

**PENYELESAIAN SECARA HUKUM INTERNASIONAL
TERHADAP KAPAL YANG MENGALAMI TUBRUKAN DI
WILAYAH LAUT LEPAS**

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)
Program Studi Ilmu Hukum*

Oleh:

NANDA WINARDI
NPM: 1306200323



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2017**

ABSTRAK

PENYELESAIAN SECARA HUKUM INTERNASIONAL TERHADAP KAPAL YANG MENGALAMI TUBRUKAN DI WILAYAH LAUT LEPAS

NANDA WINARDI
NPM. 1306200323

Pada peristiwa kecelakaan tubrukan kapal penumpang Perancis bernama Lotus menabrak sebuah kapal Turki yang bernama Boz Kourt di laut lepas Egee. Kapal Turki tersebut tenggelam dan 8 orang anak buahnya meninggal, keesokan harinya Lotus berlabuh di Konstantinopel dan langsung komandan kapalnya di tangkap, di adili serta di hukum penjara 80 hari beserta denda uang. Perancis memprotes keras terhadap tindakan pemerintah Turki tersebut, kedua pihak setuju mengajukan perkaranya ke Mahkamah Tetap Internasional. Persoalan yang timbul ialah apakah pengadilan Turki mempunyai wewenang untuk mengadili orang-orang asing yang di anggap bersalah dalam suatu perkara yang terjadi di luar wilayah Turki di mana orang-orang Turki yang menjadi korban. Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaturan hukum terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982. Untuk mengetahui dampak terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas. Untuk mengetahui penyelesaian secara hukum internasional terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas.

Penelitian yang di lakukan adalah bersifat dekriptif analisis dan jenisnya adalah penelitian hukum Normatif. Sumber data yang di pergunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan data sekunder yaitu data yang di peroleh dari studi kepustakaan atau studi literatur. Berdasarkan hasil penelitian bahwa penyelesaian secara hukum internasional terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas adalah penyelesaian yang tepat terhadap Negara yang bersengketa di wilayah laut lepas.

Penyelesaian tersebut sebaiknya di lakukan secara damai sehingga menimbulkan keamanan di wilayah laut lepas. Penyelesaian sengketa internasional di wilayah laut lepas biasanya di selesaikan melalui konsiliasi, apabila tidak menemukan jalan keluar dalam penyelesaian tersebut maka Negara yang bersengketa harus menyelesaikannya di Mahkamah Laut Internasional. Pengawasan yang di atur di dalam Konvensi Hukum Laut 1982 pada Pasal 311 menjelaskan bahwa penyelesaian sengketa di laut lepas harus tunduk kepada Konvensi Hukum Laut 1982, itu berarti bahwa tidak berlakunya hukum dari negara yang bersengketa di wilayah laut lepas. Langkah yang di lakukan dengan mengedepankan beberapa referensi buku serta pendapat para ahli. Tujuan yang hendak di capai tentu saja terwujudnya keamanan di wilayah laut lepas serta tetap menjaga keharmonisan dalam memanfaatkan laut lepas dan menjaga kedaulatan Negara dari masing-masing pihak.

Kata kunci : Hukum Internasional, Tubrukan Kapal, Laut Lepas.

ABSTRAK

PENYELESAIAN SECARA HUKUM INTERNASIONAL TERHADAP KAPAL YANG MENGALAMI TUBRUKAN DI WILAYAH LAUT LEPAS

NANDA WINARDI
NPM. 1306200323

Pada peristiwa kecelakaan tubrukan kapal penumpang Perancis bernama Lotus menabrak sebuah kapal Turki yang bernama Boz Kourt di laut lepas Egee. Kapal Turki tersebut tenggelam dan 8 orang anak buahnya meninggal, keesokan harinya Lotus berlabuh di Konstantinopel dan langsung komandan kapalnya di tangkap, di adili serta di hukum penjara 80 hari beserta denda uang. Perancis memprotes keras terhadap tindakan pemerintah Turki tersebut, kedua pihak setuju mengajukan perkaranya ke Mahkamah Tetap Internasional. Persoalan yang timbul ialah apakah pengadilan Turki mempunyai wewenang untuk mengadili orang-orang asing yang di anggap bersalah dalam suatu perkara yang terjadi di luar wilayah Turki di mana orang-orang Turki yang menjadi korban. Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaturan hukum terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982. Untuk mengetahui dampak terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas. Untuk mengetahui penyelesaian secara hukum internasional terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas.

Penelitian yang di lakukan adalah bersifat dekriptif analisis dan jenisnya adalah penelitian hukum Normatif. Sumber data yang di pergunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan data sekunder yaitu data yang di peroleh dari studi kepustakaan atau studi literatur. Berdasarkan hasil penelitian bahwa penyelesaian secara hukum internasional terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas adalah penyelesaian yang tepat terhadap Negara yang bersengketa di wilayah laut lepas.

Penyelesaian tersebut sebaiknya di lakukan secara damai sehingga menimbulkan keamanan di wilayah laut lepas. Penyelesaian sengketa internasional di wilayah laut lepas biasanya di selesaikan melalui konsiliasi, apabila tidak menemukan jalan keluar dalam penyelesaian tersebut maka Negara yang bersengketa harus menyelesaikannya di Mahkamah Laut Internasional. Pengawasan yang di atur di dalam Konvensi Hukum Laut 1982 pada Pasal 311 menjelaskan bahwa penyelesaian sengketa di laut lepas harus tunduk kepada Konvensi Hukum Laut 1982, itu berarti bahwa tidak berlakunya hukum dari negara yang bersengketa di wilayah laut lepas. Langkah yang di lakukan dengan mengedepankan beberapa referensi buku serta pendapat para ahli. Tujuan yang hendak di capai tentu saja terwujudnya keamanan di wilayah laut lepas serta tetap menjaga keharmonisan dalam memanfaatkan laut lepas dan menjaga kedaulatan Negara dari masing-masing pihak.

Kata kunci : Hukum Internasional, Tubrukan Kapal, Laut Lepas.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah, pertama-tama disampaikan puji dan syukur kehadirat Allah SWT yang selalu menganugerahkan rahmat, taufiq, hidayahNya, nikmat iman, Islam, dan kesehatan sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul:

PENYELESAIAN SECARA HUKUM INTERNASIONAL TERHADAP KAPAL YANG MENGALAMI TUBRUKAN DI WILAYAH LAUT LEPAS.

Tak lupa mengucapkan shalawat dan salam kepada Nabi Muhammad SAW sebagai Rasul terakhir yang membawa risalah Islam di muka Bumi ini sehingga semuanya dapat menuju jalan kebenaran, yang merupakan suri tauladan yang menjadi contoh bagi kita dalam kehidupan sehari-hari. Beliau juga telah meninggalkan dua pedoman hidup yaitu Al-qur'an dan Sunnah, barangsiapa yang mengikuti kedua pedoman tersebut maka selamatlah didunia dan akhirat.

Dengan selesainya skripsi ini, diucapkan terrima kasih yang tak terhingga kepada keluarga Ayahanda **Winarto** dan Ibunda **HJ.Neneng Litayani S.E** yang telah memberikan ketulusuan dan rasa kasih sayang yang luar biasa dalam membesarkan, memberikan bimbingan dan arahan serta semangat yang terus diucapkan tanpa henti-hentinya dengan penuh kesabaran untuk tidak putus asa dalam menyelesaikan studi ini. Adik-adik tersayang **Satrya Wahyudi** , **Muhammad Rapli Wirahadi** , dan **Aziz Wibowo** yang selalu membantu dan memberikan support selama ini.

Ucapan terima kasih yang tak terlupakan kepada semua pihak yang telah memberikan bantuannya dalam menyelesaikan skripsi ini. Selanjutnya dalam kesempatan ini pula ucapan terima kasih kepada Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak **Dr. Agussani, M.AP** yang telah memberikan kesempatan dan fasilitas untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu **Ida Hanifah SH., M.H** yang telah memberikan ilmu dan dan berbagi pengetahuan selama di fakultas. Demikian juga halnya dengan Wakil dekan I Bapak **Faisal, SH., M.Hum** dan Wakil dekan III Bapak **Zainuddin, SH., M.H.**

Ucapan terima kasih kepada Ibu **Mirsa Astuti SH., MH** selaku Kepala Bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Bapak **Muhammad Nasir Sitompul SH., MH** selaku Pembimbing I, dan Bapak **Faisal Riza SH., MH** selaku Pembimbing II, yang penuh dengan ketelitian, cerdas, akurat dan juga perhatiannya yang telah memberikan dorongan dan bimbingan serta saran sehingga skripsi ini selesai dengan baik.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf Pengajar dan staf Biro Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, yang telah banyak membantu. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada sahabat dan teman, terima kasih kepada **UKM Tapak Suci** , serta rekan seperjuangan **Riki Saputra, Muhammad Fajar, Indah Purnama Pulungan, Ayu Risky, Soraya Sakinah,**

Syah Prima Oktora, Raden Roro Moeslimah, Fauziyah Khairani, Novita Hariani, Septian Aulia, Muhammad Khadafi, Wendy Olandi, Deageng Trisna, Andika Saputra, Heru Kurniawan serta teman, kerabat dan keluarga yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang senantiasa memberikan arahan dan motivasi dalam pengerjaan skripsi ini. Semoga pertemuan dan kebersamaan kita selalu dirahmati Allah SWT dan perpisahan kita yang selalu terpelihara serta terjaga oleh Allah SWT, Amin.

Disadari bahwa keberhasilan dalam penyusunan skripsi ini tidaklah semata-mata hasil jerih payah dan usaha dari diri sendiri, tetapi dapat terlaksana berkat dan bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak.

Penulisan skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun untuk kesempurnaannya. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat. Amin ya rabbal 'alamin.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Medan, 20 April 2017

Hormat saya,

Penulis,

Nanda Winardi

DAFTAR ISI

Abstrak	i
Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	v

BAB I: PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
1. Rumusan masalah.....	6
2. Faedah penelitian.....	6
B. Tujuan Penelitian.....	7
C. Metode Penelitian.....	7
1. Sifat penelitian.....	8
2. Sumber data.....	9
3. Alat pengumpul data.....	10
4. Analisis data	10
D. Definisi Operasional	11

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum tentang Hukum Internasional	13
1. Golongan Naturalis.....	13
2. Golongan Positivis.....	14
B. Tinjauan Umum tentang Penyelesaian Sengketa Internasional	20
1. Pengertian Sengketa Internasional.....	21

2. Prinsip-prinsip Utama Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional	22
3. Cara-cara Penyelesaian Sengketa Dalam Hukum Internasional	23
C. Tinjauan Umum tentang Laut Lepas	23
1. Status Hukum Laut Lepas	24
2. Status Hukum Kapal-kapal Di Laut Lepas	24
3. Pelayaran Kapal-kapal Di Laut Lepas	26
4. Tubrukan Kapal Di Wilayah Laut Lepas	32

BAB III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hak dan Kewajiban Kapal yang Berada di Laut Lepas Menurut Unclos/Konvensi Hukum Laut 1982.....	33
B. Akibat Hukum Kapal yang Mengalami Tubrukan di Wilayah Laut Lepas	41
C. Penyelesaian Hukum Internasional terhadap Kapal yang Mengalami Tubrukan di Wilayah Laut Lepas	55

BAB IV: KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	80
B. Saran.....	81

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR ISI

Abstrak	i
Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	v

BAB I: PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
1. Rumusan masalah.....	6
2. Faedah penelitian.....	6
B. Tujuan Penelitian.....	7
C. Metode Penelitian.....	7
1. Sifat penelitian.....	8
2. Sumber data.....	9
3. Alat pengumpul data.....	10
4. Analisis data	10
D. Definisi Operasional	11

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum tentang Hukum Internasional	13
1. Golongan Naturalis.....	13
2. Golongan Positivis.....	14
B. Tinjauan Umum tentang Penyelesaian Sengketa Internasional	20

1. Pengertian Sengketa Internasional.....	21
2. Prinsip-prinsip Utama Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional	22
3. Cara-cara Penyelesaian Sengketa Dalam Hukum Internasional	23
C. Tinjauan Umum tentang Laut Lepas	23
1. Status Hukum Laut Lepas	24
2. Status Hukum Kapal-kapal Di Laut Lepas	24
3. Pelayaran Kapal-kapal Di Laut Lepas	26
4. Tubrukan Kapal Di Wilayah Laut Lepas	32

BAB III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hak dan Kewajiban Kapal yang Berada di Laut Lepas Menurut Unclos/Konvensi Hukum Laut 1982	33
B. Akibat Hukum Kapal yang Mengalami Tubrukan di Wilayah Laut Lepas	41
C. Penyelesaian Hukum Internasional terhadap Kapal yang Mengalami Tubrukan di Wilayah Laut Lepas	55

BAB IV: KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	80
B. Saran.....	81

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada umumnya hukum internasional diartikan sebagai himpunan dari peraturan-peraturan dan ketentuan-ketentuan yang mengikat serta mengatur hubungan antara Negara-negara dan subjek-subjek hukum lainnya dalam kehidupan masyarakat internasional.¹

Hukum internasional (*internasional law*) atau hukum internasional publik (*public internasional law*) merupakan istilah yang lebih populer digunakan saat ini dibandingkan istilah hukum bangsa-bangsa (*law of nations*), hukum antarnegara (*inter state law*). Hukum internasional saat ini tidak hanya mengatur hubungan antarnegara, tetapi John O'Brien mengemukakan bahwa hukum internasional adalah sistem hukum yang terutama berkaitan dengan hubungan antarnegara.²

Kedaulatan Negara atas wilayah laut merupakan suatu pembahasan yang cukup penting. Hal ini ditandai dengan sangat pesatnya perkembangan hukum laut internasional dewasa ini, khususnya setelah disahkannya Konvensi Hukum Laut PBB 1982 (*United Konvention on The Law of The Sea 1982*) di Teluk Montego Jamaica pada tanggal 10 desember 1982. Apabila dilihat dari perkembangannya,

¹ Boer Mauna. 2013. *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika*. Bandung: PT. alumni. halaman 1.

² Sefriani. 2014. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pers. halaman 3.

maka hukum laut internasional tidak dapat dipisahkan dari perkembangan hukum internasional (Publik) secara umum.³

Hukum Internasional juga tidak luput dari pelanggaran-pelanggaran ataupun pembangkangan dari Negara-negara tertentu. Pelanggaran-pelanggaran sering terjadi dalam masalah-masalah politik dan keamanan yang dianggap vital bagi Negara yang bersangkutan. Tetapi tiap kali terjadi pelanggaran, Negara pelanggar selalu berusaha menjelaskan bahwa tindakannya tidak bertentangan dengan hukum internasional dan bahkan sejalan dengan prinsip-prinsip hukum yang berlaku. Dalam sengketa-sengketa yang terjadi, Negara-negara selalu berlindung di bawah prinsip penegakan hukum dalam membenarkan tindakannya dan tidak pernah atas dasar ketidakadaan hukum.⁴

Pelanggaran di wilayah laut merupakan pelanggaran yang paling sering terjadi, seolah-olah setiap Negara mengabaikan aturan-aturan yang harusnya dipatuhi. Kecelakaan yang terjadi di laut memiliki banyak dampak negatif baik bagi Negara berpantai maupun bagi wilayah laut itu sendiri. Kecelakaan di wilayah laut sangat rentan terjadi karena bisa terjadi disebabkan banyak faktor, baik berupa faktor alam ataupun manusia itu sendiri.

Human Error merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan laut terbesar yang selama ini terjadi, dalam banyak kasus yang seharusnya bisa mencegah kecelakaan itu adalah mereka yang bertanggung jawab untuk melaksanakan tugas navigasi di atas kapal-kapal yang dimaksud, oleh sebab itu di dalam mengemban tugas-tugasnya seorang nahkoda kapal harus memahami dan

³ Huala Adolf. 2002. *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. halaman 144.

⁴ Boer Mauna. *Op.Cit.*halaman 3.

menerapkan *Collision Regulation* 1972 secara utuh, begitu juga dengan perwira jaga navigasi yang ketika melaksanakan dinas jaga laut adalah sebagai wakil dari nahkoda dan tanggung jawabnya setiap waktu adalah melaksanakan tugas jaganya dengan seksama serta memastikan bahwa pengawasan yang efisien selalu terpelihara untuk mencegah terjadinya kecelakaan di laut.⁵

Salah satu dampak yang ditimbulkan akibat tubrukan kapal ialah tercemarnya lingkungan laut, CLC 1969 merupakan Konvensi yang mengatur tentang ganti rugi pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh kecelakaan kapal. Konvensi ini diadopsi pada tanggal 29 November 1969 dan mulai berlaku efektif pada tanggal 19 Juni 1975.⁶

Dalam menyelesaikan sengketa terhadap kapal yang mengalami tubrukan di laut lepas, para pihak dapat menyelesaikan melalui upaya perdamaian maupun di pengadilan Mahkamah Internasional. Penyelesaian sengketa secara damai dapat dilakukan melalui mediasi, konsiliasi, arbitrase, selain itu dapat juga dilakukan secara politik (non yuridiksi) maupun secara hukum (yuridiksi Negara).

Hukum internasional tidak berisi keharusan agar suatu Negara memilih prosedur penyelesaian tertentu. Hal ini juga ditegaskan oleh Pasal 33 Piagam PBB yang meminta kepada Negara-negara untuk menyelesaikan secara damai sengketa-sengketa mereka sambil menyebutkan bermacam-macam prosedur yang dapat dipilih oleh Negara-negara yang bersengketa. Karena kebebasan ini Negara-negara pada umumnya memberikan prioritas pada prosedur penyelesaian secara

⁵ Di akses melalui alumnigentabahari.blogspot.com. Pada tanggal Kamis, 05 Januari 2017.Pukul 20.00 wib.

⁶ Didik Mohammad Sodik. 2011. *Hukum Laut Internasional*. Bandung: PT. Refika Aditama. halaman 258.

politik, ketimbang penyelesaian melalui arbitrase atau secara yurisdiksional karena penyelesaian secara politik akan lebih melindungi kedaulatan mereka.

Bila terjadi ketegangan internasional yang bersumber pada suatu sengketa maka Negara-negara berpendapat akan lebih baik bila sengketa tersebut dapat terlebih dahulu diselesaikan secara politik mengingat sistem penyelesaian melalui cara tersebut lebih luwes, tidak mengikat dan mengutamakan kedaulatan masing-masing pihak. Kalau tidak berhasil maka baru diambil prosedur penyelesaian secara hukum, sekiranya sengketa tersebut mempunyai aspek hukumnya pula bahkan kedua prosedur tersebut dapat digunakan secara berturut-turut dan juga secara paralel.

