpa pulau-pulau tambahan. Menurut Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982, sebuah negara kepulauan juga ditetapkan sebagai kumpulan pulau-pulau, termasuk pulau-pulau kecil. Sebuah kepulauan didefinisikan sebagai sekelompok pulau atau bagian pulau, perairan di sekitar pulau-pulau tersebut, dan entitas alamiah lainnya yang terhubung secara erat sehingga membentuk unit politik dan geografis yang mendasar, atau secara historis dianggap sebagai satu kesatuan, menurut Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982. Salah satu cara untuk menentukan batas-batas negara kepulauan adalah dengan menarik garis lurus melintasi kepulauan yang menghubungkan titik-titik terjauh dari pulau-pulau dan terumbu karang terjauh.

Selain itu, penting untuk diperhatikan ketentuan Pasal 47 ayat 1, yang menyatakan bahwa “negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar dan karang-karang terluar dari kepulauan dengan syarat perbandingan antara wilayah laut dan wilayah darat, termasuk pulau karang adalah 1:1 sampai 9:1.” Dalam ayat 2 ditegaskan bahwa “panjang garis pangkal lurus kepulauan tidak boleh melebihi 100 (seratus) mil laut, kecuali bahwa 3% (tiga per seratus) dari jumlah keseluruhan garis-garis pangkal dapat melebihi 100 mil laut hingga suatu kepanjangan maksimum 125 (seratus dua puluh lima) mil laut.” Garis pangkal lurus kepulauan harus digunakan dari ujung ke ujung, dan syarat-syarat untuk melakukan hal tersebut diuraikan dalam paragraf 3, 4, dan 5. “Syarat pertama adalah

bahwa garis-garis pangkal lurus demikian tidak boleh menyimpang terlalu banyak dari arah umum pantai (ayat 3). Syarat kedua adalah garis-garis pangkal lurus tidak boleh ditarik di antara dua pulau atau bagian daratan yang hanya timbul di atas permukaan air di waktu pasang surut atau elevasi surut (low-tide elevations), kecuali apabila di atasnya telah didirikan mercusuar-mercusuar atau instalasi-instalasi serupa yang setiap waktu ada di atas permukaan air dan penarikan garis-garis lurus dari elevasi ini atau apabila elevasi surut tersebut terletak seluruhnya atau sebagian pada suatu jarak yang tidak melebihi lebar laut teritorial dari pulau yang terdekat (ayat 4)⁵⁹.

2. Status Hukum Kepulauan

Kedudukan hukum yang unik berlaku untuk kepulauan. Pulau-pulau dapat diperlakukan sebagai satu kesatuan untuk tujuan penentuan batas maritim, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 46 UNCLOS. Akibatnya, status internasional dan geografi pulau-pulau tersebut menentukan apakah mereka memiliki landas kontinen, ZEE, atau laut teritorial. Pada tahun 1982, UNCLOS III, khususnya pasal 46, mengakui gagasan negara kepulauan dan memasukkannya ke dalam perjanjian tersebut. Dalam pasal tersebut, istilah “negara kepulauan” digunakan untuk menggambarkan sebuah negara yang terdiri dari pulau-pulau, baik seluruhnya maupun kombinasinya. Dalam konteks ini, “kepulauan” adalah sekelompok pulau atau bagian dari pulau-pulau dengan laut di antara mereka dan formasi

⁵⁹ Mochtar Kusumaatmadja, 1978 “Hukum Laut Internasional” Binacipta, Bandung

alam lainnya yang terkait erat. Komponen-komponen ini, bersama dengan lautan, membentuk apa yang secara tradisional dianggap sebagai unit geografis, ekonomi, dan politik dasar⁶⁰. “Negara Kepulauan” didefinisikan oleh UNCLOS sebagai negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih pulau dan dapat mencakup pulau-pulau lain.

3. Batas Maritim

Garis pangkal yang digunakan untuk menetapkan batas maritim suatu negara kepulauan. Garis pangkal ini dapat berupa garis yang menghubungkan lokasi-lokasi paling ujung dari pulau-pulau di dalam kepulauan tersebut. Dengan cara ini, pulau-pulau dapat menegaskan kepemilikan mereka atas wilayah laut yang berdekatan, yang memberikan mereka akses ke sumber daya laut, termasuk mineral dan perikanan. Delapan pembagian zona maritim termasuk dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS) tahun 1982:

a. Perairan Pedalaman (*Archipelagic Waters* atau *Internal Waters*)

Perairan yang memanjang ke daratan dari garis pangkal laut teritorial disebut perairan pedalaman⁶¹. Perairan pedalaman adalah perairan yang dikelilingi oleh fitur-fitur daratan seperti muara, pelabuhan, teluk, dan garis pangkal. Negara pantai memiliki kendali

⁶⁰United Nations Conventions On The Law of The Sea
https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Convention_on_the_Law_of_the_Sea di akses
16 September 2024

⁶¹ Pasal 8 United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (“UNCLOS 1982”). 2

penuh atas laut internalnya, oleh karena itu tidak ada kapal asing yang diizinkan untuk melintas secara damai.

b. Laut Teritorial (*Territorial Sea*)

Kedaulatan suatu negara pantai tidak hanya mencakup daratan dan perairan internal, tetapi juga laut teritorial, yang dibatasi oleh jalur laut⁶². Kekuasaan ini meluas ke ruang di atas laut teritorial, tanah di bawahnya, dan dasar laut itu sendiri. Setiap negara memiliki hak untuk menentukan seberapa jauh laut teritorialnya meluas, hingga maksimum dua belas mil laut, seperti yang dinyatakan dalam Pasal 3 perjanjian UNCLOS 1982, dengan garis pangkal ditentukan sesuai dengan konvensi.

Konvensi hukum laut, atau UNCLOS 1982, terdiri dari tiga kategori garis pangkal:

- 1) Garis pangkal normal (*normal baseline*)
- 2) Garis pangkal lurus (*straight baseline*)
- 3) Garis pangkal lurus kepulauan (*archipelagic straight baseline*)

Penting untuk diketahui bahwa kapal dari negara manapun memiliki hak lintas damai untuk transit atau berlayar di laut teritorial. Ada banyak prasyarat untuk pelaksanaan hak lintas damai secara terus menerus dan cepat, termasuk:

⁶² Pasal 2 ayat (1) UNCLOS 1982

- 1) Kapal melintasi laut teritorial tanpa mengakses perairan pedalaman atau singgah di pelabuhan.
- 2) Sebuah pelabuhan dikunjungi atau kapal berlayar ke atau dari perairan pedalaman.

c. Zona Tambahan (*Contiguous Zone*)

Wilayah yang berbatasan langsung dengan laut teritorial dikenal sebagai zona tambahan. Garis dasar 24 mil laut yang menjadi dasar penghitungan zona ini merupakan laut teritorial⁶³. Untuk mencegah dan menghukum pelanggaran peraturan bea cukai, pajak, fiskal, imigrasi, dan kesehatan yang dilakukan di laut teritorialnya, negara pantai memiliki kemampuan untuk melakukan pengawasan di dalam zona tambahan.

d. Landas Kontinen (*Continental Shelf*)

UNCLOS 1982 berisi banyak peraturan mengenai landas kontinen, termasuk:

- 1) Jika batas terluar benua tidak melebihi 200 mil laut, maka jaraknya dibatasi hingga 200 mil laut.
- 2) Jika ada bagian dasar laut yang secara alamiah meneruskan wilayah daratan dan memenuhi kriteria kedalaman sedimentasi yang diuraikan dalam konvensi, maka bagian tersebut dapat meluas melebihi 200 mil laut, tetapi lebar total perluasan alamiah wilayah daratan di bawah laut ke tepi luar

⁶³ Pasal 33 ayat (2) UNCLOS 1982

landas kontinen tidak boleh melebihi 350 mil laut, diukur dari garis pangkal laut teritorial; atau

3) Jarak maksimum 100 mil laut dari garis kedalaman isobath 2.500 meter.

e. Zona Ekonomi Eksklusif (*Exclusive Economic Zone*)

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) adalah zona maritim yang tunduk pada pengaturan khusus (eksklusif) dan terletak di luar dan berbatasan dengan laut teritorial sampai jarak 200 mil laut. Zona ini memiliki nilai ekonomi. Berikut ini adalah kasus-kasus hak berdaulat dan yurisdiksi yang berkaitan dengan ZEE sebagaimana diuraikan dalam Pasal 56 ayat (1) UNCLOS 1982:

- 1) “Hak berdaulat untuk eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan sumber daya alam hayati dan non-hayati;
- 2) Kewenangan untuk mendirikan dan memanfaatkan pulau-pulau buatan, instalasi, dan bangunan, serta melakukan penelitian ilmiah kelautan dan menjaga lingkungan laut”.

Hak berdaulat berbeda dengan negara berdaulat. Jenis kontrol tertinggi atas wilayah sendiri adalah status berdaulat. Di sisi lain, dalam batas-batas tertentu yang telah ditetapkan, negara pantai melaksanakan hak berdaulat, yang merupakan hak eksklusif atas sumber daya alam.

f. Laut Lepas (*High Seas*)

Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 tidak merinci apa yang dimaksud dengan laut lepas atau laut bebas, tetapi menyatakan bahwa setiap laut di luar wilayah kepulauan, teritorial, pedalaman, atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) tunduk pada peraturan zona maritim. Setiap negara berhak untuk berlayar, terbang di atasnya, memasang jaringan pipa, membangun fasilitas dan pulau buatan, serta melakukan penelitian ilmiah kelautan di dalam zona laut lepas. Prinsip-prinsip yurisdiksi universal⁶⁴, berlaku di laut lepas, dan merupakan prinsip hukum yang mengamanatkan bahwa suatu negara harus menyelidiki dan menuntut tindak pidana, tanpa memandang kewarganegaraan korban, kewarganegaraan pelaku, atau lokasi tindak pidana. Pasal 100 UNCLOS 1982 menetapkan penerapan yurisdiksi universal:

“All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.”

Hal ini mengimplikasikan bahwa semua negara berkewajiban untuk berkolaborasi dalam pencegahan pelanggaran pembajakan di laut lepas dan di luar perbatasan mereka. Selain itu, tidak ada negara yang memiliki wewenang untuk memaksakan kedaulatannya pada kegiatan di laut lepas, dan setiap negara berhak untuk mengoperasikan kapal-kapal di bawah benderanya di laut lepas.