Namun demikian, itu bukan berarti bahwa nilai penyelesaian secara yurisdiksional kurang penting. Ditinjau dari segi teknik yuridik penyelesaian secara hukum akan lebih menjamin pelaksanaan yang efisien hukum internasional. Cara tersebut juga merupakan unsur positif bagi kemajuan dan perkembangan hukum internasional. Laut lepas merupakan semua bagian dari laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, dalam laut teritorial atau dalam perairan pedalaman suatu Negara atau dalam perairan kepulauan suatu Negara kepulauan. Jadi sesuai definisi ini laut lepas terletak di bagian luar zona ekonomi eksklusif.

Adapun prinsip hukum yang mengatur rezim di laut lepas adalah prinsip kebebasan. Oleh karena itu pada dulunya Negara-negara anglo-saxon menamai laut lepas itu *open sea*. Namun demikian prinsip kebebasan ini harus pula

dilengkapi dengan tindakan-tindakan pengawasan, karena kebebasan tanpa pengawasan dapat mengacau kebebasan itu sendiri.⁷

Prinsip kebebasan di laut lepas pada umumnya sudah diterima oleh masyarakat internasional, di samping itu masih terdapat keraguan atas dasar prinsip itu sendiri. Pada hakekatnya dasar ini erat sekali hubungannya dengan natur yuridik laut lepas.⁸ Ada beberapa teori yang dikemukakan mengenai natur yuridik laut lepas ini adalah laut lepas sebagai *Res Nullius* dan *Res Communis*.

Sebagai *Res Nullius*, laut lepas adalah bebas karena tidak ada yang memilikinya. Tetapi teori ini mempunyai akibat yang negatif. Bila laut bukan merupakan milik suatu Negara, maka kebebasan yang terdapat di laut tersebut dapat mempunyai akibat-akibat yang ekstrim, misalnya suatu Negara dapat memiliki laut tersebut karena ia mempunyai kemampuan teknik untuk itu atau setidak-tidaknya berbuat semaunya di sana seolah-olah laut lepas itu merupakan miliknya. Sedangkan laut lepas sebagai *Res Communis* ini berarti bahwa laut adalah milik bersama, karena itu Negara-negara bebas menggunakannya. Kalau laut milik bersama maka itu berarti bahwa laut lepas itu berada di bawah kedaulatan bersama Negara-negara dan diatur melalui pengelolaan internasional.⁹

Berdasarkan uraian di atas selanjutnya memunculkan suatu ketertarikan untuk melakukan suatu penelitian yang merupakan sarana yang di pergunakan oleh manusia untuk memperkuat, membina, serta mengembangkan ilmu pengetahuan, penelitian ilmiah ini di tuangkan dalam bentuk skripsi dengan judul:

⁷ Dikutip melalui <http://fandi-akbar.blogspot.co.id/2012/05/tugas-hukum-laut-internasional-tentang.html> diakses pada tanggal Rabu, 08 Maret 2017. Pukul 22.15 wib.

⁸ Boer Mauna. *Op.Cit.* halaman 319.

⁹ *Ibid.*,

“Penyelesaian Secara Hukum Internasional Terhadap Kapal Yang Mengalami Tubrukan di Wilayah Laut Lepas”.

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat diambil suatu rumusan masalah yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

- a. Bagaimana hak dan kewajiban kapal yang berada di wilayah laut lepas menurut Unclos 1982/Konvensi Hukum Laut?
- b. Bagaimana akibat hukum kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas?
- c. Bagaimana penyelesaian hukum internasional terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas?

2. Faedah Penelitian

Berdasarkan penelitian yang dilakukan penulis dalam penulisan proposal ini, diharapkan akan memberikan manfaat, antara lain sebagai berikut:

- a. Secara Teoritis

Sebagai bahan informasi tentang data empiris mengenai hal-hal yang berkaitan dengan pengembangan ilmu pengetahuan dibidang ilmu hukum pada umumnya dan diharapkan dapat dijadikan sebagai sumber bacaan ataupun memperkaya referensi literatur dalam dunia kepustakaan tentang kajian mengenai penyelesaian secara hukum internasional terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas.

b. Secara praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat serta dapat menjadi bahan masukan dan pertimbangan bagi pihak-pihak yang terkait dalam hal ini baik masyarakat, pemerintah, maupun para penegak hukum khususnya bagi pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan yang dikaji.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian senantiasa mengikuti apa yang telah menjadi rumusan masalah dan menjelaskan apa yang ingin diperoleh dalam proses penelitian. Karena itu, tujuan penelitian harus jelas dan tegas serta memiliki keterkaitan dengan rumusan masalah.¹⁰

Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini yang terkandung dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui hak dan kewajiban kapal yang berada di wilayah laut lepas menurut UNCLOS 1982/Konvensi Hukum Laut.
2. Untuk mengetahui akibat hukum kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas.
3. Untuk mengetahui penyelesaian secara hukum internasional terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas.

C. Metode Penelitian

Mengadakan suatu penelitian ilmiah jelas harus menggunakan metode, karena ciri khas ilmu adalah dengan menggunakan metode. Metode berarti penyelidikan yang berlangsung menurut suatu rencana baru. Menempuh suatu

¹⁰ Johnny Ibrahim. 2006. *Teori dan Metodologi Penulisan Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia. halaman 293.

jalan tertentu untuk mencapai tujuan, artinya peneliti tidak bekerja secara acak-acakan. Langkah-langkah yang diambil harus jelas serta ada pembatasan-pembatasan tertentu untuk menghindari jalan yang menyesatkan dan tidak terkendalikan. Oleh karena itu, metode ilmiah timbul dengan membatasi secara tegas bahasa yang dipakai oleh ilmu tertentu. Penelitian hukum tertentu menggunakan bahasa hukum yang dipahami oleh para sejawat sekeahlian (intersubjektif) dan setiap pengembangan hukum.¹¹

Metode penelitian merupakan salah satu faktor suatu permasalahan yang akan dibahas, dimana metode penelitian merupakan cara utama yang bertujuan untuk mencapai tingkat penelitian ilmiah. Sesuai dengan rumusan permasalahan dan tujuan penelitian maka metode penelitian yang dilakukan meliputi:

1. Sifat penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan jenis pendekatan yuridis normatif, yaitu mengacu kepada norma-norma hukum dan menggunakan studi dokumen serta studi kepustakaan (*Library research*), kemudian setiap data yang diperoleh baik primer maupun skunder langsung diolah dan dianalisis dengan tujuan untuk memperjelas maksud dari penelitian ini. Penelitian hukum normatif itu sendiri terdiri dari:¹²

- a. Penelitian terhadap pendekatan Kasus (*The Case Approach*)
- b. Penelitian terhadap pendekatan Perundang-undangan (*The Statute Approach*)
- c. Penelitian terhadap pendekatan Fakta (*The Fact Approach*)

¹¹ *Ibid.* halaman 294.

¹² I Made Pasek Diantha. 2016 *Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: PT. Kharisma Putra Utama. halaman 179.

- d. Penelitian terhadap pendekatan Analisis Konsep Hukum (*Analytical Conceptual Approach*)
- e. Penelitian terhadap pendekatan Frasa (*Word Phrase Approach*)
- f. Penelitian terhadap Sejarah (*Historical Approach*)
- g. Penelitian terhadap Perbandingan (*Comparative Approach*)

Sedangkan menurut pedoman penulisan skripsi yang diterbitkan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (FH-UMSU) sifat yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analisis. Penelitian dengan menggunakan deskriptif analisis merupakan penelitian yang hanya semata-mata melukiskan keadaan obyek atau peristiwanya tanpa suatu maksud untuk mengambil kesimpulan-kesimpulan yang berlaku secara umum.¹³ Berdasarkan sifat penelitian tersebut, maka penelitian ini mengarah kepada pendekatan penelitian yuridis normatif.

2. Sumber data

Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim. Adapun bahan-bahan sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Sumber data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan data sekunder yaitu data yang diperoleh dari studi kepustakaan atau studi literatur.¹⁴ Diantaranya adalah sebagai berikut :

¹³ Ida Hanifah, dkk. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. halaman 6.

¹⁴ *Ibid.* halaman 6-7.

a. Data Sekunder

Data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara, yaitu terdiri atas:

- 1) Bahan hukum primer yaitu, Konvensi Hukum Laut 1982
- 2) Bahan hukum sekunder yaitu, bahan hukum yang memberikan penjelasan bahan hukum primer seperti buku-buku dan karya ilmiah.
- 3) Bahan hukum tersier yaitu, bahan yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti penelusuran dari internet.

3. Alat pengumpul data

Alat pengumpul data dalam memperoleh data sekunder dalam penelitian ini berupa studi kepustakaan (*library research*).

4. Analisis data

Analisis data merupakan tahap yang paling penting dan menentukan dalam penulisan skripsi. Untuk dapat memecahkan permasalahan yang ada serta untuk dapat menarik kesimpulan dengan memanfaatkan data-data yang telah dikumpulkan melalui studi dokumen, maka hasil penelitian dalam penulisan skripsi ini terlebih dahulu dianalisis dengan analisis kualitatif. Analisis kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja menggunakan data, mengkoordinasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mencari dan menentukan pola, menemukan apa yang penting dan dipelajari serta memutuskan apa yang diceritakan kepada orang lain.

D. Definisi Operasional

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi atau konsep-konsep khususnya yang diteliti dalam penulisan ini. Konsep merupakan salah satu unsur konkret dari teori.

Berdasarkan judul yang di ajukan yaitu **“Penyelesaian Secara Hukum Internasional Terhadap Kapal Yang Mengalami Tubrukan di Wilayah Laut Lepas”**, maka dijabarkan definisi operasional sebagai berikut:

1. Penyelesaian Hukum Internasional adalah suatu penyelesaian sengketa internasional yang bukan secara eksklusif merupakan urusan dalam negeri suatu Negara.¹⁵
2. Hukum Internasional adalah keseluruhan kaedah dan asas hukum yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas Negara yang bukan bersifat perdata.¹⁶
3. Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil dan sekoci.¹⁷
4. Tubrukan adalah tubrukan di wilayah laut lepas bukan hanya kecelakaan tubrukan antara kapal negara bendera dengan kapal Negara bendera lainnya. Namun, defenisi tubrukan di wilayah laut lepas yaitu terdapat beberapa instalasi-instalasi yang berakibatkan kapal mengalami tubrukan

¹⁵ Dikutip melalui deviaprianti 158.blogspot.co.id diakses pada tanggal 12 April 2017 pukul 10.54 wib.

¹⁶ Sefriani. 2014. *Op.Cit.* halaman 2

¹⁷ Dikutip “Kapal” melalui <https://id.m.wikipedia.org> diakses pada hari Rabu tanggal 12 April 2017 Pukul 9.58 Wib.

di wilayah laut lepas seperti instalasi-instalasi berupa struktur mengambang dan struktur stabil.¹⁸

5. Laut lepas adalah bagian laut yang tidak termasuk laut teritorial ataupun perairan pedalaman suatu Negara. Oleh karena laut itu merupakan satu kesatuan, maka dengan mudah dapat dikatakan bahwa bagian laut yang bukan laut teritorial ataupun perairan pedalaman suatu negara adalah merupakan laut lepas.¹⁹

¹⁸ Dikutip melalui www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-collision-of-a-ship/. diakses pada tanggal Kamis, 16 Maret 2017. Pukul 19.57 wib

¹⁹ I Wayan Parthiana.2014. *Hukum Laut Internasional & Hukum Laut Indonesia*. Bandung: Yrama Widya. halaman 186.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka berisi uraian teoritis (sehingga tinjauan pustaka sering juga disebut kajian teoritis) yang menjadi pisau analisis terhadap pemecahan permasalahan hukum yang diteliti. Di sini pendapat para sarjana hukum yang mempunyai kualifikasi tinggi (*the most highly qualified legal scholars' opinion*) digunakan untuk mengkaji permasalahan hukum yang dihadapi. Dengan demikian, tinjauan pustaka memuat uraian sistematis tentang teori dasar yang relevan terhadap fakta hukum dan hasil penelitian sebelumnya yang berasal dari pustaka mutakhir yang memuat teori, proposal, konsep, atau pendekatan terbaru yang berhubungan dengan penelitian yang akan dilakukan. Kejujuran akademis mewajibkan peneliti untuk memaparkan dan menunjukkan sumber-sumber berbagai teori yang digunakannya.²⁰

A. Hukum Internasional

Hukum Internasional dalam arti sekarang, baru berkembang mulai di Eropa. Perkembangan hukum Internasional sangat banyak dipengaruhi oleh karya-karya tokoh-tokoh kenamaan di Eropa yang dapat dibagi atas dua aliran utama, yaitu golongan naturalis dan golongan positivis.

1. Golongan Naturalis

Menurut golongan naturalis, prinsip-prinsip hukum dalam semua sistem hukum bukan berasal dari prinsip-prinsip yang berlaku secara universal, sepanjang masa dan yang dapat ditemui dengan akal sehat. Hukum harus dicari

²⁰ Johnny Ibrahim. *Op.Cit.* halaman 293-294.

dan bukan dibuat. Itulah yang dinamakan golongan naturalis yang merumuskan prinsip-prinsip atas dasar hukum alam bersumberkan pada ajaran Tuhan. Atas dasar hukum alam itu pula, Negara-negara harus bersikap baik dalam hubungannya satu sama lain demi keselamatan dan kelangsungan hidup masyarakat internasional.

Golongan naturalis ini mempunyai pengaruh yang sangat menentukan dan dapatlah dikatakan bahwa teori hukum alam waktu itu diterima sepenuhnya oleh Negara-negara. Selanjutnya, teori hukum alam sekarang ini hampir tidak berpengaruh lagi karena pada umumnya Negara-negara melihat hukum internasional hanya sebagai hasil perumusan kehendak bersama yang disebut dengan hukum positif.²¹

2. Golongan Positivis

Menurut golongan positif, hukum yang mengatur hubungan antar Negara adalah prinsip-prinsip yang dibuat oleh Negara-negara dan atas kemauan mereka sendiri. Dasar hukum internasional adalah kesepakatan bersama antara Negara-negara yang diwujudkan dalam perjanjian-perjanjian dan kebiasaan-kebiasaan internasional. Dengan demikian, hukum internasional dewasa ini, bukan saja mengatur hal-hal yang berhubungan dengan perdamaian dan keamanan, tetapi juga menyangkut masalah politik, dekolonisasi, ekonomi, teknologi, sosial, disamping masalah-masalah hak asasi, lingkungan, terorisme, kejahatan lintas Negara dan lain-lain demi tercapainya kesejahteraan dan keserasian dalam kehidupan antar bangsa.

²¹ Boer Mauna. *Op.Cit.*, halaman 6.

a. Sumber Hukum Internasional

Sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, tidak ada badan legislatif Internasional untuk membuat ketentuan-ketentuan yang mengatur secara langsung kehidupan masyarakat internasional.

J.G Starke menguraikan bahwa sumber-sumber materil hukum internasional dapat didefinisikan sebagai bahan-bahan aktual yang digunakan oleh para ahli hukum internasional untuk menetapkan hukum yang berlaku bagi suatu peristiwa atau situasi tertentu. Pada garis besarnya, bahan-bahan tersebut dapat dikategorikan dalam lima bentuk, yaitu:²²

- 1) Kebiasaan
- 2) Traktat
- 3) Keputusan pengadilan atau badan-badan arbitrase
- 4) Karya-karya hukum
- 5) Keputusan atau Ketetapan organ-organ/lembaga internasional.

Sedangkan Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional menetapkan bahwa sumber hukum internasional yang dipakai oleh Mahkamah dalam mengadili perkara-perkara adalah:²³

- 1) Perjanjian Internasional (*Internasional Conventions*), baik yang bersifat umum maupun khusus, yang mengandung ketentuan hukum yang diakui secara tegas oleh Negara-negara yang bersengketa.
- 2) Kebiasaan Internasional (*International Custom*), sebagai bukti dari suatu kebiasaan umum yang diakui oleh bangsa-bangsa yang beradab.

²² *Ibid.*, halaman 7-8.

²³ Mochtar Kusumaatmadja & Ety R. Agoes. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: PT. Alumni. halaman 114-115.

- 3) Prinsip-prinsip umum hukum (*General Principles of Law*) yang diakui oleh Negara-negara beradab.
- 4) Keputusan pengadilan dan ajaran para sarjana yang paling terkemuka dari berbagai negara sebagai sumber tambahan untuk menetapkan kaidah hukum.

b. Subjek Hukum Internasional

Subjek hukum internasional menurut Martin Dixon adalah:

“A body or entity which is capable of possessing and exercising rights and duties under international law.” Subjek hukum internasional seharusnya memiliki kecakapan-kecakapan hukum internasional utama (*the main international law capacities*) untuk mewujudkan kepribadian hukum internasionalnya (*international legal personality*).²⁴

Kecakapan hukum yang dimaksud adalah sebagai berikut:²⁵

- 1) Mampu untuk menuntut hak-haknya di depan pengadilan internasional dan nasional.
- 2) Menjadi subjek dari beberapa atau semua kewajiban yang diberikan oleh hukum internasional.
- 3) Mampu membuat perjanjian internasional yang sah dan mengikat dalam hukum internasional.
- 4) Menikmati imunitas dari yurisdiksi pengadilan domestik.

Dalam praktik hanya Negara dan organisasi internasional tertentu seperti PBB yang memiliki semua kecakapan hukum tersebut.

²⁴ Sefriani. 2014. *Op.Cit.* Halaman 102.

²⁵ *Ibid.*,

Adapun macam-macam subjek hukum internasional adalah sebagai berikut.²⁶

- 1) Negara, adalah subjek hukum yang paling utama, terpenting dan memiliki kewarganegaraan terbesar sebagai subjek hukum internasional.
- 2) Organisasi publik internasional, adalah suatu organisasi yang dibentuk dengan perjanjian internasional oleh dua Negara atau lebih berisi fungsi, tujuan, kewenangan, asas, struktur organisasi.
- 3) *International Non Government Organization* (INGO), bagi beberapa pakar yang menganut aliran luas INGO atau ada juga yang menyebutnya organisasi privat internasional adalah bagian dari apa yang di sebut organisasi internasional.
- 4) Individu (*Natural Person*).
- 5) Perusahaan Transnasional, adalah perusahaan yang didirikan disuatu Negara, tetapi beroperasi di berbagai Negara.
- 6) ICRC (*International Committee on The Red Cross*), atau Palang Merah Internasional merupakan organisasi non pemerintah yang anggotanya palang merah-palang merah nasional Negara-negara.
- 7) Organisasi Pembebasan/Bangsa yang Memperjuangkan Haknya (*National Liberation Organization/Representative Organization*), adalah suatu bangsa yang berjuang memperoleh kemerdekaan melawan Negara asing yang menjajahnya.

²⁶ *Ibid.* halaman 103-177.