⁶⁴ [The Scope and Application of the Principle of Universal Jurisdiction: The Report of the Sixth Committee A/64/452-Res 64/117](#), diakses pada Rabu, 22 September 2024, pukul 12.32.

g. Dasar Laut Samudera atau Kawasan (*Seabed or The Area*)

Wilayah dasar laut, yang meliputi dasar laut, dasar samudra, dan tanah di bawahnya, di luar otoritas nasional, didefinisikan sebagai dasar laut samudra atau wilayah samudra dalam mukadimah UNCLOS 1982. Yang berlaku di sini adalah konsep warisan bersama semua orang. Artinya, semua negara sama-sama bertanggung jawab untuk mengawasi wilayah ini dan memiliki hak untuk menjelajahnya jika mereka menginginkannya.

h. Selat Internasional (*International Strait*)

Selat internasional adalah perairan yang memfasilitasi perdagangan internasional dengan menghubungkan dua wilayah lautan. Di setiap sisi selat ini terdapat garis pantai. Tanggung jawab keamanan pelayaran internasional berada di tangan pemerintah yang berbatasan dengan selat tersebut. Selat internasional juga dapat melintasi wilayah yang luasnya kurang dari dua kali lipat wilayah laut teritorial negara pantai.⁶⁵ Selat internasional juga berfungsi untuk memisahkan daratan, menghubungkan laut lepas dua negara, menghubungkan ZEE satu sama lain, dan menghubungkan perairan pedalaman atau pulau yang diperdagangkan secara internasional⁶⁶.

⁶⁵ "Workshop on International Tribunal for The Law of The Sea Procedures, Dewan Sengketa Indonesia & ITLOS, dilaksanakan Rabu, 6 April 2022"

⁶⁶ "Ana G. Lopez Martin, *International Straits: Concept, Classification, and Rules of Passage*, Heidelberg: Springer, 2010, hal. 61".

D. Tinjauan Umum Keamanan Dan Keselamatan Kapal Niaga Dalam Perairan Internasional

1. Keamanan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, sistem adalah sekumpulan bagian-bagian yang saling berhubungan yang bekerja dengan cara yang berhubungan secara alamiah untuk menciptakan suatu totalitas tertentu, Kemanan berasal dari kata aman yang berarti⁶⁷

- a. Bebas dari bahaya
- b. Dilindungi atau disembunyikan, tidak mungkin bagi seseorang untuk memindahkannya.
- c. Tanpa adanya gangguan, termasuk penjahat dan hama
- d. Tidak dapat dipungkiri bahwa tidak ada risiko.
- e. Tidak terpengaruh dan tidak peduli
- f. Ketika orang merasa aman dengan siapa mereka dan apa yang mereka lakukan, mereka cenderung tidak khawatir, yang pada gilirannya meningkatkan kesehatan mereka. Oleh karena itu, kita dapat menyimpulkan bahwa kita sudah berada dalam kategori keamanan ketika kita dapat merasa tidak terhambat dan tidak takut. Keamanan tidak hanya berkaitan dengan pencegahan penderitaan atau kerusakan.⁶⁸

⁶⁷ Alwi Hasan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 2007, hlm. 347.

⁶⁸ Carolos, *et al.*, "Analisis Faktor Keamanan Lingkungan Dalam Strategi Dinas Perhubungan Guna Mengatasi Pelanggaran Parkir Di Alun-Alun Kota Bandung", *Jurisma : Jurnal Riset Bisnis dan Manajemen*, Volume 11, Nomor 1, 2021, hlm.77.

2. Keamanan dan Keselamatan Kapal

Keamanan dan keselamatan adalah suatu kondisi terpenuhinya persyaratan keamanan dan keselamatan yang berkaitan dengan pengangkutan di laut. Keamanan dan keselamatan merupakan faktor terpenting dalam transportasi, tidak di dalam negeri saja tetapi internasional juga. Sehubungan dengan itu, Pemerintah terus memperluas pembangunan navigasi pelayaran dan transportasi laut. Memiliki infrastruktur yang memadai untuk Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), telekomunikasi pelayaran, dan kapal negara sangat penting untuk keselamatan dan keamanan pelayaran lokal dan internasional. Perjalanan udara memiliki berbagai tujuan, termasuk komunikasi, kepentingan, pelayaran lintas negara atau antarbenua, transportasi antarpulau, transportasi penumpang, dan transportasi barang. Selain itu, dengan dataran pantai yang lebih luas, pantai, dan kondisi cuaca yang semakin ekstrim, aktivitas kapal pesiar tidak menentu menuju kecelakaan. Ini adalah masalah atau tantangan di bidang etika pelayaran.

Secara keseluruhan, Patroli Keselamatan dan Pengawasan bertugas memastikan kapal memiliki cukup awak kapal, mengumpulkan dokumen untuk hal-hal seperti sertifikasi awak kapal, kontrak tenaga kerja maritim, dan dokumen maritim, menjaga keselamatan awak kapal, mengawasi pengaturan pelabuhan, pelayaran, dan pemanduan, dan sebagainya. Aspek-aspek penting dari keselamatan dan keamanan pelabuhan termasuk kedatangan, keberangkatan, dan masuknya kapal secara tepat waktu,

kepatuhan kapal asing terhadap peraturan kelaiklautan, penerbitan izin berlayar, dan pengawasan embarkasi dan debarkasi penumpang. Pengawasan pengisian bahan bakar, barang khusus, barang berbahaya, limbah B3, dan bongkar muat limbah B3.

Selain itu, kegiatan seperti pencarian dan penyelamatan, pencegahan dan pengendalian kebakaran di perairan pelabuhan, pemantauan bongkar muat barang di perairan pelabuhan, operasi bawah air untuk penyelamatan dan perlindungan, melakukan inspeksi dan verifikasi sistem keamanan di kapal dan fasilitas pelabuhan (Kode Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Internasional/ISPS-Code), persiapan investigasi awal terhadap dokumen yang berkaitan dengan kecelakaan pelayaran, dan investigasi kriminal dalam industri pelayaran yang sesuai dengan ketentuan SOLAS juga termasuk di dalamnya.⁶⁹

3. SOLAS (*Safety of Life At Sea*)

Pemberlakuan SOLAS pada tahun 1914 dipicu oleh tragedi Titanic, yang mengakibatkan kematian ribuan penumpang dan personil saat kapal bertabrakan dengan gunung es pada 14 April 1912. Inggris memprakarsai konferensi ini untuk menetapkan standar keselamatan maritim bagi kapal-kapal komersial.

a. SOLAS Generasi Pertama

⁶⁹ "Analisis Faktor Keamanan Lingkungan Dalam Strategi Dinas Perhubungan Guna Mengatasi Pelanggaran Parkir Di Alun-Alun Kota Bandung", *Jurisma : Jurnal Riset Bisnis dan Manajemen*, Volume 11, Nomor 1, 2021, hlm.77.

Dimulainya Perang Dunia I di Eropa menyebabkan pembatalan SOLAS Generasi Pertama. Namun demikian, di masa lalu, Inggris, Prancis, Amerika Serikat, dan negara-negara Skandinavia menggunakan SOLAS generasi pertama secara ekstensif.

b. SOLAS 1929

Menyepakati 60 pasal yang meliputi pembangunan kapal, peralatan keselamatan, pencegahan dan pemadaman kebakaran, peralatan telegrafi nirkabel, alat bantu navigasi, dan aturan pencegahan tabrakan.

c. SOLAS 1948

Memodifikasi format SOLAS 1929 untuk memberikan informasi dan cakupan yang lebih komprehensif.

d. SOLAS 1960

SOLAS 1960 menjadi tugas pertama bagi *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*.

e. SOLAS 1974

Selain menguraikan peraturan keselamatan, SOLAS 1974 menetapkan proses untuk penerimaan perubahan secara implisit. Tujuan dari proses ini adalah untuk menjamin bahwa konvensi ini dapat direvisi dan disetujui dalam jangka waktu yang ditentukan.

Prosedur *acceptance* menetapkan bahwa suatu amandemen akan mulai berlaku (*enter into force*) pada tanggal tertentu, kecuali dalam kurun waktu sebelum *enter into force*, ada penolakan dari sejumlah tertentu negara anggota. Meskipun Konvensi SOLAS diadopsi pada tanggal 1

November 1974, konvensi ini baru berlaku pada tanggal 25 Mei 1980. Oleh karena itu, IMO dapat bekerja secara sistematis untuk menangani peningkatan yang diusulkan pada konvensi sesuai dengan kebutuhan industri maritim yang terus berkembang.

Peraturan survei untuk berbagai kelas kapal dan ketentuan untuk pemeriksaan kapal oleh negara lain terdapat dalam Bab I: Ketentuan Umum.

Persyaratan konstruksi kapal, sekat kedap air, stabilitas kapal, perlengkapan kapal, dan kelistrikan dirinci dalam Bab II-1: Konstruksi.

Proteksi kebakaran, deteksi kebakaran, dan pemadaman kebakaran adalah topik Bab II-2. Berisi ketentuan mengenai peralatan, jenis, dan jumlah alat pemadam kebakaran pada berbagai jenis kapal, serta sekat kedap air dan sistem deteksi kebakaran. Kode FP berisi ketentuan-ketentuan spesifik dari bab ini.

Bab III: Penempatan perangkat keselamatan. Kode LSA diimplementasikan sebagai hasil dari Bab ini.

Ketentuan Bab IV, Komunikasi Radio, menetapkan pembagian wilayah laut, jumlah dan jenis perangkat komunikasi yang harus ada di atas kapal, dan pengoperasiannya. GMDSS adalah sumber dari bab ini.

Ketentuan Bab V, Keselamatan Navigasi, berkaitan dengan peralatan navigasi yang harus ada di atas kapal, seperti mesin dan kemudi kapal, radar, AIS, dan peralatan VDR.

Persiapan dan pengelolaan ruang muat dan kargo, serta pengaturan kargo, termasuk penambatan, dibahas dalam Bab VI: Pengangkutan Kargo. Bab ini diturunkan dari Kode IG (International Grain).

Ketentuan Bab VII, “Pengangkutan Barang Berbahaya,” berkaitan dengan persiapan dan pengelolaan kargo berbahaya yang diangkut oleh kapal. IMDG Code adalah nama turunan dari bab ini.

Ketentuan Bab VIII, Kapal Nuklir, yang berkaitan dengan bahaya radiasi yang harus diatasi oleh kapal bertenaga nuklir, adalah sebagai berikut.

Bab IX, “Manajemen untuk Pengoperasian Kapal yang Aman,” mencakup ketentuan mengenai manajemen operasi kapal untuk menjamin keselamatan kargo. Bab ini hadir karena fakta bahwa keselamatan tidak dapat dijamin oleh peralatan canggih tanpa adanya manajemen operasi yang tepat. ISM Code berasal dari Bab ini.

Ketentuan untuk pengoperasian kapal berkecepatan tinggi terdapat dalam Bab X: Tindakan Keselamatan untuk Kapal Berkecepatan Tinggi. Berdasarkan hal ini, Kode HSC diimplementasikan.

Ketentuan mengenai RO (Recognized Organization) (badan yang ditunjuk pemerintah yang melakukan survei kapal atas nama pemerintah), nomor identitas kapal, dan Port State Control (pemeriksaan kapal berbendera asing oleh suatu negara) dimasukkan dalam Bab XI-1: Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keselamatan maritim.

Ketentuan Bab XI-2, “Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim,” berkaitan dengan peningkatan keamanan maritim oleh administrator pelabuhan, syahbandar, dan kapal. Kode ISPS diimplementasikan sebagai hasil dari Bab ini.

Bab XII: Langkah keselamatan tambahan untuk kapal pengangkut muatan curah (Additional safety measures for bulk carriers), berisi ketentuan tambahan tentang konstruksi untuk kapal pengangkut curah yang memiliki panjang lebih dari 150 meter.

Bab XIII: Verifikasi kesesuaian (Verification of compliance), berisi ketentuan tentang implementasi SOLAS 1974 di negara-negara yang telah meratifikasi. Penambahan Bab ini untuk mendukung pemberlakuan Triple I Code (IMO Instrument Implementation Code).

Bab XIV: Langkah keselamatan untuk kapal yang beroperasi di perairan kutub (Safety measures for ships operating in polar waters), berisi ketentuan yang harus dipenuhi oleh kapal yang berlayar di wilayah kutub dan sekitarnya. Derivasi bab ini adalah Polar Code

E. Tinjauan Umum Hukum Islam Tentang Pelaksanaan Hukum Bisnis Dalam Perairan Internasional

Kata “hukum” secara etimologi (bahasa) merupakan kata yang berasal dari bahasa Arab yaitu **حكما - يحكم - حكم** (hakama-yahkumu-hukman) bentuk jama’ (plural)-nya adalah al-ahkam yang bermakna menetapkan putusan, ketetapan dan kekuasaan. Dalam dua ayat ini, istilah “al-hukmu” digunakan untuk merujuk pada penunjukan seorang ahli hukum dan pembentukan norma oleh

manusia. Selain kedua ayat tersebut, istilah al-hukmu dan turunannya juga terdapat dalam QS. Al-An`am (6) ayat: 62, QS. Al-Anbiya` (21): 79, QS: 79, dan QS. Al-Mumtahanah (60): 10. Definisi hukum dalam bahasa Arab sebenarnya berbeda dengan istilah “hukum” dalam bahasa Indonesia, karena istilah “hukum” ditafsirkan sebagai segala bentuk peraturan yang dibuat oleh pihak yang berkuasa di suatu wilayah yang berdaulat. Al quran sendiri secara berulang-ulang telah menyinggung masalah laut dengan terma بحر. Lebih lanjut, kata بحر dan semua bentuk derivasinya disebutkan dalam Alquran sebanyak 41 kali. Secara umum kata tersebut terdistribusi sebagai berikut: (1) Bentuk بحر (mufrad/ tunggal) sebanyak 33 kali tersebar dalam 21 surah. (2) Bentuk بحرين atau بحرانا bentuk tafniyyah/dual) masing-masing sebuah dan empat buah, tersebar dalam lima surah. (3) Bentuk أبحار atau بحار bentuk jama’/plural) tiga buah. Kaidah-kaidah tafsir menjelaskan bahwa penyebutan suatu kata tertentu secara berulang-ulang dalam Al Qur'an berfungsi untuk menguatkan suatu masalah dalam benak masyarakat dan menggarisbawahi pentingnya masalah yang tersembunyi di balik kata tersebut untuk menarik perhatian (li al-tawkid wa al-tanbih). Bahkan malaikat pun diperintahkan untuk bersujud (menunjukkan rasa hormat) kepada manusia, ciptaan Allah yang menempati posisi yang sangat tinggi. Melalui penaklukan alam semesta oleh Allah, manusia mampu memahami prinsip-prinsip alam, seperti yang diperintahkan Allah kepada Adam. Pengetahuan ini memungkinkan manusia untuk memanfaatkan alam semesta sepenuhnya. Tujuan dari semua ini adalah

untuk memastikan keberhasilan kekhalifahan manusia di bumi dalam konteks pengabdianya kepada Allah SWT⁷⁰.

Dalam kitab Kifayatul Akhyar, Syekh Taqiyuddin Al Husny menjelaskan makna jual beli menurut Islam yang diatur dalam Al Qur'an.

Artinya : *“Jual beli secara bahasa adalah bermakna memberikan suatu barang untuk di tukar dengan barang lain (barter). Jual beli menurut syara’*

البيع في اللغة إعطاء شيء في مقابلة شيء وفي الشرع مقابلة مال بمال قابلين للتصرف بإيجاب وقبول على الوجه المأذون فيه

bermakna pertukaran harta dengan harta untuk keperluan tasharruf/ pengelolaan yang disertai dengan lafadh ijab dan qabul menurut tata aturan yang diidzinkan (sah).”

Berdasarkan keberadaan barang yang diperjualbelikan, jual beli dibagi menjadi tiga kategori dan hukumnya masing-masing:

a. Barangnya langsung ada di tempat (ainun hadlirah).

Diperbolehkan untuk membeli dan menjual barang yang langsung tersedia di tempat. Keabsahan akad tergantung pada proses yang dilakukan oleh muta'qidain (penjual dan pembeli). Transaksi akan sah jika prosesnya dilakukan dengan benar. Sebaliknya, jika prosesnya tidak benar, maka akadnya tidak sah, dan akibatnya, jual belinya pun tidak sah.

وأما العين الحاضرة فإن وقع العقد عليها بما يعتبر فيه وفيها صح العقد وإلا

فلا

⁷⁰ Ahmad Yusam Thobroni, Laut Dan Pengelolaannya Dalam Perspektif Alquran (Disertasi: Program Pascasarjana Universitas Islam Negeri (UIN) Syarif Hidayatullah Jakarta) 2005

Artinya: “Adapun jual beli barang ditempat, apabila proses transaksinya sesuai dengan syariat, maka sahlah akadnya. Sebaliknya, bila tidak sesuai dengan syariat, maka tidak sah akadnya”

- b. Terkadang, produk masih dalam tahap konseptual, tetapi dapat dimiliki, dijamin, dan ditampilkan spesifikasinya. Memesan barang adalah metode normal untuk melakukan transaksi semacam ini. Ada dua jenis kontrak: salam dan istishna'i. Diperbolehkan (jâiz) untuk membeli dan menjual barang yang dapat dijelaskan dan dijamin.
- c. Adakalanya barang sama sekali tidak berada di tempat dan tidak diketahui wujudnya (ainun ghaibah), bahkan spesifikasinya.

Berdasarkan keterangan Syekh Taqiyuddin Abi Bakar al-Hushny dalam kitab Kifâyatul Akhyâr: 1/239, sebagai berikut:

ويشترط مع هذا أهلية البائع والمشتري فلا يصح بيع الصبي والمجنون والسفيه ويشترط أيضا فيهما الإختيار فلا يصح بيع المكره إلا إذا أكره بحق بأن توجه عليه بيع ماله لوفاء دين أو شراء مال أسلم ويصح بيع السكران وشراؤه على المذهب. فيه فأكرهه الحاكم على بيعه وشراؤه لأنه إكراه بحق

Artinya: “Disyaratkan bahwa jual beli dilakukan oleh ahlinya, baik penjual maupun pembeli. Tidak sah jual belinya anak kecil, orang gila dan orang yang safih. Disyaratkan juga ada waktu memilih (ikhtiyar). Tidak sah jual belinya mukrah, kecuali bila dipaksa dengan suatu haq seperti memaksa menjual hartanya untuk membayar hutangnya. Atau membeli barang yang diserahkan kepada mukrah, lalu dipaksa oleh hakim agar menjualnya kembali atau sebaliknya membelinya. Paksaan oleh hakim terhadap mukrah adala sah atas

nama ada haq orang lain yang diperhatikan. Sah juga jual-belinya seorang pemabuk menurut mazhab.”



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Kontribusi Pengaturan Hukum Bisnis Terhadap Peningkatan Standar Keamanan Kapal Niaga Di Perairan Internasional

Hukum bisnis memainkan peran penting dalam meningkatkan standar keamanan kapal niaga di perairan internasional. Dengan adanya regulasi dan kebijakan yang jelas, hukum bisnis dapat menciptakan kerangka kerja yang mendukung keselamatan pelayaran dan mendorong kepatuhan terhadap standar yang ditetapkan. Kontribusi pengaturan hukum bisnis terhadap peningkatan standar keamanan kapal niaga di perairan internasional dapat dilihat melalui aspek-aspek berikut yakni dengan dibentuknya Standar Internasional.

Dengan adanya pengaturan hukum bisnis melalui perjanjian dan konvensi internasional, seperti SOLAS (*Safety of Life at Sea*), UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), dan ISM-Code (*International Safety Management Code*), memberikan kerangka hukum yang mewajibkan negara-negara anggota untuk menerapkan standar keamanan kapal niaga.

1. SOLAS mengatur keselamatan kapal, termasuk alat keselamatan, stabilitas kapal, perlengkapan pemadam kebakaran, dan evakuasi darurat.

2. UNCLOS menetapkan kewajiban negara-negara untuk menjamin keselamatan navigasi di perairannya serta perlindungan lingkungan laut.
3. ISM-Code mendorong perusahaan pelayaran untuk mengembangkan dan menerapkan sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*).

Negara-negara peserta konvensi internasional telah standar tersebut ke dalam hukum nasional masing-masing negara. Hal ini berarti hukum bisnis berfungsi sebagai alat penegakan hukum terhadap pelanggaran standar keselamatan.