- 8) *Belligerent*, atau kaum pemberontak dalam hukum internasional tidak akan bisa terpisahkan dari masalah separatisme hukum internasional tidak mengatur masalah pemberontakan.

c. Yurisdiksi Negara Dalam Hukum Internasional

Dalam bahasa yang lebih sederhana, Shaw mengemukakan bahwa yurisdiksi adalah kompetensi atau kekuasaan hukum Negara terhadap orang, benda dan peristiwa hukum. Yurisdiksi ini merupakan refleksi dari prinsip dasar kedaulatan Negara, persamaan derajat Negara dan prinsip *non intervensi*.

Ada tiga macam yurisdiksi yang dimiliki oleh Negara yang berdaulat menurut John O'Brien, yaitu:²⁷

- 1) Kewenangan Negara untuk membuat ketentuan-ketentuan hukum terhadap orang, benda, peristiwa maupun perbuatan di wilayah teritorialnya (*legislative jurisdiction or enforcement jurisdiction*).
- 2) Kewenangan Negara untuk memaksakan berlakunya ketentuan-ketentuan hukum nasionalnya (*executive jurisdiction or enforcement jurisdiction*).
- 3) Kewenangan pengadilan Negara untuk mengadili dan memberikan putusan hukum (*judicial jurisdiction*).

Dasar-dasar yang di atasnya dapat dilaksanakannya yuridiksi adalah:²⁸

- 1) Azas Territorial

Azas ini merupakan dasar yang diunggulkan bagi pelaksanaan yuridiksi Negara. Peristiwa-peristiwa yang terjadi dalam batas-batas territorial suatu Negara

²⁷ *Ibid*, halaman 233.

²⁸ Rebecca MM. Wallece. 1993. *Hukum Internasioanl*. Semarang: Sweet & Maxwell Limited. halaman 119-126.

dan orang-orang dalam wilayah tersebut, sekalipun kehadirannya bersifat sementara, pada lazimnya tunduk pada pengaturan hukum lokal.

2) Azas Kebangsaan

Yuridiksi yang dilaksanakan atas dasar azas ini berhubungan dengan kebangsaan si pelanggar. Suatu Negara dapat melaksanakan yuridiksi terhadap setiap warganegaranya, dimanapun mereka berada begitu pula dalam hal pelanggaran yang dilakukan luar negeri. Meskipun secara universal diakui sebagai suatu dasar yuridiksi, secara ekstensif ia lebih didayagunakan oleh Negara-negara "*civil law*" dari pada Negara-negara "*common law*".

3) Azas Protektif (Keamanan)

Atas dasar azas ini, suatu Negara dapat melaksanakan yuridiksi dalam hal pelanggaran-pelanggaran yang walaupun terjadi di luar negeri dan dilakukan oleh bukan warganegara, dianggap sebagai membahayakan keamanan Negara. Meskipun diakui sebagai suatu yuridiksi bagi pelaksanaan yuridiksi ia tetap dirumuskan dengan tidak jelas. Niscaya terbuka untuk penyalahgunaan jika keamana atau hak vital di beri arti luas. Meskipun demikian, pembedanya terletak pada kebutuhan melindungi Negara dari tindakan-tindakan yang merugikan dari orang asing jika tindakan-tindakan semacam itu misalnya, tidak sah di Negara tempat tindakan-tindakan dilakukan.

4) Azas Universal

Satu interpretasi mengenai azas ini adalah bahwa ia memberi yuridiksi kepada suatu Negara (apapun dan semua) meliputi semua kejahatan yang dilakukan oleh orang-orang asing luar negeri. Interpretasi semacam itu tidak

dianggap sesuai dengan hukum internasional, dimana azas tersebut mungkin dapat diterima adalah dalam hal kejahatan-kejahatan internasional, contohnya pelanggaran-pelanggaran yang dilarang oleh hukum internasional dan masyarakat internasional secara keseluruhan.

Kekebalan kedaulatan dan kekebalan diplomatik merupakan dua perkecualian utama pelaksanaan yuridiksi territorial. Kekebalan kedaulatan menunjuk pada kekebalan yang dinikmati oleh kepala Negara asing. Kekebalan diplomatik menunjuk pada kekebalan yang dinikmati oleh para wakil mereka yang resmi.²⁹

B. Penyelesaian Sengketa Hukum Internasional

Penyelesaian adalah bagian dari proses berpikir, sering dianggap merupakan proses paling kompleks diantara semua fungsi kecerdasan, Proses ini terjadi jika suatu organisme atau sistem kecerdasan buatan tidak mengetahui bagaimana untuk bergerak dari suatu kondisi awal menuju kondisi yang dituju.³⁰

Sebagaimana yang telah di utarakan sebelum ini, penyelesaian sengketa-sengketa internasional secara hukum akan menghasilkan keputusan-keputusan yang mengikat terhadap Negara-negara yang bersengketa. Sifat mengikat ini didasarkan atas kenyataan bahwa penyelesaian-penyelesaian atau keputusan-keputusan yang diambil, seluruhnya berlandaskan pada ketentuan-ketentuan hukum. Dalam hal ini, sepintas lalu terlihat adanya kesamaan antara fungsi yuridiksional internasional dan fungsi *yuridiksional intern*.³¹

²⁹ *Ibid.* halaman 128.

³⁰ Wikipedia Bahasa Indonesia, "Penyelesaian Masalah". Melalui <http://id.m.wikipedia.org>, di akses pada tanggal Senin, 09 Januari 2017. Pukul 16.10 wib.

³¹ Boer Mauna. *Op.Cit.*halaman 227.

1. Pengertian Sengketa Internasional

Sengketa internasional adalah sengketa yang bukan secara eksklusif merupakan urusan dalam negeri suatu Negara. Sengketa internasional juga tidak hanya eksklusif menyangkut hubungan antarnegara saja mengingat subjek-subjek hukum internasional saat ini sudah mengalami perluasan sedemikian rupa melibatkan banyak aktor non Negara. Permasalahan yang disengketakan dalam suatu sengketa internasional menyangkut banyak hal.

Beberapa pakar mencoba untuk memisahkan antara sengketa hukum (*legal dispute*) dengan sengketa politik (*political dispute*). Menurut pendapat para pakar adalah tidak mudah untuk memisahkan secara tegas atau kaku antara sengketa hukum dengan sengketa politik. Meskipun demikian, dapatlah ditarik kesimpulan bahwa semua sengketa yang dapat diselesaikan menggunakan prinsip-prinsip juga aturan-aturan hukum internasional, menyangkut hak-hak yang dijamin oleh hukum internasional merupakan sengketa hukum. Hal ini juga senada dengan apa yang tertera dalam Statuta Mahkamah Internasional, bahwa Mahkamah mempunyai kewenangan menyelesaikan segala sengketa hukum yaitu:

“The sense of a dispute capable of being settled by the application of principles and rules of international law.”

Terkait dengan sengketa internasional sangat menarik kiranya apa yang dikemukakan oleh John Collier bahwa fungsi hukum penyelesaian sengketa internasional manakala terjadi sengketa internasional adalah *to manage, rather than to suppress or to resolve a dispute.*³²

³² Sefriani. 2014. *Op.Cit.* halaman 322-324.

2. Prinsip-prinsip Utama Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional

Beberapa prinsip utama dalam hukum penyelesaian sengketa internasional antara lain sebagai berikut:

- a. Prinsip *good faith*. Prinsip ini sangat fundamental untuk diterapkan dalam proses penyelesaian sengketa internasional. Prinsip ini dapat ditemukan dalam beberapa instrument hukum internasional. Menurut Hualá Adolf prinsip ini tercermin dalam dua tahap. Pertama ketika penyelesaian sengketa internasional mensyaratkan diterapkannya etika baik untuk mencegah timbulnya sengketa yang dapat mempengaruhi hubungan baik antar Negara.
- b. Prinsip larangan penggunaan kekerasan dalam penyelesaian sengketa yang bersifat mengancam integritas teritorial atau kebebasan politik suatu Negara, atau menggunakan cara-cara lainnya yang tidak sesuai dengan tujuan-tujuan PBB.
- c. Prinsip kebebasan memilih cara-cara penyelesaian sengketa. Prinsip ini dapat ditemukan antara lain dalam Pasal 33 Statuta Mahkamah Internasional yang memberikan berbagai alternatif metode penyelesaian sengketa. Pihak-pihak yang bersengketa bisa memilih metode apapun dari pilihan yang di berikan. Metode penyelesaian sengketa yang dilarang adalah penggunaan kekerasan seperti perang.
- d. Prinsip kebebasan memilih hukum yang akan di terapkan terhadap pokok sengketa. Prinsip ini dapat di temukan dalam kontrak-kontrak internasional. Pasal 38 paragraf (2) Statuta Mahkamah Internasional

mengizinkan para pihak menggunakan prinsip *et aequum et bono* atau penyelesaian berdasarkan kepatutan dan kelayakan bilamana mereka menyetujuinya.

- e. Prinsip *exhaustion of local remedies*. Prinsip ini diberikan untuk memberikan kesempatan pada pengadilan nasional untuk memberikan remedy kepada pihak yang merasa dirugikan sebelum sengketa diajukan ke tingkat internasional.

3. Cara-cara Penyelesaian Sengketa dalam Hukum Internasional

Secara garis besar penyelesaian sengketa dalam hukum internasional dapat digambarkan sebagai berikut:³³

1. Secara damai, adapun penyelesaian sengketa hukum internasional secara damai ialah melalui jalur politik dan hukum.
2. Secara kekerasan, adapun penyelesaian sengketa hukum internasional secara kekerasan ialah melalui perang dan non perang (pemutusan hubungan diplomatik, retorsi, blokade, embargo, reprisal).

C. Laut Lepas

Pasal 1 Konvensi Laut Lepas (salah satu Konvensi dari Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958) secara tegas menyatakan:

“The term “high seas” means all parts of the sea that are not included in the territorial sea or in the internal waters of the State”.

Istilah “laut lepas” berarti semua bagian laut yang tidak termasuk dalam laut territorial atau perairan pedalaman dari suatu Negara. Disini tampak bahwa

³³ *Ibid.* halaman 325.

laut lepas merupakan bagian laut yang tidak termasuk laut territorial ataupun perairan pedalaman suatu Negara. Oleh karena laut merupakan satu kesatuan, maka dengan mudah dapat dikatakan, bahwa bagian laut yang bukan laut territorial ataupun perairan pedalaman suatu Negara adalah merupakan laut lepas.³⁴

1. Status Hukum Laut Lepas

Laut lepas bukanlah bagian dari wilayah Negara dan oleh karena itu tidak ada satu Negara pun boleh mengklaim kedaulatan ataupun melakukan tindakan-tindakan yang mencerminkan kedaulatan di laut lepas atau dibagian-bagian tertentu dari laut lepas. Berkenaan dengan status hukum laut lepas, Pasal 88 menyatakan bahwa laut lepas harus dicadangkan untuk maksud-maksud damai. Apa saja pengertian dari “maksud damai” sama sekali tidak dijabarkan dalam satu ketentuan apapun. Ini berarti, hal itu diserahkan kepada Negara-negara yang dilandasi oleh itikad baik menjabarkan sendiri dalam praktik kehidupan sehari-hari. Bahkan Pasal 89 secara tegas menyatakan, bahwa tiada satu Negara pun dapat secara sah mengaku memiliki kedaulatan atas suatu bagian dari laut lepas.³⁵

2. Status Hukum Kapal-kapal di Laut Lepas

Dalam mempelajari status hukum kapal-kapal yang berlayar di laut, sebaiknya terlebih dahulu dibedakan antara kapal-kapal publik dan kapal-kapal swasta. Di laut lepas, status ini didasarkan atas prinsip tunduknya kapal-kapal pada wewenang eksklusif Negara bendera. Ini berarti bahwa tiap-tiap kapal harus mempunyai kebangsaan suatu Negara, yang merupakan syarat agar kapal-kapal

³⁴ I Wayan Parthiana. *Op.Cit.* halaman 186.

³⁵ *Ibid.* halaman 187.

itu dapat memakai bendera Negara tersebut. Perbedaan antara kapal-kapal publik dan kapal-kapal swasta dewasa ini sudah merupakan suatu ketentuan hukum positif. Perbedaan ini didasarkan atas bentuk penggunaan dan bukan atas kualitas pemilik kapal-kapal tersebut. Yang dimaksudkan dengan kapal-kapal publik adalah kapal-kapal yang digunakan untuk dinas pemerintah dan bukan untuk tujuan swasta.

a. Kapal Perang

Kategori yang paling penting dari kapal-kapal publik tentu saja kapal-kapal perang. Kapal-kapal perang adalah kapal-kapal yang karena tugas dan perlengkapan senjatanya dapat secara efektif ikut dalam operasi-operasi militer. Pasal 29 Konvensi memberikan definisi yang lebih lengkap mengenai kapal perang, yaitu:

Kapal yang dimiliki oleh angkatan bersenjata suatu Negara yang memakai tanda-tanda luar yang menunjukkan ciri khusus kebangsaan kapal tersebut dibawah komando seorang perwira yang diangkat untuk itu oleh pemerintah Negeranya dan yang namanya terdapat didalam daftar dinas militer atau daftar serupa dan yang di awaki kapal yang tunduk pada disiplin angkatan bersenjata regular.

Sesuai dengan definisi tersebut, maka yang dimaksudkan dengan kapal-kapal perang, bukan saja kapal-kapal selam, kapal-kapal lainnya yang bertugas dalam kesatuan. Angkatan Laut, seperti kapal-kapal ranjau laut, kapal-kapal penarik, kapal-kapal transport militer, dan lain-lainnya.

b. Kapal-Kapal Publik Non-Militer

Disamping itu perlu diingat bahwa tidak semua kapal-kapal publik merupakan kapal-kapal perang, masih ada kategori lainnya dari kapal-kapal publik, yaitu kapal-kapal pemerintah yang mempunyai kegiatan-kegiatan non-

militer. Misalnya kapal-kapal logistik pemerintah, kapal-kapal riset ilmiah, meteorology, kapal-kapal pengawasan pantai, dan lainnya. Jadi kapal-kapal publik terdiri dari kapal-kapal perang atau kapal lainnya, apakah milik pemerintah atau tidak dan digunakan untuk dinas pemerintah yang non-komersial dan non-militer.

c. Kapal Organisasi-organisasi Internasional

Kita juga dapat menamakan kapal-kapal publik yaitu kapal-kapal yang digunakan oleh organisasi-organisasi internasional untuk kepentingan masyarakat internasional. Misalnya PBB, Badan-Badan khusus PBB dapat memakai kapal-kapal untuk keperluan dinasnya dengan mengibarkan masing-masing bendera sesuai Pasal 93 Konvensi.

d. Kapal-kapal Dagang

Status kapal bukan ditentukan oleh kualitas pemiliknya tetapi oleh kegunaan kapal tersebut. Sebuah kapal Negara yang dipakai untuk tujuan komersial adalah juga kapal swasta. Sehingga sangat penting untuk melakukan pembedaan antara kapal-kapal publik dan kapal-kapal swasta ini, karena status hukumnya berbeda-beda. Tetapi sebagaimana kita lihat kemudian, perbedaan ini juga dalam beberapa hal tergantung pada bagian laut mana kapal-kapal itu berada, di laut lepas, di laut wilayah atau di perairan pedalaman.³⁶

3. Pelayaran Kapal-kapal di Laut Lepas

Tentang pelayaran di laut lepas sebagai salah satu kebebasan laut lepas, ternyata mendapat pengaturan yang relatif banyak dalam Konvensi 1982 ini, sebanyak 22 Pasal (Pasal 90 sampai dengan 111). Namun sebagian dari Pasal-

³⁶ Boer Mauna. *Op.Cit.* halaman 320-322.

Pasal itu (97 sampai dengan 111) secara khusus mengatur tentang beberapa jenis kejahatan atau tindak pidana yang terjadi di laut lepas. Sudah tentu kejahatan tersebut adalah kejahatan yang terjadi di dalam kapal yang sedang berlayar ataupun dengan menggunakan kapal sebagai sarana melakukan kejahatan di laut lepas.

Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 90 menegaskan bahwa setiap Negara, baik Negara berpantai maupun tidak berpantai berhak untuk melayarkan kapal yang mengibarkan benderanya di laut lepas. Pasal ini bersifat *clarificatif*, karena hanya menyatakan apa yang sebenarnya memang sudah diakui sebagai hukum kebiasaan internasional maupun diakui dalam hukum laut internasional, seperti Konvensi Hukum Laut Lepas 1982 maupun sudah berkali-kali disebut Konvensi Hukum Laut PBB 1982. Tanpa menegaskan ini pun, dengan sendirinya setiap Negara berhak untuk melayarkan kapal yang berbendera negaranya di laut lepas.

Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 91 ayat (1) membebani kewajiban kepada setiap Negara untuk menetapkan persyaratan bagi kapal-kapal yang didaftarkan di Negara yang bersangkutan untuk memperoleh kebangsaan dan hak mengibarkan bendera kebangsaannya. Sebuah kapal akan memiliki kebangsaan dari Negara yang benderanya secara sah dikibarkan oleh kapal itu setelah terpenuhi segala persyaratan yang diatur dalam hukum nasionalnya. Atas dasar itu, haruslah terdapat hubungan langsung (*a genuine link*) antara Negara yang bersangkutan dengan kapal tersebut. Ayat (2) mewajibkan kepada Negara yang benderanya dikibarkan oleh kapal, untuk memberikan dokumen yang berkaitan

dengan hak atas kebangsaan dan hak bagi kapal tersebut untuk mengibarkan benderanya.

Di laut lepas, setiap kapal harus berlayar di bawah bendera dari satu Negara saja. Selama dalam pelayaran atau selama dalam pelabuhan dari Negara yang disinggahinya, kapal itu tidak boleh mengganti bendera kebangsaannya dengan bendera Negara lain. Hal ini mendapat pengecualian jika terjadi sesuatu peristiwa hukum berupa pengalihan kepemilikan kapal itu dari pemilik lama ke pemilik baru dimana pemilik baru mendaftarkan kapalnya itu di Negara lain sehingga kebangsaannya pun berganti. Selain itu, hal ini juga di mungkinkan jika si pemilik (tanpa memindahkan kepemilikan) memindahkan pendaftaran kapalnya ke Negara lain sehingga akan memperoleh kebangsaan dari Negara yang belakangan dan dengan demikian akan kehilangan kebangsaan dari Negara semula.