Adapun putusan pengadilan yang penulis dapatkan dan penulis uraikan dibawah ini adalah tinjauan penulis dari hasil dari penerapan hukum bisnis terhadap peningkatan standar keamanan kapal di perairan internasional,

1. Putusan Nomor : 8/Pid.Sus-PRK/2019/PN.Bit

Pengadilan perikanan dan pengadilan negeri bitung menjatuhkan putusan sebagai berikut :

- a. Menuntut : Menyatakan terdakwa CHECKLET ALIA SONSONA terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “yang memiliki dan/atau mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera asing melakukan penangkapan ikan di ZEE yang tidak memiliki Surat Ijin Penangkapan Ikan (SIPI)” sebagaimana kami dakwakan dalam dakwaan Kedua yang diatur dan diancam pidana dalam Pasal 93 ayat (2) jo Pasal 27 ayat (2) jo Pasal 102

Undang Undang RI No.45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang Undang RI No.31 Tahun 2004 Tentang Perikanan.

b. Menjatuhkan pidana denda sebesar Rp.400.000.000,- (empat ratus juta rupiah) kepada terdakwa CHECKLET ALIA SONSONA. Apabila denda tersebut tidak dibayar, maka diganti dengan pidana kurungan selama 6 (enam) bulan.

c. Menetapkan agar Barang Bukti berupa :

- 1 (satu) buah Bendera Indonesia
- 1 (satu) unit GPS Matsutec
- 1 (satu) unit kapal FB. Jhon Carl
- 1 (satu) unit kompas
- 1 (satu) unit radio VHF Uniden
- 7 (tujuh) unit alat yangkap pancing Hand Line

Atas Dakwaan :

Pada suatu waktu dalam bulan Juli 2019, sekitar pukul 01.40 Wita pada hari Minggu tanggal 28 Juli 2019, di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia atau di tempat lain di Perairan Yurisdiksi Indonesia, kapal FB JHON CARL berbendera Filipina yang dinahkodai oleh CHECKLET ALIA SONSONA. Pengadilan Perikanan Bitung di Pengadilan Negeri Bitung memiliki yurisdiksi atas lokasi tersebut dan memiliki wewenang untuk menyelidiki dan mengadili kasus ini.

Bahwa pada hari Minggu tanggal 28 Juli 2019, atau setidaknya pada suatu tempat lain yang masih termasuk dalam wilayah Perairan Yurisdiksi Indonesia, terdakwa CHECKLET ALIA SONSONA dalam jabatannya sebagai nahkoda kapal berbendera Filipina, FB JHON CARL, pada hari Minggu tanggal 28 Juli 2019 sekitar pukul 14.00 WIT, atau setidaknya pada suatu tempat lain yang masih termasuk dalam wilayah Perairan Yurisdiksi Indonesia, pada posisi koordinat 020.27.208' LU - 1240.17.906' BT, melakukan kegiatan penangkapan ikan secara ilegal di wilayah perairan Indonesia, tepatnya di perairan laut Sulawesi pada koordinat 020.27.208' LU - 1240.17.906' BT. Tempat tersebut masih termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Perikanan Bitung pada Pengadilan Negeri Bitung, yang berwenang untuk memeriksa dan mengadili terdakwa **“setiap orang yang memiliki dan/atau mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera asing melakukan penangkapan ikan di ZEEI yang tidak memiliki Surat Ijin Penangkapan Ikan (SIPI).”**

Sesuai dengan permintaan Jaksa Penuntut Umum mengenai barang bukti yang digunakan dalam tindak pidana perikanan, Majelis Hakim telah menetapkan bahwa kapal FB. JHON CARL beserta seluruh peralatannya dirampas untuk dimusnahkan. Hal ini sesuai dengan ketentuan KUHAP (Pasal 46 ayat (2)), UU No. 45

Tahun 2009 (Pasal 104 ayat (2)), dan perubahan UU No. 31 Tahun 2004 (Pasal 194 ayat (1)) yang berkaitan dengan perikanan. Majelis hakim menolak tuntutan jaksa penuntut umum untuk memusnahkan FB. Jhon Carl beserta alat tangkapnya sebagai sarana untuk menegakkan Hukum Positif (sepanjang tidak bertentangan dengan UNCLOS 1982) dan membuat jera nelayan-nelayan negara lain agar tidak melakukan illegal fishing di seluruh perairan Republik Indonesia. Salah satu tujuan pemidanaan adalah untuk “mencapai asas kemanfaatan putusan”, dan Majelis Hakim mempertimbangkan fakta bahwa barang bukti kapal dan peralatannya masih dapat digunakan dan memiliki nilai ekonomis. Sebaliknya, Majelis Hakim memutuskan bahwa kapal dan alat tangkapnya masih dapat digunakan untuk menangkap ikan meskipun telah terjadi kerugian ekonomi dan efek domino yang ditimbulkan oleh kegiatan terdakwa, khususnya Illegal Fishing. Dengan demikian, akan ada konsekuensi finansial yang signifikan jika kapal tersebut dimusnahkan.

Terdakwa dalam kasus ini diperberat dengan hal-hal sebagai berikut:

- 1) “Perbuatan Terdakwa memasuki Wilayah Negara Republik Indonesia melakukan kegiatan penangkapan Ikan Tuna tanpa Izin dari pemerintah Indonesia akan merusak citra Indonesia karena membiarkan IUU Fishing di perairan Indonesia;

- 2) Terdakwa mengibarkan bendera kebangsaan Indonesia Merah Putih, merupakan pelecehan kepada Lambang Negara, digunakan untuk tindakan Illegal Fishing di perairan Indonesia”

2. Putusan Nomor : 9/Pid.Sus-PRK/2019/PN.Bit

Pengadilan Perikanan dan Pengadilan Negeri Bitung telah menjatuhkan putusan sebagai berikut :

- a. Menuntut : **SADDAM NOR BALUAN** terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana *“barang siapa yang memiliki dan/atau mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera asing melakukan penangkapan ikan di ZEE yang tidak memiliki Surat Ijin Penangkapan Ikan (SIPI)”* sebagaimana kami dakwakan dalam dakwaan Kedua yang diatur dan diancam pidana dalam Pasal 93 ayat (2) jo Pasal 27 ayat (2) jo Pasal 102 Undang Undang RI No.45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang Undang RI No.31 Tahun 2004 Tentang Perikanan.
- b. Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa **SADDAM NOR BALUAN** dengan pidana Denda sebesar Rp.400.000.000,- (empat ratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar maka diganti dengan pidana kurungan 10 (sepuluh) bulan.
- c. Menetapkan barangbukti berupa :
- 1 (satu) ubit GPS MATSUTEC HP-33
 - 1 (satu) unit accu 150A

- 1 (satu) unit Kapal FULL BLAST 4
- 1 (satu) unit kompas
- 1 (satu) unit radio VHF Uniden Pro-520 xl
- 10 (sepuluh) unit alat tangkap pancing handline
- 2 (dua) unit accu 12A

Atas Dakwaan : terdakwa **SADDAM NOR BALUAN** selaku Nahkoda Kapal FULL BLAST berbendera Philipina , pada hari Kamis tanggal 1 Agustus 2019 jam 17.50 Wita atau setidaknya - tidaknya pada waktu lain dalam bulan Agustus 2019 bertempat di Perairan **Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia (WPPRI)** Laut Sulawesi pada posisi koordinat 030 47.205' LU – 1220 58.302' BT atau setidaknya tidaknya pada suatu tempat lain di Perairan Yurisdiksi Nasional Indonesia, yang masih termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Perikanan Bitung pada Pengadilan Negeri Bitung, yang berwenang memeriksa dan mengadilinya, **setiap orang yang dengan sengaja di wilayah pengelolaan perikanan RI melakukan usaha perikanan di bidang penangkapan, pembudidayaan, pengangkutan, pengolahan dan pemasaran ikan yang tidak memiliki Surat Ijin Usaha Perikanan (SIUP).**

Oleh karena itu, muncul beberapa pertanyaan: Negara-negara yang berbatasan dengan Zona Eksklusif hanya dapat menggunakan kekuatan ekonomi di sana, menurut Konvensi Internasional UNCLOS 1982. Dalam area/batas tertentu yang ditetapkan oleh

Konvensi UNCLOS 1982-maksimal 200 Nautica Milimeter (Nm) dari garis pangkal perairan-negara pantai menjalankan hak eksklusifnya (hak berdaulat) untuk mengeksploitasi, mengeksplorasi, dan mengelola sumber daya alam, termasuk sumber daya ikan. Mengingat Konvensi Internasional telah menetapkan peraturan bagi negara bukan pantai atau perorangan yang akan melakukan kegiatan yang diatur dalam konvensi ini, maka mereka diharuskan tunduk pada hukum positif negara pantai yang berdaulat atas Zona Ekonomi Eksklusif, sebagaimana digariskan dalam pasal 58 ayat (3) UNCLOS 1982 *“Dalam melaksanakan hak-hak memenuhi kewajibannya berdasarkan Konvensi ini di zona ekonomi eksklusif, Negara-negara harus memperhatikan sebagaimana mestinya hak-hak dan kewajiban Negara pantai dan harus mentaati peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh Negara pantai sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya sepanjang ketentuan tersebut tidak bertentangan dengan ketentuan ini”*. Fakta persidangan terungkap bahwa pemilik kapal FULL BLAST - 4 bukanlah Terdakwa, yang sebenarnya adalah Mr. Tony

Tabin warga negara Philipina tinggal di Cawa Maitum Sarnggani Prov. Philipina. Oleh karena itu Terhadap terdakwa “ Saddam Nor Baluan” akan dipertimbangkan unsur **“Mengoperasikan kapal Perikanan berbendera asing melakukan penangkapan ikan di**

Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) yang tidak memiliki Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI)”.

Adapun hal yang memberatkan terdakwa pada kasus ini yakni :

- 1) Perbuatan Terdakwa memasuki Wilayah Negara Republik Indonesia melakukan kegiatan penangkapan Ikan Tuna tanpa Izin dari pemerintah Indonesia dikhawatirkan, Dunia Internasional menilai Indonesia sebagai negara *Archipepic State* tidak mampu menjaga Perairannya
- 2) Perbuatan Terdakwa selain merugikan pendapatan Negara dari Usaha Perikanan, secara tidak langsung merusak citra Bangsa Indonesia sebagai Negara Kepulauan (*Archipelagic State*);

3. Putusan Nomor : 190/PDT/2020/PN.SMR

Pengadilan Tinggi Kalimantan Timur di Samarinda, yang memeriksa dan mengadili perkara perdata dalam pengadilan Tingkat Banding telah menjatuhkan putusan :

TNB FUEL SERVICES Sdn. Bhd., berkedudukan di perusahaan yang didirikan berdasarkan hukum Negara Malaysia dengan domisili di Level 16, Menara TM, Jalan Pantai Baharu, 50672 Kuala Lumpur, Malaysia diwakili oleh Zainal Abidin Shah bin Mahamood, dalam hal ini memberikan Kuasa kepada Afriyan Rachmad, S.H., dkk Advokat pada Roosdiono & Partners beralamat di Gedung Energy, Lantai 32, SCBD Lot 11A, Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53, Jakarta 12190, berdasarkan

Surat Kuasa Khusus tanggal 27 Februari 2020 yang telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Balikpapan dengan register Nomor 200/SK/03/20/PN Bpp dan kepada Frida Imelda, S.H. Advokat pada kantor Frida Imelda, SH & Rekan di Jalan Tirtayasa Nomor 59 RT. 61 Gunung Sari Ilir Balikpapan berdasarkan Surat Kuasa Substitusi yang telah didaftarkan pada Kepaniteraan Pengadilan Negeri Balikpapan tanggal 9 April 2020 yang telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Balikpapan dengan register Nomor 256/SK/04/20/PN.

Melawan

PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA c.q. KEJAKSAAN NEGERI BALIKPAPAN, bertempat tinggal di Jl. Jenderal Sudirman, Gn. Bahagia, Balikpapan Selatan, Balikpapan, Kalimantan Timur, diwakili oleh Dr. Josia Koni, S.H., M.H. dalam hal ini memberikan Kuasa kepada Adi Wibowo, S.H., M.H. dkk berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 2 April 2020 yang telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Balikpapan dengan register Nomor 237/II/SK/04/2020/PN.

Duduk Perkara dalam kasus ini yakni :

- a. Pelawan adalah perusahaan yang didirikan berdasarkan hukum negara Malaysia, bergerak di bidang penyediaan dan jual beli batu bara yang akan digunakan untuk beberapa pembangkit listrik di Malaysia.

- b. Pada tanggal 21 Desember 2016, Pelawan melakukan pemesanan pembelian batu bara dari PT Firman Ketaun Perkasa (PT FKP), sebuah perusahaan yang bergerak di bidang penjualan batu bara yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia, melalui *Coal Purchase Contract* No. TF 112/16 (Perjanjian Pembelian Batu Bara) untuk jangka waktu pengiriman 5 (lima) tahun sejak 1 April 2017 sampai dengan 31 Maret 2022.
- c. Berdasarkan surat elektronik tertanggal 23 Maret 2018, Pelawan mengusulkan kapal MV Ever Judger yang akan digunakan untuk mengangkut Kargo dari BCT ke Manjung Lumut, Perak, Malaysia.
- d. Pada tanggal 30 Maret 2018, akibat kelalaian nahkoda kapal MV Ever Judger, kapal MV Ever Judger merusak pipa minyak bawah laut milik Pertamina yang kemudian mengakibatkan terjadinya pencemaran lingkungan di Teluk Balikpapan hingga menyebabkan jatuhnya korban jiwa.
- e. Telah dilakukan penyidikan penyidikan oleh Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, yang dilanjutkan dengan penuntutan oleh Terlawan, dan persidangan terhadap nahkoda kapal MV Ever Judger di Pengadilan Negeri Balikpapan dengan nomor register 749/Pid.B/LH/2018/PN.Bpp (Perkara 749) yang mana dalam pemeriksaan perkara tersebut, Kargo diajukan sebagai barang bukti oleh Terlawan.

f. Tanggal 11 April 2019, Pengadilan Negeri Balikpapan mengeluarkan putusan perkara 749 (Putusan 749/2018) yang menyatakan salah satunya bahwa barang bukti berupa Kargo dirampas untuk negara.

Dalam pokok perkara kasus ini, resiko kegiatan bisnis Pemohon Banding yang menjalankan bisnis jual-beli batu bara Berdasarkan Pasal 3 ayat (3) Memorandum and Article of Association of TNB Fuel Sendees Sdn. Bhd., (vide P-la, P-lb) bukanlah penyebab dari kebocoran pipa yang diakibatkan oleh kelalaian nahkoda dalam mengemudikan MV Ever Judger. Resiko tersebut masing-masing adalah resiko dari PT Pertamina (Persero) dan Nahkoda MV Ever Judger dan bukan resiko yang muncul dari kegiatan bisnis Pemohon Banding.

Dalam pertimbangan hukum putusan Pidana 749/2018 (vide P-17), telah jelas bahwa kesengajaan Terpidana Zhang Deyi dalam pencemaran adalah penyebab dari kecelakaan MV Ever Judger yang menyebabkan terlampauinya baku mutu air laut sebagaimana dapat dikutip oleh Pemohon Banding sebagai berikut:

Pertimbangan Hukum hal. 110 putusan Pidana 749/2018: “Menimbang, bahwa terdakwa selaku nahkoda telah mengetahui adanya larangan di daerah perairan teluk Balikpapan berdasarkan data ECDIS yang terdapat dikapal MV Ever judger maupun larangan berupa tanda buih daerah dilarang lego jangkar karena terdapat pipa bawah laut milik PT Pertamina berdasarkan peta laut Indonesia Nomor 157 dan

Electronic Navigational Charts (ENC) ID400157 merupakan peta laut vector resmi berbasis elektronik sesuai dengan Mandat Konversi SOLAS (Safety of Life at Sea) IMO (International Maritime Organisation); Menimbang, bahwa terdakwa yang mengetahui adanya larangan yang dibaca dari ECDIS dan buih yang bisa dilihat dilaut, seharusnya menghindari atau mengatasi agar tidak menurunkan jangkar tetapi terdakwa malah memerintahkan kepada mualim I untuk menurunkan jangkar 1 segel (27,5 meter) diairpada saat memasuki daerah pipa bawah laut.”

Individu yang telah dihukum adalah nahkoda MV Ever Judger, yang bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, kru, dan kargonya jika terjadi kecelakaan. Berikut ini adalah kutipan ketentuan dalam UU Pelayaran yang berkaitan dengan tanggung jawab nahkoda, sebagaimana dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran).

4. Putusan Nomor : 941/Pid.Sus/2023/PN.Btm

Pengadilan Negeri Batam, Kepulauan Riau, memutuskan perkara pencemaran minyak di Laut Natuna Utara oleh tanker MT Arman yang berbendera Iran. Dalam putusan tersebut, terdakwa Mahmoud Mohamed Abdelaziz Mohamed Hatiba membantah bekerja sebagai nahkoda tanker MT Arman.

Penetapan Majelis Hakim Nomor 941/Pid.Sus/2023/PN Btm tanggal 14 Desember 2023 tentang penetapan hari sidang;

- Berkas perkara dan surat-surat lain yang bersangkutan;

Setelah mendengar keterangan Saksi-saksi, Ahli dan Terdakwa serta memerhatikan bukti surat dan barang bukti yang diajukan di persidangan;

Setelah mendengar pembacaan tuntutan pidana yang diajukan oleh Penuntut Umum yang pada pokoknya sebagai berikut:

- Menyatakan Terdakwa MAHMOUD MOHAMED ABDELAZIZ MOHAMED HATIBA bersalah secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana Lingkungan Hidup, sebagaimana diatur dan diancam dalam Dakwaan Pasal 98 Ayat (1) Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 06 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang;
- Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa MAHMOUD MOHAMED ABDELAZIZ MOHAMED HATIBA dengan pidana penjara selama 7 (tujuh) tahun dan Denda Rp.5.000.000.000,- (lima milyar rupiah) subsidair 6 (enam) bulan kurungan, dengan perintah agar Terdakwa segera ditahan;
- Menetapkan barang bukti berupa :

- 1) Barang bukti sampel dari Komandan Kapal Nasional Pulau Marore-322, Badan Keamanan Laut Ri berupa: Air laut tercemar tumpahan minyak

Setelah mendengar Nota pembelaan Penasihat Hukum Terdakwa yang pada pokoknya sebagai berikut:

- a. Menyatakan Terdakwa tidak terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan perbuatan yang didakwakan (*Vrjispmaak*) atau;
- b. Menyatakan Terdakwa tidak terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan perbuatan sebagaimana diatur dan diancam dalam Pasal 98 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 06 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang
- c. Menyatakan membebaskan Terdakwa dari Dakwaan Kedua Jaksa Penuntut Umum
- d. Menyatakan bahwa Surat Dakwaan Jaksa Penuntut Umum No. Reg. Perk: PDM-276/Eku.2/BATAM/12/2023 yang dibacakan dalam sidang tanggal 21 Desember 2023 tidak berdasarkan hukum, oleh karenanya patut untuk di tolak
- e. Memulihkan nama baik Terdakwa dalam kedudukan, harkat dan martabatnya sebagai manusia (rehabilitasi);

- f. Memerintahkan kepada Jaksa Penuntut Umum untuk mengembalikan Paspor dengan No. A29282064 yang berlaku sampai dengan tanggal 7 November 2028 atas nama Terdakwa dan Seaman's Book No. S00029958 atas nama Terdakwa yang berlaku sampai dengan tanggal 26 Februari 2028 kepada Terdakwa
- g. Membebaskan biaya kepada Negara.