Demikian ditentukan dalam Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 92 ayat (1). Masih dalam Pasal 92 ayat (1), Kapal yang sedang berlayar di laut lepas tunduk pada yurisdiksi eksklusif, dari Negara kebangsaan kapal tersebut kecuali dalam hal-hal tertentu yang diatur dengan jelas di dalam perjanjian-perjanjian internasional ataupun di dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982 ini. Selanjutnya Pasal 92 ayat (2) menyatakan, bahwa sebuah kapal yang berlayar di laut lepas di bawah bendera dari dua atau lebih Negara, dan menggunakannya hanyalah demi kemudahan saja baginya, tidak diperbolehkan menuntut kebangsaan dari salah satu Negara yang benderanya dikibarkan oleh kapal itu. Kapal seperti ini pun seharusnya ditundukkan pada yurisdiksi semua Negara, sebab penggunaan

bendera Negara-negara itu adalah illegal serta tidak didasarkan atas itikad baik (*good faith*) dan hanya demi keuntungan atau kenyamanan sendiri, bahkan merugikan Negara-negara yang benderanya digunakan secara illegal. Demikian juga Negara kebangsaannya yang sah pun dirugikan oleh tindakan kapal seperti itu. Ditinjau dari kepentingan Negara-negara yang benderanya disalahgunakan, tindakan seperti ini dapat dipandang sebagai tindakan kriminal. Seyogyanya Negara-negara mengatur didalam hukum nasionalnya masing-masing tentang bendera Negaranya dan menyatakan tindakan seperti ini sebagai kriminal dan diancam dengan sanksi pidana. Bagaimanapun juga bendera adalah salah satu identitas penting dari setiap Negara.

Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 93 mengatur tentang kapal yang memakai bendera Perserikatan Bangsa-Bangsa, badan-badan khusus (*specialized agencies*) Perserikatan Bangsa-Bangsa, dan Badan Tenaga Atom Internasional. Ditegaskan bahwa, “Pasal-pasal terdahulu tidak berlaku terhadap kapal-kapal yang digunakan dalam dinas resmi dari Perserikatan Bangsa-Bangsa, badan-badan khususnya serta Badan Tenaga Atom Internasional yang mengibarkan bendera dari organisasi internasional yang bersangkutan”.

Selanjutnya Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 94 membebani cukup banyak kewajiban kepada Negara bendera. Dengan tunduknya kapal yang berlayar di laut lepas pada yurisdiksi eksklusifnya dari Negara bendera, maka Negara bendera haruslah mampu menerapkan yurisdiksi eksklusifnya secara efektif terhadap kapal yang mengibarkan benderanya. Sebagai wujud nyata dari pelaksanaan yurisdiksi eksklusifnya, antara lain dengan melakukan pengawasan

dalam bidang administratif, teknis, dan sosial terhadap kapal yang mengibarkan benderanya. Demikian ayat (1) menegaskan. Ayat (2) huruf (a) dan (b) secara lebih khusus menjabarkan kewajiban dalam bidang administratif, yakni memelihara daftar kapal-kapal yang berkebangsaan dari Negara itu, disertai berbagai rinciannya yang berhubungan dengan segala identitas kapal itu, menerapkan yurisdiksi berdasarkan peraturan Perundang-undangan nasionalnya terhadap kapal-kapal yang berkebangsaannya maupun terhadap nahkoda, perwira, dan awak kapalnya yang berkaitan dengan masalah administratif, teknis dan sosial mengenai kapal itu.

Ayat (3) mewajibkan suatu Negara menempuh langkah-langkah yang dibutuhkan terhadap kapal yang berkebangsaan dari Negara yang bersangkutan demi terjaminnya keselamatan di laut, antara lain berkenaan dengan konstruksi, peralatan dan kelaikan laut dari kapal-kapal tersebut, persyaratan mengenai awak kapal, pelatihan bagi awak kapal, menetapkan tentang peraturan Perundang-undangan yang berkenaan dengan ketenagakerjaan dengan tetap memperhatikan ketentuan-ketentuan hukum internasional dalam bidang tersebut. Demikian pula mengenai pemakaian tanda-tanda yang jelas, pemeliharaan semua peralatan komunikasi, dan pencegahan terhadap tubrukan kapal di laut.

Ayat (4) mengatur tentang kewajiban Negara bendera yang lebih bersifat teknis, seperti pemeriksaan atas kapal tersebut oleh pihak yang berwenang, baik sebelum ataupun sesudah kapal tersebut didaftarkan, apakah kapal sudah memenuhi segala persyaratan teknis dan administratif yang ditentukan dalam hukum nasionalnya maupun hukum internasional, persyaratan yang harus

dipenuhi mengenai nahkoda, perwira dan awak kapal, tentang pengujian nahkoda serta awak kapal mengenai pengetahuannya tentang dan kepatuhannya terhadap peraturan-peraturan internasional yang berlaku dalam bidang pelayaran di laut dengan segala aspeknya. Dalam melakukan langkah-langkah yang ditentukan pada ayat (3) dan (4), setiap Negara harus mengikuti peraturan, prosedur dan praktik internasional yang sudah diterima secara umum serta mengambil setiap tindakan demi penaatannya ayat (5).

Suatu Negara lain yang memiliki alasan kuat untuk menerapkan yurisdiksinya atas suatu kapal tetapi gagal atau ternyata tidak terlaksana, maka Negara tersebut harus memberitahukan kepada Negara bendera supaya menerapkan yurisdiksinya dengan melakukan penyelidikan atas kapal itu dan apabila dipandang perlu harus mengambil tindakan nyata demi memperbaikinya ayat (6).

Ayat (7) mewajibkan kepada setiap Negara untuk melakukan pemeriksaan oleh pejabatnya yang berwenang atas setiap kecelakaan kapal atau insiden pelayaran lainnya di laut lepas yang menyangkut kapal yang berkebangsaan dari Negara yang bersangkutan yang mengakibatkan hilangnya nyawa atau luka berat dari seseorang yang berkewarganegaraan Negara lain ataupun kerusakan berat dari kapal ataupun instalasi Negara lain. Negara bendera dan Negara lain itu harus bekerjasama dalam pemeriksaan atas setiap kecelakaan laut ataupun setiap insiden pelayaran lainnya.

4. Tubrukan Kapal di Wilayah Laut Lepas

Defenisi tubrukan di wilayah laut lepas bukan hanya kecelakaan tubrukan antara kapal Negara bendera dengan kapal Negara bendera lainnya. Namun, defenisi tubrukan di wilayah laut lepas yaitu terdapat beberapa instalasi-instalasi yang berakibatkan kapal mengalami tubrukan di wilayah laut lepas seperti instalasi-instalasi berupa struktur mengambang dan struktur stabil. Adapun yang dimaksud struktur mengambang berupa gunung es atau pecahan batu es, sedangkan struktur stabil yaitu berupa pengeboran pipa minyak di wilayah laut lepas.³⁷

Tentang kejahatan mengenai tubrukan kapal diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 97 tetapi lebih ditekankan pada yurisdiksi kriminal atas kejahatan tersebut. Pasal 97 ayat (1) sama sekali tidak menegaskan pengertian dari tubrukan kapal dan tidak merinci unsur-unsur dari kejahatan atau tindak pidana tubrukan kapal akan tetapi hanya menegaskan, Negara mana yang memiliki yurisdiksi kriminal atas kejahatan tersebut.³⁸

³⁷ Dikutip melalui www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-collision-of-a-ship/ diakses pada tanggal Kamis, 16 Maret 2017. Pukul 19.57 wib.

³⁸ I Wayan Parthiana. *Op.Cit.*, halaman 193-194.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hak Dan Kewajiban Kapal Yang Berada Di Laut Lepas Menurut Unclos/Konvensi Hukum Laut

Hak dan kewajiban yang diatur di dalam Konvensi Hukum Laut 1982 sebagai bentuk pengawasan terhadap kebebasan kapal di wilayah laut lepas yang telah ditetapkan maupun sebagai pedoman yang mengatur setiap kapal yang melewati atau memanfaatkan kebebasan di wilayah laut lepas. Konvensi Hukum Laut atau Hukum Perjanjian Laut adalah perjanjian internasional yang dihasilkan dari Konferensi Perserikatan Bangsa Bangsa tentang hukum laut yang ketiga berlangsung dari tahun 1973 sampai dengan tahun 1982.

Konvensi Hukum Laut ini mendefinisikan hak dan tanggung jawab Negara dalam penggunaan lautan di dunia serta menetapkan pedoman untuk bisnis, lingkungan, dan pengelolaan sumber daya alam laut.³⁹

1. Hak kapal yang berada di wilayah laut lepas menurut Konvensi Hukum Laut 1982
 - a. Hak Berlayar

Berdasarkan Konvensi Hukum Laut pada Pasal 90 menyatakan bahwasannya setiap Negara, baik berpantai atau tidak berpantai, mempunyai hak untuk melayarkan kapal di bawah benderanya di laut lepas. Adapun pada Pasal 91 ayat (1) menyatakan setiap Negara harus menetapkan persyaratan bagi pemberian

³⁹ Dikutip melalui https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi_Perserikatan_Bangsa-Bangsa_tentang_Hukum_Laut diakses pada tanggal 19 April 2017 pukul 23.25.

kebangsaannya pada kapal, untuk pendaftaran kapal di dalam wilayah, dan untuk hak mengibarkan benderanya. Kapal memiliki kebangsaan Negara yang benderanya secara sah dapat dikibarkan olehnya. Harus ada suatu kaitan yang sungguh-sungguh antara Negara dan kapal itu.

Berdasarkan uraian di atas prinsip yang digunakan adalah prinsip territorial (wilayah). Prinsip territorial merupakan suatu kedaulatan Negara dalam suatu wilayah nasionalnya, yang mana bendera yang akan dikibarkan akan menjadi suatu identitas dari kapal yang akan berlayar di laut lepas, akan tetapi dalam hal mendapatkan identitas untuk kapal tersebut harus melalui proses pendaftaran kapal didalam wilayahnya.

b. Hak Melakukan Pemeriksaan

Berkenaan dengan kejahatan-kejahatan yang terjadi di laut lepas maka Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 110 ayat 1 menyatakan bahwa suatu kapal perang yang menjumpai kapal asing di laut lepas, selain kapal yang memiliki kekebalan penuh sesuai dengan yang ditentukan dalam Pasal 95 dan 96, tidak dibenarkan untuk menaikinya, kecuali kalau ada alasan untuk menduga bahwa :

- 1) Kapal tersebut terlibat dalam perompakan.
- 2) Kapal tersebut terlibat dalam perdagangan budak.
- 3) Kapal tersebut terlibat dalam pemancaran siaran gelap dan Negara bendera kapal perang tersebut memiliki yurisdiksi berdasarkan Pasal 109.
- 4) Kapal tersebut tanpa kebangsaan atau kewarganegaraan.
- 5) Walaupun kapal tersebut mengibarkan bendera dari suatu Negara asing atau menolak untuk memperlihatkan benderanya, dalam kenyataannya

kapal tersebut memiliki kebangsaan yang sama dengan kapal perang tersebut.

Berdasarkan Konvensi hukum Laut 1982 Pasal 110 ayat (1) ini tidak ada satu kapal pun termasuk kapal perang dari Negara manapun yang dapat menaiki kapal yang sedang berlayar di laut lepas, khususnya untuk melakukan tindakan pemeriksaan atas kapal tersebut. Hal ini karena kapal di laut lepas tidak tunduk pada yurisdiksi Negara mana pun, kecuali yurisdiksi yang sifatnya eksklusif dari Negara bendera sebagai Negara yang merupakan kebangsaan atau kewarganegaraan dari kapal itu sendiri.

Prinsip ini diterapkan terhadap kapal yang sedang berlayar di laut lepas yang terlibat dalam suatu kejahatan yang diatur dalam Pasal 97 sampai 109, tentulah keamanan dan ketertiban serta kedamaian di laut lepas akan terganggu. Kapal yang terlibat dalam suatu kejahatan akan terbiarkan terus melakukan kejahatan. Dengan kata lain, terjadi semacam pembiaran yang akan mengganggu dan mengancam keamanan, ketertiban dan kedamaian di laut lepas.

Demi menghindari terjadinya pembiaran maka Pasal 110 ayat (1) memberikan pengecualian. Pengecualian itu adalah suatu kapal perang yang menjumpai kapal yang berlayar di laut lepas dibenarkan untuk menaiki kapal tersebut untuk melakukan pemeriksaan, apabila terdapat alasan yang cukup untuk menduga (*reasonable ground for suspecting*), bahwa kapal tersebut terkait dengan salah satu dari kejahatan, seperti perompakan, perdagangan budak, penyiaran gelap, tanpa kebangsaan, menolak mengibarkan atau menolak memperlihatkan bendera kebangsaannya. Selain itu, kapal perang dibenarkan untuk menaiki kapal

yang sedang berlayar di laut lepas apabila diberikan wewenang untuk itu berdasarkan atas suatu perjanjian.

Satu kekurangan dari Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 110 ayat 1 ini adalah tidak dicantumkan mengenai kapal yang terlibat dalam perdagangan gelap narkoba dan bahan-bahan psikotropika. Mengingat sekarang ini narkoba dan bahan-bahan psikotropika sudah merupakan ancaman serius terhadap umat manusia. Tampaknya tidak dicantumkannya kapal yang terlibat dalam kejahatan narkoba dan bahan-bahan psikotropika disebabkan karena pencegahan dan pemberantasannya sudah diatur dalam suatu perjanjian internasional. Namun untuk kepastiannya haruslah dilakukan penelaahan secara lebih mendalam.

Apabila kapal perang melakukan kewenangannya seperti ditentukan pada ayat (1), kapal perang tersebut dapat melakukan pemeriksaan mengenai ada atau tidak adanya hak dari kapal yang diperiksa itu untuk mengibarkan bendera dari Negara yang diakuinya sebagai Negara kebangsaannya. Untuk keperluan itu, kapal perang tersebut dapat mengirim sekoci berdasarkan perintah dari perwira kapal perang tersebut ke kapal yang dicurigai. Jika masih tetap ada kecurigaan setelah dokumen-dokumen yang relevan diperiksa, pemeriksaan masih dapat diteruskan di atas kapal dengan tetap memerintahkan segala pertimbangan yang memungkinkan. Demikian ditegaskan pada ayat (2) Pasal 110.

Apabila setelah dilakukan pemeriksaan dan ternyata kecurigaan tersebut tidak beralasan dan apabila ternyata kapal yang diperiksa itu tidak melakukan salah satu atau lebih perbuatan yang dicurigai, sehingga kapal itu menderita

kerugian disebabkan karena pemeriksaan tersebut, maka kapal itu harus diberikan ganti kerugian atas setiap kerugian ataupun kerusakan yang telah dideritanya.⁴⁰

2. Kewajiban Kapal yang Berada di Wilayah Laut Lepas Menurut Unclos 1982

a. Kewajiban Negara Bendera

Berdasarkan Konvensi Hukum Laut pada Pasal 94 menegaskan tentang kewajiban Negara bendera di wilayah laut lepas yaitu setiap Negara harus melaksanakan secara efektif yurisdiksi dan pengawasannya dalam bidang administratif, teknis dan sosial atas kapal yang mengibarkan benderanya khususnya setiap Negara harus :

- 1) Memelihara suatu daftar (*register*) kapal-kapal yang memuat nama dan keterangan-keterangan lainnya tentang kapal yang mengibarkan benderanya, kecuali kapal yang dikecualikan dari peraturan-peraturan internasional yang diterima secara umum karena ukurannya yang kecil.
- 2) Menjalankan yurisdiksi di bawah perundang-undangan nasionalnya atas setiap kapal yang mengibarkan benderanya dan nakhoda, perwira serta awak kapalnya bertalian dengan masalah administratif, teknis dan sosial mengenai kapal itu.

Setiap Negara harus mengambil tindakan yang diperlukan bagi kapal yang memakai benderanya, untuk menjamin keselamatan di laut, berkenaan dengan :

- 1) Konstruksi, peralatan dan kelayakan laut kapal.

⁴⁰ *Ibid.* halaman 204-206.

- 2) Pengawakan kapal, persyaratan perburuhan dan latihan awak kapal, dengan memperhatikan ketentuan internasional yang berlaku.
- 3) Pemakaian tanda-tanda, memelihara dan pencegahan tubrukan.

Tindakan demikian harus meliputi tindakan yang diperlukan untuk menjamin :

- 1) Bahwa setiap kapal, sebelum pendaftaran dan sesudah pada jangka waktu tertentu, diperiksa oleh seorang surveyor kapal yang berwenang dan bahwa di atas kapal tersedia peta, penerbitan pelayaran dan peralatan navigasi dan alat-alat lainnya yang di perlukan untuk navigasi yang aman kapal itu.
- 2) Bahwa setiap kapal ada dalam pengendalian seorang nakhoda dan perwira-perwira yang memiliki persyaratan yang tepat, khususnya mengenai *sea man ship* (kepelautan), navigasi, komunikasi dan permesinan kapal, dan bahwa awak kapal itu memenuhi syarat dalam kualifikasi dan jumlahnya untuk jenis, ukuran, mesin dan peralatan kapal itu.
- 3) Bahwa nakhoda, perwira, dan sedapat mungkin awak kapal sepenuhnya mengenal dan diharuskan untuk mematuhi peraturan internasional yang berlaku tentang keselamatan jiwa di laut, pencegahan tubrukan dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran laut serta pemeliharaan komunikasi melalui radio.

Dalam mengambil tindakan yang diharuskan dalam ayat (3) dan (4) setiap Negara diharuskan untuk mengikuti peraturan-peraturan, prosedur dan praktek internasional yang umum diterima dan untuk mengambil setiap langkah yang mungkin diperlukan untuk pentaatannya.

Suatu Negara yang mempunyai alasan yang kuat untuk mengira bahwa yurisdiksi dan pengendalian yang layak bertalian dengan suatu kapal telah tidak terlaksana, dapat melaporkan fakta itu kepada Negara bendera. Setelah menerima laporan demikian, Negara bendera harus menyelidiki masalah itu dan apabila diperlukan harus mengambil tindakan yang diperlukan untuk memperbaiki keadaan.

Setiap Negara harus mengadakan pemeriksaan yang dilakukan oleh atau dihadapan seorang atau orang-orang yang berwenang, atas setiap kecelakaan kapal atau insiden pelayaran di laut lepas yang menyangkut kapal yang mengibarkan benderanya dan yang mengakibatkan hilangnya nyawa atau luka berat pada warganegara dari Negara lain atau kerusakan berat pada kapal-kapal atau instalasi-instalasi Negara lain atau pada lingkungan laut.

Negara bendera dan Negara yang lain itu harus bekerjasama dalam penyelenggaraan suatu pemeriksaan yang diadakan oleh Negara yang lain itu terhadap setiap kecelakaan laut atau insiden pelayaran yang demikian itu.

Berdasarkan uraian di atas bahwa kewajiban suatu Negara atas kapalnya yang berada di laut lepas yaitu melakukan registrasi atau pendaftaran atas kapal-kapal yang menggunakan bendera Negaranya, kemudian menjamin keamanan dan keselamatan kapal-kapalnya yang berada di laut lepas.

b. Kewajiban untuk Memberikan Bantuan.