Setelah mendengar Pembelaan Terdakwa secara tertulis yang menyatakan kesiapan untuk menyelesaikan semua denda yang terkait dengan kasus ini menggunakan aset kapal, sesuai dengan hak yang Terdakwa peroleh berdasarkan hukum maritim Indonesia;

Setelah mendengar tanggapan Penuntut Umum terhadap pembelaan Penasihat Hukum Terdakwa yang pada pokoknya tetap pada tuntutan yang telah dibacakan yaitu Surat Tuntutan Nomor Reg-Perkara : PDM-276 / Eku.2 / BATAM / 12 / 2023 tanggal 27 Mei 2024;

Setelah mendengar tanggapan Penasihat Hukum Terdakwa maupun Terdakwa terhadap tanggapan Penuntut Umum yang pada pokoknya tetap pada pembelaannya;

Menimbang bahwa Terdakwa didakwa berdasarkan surat dakwaan Penuntut Umum Nomor PDM- 276 / Eku.2 / BATAM / 12 / 2023 tanggal 4 Desember 2023 sebagai berikut:

Bahwa ia Terdakwa MAHMOUD MOHAMED ABDELAZIZ MOHAMED HATIBA, pada hari Jumat Tanggal 07 Juli 2023 Sekitar Pukul 07.30 Wib atau setidaknya-tidaknya masih dalam bulan Juli Tahun 2023, bertempat Perairan Laut Natuna Utara Provinsi Kepulauan Riau (Di Posisi 03o 39' 25" LU – 104o 48' 9" BT) atau setidaknya-tidaknya pada suatu tempat yang masih termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Natuna namun karena Terdakwa ditemukan pada Kapal MT. ARMAN 114 dan sebagian besar saksi-saksi yang dipanggil lebih dekat dengan Pengadilan Negeri Batam maka berdasarkan Pasal 84 ayat (2) KUHAP maka Pengadilan Negeri Batam yang berwenang memeriksa dan mengadili perkara ini, dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengakibatkan dilampauinya baku mutu air laut, perbuatan Terdakwa dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut:

- Bahwa bermula pada Hari Jum'at tanggal 7 Juli 2023, Kapal KN Marore 322 Milik BAKAMLA RI (Badan Keamanan Laut Republik Indonesia) yang di Pimpin Oleh saksi YULI EKO PRIHARTANTO bin DIDIK SUHARIANTO selaku Komandan Kapal, melakukan Patroli sektor di Perairan Laut Natuna Utara di posisi 03o 33' 22" LU – 104o 57' 04" BT , sekitar jam 07.30 WIB Patroli Pengawas kiri melaporkan terlihat kontak 2 (dua) kapal Asing yang saling menempel pada posisi merah 20°. Kemudian Juru Radar melaporkan bahwa kontak tersebut merupakan kontak diam tanpa AIS (*Automatic Identification*

System) di baringan 330° jarak 11 Nm (*Nautica Mile*) pada posisi 03o 40' 6" LU – 104o 48' 28" BT tepatnya 1 Nm di dalam landas kontinen Indonesia, dan diduga merupakan kapal yang sedang melakukan pemindahan Muatan/*ship to ship* transhipment. Kemudian saksi YULI EKO PRIHARTANTO bin DIDIK SUHARIANTO selaku Komandan KN Marore 322 Milik BAKAMLA RI mencoba mendekati kedua Kapal tersebut maka berdasarkan identifikasi visual terdapat 2 (dua) kapal tanker yang sedang melaksanakan *ship to ship* transhipment dengan nama Lambung Kapal MT. ARMAN 114 berbendera Iran IMO 9116912 dan MT. S TINOS berbendera Kribi (IMO dihapus) dan terdapat selang yang menghubungkan antara kedua kapal tersebut.

- Kemudian pada pukul 08.30 WIB saksi YULI EKO PRIHARTANTO bin DIDIK SUHARIANTO selaku Komandan KN Marore 322 Milik BAKAMLA RI dan Juru Komunikasi mencoba melakukan komunikasi menggunakan radio VHF Channel 16, namun tidak aktif dan tidak mendapatkan respon dari kedua kapal tersebut serta menunjukkan tindakan yang tidak kooperatif. Kemudian diturunkan Tim ke laut dengan menggunakan Kapal Kecil/ RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) untuk mendekati Kapal MT. ARMAN 114 berbendera Iran IMO 9116912 dan MT. S TINOS berbendera Kribi (IMO dihapus)

tersebut sambil berkomunikasi dengan radio serta mengambil foto dan video. Tim yang di Kapal RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) berkomunikasi lagi melalui radio dan visual (melambaikan tangan, memberi isyarat tangan stop mesin) sambil memutari kedua kapal tersebut yang saling nempel sebanyak dua kali, namun kedua kapal tersebut tidak ada yang merespon serta mulai bergerak dan bermanuver pelan kemudian Tim melihat ada tumpahan diduga limbah di bagian belakang Kapal MT. ARMAN 114 berbendera Iran IMO 9116912 yang sudah merobah air laut menjadi warna hitam dan berpelangi, pada saat tim Kapal RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) mengambil sampel air laut yang terlihat berwarna pelangi dan minyak di dua titik yaitu di buritan kedua kapal dengan kondisi kapal-kapal tersebut sedang bermanuver dan melakukan olah gerak, Ketika Kapal MT. ARMAN 114 berbendera Iran IMO 9116912 dan MT. S TINOS berbendera Kribi (IMO dihapus) mulai bergerak dan memisahkan diri maka kapal KN Marore 322 Milik BAKAMLA RI tetap mengikuti dan menempel Kapal MT Arman 114 sedangkan Kapal MT. S TINOS berbendera Kribi bergerak kearah yang berbeda;

- Bahwa Terdakwa MAHMOUD MOHAMED ABDELAZIZ MOHAMED HATIBA selaku Nakhoda Kapal MT Arman 114 Berbendera Iran pada saat itu sedang melakukan ship to ship

transshipment dengan Kapal MT. S TINOS berbendera Kribi dengan muatan yang di pindahkan berupa minyak mentah (Crude Oil). Bahwa Kapal MT. ARMAN 114 berbendera Iran IMO 9116912 dan MT. S TINOS berbendera Kribi (IMO dihapus) dengan sengaja mematikan AIS (Automatic Identification System) agar tidak terbaca di radar dan mematikan Radio VHF, untuk melakukan ship to ship transshipment sehingga pada saat pemindahan muatan terjadilah tumpahan Sludge Oil sehingga terlihat air berwarna pelangi dan coklat keluar dari lobang buritan (belakang) sebelah kiri Kapal MT Arman 114, yang telah menyebar di laut sekitaran Kapal MT Arman 114 dan Berdasarkan Hasil pantauan drone terlihat adanya pembuangan cairan dari buritan lambung kiri kapal MT ARMAN 114 yang di duga sedang membuang limbah ke laut. Namun Terdakwa MAHMOUD MOHAMED ABDELAZIZ MOHAMED HATIBA selaku Nakhoda Kapal MT Arman 114 Berbendera Iran tidak mengindahkan peringatan dari BAKAMLA dan mencoba melarikan diri dari Wilayah Perairan Indonesia;

- Bahwa Kemudian pada Pukul 17.00 WIB Kapal MT Arman berupaya lari dan memasuki Perairan Malaysia sehingga BAKAMLA RI meminta bantuan Coast Guard Malaysia untuk menghentikan kapal tersebut, maka Cost Guard Malaysia

dengan menggunakan Helikopter dapat Naik ke atas Kapal Kapal MT Arman 114 dan menghentikan Kapal Kapal MT Arman 114 berbendara Iran, sehingga Terdakwa MAHMOUD MOHAMED ABDELAZIZ MOHAMED HATIBA dan Awak kapal di amankan dan diserahkan ke Penyidik KLHK (Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan) di Batam untuk selanjutnya di Proses secara Hukum;

- Bahwa akibat Perbuatan Terdakwa MAHMOUD MOHAMED ABDELAZIZ MOHAMED HATIBA, Air Laut Perairan Natuna pada titik Posisi 03o 39' 25" LU – 104o 48' 9" BT telah tercemar dan melampui baku mutu Air Laut, hal itu sesuai dengan Hasil uji laboratorium Atas Sampel Air Laut pada Laporan No. 01/LAP/DPMP/VII/2023 tanggal 25 Juli 2023 dari Balai Besar Pengujian Minyak Dan Gas Bumi Lemigas, Kementerian Energi Dan Sumber Daya Mineral yang di sahkan oleh Muh Kurniawan, Ph.D (Ketua Tim Kelompok Analitik) dengan Kesimpulan :

- a. Secara Visual teramati adanya Lapisan Minyak pada sampel yang terkontaminasi;
- b. Hasil Pengujian terhadap sampel air laut yang terkontaminasi menunjukkan adanya nilai di atas mutu lain
- c. Sampel air laut dengan Kode ARM terbukti tercemar oleh parameter oil and grease, TPH dan kadungan fenol;

- Bahwa sampel Air Laut tersebut telah dilakukan Analisa fingerprint dengan Kode sampel Tier-1 sampai Tier-4 untuk mencocokkan minyak tumpahan yang diekstrak dari sampel air laut terkontaminasi dengan 5 (lima) jenis sampel pembanding yang diambil dari dalam Kapal MT Arman 114. Di antara lima jenis sampel tersebut, terdapat satu sampel yang dinyatakan COCOK dengan sampel minyak kontaminan/tumpahan, yaitu sampel dengan kode MT-ARM-4 yang merupakan Oil Sludge yang diambil dari slope tank. Hal itu sesuai dengan Laporan Identifikasi Sidikjari Biomarka sampel Tumpahan Minyak di Laut Natuna Utara Nomor 023/DPMR.4.1/VII/2023 yang dikeluarkan oleh Laboratorium Geokimia LEMIGAS, dengan Kesimpulan:

a. Rasio Biomarker mengindikasikan bahwa sampel tumpahan minyak ARM mempunyai Karakteristik yang sama dengan sampel MT-ARM-4;

b. Hasil pengamatan terhadap 15 data Rasio Diagnostik Biomarka “Kunci” antara sampel tumpahan minyak ARM dengan sampel pembanding MTARM- 4, menunjukkan semua rasio diagnostik memiliki perbedaan yang kecil ($CD < 14\%$) sehingga dinyatakan “COCOK” sesuai persyaratan CEN;

- c. Sedangkan pengamatan rasio biomarka “kunci” antara sampel tumpahan minyak ARM dengan MT-ARM-1, MT-ARM-3, MT-ARM-5 dan MT-ARM-6 menunjukkan “ketidakcocokan” karena sebagian besar risiko diagnostik memiliki nilai CD yang lebih besar dari 14%;
- d. Berdasarkan evaluasi diagnostik biomarka “kunci” dapat dinyatakan bahwa sampel tumpahan minyak di laut Natuna Utara (ARM) berasal dari sampel pembanding MT-ARM-4 yang merupakan oil sludge dari Slope tank;

Menimbang, bahwa berdasarkan fakta hukum di persidangan terungkap bahwa Kapal MT Arman 114 berbendera IRAN dengan muatan light crude oil sejumlah 166,975.36 Metrik Ton adalah kapal yang menyebabkan terjadinya kegiatan yang terlampauinya baku mutu air laut di perairan laut Natuna Utara, Provinsi Kepri sebagaimana telah dipertimbangkan oleh Majelis Hakim dan dikaitkan pula dengan prinsip - prinsip Hukum Lingkungan, dimana salah satu diantaranya adalah pentingnya untuk melaksanakan prinsip pencegahan bahaya lingkungan dalam rangka menjaga ekosistem lingkungan khususnya air laut pada perairan laut Natuna Utara maka Majelis Hakim berpendapat terhadap barang bukti 1 (satu) unit Kapal MT ARMAN 114, berbendera Iran dengan muatan light crude oil sejumlah 166,975.36 metrik ton, oleh karena barang bukti tersebut adalah merupakan alat atau sarana untuk melakukan kejahatan dalam perkara aquo adalah

kejahatan terhadap lingkungan hidup, maka dengan tetap memperhatikan ketentuan Pasal 46 ayat (2) KUHAP terhadap barang bukti tersebut beralasan hukum untuk dirampas untuk Negara;

Menimbang, bahwa berdasarkan uraian pertimbangan hukum tersebut diatas, maka terhadap nota pembelaan Penasihat Hukum Terdakwa tentang status barang bukti Kapal MT ARMAN 114 beserta muatannya tersebut harus dikesampingkan ;

Menimbang, bahwa sebelum menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa, maka perlu dipertimbangkan terlebih dahulu keadaan yang memberatkan dan yang meringankan Terdakwa;

Keadaan yang memberatkan:

- Perbuatan Terdakwa dapat merusak ekosistem laut di wilayah Indonesia khususnya wilayah laut Natuna, Provinsi Kepulauan Riau;
- Perbuatan Terdakwa bertentangan dengan upaya Pemerintah yang sedang giat untuk menjaga dan melindungi kelestarian lingkungan hidup di wilayah Republik Indonesia;
- Terdakwa berbelit belit di dalam memberikan keterangan di persidangan sehingga mempersulit jalannya persidangan ;

Keadaan yang meringankan:

- Terdakwa bersikap sopan di persidangan;

Menimbang bahwa berdasarkan keadaan tersebut diatas dengan mengacu pada ketentuan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman yang menyebutkan ”dalam hal Terdakwa tidak hadir sedangkan pemeriksaan dinyatakan telah selesai putusan dapat diucapkan tanpa dihadiri Terdakwa” maka dengan memperhatikan ketidakhadiran terdakwa di persidangan perkara aquo serta dikaitkan dengan ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan hal tersebut, maka Majelis Hakim akan memutus perkara aquo tanpa dihadiri Terdakwa dengan amar putusan sebagaimana disebutkan dibawah ini ;

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa dinyatakan bersalah dan terdakwa sebelumnya tidak mengajukan permohonan pembebasan dari pembayaran biaya perkara, maka berdasarkan Pasal 222 KUHP terhadap terdakwa dibebani pula untuk membayar biaya perkara;

Memperhatikan, Ketentuan Pasal 98 Ayat (1) Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 06 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981

tentang Hukum Acara Pidana serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan; dan mengadili :

- a. Terdakwa MAHMOUD MOHAMED ABDELAZIZ MOHAMED HATIBA tersebut telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan Tindak Pidana “Dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengakibatkan dilampauinya baku mutu air laut” sebagaimana dalam dakwaan alternatif kesatu;
- b. Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa tersebut oleh karena itu dengan pidana penjara selama 7 (tujuh) tahun dan pidana denda sejumlah Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah) dengan ketentuan apabila pidana denda tersebut tidak dibayar maka diganti dengan pidana kurungan selama 6 (enam) bulan;
- c. Memerintahkan agar Terdakwa ditahan ;
- d. Menetapkan barang bukti berupa :

Keempat putusan di atas menunjukkan berbagai kasus yang relevan dengan kontribusi hukum bisnis terhadap keamanan pelayaran, penegakan hukum di wilayah maritim, serta perlindungan lingkungan laut, serta teraplikasikannya peningkatan standar keamanan kapal niaga telah sesuai dengan adanya penerapan UCLOS, SOLAS dan ISM *Code: International Safety Management (ISM) Code* yang merupakan pijakan regulasi internasional yang dirancang untuk meningkatkan keselamatan kapal dan

mencegah kecelakaan. Penerapan UCLOS, SOLAS dan ISM *Code* oleh perusahaan yang bergerak di jalur pelayaran berfungsi sebagai pertimbangan hukum dalam pengoperasian kapal, memastikan bahwa semua kapal memenuhi standar kelaiklautan yang ditetapkan.

1. Putusan Nomor 8/Pid.Sus-PRK/2019/PN.Bit dan Putusan Nomor 9/Pid.Sus-PRK/2019/PN.Bit merupakan kasus pengoperasian kapal penangkap ikan berbendera asing di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) tanpa Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI). Adapun pelanggaran yang dilakukan yakni Pasal 93 ayat (2) jo Pasal 27 ayat (2) jo Pasal 102 Undang-Undang No. 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.
 - a. Dalam hal Kepentingan Hukum Bisnis: Regulasi ini memberikan kerangka kerja bagi pelaku usaha di sektor perikanan untuk beroperasi secara legal dan sesuai standar yang ditetapkan.
 - b. Kontribusi terhadap Keamanan: Penegakan aturan ini mencegah kegiatan ilegal yang dapat mengganggu ekosistem laut dan memastikan bahwa kegiatan di wilayah ZEE diawasi secara ketat.
2. Putusan Nomor 190/PDT/2020/PN.SMR merupakan kasus pencemaran lingkungan akibat kelalaian nakhoda MV Ever Judger di Teluk Balikpapan. Adapun pelanggaran yang dilakukan yakni kesengajaan nakhoda menurunkan jangkar di wilayah yang dilarang (lokasi pipa bawah laut), melanggar aturan berbasis data ECDIS (Electronic Chart

Display and Information System) yang wajib digunakan sesuai Konvensi SOLAS.

- a. Kepentingan Hukum Bisnis: Hukum internasional seperti SOLAS dan peta laut resmi memberikan kerangka kerja bagi operator kapal untuk mengelola risiko operasional.
 - b. Kontribusi terhadap Keamanan: Penegakan hukum dalam kasus ini menunjukkan pentingnya kepatuhan terhadap teknologi navigasi yang diatur oleh hukum bisnis internasional. Hal ini memastikan keamanan operasional kapal serta melindungi infrastruktur laut.
3. Putusan Nomor 941/Pid.Sus/2023/PN.Btm dengan kasus tindak pidana lingkungan hidup terkait pencemaran, melibatkan pelanggaran oleh terdakwa di bawah Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.
- a. Kepentingan Hukum Bisnis: Regulasi lingkungan memastikan pelaku usaha, termasuk sektor pelayaran, bertanggung jawab atas dampak lingkungan yang mereka timbulkan.
 - b. Kontribusi terhadap Keamanan dan Perlindungan: Penegakan hukum ini mempertegas perlunya upaya pencegahan pencemaran laut yang dapat berdampak pada keselamatan kapal dan keseimbangan ekosistem laut.

Kesimpulan dari ke-empat putusan di atas yakni penegakan hukum dalam kasus-kasus ini memberikan efek jera dan memastikan pelaku usaha bertanggung jawab atas aktivitasnya, mendukung keselamatan dan keberlanjutan operasional di wilayah perairan internasional yang merupakan tanggung jawab bersama antara pemerintah, operator, dan pengguna jasa. Pemerintah sebagai regulator memiliki peran penting dalam menetapkan dan menegakkan kebijakan yang mendukung keselamatan pelayaran. Hal ini termasuk pengawasan terhadap pelaksanaan standar keselamatan oleh operator kapal.

B. Dampak Pengaturan Hukum Bisnis Dalam Menjaga Keselamatan Kapal Niaga Di Perairan Internasional

Pengaturan hukum bisnis memainkan peran penting dalam menciptakan ekosistem pelayaran yang aman dan berkelanjutan. Melalui regulasi yang jelas dan implementasi standar internasional, hukum bisnis memastikan keselamatan kapal, melindungi ekosistem laut, dan memberikan kepastian hukum bagi pelaku bisnis. Dampak keseluruhan dari pengaturan hukum bisnis adalah meningkatnya efisiensi dan keamanan transportasi laut di perairan internasional. Dalam upaya untuk menjaga keselamatan kapal niaga di perairan internasional memiliki dampak yang signifikan diantaranya :

1. Perizinan perusahaan transportasi laut, pelestarian lingkungan maritim, serta keamanan dan keselamatan diatur dalam UU No. 17/2008 tentang

pelayaran. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah Indonesia sangat menjunjung tinggi keamanan dan keselamatan transportasi, serta penerapan Standar Pengawasan, Keselamatan, dan Pengendalian yang ketat untuk kapal-kapal komersial. Ini termasuk pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian kapal. Nakhoda dan awak kapal juga memiliki peran penting dalam menjaga keselamatan kapal. Mereka harus memikul tanggung jawab penting dalam mengoperasikan kapal dan memastikan bahwa semua persyaratan keselamatan dipenuhi.

2. Penerapan SOLAS (*Safety of Life at Sea*) 1974, LLC (*Load Line Convention*) 1966, dan Peraturan Internasional Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) atau Collision Regulation tahun 1972. Hal ini menunjukkan bahwa keselamatan pelayaran juga dipengaruhi oleh standar internasional. Hukum bisnis internasional, melalui konvensi seperti SOLAS (*Safety of Life at Sea*), mendorong penggunaan teknologi modern seperti sistem navigasi otomatis, radar, dan alat komunikasi canggih, melakukan pengawasan terhadap desain kapal untuk memastikan kelayakan operasional, termasuk stabilitas dan sistem keselamatan di atas kapal, serta standar inspeksi yang memastikan kapal selalu memenuhi persyaratan teknis dan keselamatan. Adapun dampak dari penerapan Solas ini yakni :

- a. Mengurangi risiko kecelakaan di laut seperti tabrakan, tenggelam, atau kebakaran.