Berdasarkan Konvensi Hukum Laut pada Pasal 98 ayat (1) dan (2) menegaskan bahwa setiap Negara harus mewajibkan nakhoda suatu kapal yang

berlayar di bawah benderanya, selama hal itu dapat dilakukannya tanpa bahaya yang besar bagi kapal, awak kapal atau penumpang :

- 1) Untuk memberikan pertolongan kepada setiap orang yang ditemukan di laut dalam bahaya akan hilang.
- 2) Untuk menuju secepatnya menolong orang yang dalam kesulitan, apabila mendapat pemberitahuan tentang kebutuhan mereka akan pertolongan, sepanjang tindakan demikian sepatutnya dapat diharapkan dari padanya.
- 3) Setelah suatu tubrukan, untuk memberikan bantuan pada kapal lain itu, awak kapal dan penumpangnya dan dimana mungkin, untuk memberitahukan kepada kapal lain itu nama kapalnya sendiri, pelabuhan registrasinya dan pelabuhan terdekat yang akan didatanginya.

Setiap Negara pantai harus menggalakkan diadakannya, pengoperasian dan pemeliharaan dinas *search and rescue* (SAR) yang memadai dan efektif berkenaan dengan keselamatan di dalam dan di atas laut dan dimana keadaan menghendaknya, bekerjasama dengan Negara tetangga untuk tujuan ini dengan cara pengaturan *regional*.

Berdasarkan uraian di atas bahwa setiap Negara berkewajiban untuk memberikan bantuan kepada kapal-kapal yang berada di bawah bendera Negeranya yang jika mengalami kesulitan ataupun mengalami tubrukan kapal di laut lepas.

c. Kewajiban untuk Kerjasama dalam Penindasan Pembajakan di Laut.

Berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 pada Pasal 100 menegaskan kepada seluruh kapal Negara yang melewati wilayah laut lepas bahwa semua

Negara harus bekerjasama sepenuhnya dalam penindasan pembajakan di laut lepas di tempat lain manapun di luar yurisdiksi sesuatu Negara.

Berdasarkan uraian di atas bahwa semua Negara berkewajiban melakukan kerjasama bilateral maupun multilateral dalam hal menanggulangi penindasan pembajakan laut di laut lepas. Kewajiban yang ditegaskan dalam Konvensi Hukum Laut ini diatur demi keselamatan dan keamanan berlalu lintas dijalur laut internasional.

- d. Kewajiban Negara untuk Mengadakan Tindakan Bertalian dengan Warga Negeranya untuk Konservasi Sumber Kekayaan Hayati di Laut Lepas.

Pada umumnya setiap Negara berpantai maupun tidak berpantai pasti sangat membutuhkan laut maupun kekayaan hayati di wilayah laut tersebut. Oleh karena itu demi menjaga kelestarian lingkungan di wilayah laut lepas.

Berdasarkan Konvensi Hukum Laut pada bagian 2 Pasal 117 menegaskan bahwa semua Negara mempunyai kewajiban untuk mengambil tindakan atau kerjasama dengan Negara lain dalam mengambil tindakan demikian bertalian dengan warganegara masing-masing yang dianggap perlu untuk konservasi sumber kekayaan hayati di laut lepas.

B. Akibat Hukum Kapal yang Mengalami Tubrukan di Wilayah Laut Lepas

Jumlah kapal semakin meningkat sehingga lalu lintas kapal di lautan maupun selat semakin padat dan ramai. Konsekuensinya, risiko tubrukan kapal juga semakin tinggi. Salah satu aspek yang tidak dapat dilepaskan dari pengangkutan laut adalah asuransi.

Terjadinya tubrukan kapal akan menimbulkan kerugian yang nantinya bisa jadi menimbulkan tanggung jawab pada pihak-pihak yang terlibat dalam pelayaran tersebut. Dalam situasi tertentu, kapal yang sedang berlayar berada dalam keadaan darurat, sementara untuk menyelamatkannya diharuskan untuk membuang sejumlah muatan yang kemudian dapat merusak badan kapal. Kondisi ini disebut dengan *general average*. Segala kerugian akibat keadaan tersebut ditanggung bersama-sama oleh pihak-pihak yang terlibat di dalam pelayaran, mulai dari pemilik dan operator kapal, serta pemilik barang.

Ada pula klausul di dalam asuransi maritim yang diberi judul *both to blame collision*. Ketika dua kapal saling bertubrukan atau bersinggungan, langkah pertama adalah menemukan siapa yang menyebabkan dan bersalah atas tubrukan tersebut. Dalam keadaan ini tidak dapat ditentukan secara pasti pihak mana yang bersalah, sebab masing-masing pihak akan menuduh pihak lain yang menyebabkan tubrukan. Kepastian mengenai kasus ini hanya dapat diketahui melalui keputusan Mahkamah Pelayaran.

Bila tubrukan terjadi karena kesalahan salah satu pihak, maka tanggung jawab dipikul oleh pihak yang bersalah. Adapun bila tubrukan kapal terjadi akibat kedua pihak, tanggung jawab yang dipikul oleh masing-masing pengusaha adalah seimbang sesuai dengan kesalahan-kesalahan yang dilakukan oleh masing-masing pihak.⁴¹

⁴¹ Dikutip melalui <http://www.samuelbonaparte.com/tubrukan-kapal/> diakses pada tanggal 20 April 2017 pukul 10.25 wib.

1. Memperoleh Asuransi Kapal yang Mengalami Tubrukan

Meski teknologi sudah berkembang, namun tidak dapat disangkal bahwa pengiriman barang melalui laut masih mendominasi perdagangan di dunia. Berdasarkan data dari *United Nations Commission on Trading and Development (UNCTAD)* bahwa ada sekitar 9.2 milyar ton barang yang dimuat dari berbagai pelabuhan di dunia. Angka ini di kisaran kurang lebih 90% dari total perdagangan dunia. Mundur ke beberapa abad ke belakang, praktis teknologi pengiriman barang saat itu hanya dilayani satu moda angkutan, yaitu kapal laut.

Dengan mengadakan perjanjian dengan pihak pengangkut untuk mengirimkan barang, maka pihak pengirim mempercayakan keselamatan barangnya kepada pengangkut. Hal yang demikian memunculkan tanggung jawab dimana segala kerugian yang terjadi atas barang selama dalam masa pelayaran menjadi tanggung jawab pengangkut.

Berdasarkan sejarah awalnya, tanggung jawab pengangkut didasarkan pada prinsip *strict liability* yang menjadikannya bertanggung jawab atas setiap kerugian atau kerusakan barang meskipun pengangkut tidak melakukan kelalaian. Sehingga, pengangkut dianggap secara mutlak bertanggung jawab atas keselamatan barang yang dipercayakan kepadanya. Pengecualian atas tanggung jawab tersebut hanya terbatas pada apa yang disebut sebagai *common law exceptions*, yaitu:

-
- 1) *Act of God*
 - 2) *Public enemies*
 - 3) *Inherent vice*

Seiring dengan perkembangan prinsip *freedom of contract* pada abad ke 19, pengangkut yang ketika itu memiliki posisi tawar yang kuat mengurangi tanggung jawab mereka dengan menghilangkan *common law exceptions*.

Harter Act dianggap sebagai produk hukum pertama di dunia yang mengalokasikan risiko kerugian melalui pengangkutan laut antara pengangkut dengan pemilik barang, dan juga sebagai aturan yang menyeragamkan pembatasan posisi tawar pengangkut secara kontrak.

Seberapa penting isu *bill of lading* dalam konferensi ini terlihat dari nama yang digunakan pada rancangan konvensi tersebut Hague Rules hingga akhirnya tiga tahun kemudian di Brussel, pada tanggal 28 Agustus 1924 diadopsi dengan nama resmi *International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading* yang mulai diberlakukan pada tahun 1931.

Untuk sekian lama, *Hague Rules* dapat diterima sebagai aturan yang menyeimbangkan kepentingan pemilik kapal dan pemilik muatan. Namun demikian, seiring perkembangan waktu dan perubahan pola perdagangan internasional dengan maraknya penggunaan kontener, dirasa perlu untuk menyesuaikan aturan.

Konvensi internasional oleh UNCTAD bekerja sama dengan *United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)* yang kemudian diadopsi pada konferensi internasional yang diadakan oleh Persatuan Bangsa Bangsa (PBB) pada bulan Maret 1978 di Hamburg. Konvensi ini diberikan nama resmi sebagai *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea* atau

lebih dikenal dengan sebutan *Hamburg Rules* yang mulai berlaku efektif pada tanggal 1 November 1992.

Sebenarnya ada satu lagi konvensi internasional di bidang pengangkutan barang melalui laut yang sudah mulai diratifikasi sejak tanggal 23 September 2009 di kota Rotterdam dengan nama resmi *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* atau lebih dikenal dengan sebutan *Rotterdam Rules*.⁴²

Secara umum istilah asuransi atau pertanggungan dapat mempunyai berbagai arti dan batasan, sesuai dengan siapa yang memberikannya dan dipergunakan untuk sasaran apa. Dalam hal ini sesuai dengan sudut pandang dan manfaat yang akan diperoleh atau dituju, berkaitan dengan sesuai kepentingan masing-masing yang member batasan. Asuransi atau pertanggungan dapat ditelaah dan diberi batasan dari bidang-bidang ekonomi, hukum, bisnis, matematika atau sosial.⁴³

Asuransi atau pertanggungan dalam pengertian hukum mengandung satu arti yang pasti ialah sebagai suatu jenis perjanjian. Meskipun demikian perjanjian asuransi itu mempunyai tujuan yang spesifik dan pasti ialah berkisar pada manfaat ekonomi bagi kedua pihak yang mengadakan perjanjian.⁴⁴

Asuransi dalam terminologi hukum merupakan suatu perjanjian , oleh karena itu perjanjian itu sendiri perlu dikaji sebagai acuan menuju pada pengertian

⁴² Dikutip melalui <http://ahliasuransi.com/perkembangan-singkat-konvensi-internasional-pengangkutan-barang-melalui-laut-dan-posisi-indonesia/> diakses pada tanggal 20 April 2017 pukul 11.58 wib.

⁴³ Sri Rejeki Hartono. 1992. *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Jakarta: Sinar Grafika.halaman 78.

⁴⁴ *Ibid.*, halaman 80.

asuransi. Di samping itu karena acuan pokok perjanjian asuransi tetap pada pengertian dasar dari perjanjian.

Secara umum pengertian perjanjian dapat dijabarkan antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.
- b. Suatu hubungan hukum antara pihak, atas dasar mana pihak yang satu berhak untuk suatu prestasi dari yang lain. Yang juga berkewajiban melaksanakan dan bertanggung jawab atas suatu prestasi.

Dari batasan tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa setiap perjanjian pada dasarnya akan meliputi hal-hal tersebut di bawah ini:

- a. Perjanjian selalu menciptakan hubungan hukum.
- b. Perjanjian menunjukkan adanya kemampuan atau kewenangan menurut hukum.
- c. Perjanjian mempunyai atau berisikan suatu tujuan, bahwa pihak yang satu akan memperoleh dari pihak yang lain suatu prestasi yang mungkin memberikan sesuatu, melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu.
- d. Dalam setiap perjanjian, kreditur berhak atas prestasi dari debitur, yang akan sukarela akan memenuhinya.
- e. Bahwa dalam setiap perjanjian debitur wajib dan bertanggung jawab melakukan prestasinya sesuai dengan isi perjanjian.

Kelima unsur termaksud di atas pada hakikatnya selalu terkandung pada setiap jenis perjanjian termasuk perjanjian asuransi. Jadi pada perjanjian asuransi di

samping harus mengandung kelima unsur pokok termaksud, mengandung pula unsur-unsur lain yang menunjukkan ciri-ciri khusus dalam karakteristiknya. Ciri-ciri dan karakteristik perjanjian asuransi inilah nanti yang akan membedakannya dengan jenis perjanjian pada umumnya dan perjanjian-perjanjian lain.

Perjanjian asuransi itu diadakan dengan maksud untuk memperoleh suatu kepastian atas kembalinya keadaan (ekonomi) sesuai dengan semula sebelum terjadi peristiwa. Dari batasan termaksud di atas Prof. Emmy Pangaribuan selanjutnya menjabarkan lebih lanjut bahwa perjanjian asuransi atau pertanggungan itu mempunyai sifat-sifat sebagai berikut:⁴⁵

- a. Perjanjian asuransi atau pertanggungan pada dasarnya adalah suatu perjanjian penggantian kerugian. Penanggung mengikat diri untuk menggantikan kerugian karena pihak tertanggung menderita kerugian dan yang diganti itu adalah seimbang dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita.
- b. Perjanjian asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian bersyarat kewajiban mengganti rugi dari penganggung hanya dilaksanakan kalau peristiwa yang tidak tertentu atas mana diadakan pertanggungan itu terjadi.
- c. Perjanjian asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian timbal balik.
- d. Kerugian yang diderita adalah sebagai akibat dari peristiwa yang tidak tertentu atas mana diadakan pertanggungan.

Perusahaan asuransi adalah perusahaan yang secara profesional menyediakan diri untuk mengambil alih dan menerima risiko pihak-pihak lain.

⁴⁵ *Ibid.*, halaman 82-85.

Dengan pembayaran tertentu, risiko yang menjadi tanggung jawabnya itu kemudian dikelola sedemikian rupa dalam suatu rangkaian kegiatan yang berkelanjutan, sebagai kegiatan perusahaan.

Perusahaan asuransi secara umum hanya dapat menerima peralihan risiko dengan syarat-syarat teknis tertentu. Secara teknis, perusahaan asuransi bersedia menerima peralihan risiko dari pihak-pihak lain, dengan pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

- a. Harus ada sejumlah risiko sejenis yang diasuransikan, sehingga berdasarkan pengalaman dapat dihasilkan suatu harga rata-rata.
- b. Harus ada kemungkinan untuk menghitung adanya peluang terhadap kemungkinan terjadinya kerugian.
- c. Terjadinya kerugian harus secara kebetulan.
- d. Ada kepentingan yang harus dilindungi.
- e. Kemungkinan kerugian tidak boleh merupakan suatu bencana. Kerugian yang timbul tidak menimpah sejumlah besar orang atau kelompok orang.

Kerugian semacam ini umumnya dikecualikan dalam asuransi, karena merupakan penyimpangan terhadap azas ganti kerugian yang sedikit ditanggung oleh sumbangan dari dan banyak orang yang tidak menderita kerugian. Misalnya kerugian yang disebabkan karena risiko politik atau perang.

Pertimbangan-pertimbangan di atas selalu menjadi tolak ukur bagi kegiatan perusahaan asuransi dalam menangani produk-produknya yang akan ditawarkan kepada masyarakat selanjutnya. Asuransi merupakan suatu alat untuk memindahkan risiko dari kesatuan-kesatuan yang berdiri sendiri kepada satu unit

tertentu yaitu perusahaan asuransi dengan pembayaran sejumlah uang tertentu yang disebut sebagai premi, untuk menanggung sampai suatu batas tertentu kerugian-kerugian yang diderita oleh pihak yang mengalihkan risiko. Dalam batas-batas tertentu, khusus mengenai risiko perusahaan asuransi mempunyai kedudukan yang sama dengan setiap pihak yang lain.⁴⁶

1) Asuransi terhadap kapal yang mengalami tubrukan di laut

Dalam asuransi laut, kepentingan yang ditanggung terdiri dari kapal dan muatan. Kepentingan yang berhubungan dengan kapal yang langsung diderita pemilik kapal :

- a) Kapal sendiri, seperti kerusakan atas lambung dan mesin kapal, kepentingan mana dapat diasuransikan dalam penutupan “Hull & Machinery”.
- b) Yang tambang (*freight*), jika dibayar dimuka dan barang tiba dalam keadaan rusak atau dibayar di pelabuhan bongkar dan barangnya rusak penerima barang tidak mau membayar *freight*.
- c) *Disbursement*, untuk mengatasi harga kapal yang sesungguhnya lalu menutup asuransi, untuk menjaga kepentingannya jika terjadi *total loss* selama periode yang diasuransikan.

Yang berhubungan dengan tanggungjawab pemilik kapal :

- a) Tubrukan dengan kapal lain, dimana kapalnya sendiri dianggap bersalah maka kerugian kapal lain ditanggung pihak yang dinyatakan salah dan penutup asuransi ada kalanya dibatasi hanya sebagian.

⁴⁶ *Ibid.*, halaman 197-199.

- b) Karena pengangkutan, sebagai akibat kelalaian pemilik kapal melakukan pengawasan terhadap barang yang diangkut berdasarkan hukum, pemilik kapal yang bertanggungjawab.
- c) Karena pelanggaran hukum setempat, dapat dibebankan kepada *protection & indemnity club*.
- d) Tanggung-jawab terhadap anak buah kapal, karena kecelakaan dan lain-lain.

2) Asuransi terhadap orang yang menjadi korban tubrukan kapal di laut

Adapun pembagian asuransi terhadap orang yang menjadi korban dalam tubrukan kapal di laut adalah sebagai berikut:

- a) Asuransi terhadap nahkoda dan awak kapal ditanggung oleh pihak pemilik kapal dan pihak perusahaan pelayaran kapal tersebut.
- b) Asuransi terhadap penumpang atau konsumen jasa pelayaran ditanggung oleh pihak perusahaan kapal tersebut.

3) Asuransi terhadap muatan kapal yang mengalami tubrukan di laut

Adapun pembagian asuransi terhadap muatan kapal yang menjadi tanggung jawab perusahaan pelayaran terhadap konsumen jasa angkut memiliki kepentingan yang berhubungan dengan muatan:

- a) Harga beli barang itu sendiri, diasuransikan untuk menjaga kemungkinan rusaknya barang selama perjalanan.
- b) Biaya pengiriman atau ongkos kapal diadakan jika ongkos kapal dibayar lebih dahulu (*freight pre-paid*) dan dikhawatirkan oleh pemilik barang

akan kehilangan ongkos apabila barangnya tiba dalam keadaan rusak atau hilang.

- c) Ongkos pembongkaran dan penerusan barang (*forwarding expenses*), yang harus dibayar oleh pemilik barang, walaupun barang diterima pemilik dalam keadaan rusak.
- d) Premi asuransi, sebagai imbalan tidak dikembalikannya premi untuk barang yang hilang.
- e) Keuntungan yang diharapkan, diasuransikan mengingat kemungkinan terjadi barang tidak sampai sehingga keuntungan yang diharapkan semula tidak diperolehnya.