- b. Meningkatkan kepercayaan pelaku bisnis terhadap keamanan transportasi laut.
3. UNCLOS, dan pengaturan hukum bisnis memberikan kerangka hukum yang jelas bagi operator kapal dan pelaku bisnis maritim melalui regulasi seperti UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) dengan menjamin hak navigasi yang aman di perairan internasional, memberikan perlindungan hukum atas aktivitas ekonomi di zona maritim seperti ZEE. Hal ini memiliki dampak yakni :
 - a. Mendorong investasi di sektor pelayaran karena adanya perlindungan hukum yang jelas.
 - b. Memastikan operasi kapal tidak melanggar wilayah atau aturan hukum negara lain.
4. ISM- Code juga perlu di terapkan guna persyaratan bagi perusahaan untuk memiliki sistem manajemen keselamatan yang memadai untuk memastikan keselamatan kapal. Sistem ini harus mengikuti petunjuk dan contoh dokumen yang disediakan oleh aturan ISM-Code. Melalui ISM-Code (*International Safety Management Code*), perusahaan pelayaran diwajibkan menerapkan *Safety Management System (SMS)* yang melibatkan perlunya identifikasi risiko operasional, pelatihan awak kapal untuk menghadapi keadaan darurat dan terstrukturanya prosedur pelaporan insiden untuk pencegahan kecelakaan di masa depan. Sehingga, aturan ini memiliki dampak :

- a. Menurunkan tingkat human error yang menjadi salah satu penyebab utama kecelakaan maritim.
- b. Meningkatkan kesiapan awak kapal dalam menghadapi situasi darurat.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil pembahasan di atas, dapat ditarik kesimpulan yakni :

1. Pengaturan hukum bisnis dapat berkontribusi terhadap peningkatan standar keamanan kapal niaga di perairan internasional yakni :
 - a. Pengaturan hukum bisnis berperan krusial dalam menciptakan kerangka regulasi yang mendukung keselamatan pelayaran.
 - b. Pengaturan hukum bisnis berperan dalam penerapan konvensi internasional seperti SOLAS, UNCLOS, dan ISM-Code serta memberikan landasan bagi standar keselamatan kapal yang harus dipatuhi.
 - c. Pengaturan hukum bisnis mengakomodir penegakan hukum terhadap pelanggaran, seperti *illegal fishing*, tidak hanya memberikan efek jera tetapi juga menjaga citra negara dan melindungi sumber daya alam.
2. Dampak pengaturan hukum bisnis dalam menjaga keselamatan kapal niaga di perairan internasional yakni :
 - a. Dampak pengaturan hukum bisnis ini berimplikasi positif pada pengawasan dan manajemen keselamatan kapal, yang mencakup :
 - 1) Pemberian izin,
 - 2) Pelatihan, dan

- 3) Sertifikasi untuk nakhoda dan awak kapal.
- b. Dampak positif lainnya meningkatkan wujud tanggung jawab pemerintah, operator, dan pengguna jasa dalam perairan internasional.
 - a. Dengan adanya pengaturan hukum bisnis dalam menjaga keselamatan kapal niaga di perairan internasional di terapkannya SOLAS, UNCLOS, dan ISM-Code memberikan landasan bagi standar keselamatan kapal yang harus dipatuhi serta menjadi fundamental dalam memastikan keselamatan pelayaran di perairan internasional, menegaskan pentingnya kepatuhan terhadap standar internasional untuk mencegah kecelakaan dan menjaga keberlanjutan lingkungan maritim.

Secara kesimpulan, pengaturan hukum bisnis yang komprehensif dan efektif tidak hanya meningkatkan standar keselamatan kapal niaga, tetapi juga berperan dalam menjaga keberlanjutan lingkungan maritim, melindungi ekonomi negara, dan memperkuat posisi Indonesia di kancan internasional sebagai negara yang serius dalam mengelola keselamatan pelayaran dan sumber daya laut.

B. Saran

Dari hasil pembahasan dan kesimpulan di atas, dapat di tarik saran dalam penelitian ini yakni :

1. Untuk Pemerintah perlu adanya :

- a. Peningkatan Penegakan Hukum: Memperkuat penegakan hukum terhadap pelanggaran keselamatan kapal, termasuk *illegal fishing* dan pencemaran laut, melalui regulasi yang lebih tegas dan sanksi yang efektif.
 - b. Implementasi dan Pengawasan Konvensi Internasional: Meningkatkan implementasi konvensi internasional seperti SOLAS, UNCLOS, dan ISM-Code, serta memastikan bahwa kapal niaga Indonesia mematuhi standar keselamatan internasional.
2. Untuk Operator Kapal dan Pengelola Industri Pelayaran:
- a. Peningkatan Standar Keamanan Kapal: Menjamin bahwa setiap kapal yang beroperasi memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan oleh hukum bisnis dan konvensi internasional, termasuk pelatihan rutin untuk awak kapal dan sertifikasi peralatan keselamatan yang sesuai.
 - b. Manajemen Risiko dan Pengawasan: Meningkatkan sistem manajemen risiko dan pengawasan internal yang berkaitan dengan keselamatan kapal niaga untuk meminimalkan potensi kecelakaan dan kerugian di perairan internasional.
3. Untuk Masyarakat dan Stakeholder Terkait:
- a. Peningkatan Kesadaran Lingkungan: Mengedukasi masyarakat dan stakeholder terkait tentang pentingnya menjaga keberlanjutan sumber daya alam maritim dan dampak negatif dari aktivitas ilegal seperti *illegal fishing*.

- b. Dukungan terhadap Kebijakan Maritim: Meningkatkan dukungan kepada kebijakan maritim yang mengutamakan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Aan Kurnia, *Between Threats & Opportunities (Di antara ancaman dan peluang)*, (Jakarta: Epicentrum Walk, 2017).

Arthur Godman, *Kamus Sains Bergambar*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2000).

Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2003).

Bambang Triatmodjo, *Perencanaan Pelabuhan*, (Yogyakarta: Beta Offset, 2010).

Beni Ahmad Saebani, *Metode Penelitian Hukum* (Bandung: Pustaka setia, 2015).

Boer Mauna, *Hukum Internasional*, Cetakan Kedua, (Yogyakarta : PT. Alumni, 2005).

Chairul Anwar, *Hukum Internasional "Horizon Baru Hukum Laut Internasional"* (Konvensi Hukum Laut 1982), (Jakarta: Djambatan, 1989).

Chandra Motik, *Menyongsong Ombak Laut*, (Jakarta: Genta Sriwijaya, 2003).

Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia* (Edisi Revisi), (Bandung: PT Refika Aditama, 2014).

Ditya Wahyu Nugraha, *Metodologi Penelitian*, (Padang: CV. Gita Lentera, 2024).

H.K. Martono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, (Jakarta: Rajawali Press, 2011).

Hasyim Djalal, *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*, (Bandung: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman Penerbit Binacipta, 1979).

- Hussyen Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa* :
Buku I, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001).
- Hussyen Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa* :
Buku II, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001).
- I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*,
(Bandung : Yrama Widya, 2014).
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Bappenas, *Rancangan
Teknokratik RPJMN 2015-2019*, (Jakarta: Bappenas, 2014).
- M. Husseyen Umar, *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim (Bab 14 :
Nenerapa Catatan Atas UU No. 17/2008)*, (Jakarta: Ind-Hilco, 2008).
- Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, (Bandung: Badan Pembinaan
Hukum Nasional Departemen Kehakiman Penerbit Binacipta, 198).
- Moleong, L.J, *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*, (Bandung: Remaja
Rosdakarya, 2016).
- Mustofa Bisri, *Kamus Lengkap Geografi*, (Yogyakarta: Panji Pustaka, 2007).
- Nur Yanto, *Memahami Hukum Laut Indonesia*, (Jakarta : Mitra Wacana Media,
2014).
- Samsu, *Metode Penelitian: (Teori dan Aplikasi Penelitian Kualitatif, Kuantitatif,
Mixed Methods, serta Research & Development)*, (Jambi: Pustaka, 2017).
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 1996).
- Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, (Jakarta: Bharata Karya Aksara,
1979).

Sugiyono, *Metode Penelitian Bisnis: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&D*, (Bandung: CV. Alfabet, 2017).

Wahyuno S.K., *Indonesia Negara Maritim*, (Jakarta: Penerbit Teraju, 2009).

Y. Paongan, R.M. Zulkipli, dan Kirana Agustina, *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*, (Jakarta: Yayasan Institut Maritim Indonesia, 2012).

UNDANG-UNDANG

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja;

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan;

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal;

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran.

PUTUSAN

1. Putusan Nomor : 8/Pid.Sus-PRK/2019/PN.Bit
2. Putusan Nomor : 9/Pid.Sus-PRK/2019/PN.Bit
3. Putusan Nomor : 190/PDT/2020/PN.SMR
4. Putusan Nomor : 941/Pid.Sus/2023/PN.Btm

JURNAL

DHIA, ROHADATUL‘AIS. “PENGUNAAN APLIKASI SIMLALA UNTUK PENERBITAN PERSETUJUAN KEAGENAN KAPAL ASING (PKKA) DI PT. SERASI SHIPPING INDONESIA.” Diss. POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG, 2023, <http://repository.pip-semarang.ac.id/id/eprint/5109>

Kadarisman, Muh. “Pengaturan keselamatan dan keamanan maritim dalam menunjang sistem transportasi laut.” *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)* 4.2 (Juli 2017): 177-192, <https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmtranslog/article/view/121>

Kartika, Shanti Dwi. “Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi Dan Penegakan Hukum (Maritime Security From The Aspects Of Regulation And Law Enforcement).” *Negara Hukum: Membangun Hukum untuk Keadilan dan Kesejahteraan* 5.2 (2016): 143-167, <https://dprexternal3.dpr.go.id/index.php/hukum/article/view/238/179>

Manapa, Esther S. “Profil Dunia Kelautan Dalam Perspektif Siswa Indonesia di Tingkat Sekolah Dasar.” *Jurnal Penelitian Pendidikan* 40.2, Vol. 11, No.1, (April 2010): 49-54, https://www.researchgate.net/profile/Esther-Manapa/publication/350740795_PROFIL_DUNIA_KELAUTAN_DALAM_PERSPEKTIF_SISWA_INDONESIA_DI_TINGKAT_SEKOLAH_D

[ASAR Studi Kasus Siswa Kelas 4 5 dan 6/links/606f9db4299bf1c911ba18ad/PROFIL-DUNIA-KELAUTAN-DALAM-PERSPEKTIF-SISWA-INDONESIA-DI-TINGKAT-SEKOLAH-DASAR-Studi-Kasus-Siswa-Kelas-4-5-dan-6.pdf?_sg%5B0%5D=started_experiment_milestone&origin=journalDetail](https://doi.org/10.24127/ASAR.v4i1.12345)

Suryani, Dedeh, Aprilia Yudi Pratiwi, and Andi Hendrawan. "Peran syahbandar dalam keselamatan pelayaran." *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 2.2 (2018): 33-39, <https://amn.ac.id/ojs/index.php/saintara/article/view/75>

Toby, Timmyko, "Optimalisasi Pelayanan Keagenan Kapal Pt. Bias Delta Pratama Melalui Penerapan Standar Operasional Prosedur (Sop) Di Perairan Pulau Galang Batam." Diss. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2018, <https://repository.pip-semarang.ac.id/873/>

Wirantno, Kiki Hadi, Dwi Budiarti, and Wiwin Ariesta. "PERLINDUNGAN HUKUM AWAK KAPAL ATAS PEMBAJAKAN KAPAL NIAGA DI LAUT INDONESIA." *Yurijaya: Jurnal Ilmiah Hukum* 4.1 (April 2022), http://yurijaya.unmerpas.ac.id/index.php/fakultas_hukum/article/view/70