Kelima kepentingan tersebut di atas dapat diasuransikan menjadi satu pertanggungan dalam asuransi barang. Kepentingan-kepentingan lain yang tidak merupakan bagian dari muatan, namun erat hubungan dengan muatan adalah:

- a) Komisi diasuransikan oleh orang yang akan menerimanya jika komisi didasarkan atas sampainya barang dan kemungkinan tidak tibanya.
- b) Tanggung-jawab untuk angkutan barang berbahaya yang tanggungjawabnya dibebankan kepada pemilik barang atas kemungkinan kerusakan yang ditimbulkan.
- c) *Defeasible* dan *contingent*, diasuransikan untuk kerugian pihak penjual jika pihak pembeli menolak menerima barang dengan alasan terlambat dan ongkos pengembalian barang ke tempat penjual menjadi tanggungan pihak penjual (*defeasible interest*), jika hal ini terjadi dan pihak pembeli sudah

menjual barang tersebut sebelum tiba, maka pembelipun akan menderita kerugian yang dapat diasuransikan (*contingent interest*).

Secara singkat dapat dikatakan bahwa yang menjadi pokok pertanggung jawaban dalam asuransi laut adalah segala kepentingan yang dapat mengakibatkan kerugian bagi pemiliknya karena terjadinya suatu bahaya laut. Diadakannya asuransi oleh pemilik kepentingan tersebut adalah untuk menjaga-jaga agar apabila bahaya itu datang dan mengakibatkan kerugian, pemiliknya mendapatkan ganti kerugian.⁴⁷

2. Pencemaran Lingkungan Laut

a. Penegakan hukum lingkungan laut internasional

Kewajiban untuk memformulasikan aturan-aturan internasional dan Perundang-undangan internasional untuk mengawasi pencemaran dan untuk harmonisasi kebijaksanaan nasional, ditetapkan oleh konvensi dengan mengacu kepada beberapa jenis sumber-sumber pencemaran.

Negara-negara bendera kapal akan membuat Perundang-undangan untuk kapal-kapal yang berada di bawah kekuasaannya dengan efek yang sama dengan aturan-aturan internasional yang diterima secara umum.

Penegakan hukum dari aturan-aturan pencemaran yang berasal dari *dumping* akan dilakukan oleh Negara pantai, Negara bendera kapal bagi kapal yang memakai bendera kapal tersebut atau pesawat yang terdaftar pada Negara tersebut atau Negara manapun yang di dalam wilayahnya limbah atau jenis lainnya dimuat oleh suatu kapal. Apabila suatu Negara telah mengadakan

⁴⁷ Dikutip melalui <http://ikamedia.blogspot.co.id/2012/11/asuransi-laut.html>. diakses pada tanggal Jum'at, 17 Maret 2017. Pukul 10.51 wib.

pemeriksaan terhadap hal tersebut, Negara lain tidak diwajibkan untuk mengadakan pemeriksaan hal yang sama.

b. Penegakan hukum lingkungan oleh Negara bendera kapal

Terhadap pencemaran yang berasal dari kapal-kapal, Negara-negara bendera kapal bertanggungjawab atas penegakan hukum dari peraturan-peraturan nasional dan aturan-aturan internasional serta standart-standart dalam kaitan dengan kapal-kapal yang memakai bendera Negara tersebut. Dimanapun pelanggaran terjadi, diwajibkan bagi Negara-negara tersebut untuk memeriksa dan mencari kebenaran perihal kapal-kapal tersebut, melarangnya berlayar kalau kapal-kapal tersebut tidak patuh, menyelidiki pelanggaran-pelanggaran yang dituduhkan, mengadakan pemeriksaan dimana perlu dan memperlakukan hukuman yang cukup berat untuk mencegah mereka melakukan pelanggaran. Negara-negara harus menjamin bahwa kapal-kapal yang memakai benderanya membawa sertifikat yang diwajibkan dan dikeluarkan sesuai dengan aturan-aturan dan standart internasional. Negara bendera kapal dapat meminta bantuan Negara lain untuk penyelidikan pelanggaran tersebut, dimana kerjasama Negara-negara lain mungkin diperlukan untuk menjernihkan kasus tersebut.⁴⁸

c. Penegakkan Hukum Pemberantasan Pencemaran Laut

Perlindungan dan kelestarian lingkungan laut mendapatkan perhatian khusus Konvensi. Bab XII yang terdiri 45 Pasal, dari Pasal 192 sampai 237 khusus diperuntukkan bagi segala sesuatunya yang berhubungan dengan pencemaran dan tindakan-tindakan yang harus diambil untuk melindungi

⁴⁸ Chairul Anwar. 1989. *Hukum Internasional: Horizon Baru Hukum Laut Internasional Konvensi Hukum Laut 1982*. Jakarta: Djambatan. halaman 107.

lingkungan laut Konvensi meminta agar Negara-negara menetapkan peraturan perundang-undangan untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut dari sumber daratan, kegiatan-kegiatan dasar laut, kegiatan-kegiatan kawasan, kendaraan air, *dumping*, dan lain-lain mengharuskan pentaatan terhadap peraturan Perundang-undangan yang telah ditetapkan.

Masalah perlindungan lingkungan merupakan salah satu masalah yang mendapat perhatian utama masyarakat internasional semenjak beberapa dekade ini karena menyangkut langsung kelanjutan hidup umat manusia. Seperti kecelakaan kapal-kapal Torry-Canyon di Tahun 1967 dan Amoco-Cadiz di Tahun 1978 misalnya yang merusak pantai-pantai dan laut disekitarnya telah mendorong masyarakat internasional untuk membuat ketentuan-ketentuan bagi perlindungan dan pemeliharaan lingkungan baik darat, udara maupun laut.

Walaupun sudah bermacam Konvensi yang diterima dalam pelaksanaannya masih terlihat keengganan banyak Negara untuk memperkuat keamanan laut walaupun dapat disadari dampak pencemaran terhadap pemeliharaan lingkungan. Akhirnya berdasarkan pelajaran dan pengalaman yang telah diperoleh sebelumnya, Konvensi Hukum Laut 1982 telah dapat mendamaikan antara hak-hak dan kewajiban Negara-negara dibidang pemeliharaan lingkungan laut. Dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi Negara-negara sadar atas kewajibannya untuk melindungi dan memelihara lingkungan laut demi kepentingan mereka sendiri.

Negara-negara yang melanggar aturan di wilayah laut atas permintaan Negara lain akan menyelidiki pelanggaran-pelanggaran yang dituduhkan dan

Negara bendera kapal akan segera memberitahukan organisasi internasional yang berwenang tentang tindakan-tindakan yang diambil serta hasilnya. Keterangan ini dapat diperoleh oleh semua Negara. Hukuman-hukuman yang disediakan oleh Perundang-undangan Negara bendera kapal untuk kapal-kapal yang memakai benderanya haruslah hukuman yang cukup berat untuk mencegah pelanggaran.⁴⁹

C. Penyelesaian Hukum Internasional terhadap Kapal yang Mengalami Tubrukan di Wilayah Laut Lepas

Setiap Negara-negara peserta Konvensi wajib untuk menyelesaikan sengketa tentang intervensi dan implementasi (penerapan) Konvensi secara damai. Setiap sengketa dapat diajukan dihadapan Mahkamah Hukum Laut Internasional (*International Tribunal for the Law of the Sea*) yang didirikan berdasarkan Konvensi atau ke Mahkamah Internasional (*International Court of Justice*) atau melalui badan arbitrase.⁵⁰

1. Penyelesaian Sengketa Internasional Menurut Konvensi Hukum Laut 1982

Penyelesaian sengketa dalam bidang hukum laut sebelum Konvensi Hukum Laut 1982 dilakukan dalam kerangka penyelesaian sengketa internasional pada umumnya. Dalam hal ini sengketa hukum laut diselesaikan melalui mekanisme-mekanisme dan institusi-institusi peradilan internasional yang telah ada, seperti Mahkamah Internasional.

Konvensi Hukum Laut 1982 telah menyediakan suatu sistem penyelesaian sengketa yang sangat kreatif. Dilihat dari perkembangan sistem peradilan internasional, mekanisme Konvensi ini merupakan yang pertama kali yang dapat

⁴⁹ *Ibid.* halaman 105-108.

⁵⁰ Moctar Kusumaatmadja & Ety R. Agoes. *Op. Cit.* halaman 191.

mengarahkan Negara-negara peserta untuk menerima prosedur memaksa (*compulsory procedures*). Dengan sistem Konvensi maka tidak ada lagi ruang bagi Negara-negara pihak Konvensi untuk menunda-nunda sengketa hukum lautnya dengan bersembunyi di belakang konsep kedaulatan Negara karena Konvensi secara prinsip mengharuskan Negara-negara pihak untuk menyelesaikan sengketanya melalui mekanisme Konvensi, Negara-negara pihak Konvensi dapat membiarkan suatu sengketa tidak terselesaikan hanya jika pihak lainnya setuju untuk itu. Jika pihak lain tidak setuju, maka mekanisme prosedur memaksa Konvensi akan diberlakukan.

Menurut mekanisme Konvensi, Negara-negara pihak diberi kebebasan yang luas untuk memilih prosedur yang diinginkan sepanjang itu disepakati bersama. Prosedur dimaksud termasuk prosedur yang disediakan oleh Pasal 33 paragraf (1) Piagam PBB, mekanisme regional, bilateral, atau melalui perjanjian bilateral. Jika dengan prosedur tersebut tetap tidak dicapai kesepakatan, maka para pihak wajib menetapkan segera cara penyelesaian sengketa yang disepakati. Jika pada tahap ini masih tidak disepakati, maka para pihak diwajibkan menjalankan prosedur sesuai dengan lampiran VI Konvensi yaitu melalui konsiliasi.

Akhirnya jika melalui prosedur di atas, para pihak tetap belum dapat menyelesaikan sengketanya, maka ditetapkan prosedur selanjutnya yaitu menyampaikan ke salah satu badan peradilan yang disediakan oleh Konvensi, yaitu:

- a. Tribunal Internasional untuk Hukum Laut.
- b. Mahkamah Internasional.

- c. Tribunal Arbitrase.
- d. Tribunal Arbitrase Khusus.

Negara-negara pihak pada waktu menandatangani, meratifikasi atau menerima Konvensi, atau pada waktu kapan saja, melalui suatu deklarasi dapat memilih badan-badan peradilan di atas untuk mengadili sengketanya. Jika tidak ada deklarasi yang di maksud, maka Negara pihak tersebut dianggap memilih Arbitrase.⁵¹

Pada peristiwa kecelakaan tubrukan kapal penumpang Perancis bernama Lotus menabrak sebuah kapal Turki yang bernama Boz Kourt di laut lepas Egee. Kapal Turki tersebut tenggelam dan 8 orang anak buahnya meninggal, keesokan harinya Lotus berlabuh di Konstantinopel dan langsung komandan kapalnya ditangkap, diadili serta dihukum penjara 80 hari beserta denda uang. Perancis memprotes keras terhadap tindakan pemerintah Turki tersebut, kedua pihak setuju mengajukan perkaranya ke Mahkamah Tetap Internasional.

Persoalan yang timbul ialah apakah pengadilan Turki mempunyai wewenang untuk mengadili orang-orang asing yang dianggap bersalah dalam suatu perkara yang terjadi diluar wilayah Turki dimana orang-orang Turki yang menjadi korban. Dua pendapat saling berbeda di Mahkamah:

- a. Perancis berpendapat bahwa bila terjadi tubrukan di laut lepas, maka persoalannya tunduk pada wewenang *eksklusif* Negara bendera.
- b. Sebaliknya Turki berpendapat bahwa pengadilan-pengadilannya mempunyai wewenang untuk mengadili suatu perbuatan kejahatan yang

⁵¹ Boer Mauna. *Op.Cit.* halaman 418-419.

terjadi di luar negeri oleh orang asing, bila yang menjadi korban adalah orang-orang Turki sendiri.

Hukum internasional tidak mempunyai ketentuan apapun mengenai persoalan ini. Karena itu Perancis berpendapat, oleh karena tidak adanya ketentuan-ketentuan hukum internasional mengenai soal tersebut, maka ini berarti Negara-negara tidak boleh berbuat demikian. Sebaliknya Turki menginterpendikan lain yaitu kalau tidak ada larangan terang-terangan dari hukum internasional maka ini berarti Negara dapat berbuat hal tersebut. Mahkamah Tetap Internasional memutuskan:

Negara dapat memberikan wewenang yang dianggapnya perlu pada peradilan-peradilannya bahkan untuk mengadili perbuatan-perbuatan yang terjadi diluar negeri, kecuali kalau ada pembatasan terhadap kedaulatan Negara dalam memberikan wewenang tersebut.

Jadi Mahkamah membenarkan tindakan Turki, membenarkan secara diam-diam apa yang tidak dilarang secara terang-terangan oleh hukum internasional.

Keputusan Mahkamah ini diambil dalam keadaan yang sangat rumit. Mahkamah tidak mencapai suara mayoritas, 6 suara menyetujui keputusan tersebut dan 6 suara kontra, dan pada akhirnya suara ketua hakim Max Huber lah yang menentukan. Bahkan keputusan ini juga di perlemah karena komandan kapal Turki tersebut tidak punya surat izin mengemudi.

Keputusan Mahkamah tersebut menimbulkan protes dibanyak Negara dan akhirnya Konvensi Bruxelles 10 mei 1952 membenarkan pendapat Perancis. Konvensi hanya memberikan wewenang eksklusif kepada Negara bendera untuk mengambil tindakan administratif atau hukum kepada warga Negaranya yang bertanggungjawab terhadap terjadinya suatu tubrukan. Tetapi Konvensi juga

menambahkan, bila tubrukan tersebut terjadi di suatu pelabuhan atau laut wilayah suatu Negara asing, maka yurisdiksi Negara asing inilah yang berlaku. Prinsip ini kemudian ditegaskan oleh Pasal 97 ayat (1) Konvensi yang berbunyi :

“Bila terjadi suatu tubrukan atau insiden pelayaran lain apapun yang menyangkut suatu kapal di laut lepas, berkaitan dengan tanggung jawab pidana atau disiplin nahkoda atau setiap orang lainnya dalam dinas kapal, tidak boleh diadakan penuntutan pidana atau disiplin terhadap orang-orang tersebut kecuali di hadapan pejabat-pejabat hukum atau administratif Negara bendera atau di Negara dari mana orang-orang itu berkebangsaan.”⁵²

Ditegaskan bahwa dalam hal terjadi suatu peristiwa tubrukan kapal ataupun insiden pelayaran lainnya dalam bentuk apapun yang menyangkut sebuah kapal di laut lepas berkenaan dengan tanggungjawab kriminal ataupun masalah disiplin nahkoda atau siapapun juga yang sedang dalam suatu dinas kapal, hanya boleh dituntut secara kriminal di hadapan badan peradilan atau diproses atas masalah disiplinnya di hadapan pejabat administratif dari Negara bendera atau Negara kebangsaan dari kapal itu atau Negara yang merupakan kewarganegaraan orang yang bersangkutan. Dalam hal ini hanya ada dua Negara yang memiliki kemungkinan melakukan pemeriksaan baik pidana maupun administratif, yakni Negara kebangsaan kapal dan atau Negara yang merupakan kewarganegaraan dari individu yang bersangkutan. Negara lain tidak diperbolehkan melakukan penuntutan secara pidana ataupun menjatuhkan hukuman disiplin terhadap mereka.

Tampaknya ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 97 ayat (1) ini berhubungan erat dengan dan sebagai konsekuensi dari ketentuan Pasal 92 ayat

⁵² Boer Mauna. *Op.Cit.* halaman 327-328.

(1) yang menyatakan bahwa kapal yang berlayar di laut lepas tunduk pada yurisdiksi eksklusif dari Negara kebangsaannya. Jadi dapat dimengerti apabila kejahatan yang terjadi di dalam kapal ataupun yang di alami oleh kapal seperti tubrukan di laut lepas dengan kapal lain, tunduk pada yurisdiksi (kriminal) Negara yang menjadi kebangsaan dari kapal itu ataupun Negara yang merupakan kewarganegaraan dari orang yang bersangkutan. Akan tetapi, jika benar-benar terjadi tubrukan antara dua kapal di laut lepas dapat menimbulkan beberapa masalah praktis.

Apabila dua kapal yang bertubrukan di laut lepas berkebangsaan dari satu Negara, demikian juga nahkoda dan awaknya bahkan para korban di dalam kedua kapal itu berkebangsaan atau berkewarganegaraan dari Negara yang sama dengan Negara kebangsaan dari kedua kapal yang bertubrukan, tentulah tidak ada ada persoalan. Negara yang bersangkutan sepenuhnya akan menerapkan hukum nasionalnya atas kasus itu. Sebaliknya jika kapal yang bertubrukan adalah dua kapal dengan berkebangsaan yang berbeda, demikian pula nahkoda dan awaknya juga berkewarganegaraan dari Negara yang berbeda, maka dalam hal ini akan timbul masalah praktis dalam proses penuntutan secara pidana ataupun proses pemeriksaan administratif.

Nahkoda atau awak kapal di kapal Negara A akan diproses secara pidana maupun administratif oleh Negara A sedangkan nahkoda dan awak kapal dari Negara B akan diproses oleh Negara B, padahal kasusnya adalah satu, yaitu tubrukan kapal. Dalam hal ini bisa terjadi berita acara pemeriksaan dari aparat penegak hukum masing-masing pihak maupun alat bukti dalam kasus ini saling

dibutuhkan oleh para pihak. Untuk itu, sebaiknya kedua pihak bekerja sama dalam menyelesaikan kasus tersebut.⁵³

Selanjutnya Konvensi Hukum Laut pada Pasal 97 ayat (2) mengatur tentang yurisdiksi Negara dalam kasus disiplin. Ditegaskan bahwa dalam kasus disiplin, hanya Negara yang mengeluarkan ijazah nahkoda (*a master's certificate*) atau sertifikat kompetensi (*a certificate of competence*) ataupun lisensi (*licence*) itu sendirilah yang berwenang untuk melakukan penarikan atas sertifikat-sertifikat nahkoda, meskipun pemegangnya bukanlah warga Negara dari Negara yang bersangkutan. Sudah tentu tindakan administratif ini baru bisa dilakukan setelah selesainya proses hukum (kriminal) atas kasusnya.

Ayat (3) melarang untuk dilakukan penangkapan ataupun penahanan oleh pejabat dari Negara manapun terhadap kapal yang bertubrukan, meskipun hanya sebagai tindakan pemeriksaan, kecuali oleh pejabat dari Negara bendera kapal tersebut. Hal ini pun berhubungan erat dengan Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 92 ayat (1) tentang yurisdiksi eksklusif Negara kebangsaan atas kapalnya yang berlayar di laut lepas. Dalam kenyataan, ada kemungkinan kapal yang bertubrukan di laut lepas, ditarik ke pantai atau ke pelabuhan terdekat di Negara ketiga untuk diberikan bantuan atau pertolongan. Hal ini tentulah dapat dibenarkan, sepanjang tindakan pejabat Negara yang bersangkutan tidak ditindaklanjuti dengan penahanan dan pemeriksaan atas kapal, nahkoda, ataupun awak kapalnya. Aparat yang berwenang dari Negara ketiga tersebut, seyogyanya

⁵³ I Wayan Parthiana. *Op.Cit.* halaman 194.

dengan segera memberitahukan kepada Negara kebangsaan kapal ataupun Negara yang merupakan kewarganegaraan dari nahkoda, awak, atau penumpang kapal.

Konvensi Hukum Laut pada Pasal 98 ayat (1) dan (2) membebani kewajiban kepada setiap Negara untuk memerintahkan kepada nahkoda kapalnya yang berlayar di laut lepas, sepanjang hal itu bisa dilakukan tanpa membahayakan kapal, awak kapal dan penumpangnya untuk.⁵⁴

- a. Memberikan pertolongan kepada setiap orang yang ditemukan di laut yang sedang dalam keadaan bahaya tenggelam.
- b. Berangkat menuju tempat kejadiannya bahaya seperti kesulitan yang dihadapi seseorang apabila sebelumnya sudah mendapat pemberitahuan dan permintaan tentang kebutuhannya untuk diberikan pertolongan, sepanjang tindakan demikian itu memang secepatnya dapat diharapkan darinya.

Peristiwa yang membutuhkan pertolongan ini, boleh jadi berupa peristiwa tubrukan kapal di laut lepas dan boleh jadi juga tidak ada hubungannya dengan tubrukan kapal, seperti kapal mengalami kebocoran sehingga kemasukan air laut, mesin kapal mati, atau berbagai kecelakaan tunggal lainnya.

Sedangkan Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 98 ayat (1) huruf c, khusus berkenaan dengan pertolongan bagi kapal yang bertubrukan. Setelah peristiwa tubrukan, tentu ada salah satu kapal bahkan keduanya mengalami kerusakan parah sehingga terancam bahaya. Nahkoda kapal yang rusak atau dalam keadaan bahaya itu meminta pertolongan kepada nahkoda kapal lain yang berlayar di laut (laut

⁵⁴ *Ibid.*, halaman 195.

teritorial ataupun laut lepas), khususnya kapal yang terdekat dengan peristiwa tubrukan itu. Kapal itu diwajibkan memberikan pertolongan kepada kapal, awak kapal, dan penumpangnya yang dalam keadaan bahaya. Jika memungkinkan, kapal yang memberikan pertolongan wajib memberitahukan kepada kapal-kapal lain mengenai nama dari kapal yang ditolong, pelabuhan registrasinya, dan pelabuhan yang akan dituju atau didatangi (pelabuhan tujuan) kapal itu.

Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 98 ayat 2 mewajibkan kepada setiap Negara untuk mendirikan, mengoperasikan dan memelihara kegiatan pencarian dan penyelamatan (*search and rescue*) yang memadai dan efektif berkenaan dengan tindakan penyelamatan di dalam dan di atas laut. Selain itu, sepanjang keadaan memungkinkan, membuat perjanjian kerja sama regional dengan Negara-negara tetangga untuk maksud dan tujuan ini. Pada masa sekarang ini, sudah banyak Negara di dunia memiliki badan atau lembaga independen mengenai pencarian dan penyelamatan para korban bencana, mengingat semakin banyaknya terjadi peristiwa-peristiwa musibah, baik berupa bencana alam ataupun bencana sebagai akibat perilaku manusia sendiri, yang terjadi di darat, di udara, ataupun di laut, termasuk di laut lepas. Beberapa badan nasional yang bergerak di bidang pencarian dan penyelamatan dari berbagai Negara di dunia ini sudah banyak yang bekerja sama dalam menanggulangi bencana-bencana, baik yang semata-mata domestik ataupun transnasional.⁵⁵

Untuk membenarkan wewenang Negara bendera, para ahli mencoba menghubungkannya dengan wewenang teritorial. Untuk tujuan ini, kapal

⁵⁵ *Ibid.*, halaman 196.

diasimilasikan dengan wilayah negara, jadi dalam hal ini kapal dianggap sebagai *floating portion of the flag state* yaitu bagian terapung wilayah Negara bendera. Karena suatu Negara mempunyai wewenang absolut terhadap wilayah, maka Negara tersebut mempunyai wewenang pula terhadap kapal-kapal yang berlayar di laut lepas, karena kapal tersebut di anggap bagian dari wilayah Negara.

Prinsip asimilasi ini ditegaskan oleh yurisprudensi internasional, dimana keputusan nomor 9 Mahkamah Peradilan Tetap Internasional dalam perkara Lotus menyatakan:

“Prinsip kebebasan di laut berakibatkan bahwa tiap-tiap kapal yang berada di laut lepas diasimilasikan dengan wilayah Negara bendera, yang benderanya dipakai oleh kapal tersebut, karena itu seperti di wilayah suatu Negara, Negara tersebut melaksanakan kekuasaannya di atas kapal tersebut dan tidak ada suatu Negara lainpun yang dapat melaksanakan kekuasaan yang dimaksud.”

Tetapi prinsip ini tidak pula berlaku di semua tempat. Kapal-kapal swasta yang telah meninggalkan laut lepas dan masuk ke laut wilayah suatu Negara, terhadapnya tidak lagi berlaku wewenang khusus Negara bendera tetapi wewenang Negara pantai. Jadi asimilasi ini hanya dapat terjadi di laut lepas saja dan kalau sudah memasuki laut wilayah negara lain, maka kapal tersebut harus tunduk pada ketentuan-ketentuan Negara pantai. Di lain pihak ketentuan-ketentuan umum perang di laut tidak lagi dapat menerima bahwa bendera dapat melindungi barang-barang yang dibawa, karena Negara-negara yang berperang berhak menyita barang-barang yang dianggap berbahaya yang dibawa oleh kapal-kapal Negara netral.

Mengenai kapal-kapal perang dan kapal-kapal publik lainnya, secara umum dapat dikatakan bahwa baik di laut lepas maupun di laut wilayah,

wewenang khusus Negara bendera tetap berlaku, terutama sekali kapal-kapal perang yang di anggap sebagai organ Negara dan karena itu mempunyai kekebalan.

Mengenai wewenang absolut Negara terhadap kapal-kapalnya yang berlayar di laut lepas, kita juga dapat menambahkan bahwa wewenang ini dilaksanakan karena tidak adanya suatu kekuasaan internasional di laut lepas. Karena tidak adanya wewenang internasional tersebut maka masing-masing kapal akan memakai dan tunduk pada Undang-undang Negara benderanya.⁵⁶

Wewenang Negara bendera terhadap kapal-kapal yang mengibarkan benderanya bertujuan untuk menjamin ketertiban dan keamanan di laut lepas. Suatu keharusan supaya kapal-kapal di laut lepas mempunyai ikatan hukum dengan negara benderanya agar Negara tersebut melalui organ-organ dan ketentuan-ketentuan hukumnya dapat mengawasi kapal-kapal tersebut. Ikatan hukum ini dirumuskan dalam bentuk kebangsaan yang menghubungkan suatu kapal dengan suatu Negara. Setelah suatu kapal mempunyai kebangsaan, maka Negara yang bersangkutan memberi izin kepada kapal tersebut untuk mengibarkan benderanya dan barulah sesudah itu kapal tersebut dapat pula menikmati kebebasan-kebebasan di laut lepas. Ini adalah suatu hal yang penting, bila suatu kapal sudah mempunyai kebangsaan kapal tersebut akan dapat dilindungi oleh Negara bendera dan juga ikut menikmati ketentuan-ketentuan yang telah dibuat Negara bendera dengan Negara-negara lain.⁵⁷

⁵⁶ Boer Mauna. *Op. Cit.*, halaman 323.

⁵⁷ *Ibid.* halaman 324.

Mengenai tanggung jawab terhadap lingkungan laut yang rusak yang disebabkan oleh tubrukan laut diatur dalam ketentuan Pasal 192 Konvensi Hukum Laut 1982, menjelaskan Negara-negara mempunyai kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut. Negara-negara dimaksud disini adalah Negara yang ikut meratifikasi Konvensi Hukum Laut, termasuk Indonesia. Sehingga Indonesia secara hukum internasional berhak untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut.

Selain itu, pertanggungjawaban hukum mengenai Yurisdiksi pidana dalam perkara tabrakan laut atau tiap insiden pelayaran lainnya diatur dalam ketentuan Pasal 97 Konvensi Hukum Laut:

1. Dalam hal terjadinya suatu tubrukan atau insiden pelayaran lain apapun yang menyangkut suatu kapal laut lepas, berkaitan dengan tanggung jawab pidana atau disiplin nakhoda atau setiap orang lainnya dalam dinas kapal, tidak boleh diadakan penuntutan pidana atau disiplin terhadap orang-orang yang demikian kecuali di hadapan peradilan atau pejabat administratif dari atau Negara bendera atau Negara yang orang demikian itu menjadi warganegaranya.
2. Dalam perkara disiplin, hanya Negara yang telah mengeluarkan izin nakhoda atau sertifikat kemampuan atau ijin yang harus merupakan pihak yang berwenang, setelah dipenuhinya proses hukum sebagaimana mestinya untuk menyatakan penarikan sertifikat demikian, sekalipun pemegangnya bukan warganegara dari Negara yang mengeluarkannya.

3. Tidak boleh penangkapan atau penahanan terhadap kapal, sekalipun sebagai suatu tindakan pemeriksaan, diperintahkan oleh pejabat manapun kecuali oleh pejabat pejabat dari Negara bendera.

Berdasarkan ketentuan Pasal di atas, maka apabila terjadi tabrakan kapal yang menyebabkan lingkungan tercemar maka dapat diajukan di tempat bendera kapal tersebut. Karena dalam kecelakaan tersebut kapal Negara bendera ter-registrasi maka dapat dilakukan gugatan di tempat kapal tersebut berasal.

Melihat dampak pencemaran lingkungan yang berdampak sistemik dan merugikan masyarakat, maka pemerintah dapat mengajukan gugatan di Pengadilan Internasional untuk meminta pertanggungjawaban korporasi atas kapal yang bertabrakan dan telah mencemari lingkungan laut.

Konvensi Hukum Laut mengatur mengenai persoalan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Hal ini dijelaskan dalam ketentuan Pasal 235 Konvensi Hukum Laut 1982 yang menegaskan bahwa setiap Negara bertanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban internasional mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, sehingga semua Negara harus memikul kewajiban ganti rugi sesuai dengan hukum internasional.

Menurut Pasal 223 Konvensi Hukum Laut 1982 mengenai tindakan-tindakan untuk memudahkan penuntutan dalam hal penuntutan, Negara-negara harus mengambil tindakan-tindakan untuk memudahkan didengarnya para saksi dan penyerahan bukti yang disampaikan oleh penguasa-penguasa Negara lain, atau oleh organisasi internasional yang kompeten, dan harus memudahkan

kehadiran pada sidang-sidang tersebut wakil-wakil resmi dari organisasi internasional yang kompeten, Negara bendera dan Negara manapun yang terkena pencemaran yang diakibatkan oleh setiap pelanggaran. Wakil-wakil resmi yang mengikuti sidang-sidang dimaksud harus mempunyai hak dan kewajiban sesuai dengan peraturan perundang-undangan nasional atau hukum internasional. Konvensi Hukum Laut 1982 meminta setiap Negara untuk melakukan upaya-upaya guna mencegah (*prevent*), mengurangi (*reduce*), dan mengendalikan (*control*) pencemaran lingkungan laut dari setiap sumber pencemaran, seperti pencemaran dari pembuangan limbah berbahaya dan beracun yang berasal dari sumber daratan (*land-based sources*), *dumping*, dari kapal, dari instalasi eksplorasi dan eksploitasi. Dalam berbagai upaya pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan tersebut setiap Negara harus melakukan kerja sama baik kerja sama regional maupun global sebagaimana yang diatur oleh Pasal 197 sampai 201 Konvensi Hukum Laut 1982.

Pemilik kapal tangki mempunyai kewajiban ganti rugi terhadap kerusakan pencemaran yang disebabkan oleh tumpahan minyak dan kapalnya akibat kecelakaan. Pemilik dapat terbebas dari kewajiban tersebut hanya dengan alasan :

1. Kerusakan sebagai akibat perang atau bencana alam.
2. Kerusakan sebagai akibat dan sabotase pihak lain, atau
3. Kerusakan yang disebabkan oleh karena pihak berwenang tidak memelihara alat bantu navigasi dengan baik.

Setiap Negara harus mempunyai peraturan perundang-undangan tentang kompensasi yang segera dan memadai atas kerugian (*damage*) yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut yang dilakukan orang atau personal atau badan hukum dalam hal ini perusahaan yang berada dalam yurisdiksinya.

Setiap Negara harus bekerja sama dalam menerapkan hukum internasional yang mengatur tanggung jawab atas kewajiban ganti rugi untuk kompensasi atas kerugian akibat pencemaran lingkungan laut, dan juga prosedur pembayarannya seperti apakah dengan adanya asuransi wajib atau dana kompensasi.

Tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi dari Negara merupakan prinsip yang sangat penting dalam hukum internasional, sehingga kalau terjadi pelanggaran kewajiban internasional akan timbul tanggung jawab Negara. Pelanggaran kewajiban internasional tersebut seperti tidak melaksanakan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Konvensi Hukum Laut 1982 yang sudah mengikat negaranya. Belum ada perjanjian yang secara khusus mengatur tanggung jawab Negara dalam hukum internasional. Selama ini persoalan tanggung jawab Negara mengacu pada *Draft Articles on Responsibility of States for International Wrongful Acts* yang dibuat oleh Komisi Hukum Internasional *International Law Commission* (ILC) yang menyatakan:

setiap tindakan Negara yang salah secara internasional membebani kewajiban Negara yang bersangkutan.

Pasal 235 Konvensi Hukum Laut 1982 mengenai tanggungjawab dan kewajiban ganti rugi pada ayat (2). Negara-negara harus menjamin tersedianya upaya menurut sistem perundang-undangannya untuk diperolehnya ganti rugi yang segera dan memadai atau bantuan lainnya bertalian dengan kerusakan yang

disebabkan pencemaran lingkungan laut oleh orang perorangan atau oleh badan hukum di bawah yurisdiksi mereka.

Ayat (3) Dengan tujuan untuk menjamin ganti-rugi yang segera dan memadai bertalian dengan segala kerugian yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut, Negara-negara harus bekerjasama melaksanakan hukum internasional yang berlaku dan untuk pengembangan selanjutnya hukum internasional yang berkenaan dengan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi untuk penaksiran mengenai kompensasi untuk kerusakan serta penyelesaian sengketa yang timbul, demikian pula dimana perlu mengembangkan kriteria dan prosedur-prosedur pembayaran ganti rugi yang memadai seperti halnya asuransi wajib atau dana kompensasi.

Dalam Pasal 229 Konvensi Hukum Laut 1982 Tidak satupun ketentuan dalam Konvensi ini yang akan mempengaruhi pelaksanaan penuntutan perdata berkenaan dengan suatu gugatan atas kerugian atau kerusakan yang timbul dari pencemaran lingkungan laut. Dalam arti tersebut atas tuntutan warga Negara yang terkena pencemaran secara perdata bisa dilakukan dan tidak ada ketentuan yang melarang.

Pada Pasal 279 Konvensi Hukum Laut 1982 mengenai kewajiban untuk menyelesaikan sengketa dengan damai Negara-negara peserta harus menyelesaikan setiap sengketa antara mereka perihal interpretasi atau penerapan Konvensi ini dengan cara damai sesuai dengan Pasal 2 ayat (3) Piagam

Perserikatan Bangsa-Bangsa dan untuk tujuan ini harus mencari penyelesaian dengan cara sebagaimana ditunjukkan dalam Pasal 33 ayat (1) Piagam tersebut.⁵⁸

2. Penyelesaian Sengketa Internasional di Luar Pengadilan

a. Negosiasi

Pada umumnya negosiasi merupakan cara yang pertama kali dan paling banyak digunakan pihak-pihak bersengketa dalam penyelesaian sengketa internasional mereka. Hal ini mengingat cara ini diakui sebagai cara yang paling simple dan mudah dibandingkan cara-cara lain. Tidak ada tata cara khusus untuk melakukan negosiasi, dapat dilakukan bilateral maupun multilateral, formal maupun informal. Namun demikian akan sulit melakukan negosiasi bilamana antar pihak-pihak yang bersengketa tidak memiliki hubungan diplomatik atau saling tidak mengakui eksistensi masing-masing sebagai subjek hukum internasional.

Negosiasi meskipun dipandang simple dan mudah untuk dilakukan sering mengalami kegagalan. Beberapa faktor penyebab kegagalan itu antara lain misalnya apabila salah satu pihak menolak untuk melakukan negosiasi. Beberapa kelemahan penggunaan cara negosiasi adalah:

- 1) Bila kedudukan pihak-pihak yang bernegosiasi tidak seimbang.
- 2) Kadang-kadang sangat memerlukan waktu yang lama untuk mengajak pihak lain mau bernegosiasi.
- 3) Jika salah satu pihak kontra produktif.

⁵⁸ Dikutip melalui <http://kanalhukum.id/bedahkasus/kajian-hukum-atas-pencemaran-laut-dan-upaya-penegakan-hukum/15> diakses pada tanggal 20 April 2017 pukul 15.28 wib.

b. Jasa Baik (*Good Offices*)

Ketika negosiasi tidak dapat menyelesaikan sengketa, pada umumnya pihak bersengketa akan menggunakan jasa/keterlibatan pihak ketiga. Keterlibatan pihak ketiga dalam *good offices* tidak lebih dari mengupayakan pertemuan pihak-pihak bersengketa untuk berunding, tanpa terlibat dalam perundingan itu sendiri.

c. Mediasi

Dalam mediasi, mediator berperan aktif mendamaikan pihak-pihak yang bersengketa, memiliki kewenangan-kewenangan tertentu memimpin jalannya perundingan, juga mendistribusikan proposal masing-masing pihak bersengketa.

d. Pencari Fakta (*Inquiry*)

Fungsi dari *inquiry* adalah untuk memfasilitasi penyelesaian sengketa dengan mencari kebenaran fakta dan tidak memihak, melalui investigasi secara terus menerus sampai fakta yang di sampaikan salah satu pihak dapat di terima oleh pihak yang lain.

e. Konsiliasi

Konsiliasi merupakan metode penyelesaian sengketa secara politik yang menggabungkan cara-cara *inquiry* dengan mediasi. Dalam konsiliasi pihak ketiga melakukan penyelidikan terhadap sengketa yang dipermasalahkan para pihak dan kemudian memberikan rangkaian usulan formal penyelesaian sengketanya. Usulan penyelesaian ini bagaimana pun tidak mengikat *disputing parties*. konsiliasi dapat dilakukan oleh lembaga atau komisi yang permanen maupun *ad hoc*.⁵⁹

⁵⁹ Sefriani. 2016.*Op.Cit.* halaman 361.

3. Penyelesaian Sengketa Internasional di dalam Pengadilan

Penyelesaian sengketa-sengketa internasional secara hukum akan menghasilkan keputusan-keputusan yang mengikat terhadap Negara-negara yang bersengketa. Sifat mengikat ini didasarkan atas kenyataan bahwa penyelesaian-penyelesaian atau keputusan-keputusan yang diambil, seluruhnya berlandaskan pada ketentuan-ketentuan hukum. Dalam hal ini, sepintas lalu terlihat adanya kesamaan antara fungsi yurisdiksional internasional dan fungsi yurisdiksional *intern*.

Perbedaan antara arbitrase dan Mahkamah internasional terletak dibidang institusional. Dari segi organik dan formal, di suatu Negara hanya terdapat satu macam penyelesaian secara hukum dari perselisihan-perselisihan. Dalam semua hal, penyelesaian suatu sengketa diserahkan oleh Undang-undang kepada organ-organ yang telah didirikan sebelumnya, bersifat permanen, telah ada sebelum lahirnya sengketa, dimana komposisi, wewenang, cara-cara kerja dan prosedurnya telah ditentukan oleh Negara melalui undang-undang. Organ-organ ini dinamakan pengadilan-pengadilan. Oleh karena pengadilan itu bersifat permanen, maka pengadilan tersebut dinamakan juga pengadilan institusional.⁶⁰

Bagian V Konvensi mengenai penyelesaian sengketa-sengketa juga memuat sejumlah ketentuan yang ambisius. Negara-negara diwajibkan untuk menyelesaikan dengan cara-cara damai setiap sengketa mengenai interpretasi atau penerapan Konvensi. Apabila tidak berhasil mencapai persetujuan atas dasar perundingan, maka Negara-negara itu harus mengajukan sebagian besar tipe

⁶⁰ Boer Mauna. *Op.Cit.* halaman 229.

sengketa kepada suatu prosedur wajib yang mengeluarkan keputusan mengikat, ketentuan berkenaan dengan hal ini dikemukakan dalam Seksi 2 yang berjudul prosedur-prosedur wajib yang menghasilkan keputusan-keputusan yang mengikat. Negara-negara memiliki empat pilihan dalam prosedur wajib tersebut. Menurut ayat (1) Pasal 287 (Pasal kedua dalam Seksi 2) suatu Negara pada waktu menandatangani, meratifikasi, atau mengaksesi Konvensi atau pada setiap waktu setelah itu, bebas untuk memilih dengan membuat pernyataan tertulis, satu atau lebih cara penyelesaian sengketa-sengketa perihal interpretasi dan penerapan Konvensi:

- 1) Mahkamah Internasional Hukum Laut.
- 2) Mahkamah Internasional.
- 3) Mahkamah Arbitrase.
- 4) Mahkamah Arbitrase Khusus.

Negara-negara mempunyai pilihan menolak untuk menerima proses-proses penyelesaian wajib tersebut dalam hal kategori sengketa menyangkut masalah yang sangat sensitif.⁶¹

a. Arbitrase Internasional

Peradilan arbitrase ini jauh berbeda dengan peradilan *intern* suatu Negara karena bentuknya yang *non institusional*. Dalam pengertian yang luas, istilah ini merujuk kepada cara penyelesaian secara damai sengketa internasional yang dirumuskan dalam suatu keputusan oleh arbitrators yang dipilih oleh pihak-pihak

⁶¹ J.G.Starke. 2011. *Pengantar Hukum Internasional: Edisi Kesepuluh*. Jakarta: Sinar Grafika. halaman 376-377.

yang bersengketa. Pihak-pihak tersebut sebelumnya menerima sifat mengikat keputusan yang akan diambil.

Keputusan arbitrase dalam arti yang luas ini dapat didasarkan baik atas konsiderasi hukum maupun konsiderasi politik dan lain-lainnya. Karena itu, arbitrase baru betul-betul merupakan suatu sistem penyelesaian secara hukum bila dijelaskan sifat mengikat dari keputusan yang didasarkan atas ketentuan-ketentuan hukum. Jadi sekarang ini bila berbicara mengenai arbitrase, maka arbitrase itu harus diartikan dalam pengertian yang sempit yaitu keputusannya mengikat dan didasarkan atas ketentuan-ketentuan hukum. Pengecualian tentu dapat saja terjadi dimana para arbitrators diizinkan oleh pihak-pihak yang bersengketa mengambil keputusan yang tidak seluruhnya didasarkan atas konsiderasi hukum.

Definisi yang terbaik mengenai arbitrase dalam arti sempit adalah definisi yang diberikan oleh Pasal 37 Konvensi Den Haag, 18 Oktober 1907 mengenai penyelesaian secara damai sengketa-sengketa internasional:

Arbitrase internasional bertujuan untuk menyelesaikan sengketa antara hakim-hakim pilihan mereka dan atas dasar ketentuan-ketentuan hukum. Penyelesaian melalui arbitrase ini berarti bahwa Negara-negara harus melaksanakan keputusan dengan itikad baik.

Dari definisi ini didapatkan ciri-ciri pokok arbitrase yaitu bersifat sukarela, sifat hukum yang mengikat, dan non institusional. Yang dimaksudkan dengan sifat sukarela ialah Negara-negara tidak diharuskan memilih cara penyelesaian yang demikian dan Negara-negara juga bebas memilih hakim-hakimnya. Sifat hukum yang mengikat terletak pada keharusan Negara-negara melaksanakan keputusan dengan itikad baik, sedangkan sifat *non institusional*nya berarti bahwa hakim-hakim yang dipilih tersebut bukan merupakan organ permanen yang

dibentuk sebelum lahirnya suatu sengketa. Jadi organ arbitrase hanya didirikan setelah lahirnya suatu sengketa dan bertujuan untuk memeriksa sengketa itu saja. Bila sengketa itu sudah selesai diperiksa maka organ arbitrase itupun bubar pula.⁶²

Adapun penyelesaian sengketa melalui arbitrase menurut Komisi Hukum Internasional adalah *a procedure for the settlement of disputes between states by a binding award on the basis of law and as a result of an undertaking voluntarily accepted*. Putusan arbitrase memberikan kontribusi yang cukup signifikan bagi perkembangan hukum internasional.

Praktik penyelesaian sengketa melalui jasa pihak ketiga termasuk didalamnya penyelesaian melalui arbitrase yang sebenarnya bukan lah hal yang baru muncul secara bersamaan dengan munculnya pemerintahan-pemerintahan modern. Sejarah menunjukkan penyelesaian sengketa melalui jasa pihak ketiga sudah dipraktikkan pada zaman Yunani kuno.⁶³

Arbitrase mensyaratkan dan tergantung kepada kemauan Negara-negara yang bersangkutan untuk mengajukan kepada pengadilan dan hasrat mereka untuk mencapai suatu penyelesaian. Suatu Negara tidak diwajibkan untuk mengajukan perselisihan pada pihak arbitrase, tetapi persetujuan merupakan syarat terlebih dahulu. Permohonan untuk menyerahkan masalah lewat arbitrase sangat banyak. Penolakan akan sesuatu putusan hanya akan terjadi apabila pengadilan menduga melebihi wewenangnya (yurisdiksinya) atau telah terjadi kesalahan atas prosedur manifestasinya.⁶⁴

⁶² Boer Mauna. *Loc.Cit.* halaman 229.

⁶³ Sefriani. 2016. *Op.Cit.* halaman 371.

⁶⁴ Rebecca MM. Wallece. *Op.Cit.* halaman 280.

b. Mahkamah Peradilan Tetap

Mahkamah internasional adalah lembaga hukum yang pokok dari Perserikatan Bangsa-bangsa, dan merupakan bagian integral dari organisasi itu, dengan Statuta yang ditambahkan dalam Piagam PBB. Walaupun setuju dibentuknya Mahkamah baru, para delegasi di konferensi San Francisco mengharap untuk mempertahankan kontinuitas Mahkamah Tetap Internasional dan Statuta Mahkamah Internasional pada dasarnya seperti pendahulunya. Mahkamah mengambil peraturan-peraturan Mahkamah sebelumnya dengan tidak banyak perubahan yang penting. Pada pertemuan terakhir Mahkamah Tetap telah diputuskan untuk mengambil langkah-langkah penting untuk memastikan pengalihan semua arsip dan harta benda kepada Mahkamah Internasional yang baru.⁶⁵

Penyelesaian secara hukum melalui suatu Mahkamah Peradilan Tetap merupakan bentuk yang lebih sempurna dari peradilan internasional. Peradilan tetap ini sebagaimana yang ditunjukkan oleh namanya merupakan suatu organ yang telah didirikan sebelum lahirnya sengketa-sengketa, bersifat permanen, komposisi serta tata kerjanya telah ditentukan sebelumnya dan sama sekali bebas dari kehendak Negara-negara yang bersengketa.

Bentuk Mahkamah peradilan ini tentu saja lebih maju dari arbitrase internasional dan lebih mengurangi kedaulatan Negara-negara. Dapatlah dikatakan bahwa sistem peradilan tetap ini sudah agak mendekati sistem peradilan

⁶⁵ *Ibid.* halaman 281.

intern Negara-negara. Sebagaimana dikatakan Prof. George Scelle dalam laporannya pada komisi hukum internasional (KHI)⁶⁶:

Mahkamah peradilan tetap merupakan suatu institusi yang sudah ada sebelum lahirnya sengketa-sengketa dan hakim-hakimnya dibentuk secara organik sedangkan arbitrator-arbitrator hanya ditunjuk oleh pihak-pihak yang bersengketa.

Fungsi Mahkamah Internasional adalah untuk menentukan perselisihan-perselisihan semacam itu sebagaimana disampaikan padanya sesuai dengan hukum internasional. Dan dalam dorongan bagi tugas-tugasnya Mahkamah menerapkan:

- 1) Konvensi Internasional, apakah yang umum atau khusus, membentuk peraturan-peraturan dengan jelas yang diakui oleh Negara-negara kontestan.
- 2) Kebiasaan Internasional, sebagaimana bukti praktek-praktek umum yang diterima sebagai hukum.
- 3) Prinsip-prinsip hukum umum yang diakui oleh Bangsa-bangsa beradab.
- 4) Subjek dari ketentuan-ketentuan Pasal 59 Statuta *International Court Justice*, keputusan pengadilan dan pendapat dari para ahli yang berkualifikasi tinggi dari bermacam-macam Bangsa, sebagai alat tambahan untuk menentukan peraturan-peraturan hukum.

Mahkamah juga dapat memutuskan suatu kasus *ex ayquo et bono* menurut prinsip keseimbangan mengharuskan para pihak setuju. Keputusan Mahkamah adalah mengikat, terakhir dan tidak ada naik banding. Bagaimana pun Mahkamah akan menafsirkan suatu keputusan atas permintaan kedua belah pihak jika tidak

⁶⁶ Boer Mauna. *Op. Cit.* halaman 227-230.

ada suatu kepastian atau ketidaksetujuan atas arti serta lingkup keputusan Mahkamah. Suatu revisi atas keputusan Mahkamah dapat diminta jika ada keharusan memperjelas materi yang menentukan dan sebelumnya tidak dikenal oleh kedua belah pihak, baik Mahkamah maupun pihak yang meminta revisi putusan. Revisi atas keputusan harus dimintakan dalam waktu enam bulan setelah timbulnya fakta baru dan dalam waktu sepuluh tahun setelah putusan disampaikan.⁶⁷

Yurisdiksi Mahkamah dibatasi terhadap perselisihan-perselisihan hukum, tetapi Mahkamah belum pernah menolak suatu kasus atas dasar bahwa kasus itu menyangkut isu yang bukan hukum dan telah mempertahankan bahwa untuk menolak suatu kasus karena aspek hukumnya hanya satu unsur dari suatu perselisihan hukum akan menentukan suatu restriksi yang sukar dicapai dan tidak beralasan mengenai peran Mahkamah dalam penyelesaian perselisihan internasional secara damai.

Sebagai suatu lembaga tetap, Mahkamah terus menerus mengingatkan kepada Negara-negara bahwa ada jalur-jalur hukum melalui mana penyelesaian secara damai bagi perselisihan internasional dapat difikirkan. Sekali lagi karena merupakan lembaga tetap, prosedur dan yurisdiksi Mahkamah dikenang oleh masyarakat internasional.⁶⁸

⁶⁷ Rebecca MM. Wallece. *Op. Cit.* halaman 294.

⁶⁸ *Ibid.* halaman 296.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Hak dan kewajiban kapal di wilayah laut lepas merupakan ketentuan bagi setiap kapal-kapal Negara bendera yang memanfaatkan dan menikmati kebebasan di wilayah laut lepas. Berdasarkan Konvensi Hukum Laut mengenai hak dan kewajiban kapal di wilayah laut lepas merupakan bentuk perlindungan maupun pengawasan terhadap kebebasan di wilayah laut lepas. Kebebasan yang diberikan bagi seluruh kapal Negara bendera terhadap wilayah laut lepas, tidak luput dari bentuk pengawasan yang diatur bagi setiap kapal Negara bendera yang memanfaatkan laut lepas. Hak dan kewajiban yang ditentukan Konvensi Hukum Laut tidak sepenuhnya bisa dimiliki oleh seluruh kapal Negara bendera.
2. Akibat hukum terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas ialah salah satunya memperoleh asuransi kapal yang bertubrukan di laut lepas yang diatur dalam *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* tentang angkutan barang melalui jalur laut dan tercemarnya lingkungan laut sehingga menimbulkan akibat hukum yang diatur dalam UNCLOS 1982/Konvensi Hukum Laut 1982.
3. Penyelesaian terhadap kapal yang mengalami tubrukan di laut lepas menurut mekanisme Konvensi, Negara-negara pihak diberi kebebasan yang luas untuk memilih prosedur yang diinginkan sepanjang itu

disepakati bersama. Prosedur dimaksud termasuk prosedur yang disediakan oleh Pasal 33 paragraf (1) Piagam PBB, mekanisme regional, bilateral, atau melalui perjanjian bilateral. Jika dengan prosedur tersebut tetap tidak dicapai kesepakatan, maka para pihak wajib menetapkan segera cara penyelesaian sengketa yang disepakati. Jika pada tahap ini masih tidak disepakati, maka para pihak diwajibkan menjalankan prosedur sesuai dengan lampiran VI Konvensi yaitu melalui konsiliasi. Dan apabila sengketa tersebut tidak selesai melalui jalur politik (konsiliasi), maka kedua belah pihak Negara yang bersengketa harus menyelesaikannya di Mahkamah Laut Internasional.

B. Saran

1. Sebaiknya mengenai hak dan kewajiban terhadap kapal di wilayah laut lepas yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 wajib diterapkan bagi setiap pengguna yang memanfaatkan wilayah laut lepas. Mengenai hak dan kewajiban kapal di wilayah laut lepas suatu bentuk pengawasan terhadap Negara bendera kapal karena di wilayah laut lepas tidak ada satu hukum Negara manapun yang berlaku. Meskipun tidak ada hukum Negara manapun yang mengatur di wilayah laut lepas, namun demi keamanan berlalu lintas di wilayah laut lepas dan demi kelestarian hayati di laut lepas maka dalam penerapannya haruslah sesuai dengan aturan-aturan yang telah disepakati seperti Konvensi Hukum Laut 1982.
2. Sebaiknya mengenai akibat hukum yang terjadi ketika insiden tubrukan kapal terjadi di wilayah laut lepas harus lebih tegas dan konkrit, tidak

hanya mementingkan kepentingan individu maupun kedaulatan Negara, akan tetapi sangat berpengaruh terhadap lingkungan laut yang berdampak tercemarnya lingkungan laut. Sehingga perlu ditegaskan bahwa tercemarnya lingkungan laut akan berakibat fatal dimasa yang akan datang. Adapun akibat hukum lain yaitu pertanggungjawaban asuransi sebagai bentuk ganti rugi atas insiden tubrukan kapal tersebut. Mengenai asuransi tersebut, maka beban yang ditanggung oleh semua pihak, baik perusahaan, pemilik kapal, maupun konsumen dapat meringankan beban yang diderita.

3. Sebaiknya dengan semua permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini bahwa setiap Negara mempertahankan keutuhan Negaranya demi kedaulatan Negaranya dengan cara apapun meskipun Negara tersebut bersalah di ranah hukum internasional. Mengenai penyelesaian secara internasional terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas adalah bahwa setiap kapal Negara bendera harus tunduk kepada ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 dan menyelesaikan sengketa tubrukan kapal secara damai serta menerima putusan dari Mahkamah Laut Internasional.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- Boer Mauna. 2013. *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: P.T. Alumni.
- Chairul Anwar. 1989. *Hukum Internasional: Horizon Baru Hukum Laut Internasional*. Jakarta: Djambatan.
- Didik Mohamad Sodik. 2011. *Hukum Laut Internasional*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Huala Adolf. 2002. *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- I Made Pasek Diantha. 2016. *Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: PT. Kharisma Putra Utama.
- Ida Hanifah, et al. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- Indrawan WS. 2009. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Jombang: Lintas Media.
- J.G. Starke. 2011. *Pengantar Hukum Internasional: Edisi Kesepuluh*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Johnny Ibrahim. 2006. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayu Media.
- Mochtar Kusumaatmadj dan Etty R. Agoes. 2003. *Pengantar Hukum Indonesia*. Bandung: P.T. Alumni.
- Rebecca MM. Wallace. 1993. *Hukum Internasional*. Semarang: Sweet & Maxwell.
- Sefriani. 2014. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pers.
- _____. 2016. *Peran Hukum Internasional dalam Hubungan Internasional Kontemporer*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sri Rejeki Hartono. 1992. *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Jakarta: Sinar Grafika.

B. Undang-Undang dan Konvensi

- United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (Konvensi Hukum Laut 1982)

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2008 (Konvensi Pengangkutan barang melalui Jalur Laut)

C. Internet

Alumnigentabahari.blogspot.com

deviaprianti 158.blogspot.co.id

<http://fandi-akbar.blogspot.co.id/2012/05/tugas-hukum-laut-internasional>

<http://id.m.wikipedia.org>

<http://ikamedi.blogspot.co.id/2012/11/asuransi-laut.html>

<http://marineinsight.com/maritime-law/what-is-collision-of-a-ship/>

http://www.academia.edu/3252049/Hukum_Laut_Internasional

<https://www.coursehero.com/file/11331011/sejarahunclostahun-150107132717-conversion-gate01/>

https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi_Perserikatan_Bangsa-Bangsa_tentang_Hukum_Laut

<http://ahliasuransi.com/perkembangan-singkat-konvensi-internasional-pengangkutan-barang-melalui-laut-dan-posisi-indonesia/>

<http://www.samuelbonaparte.com/tubrukan-kapal/>

<http://kanalhukum.id/bedahkasus/kajian-hukum-atas-pencemaran-laut-dan-upaya-penegakan-hukum/15>