

SKRIPSI

UNGGUL PRAYUDHO SATRIYO

**PENYELESAIAN SENGKETA TUBRUKAN KAPAL DI PERAIRAN KEPULAUAN
INDONESIA (STUDI KASUS TUBRUKAN ANTARA M.V. IRIS DENGAN KRI
PULAU RATEWU DI ALUR PELAYARAN BARAT SURABAYA)**



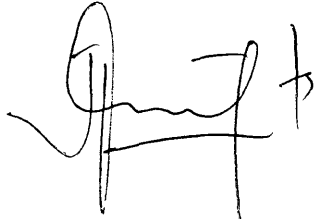
**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2001**

**PENYELESAIAN SENGKETA TUBRUKAN KAPAL
DI PERAIRAN KEPULAUAN INDONESIA
(STUDI KASUS TUBRUKAN ANTARA
M.V. IRIS DENGAN KRI. PULAU RATEWU DI ALUR
PELAYARAN BARAT SURABAYA)**

SKRIPSI

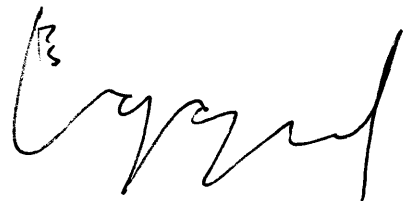
**Diajukan Untuk Melengkapi Tugas
dan Memenuhi Syarat - Syarat Guna Memperoleh
Gelar Sarjana di Bidang Ilmu Hukum**

PEMBIMBING



DINA SUNYOWATI, S.H., M.Hum.
NIP : 131 653 449

PENYUSUN



UNGGUL PRAYUDHO S.
NIM : 039714600

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2001**

Telah diuji dihadapan Panitia Penguji Skripsi

Pada tanggal : 27 Juni 2001

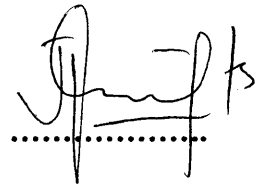
Panitia Penguji Skripsi

Ketua : Dr. H. Abdoel Rasjid, S.H., LL.M.



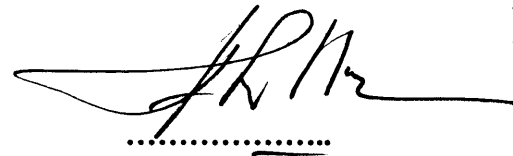
.....

Anggota : Dina Sunyowati, S.H., M.Hum.



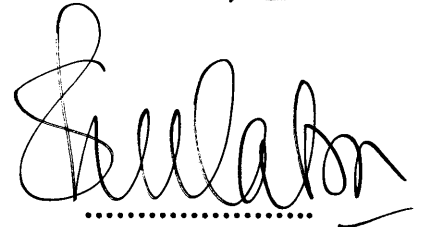
.....

Hermawan Ps. Notodipoero, S.H., M.S.



.....

I Wayan Titib Sulaksana, S.H., M.S.



.....

MOTTO

**Kegagalan adalah penundaan bukan
kekalahan,
Kegagalan adalah jalan memutar bukan jalan
buntu.**

[WILLIAM ARTHUR WARD]

Bagaimana kita mengetahui buah itu ranum ?

Saat buah itu meninggalkan kumpulannya

[ANDRE GIDE]

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur ke hadirat Allah Bapa di sorga, yang oleh karena kasih karunia dan anugrahNya di dalam Tuhan Yesus Kristus, melalui hikmat dari Roh Kudus telah membimbing dan menyertai saya sehingga tugas akhir ini dapat terselesaikan dengan baik.

Penulisan skripsi ini yang berjudul : **“Penyelesaian Sengketa Tubrukan Kapal Di Perairan Kepulauan Indonesia (Studi Kasus Tubrukan Antara M.V. Iris dengan KRI. Pulau Ratewu Di Alur Pelayaran Barat Surabaya)”** ini merupakan syarat dalam meraih gelar Sarjana di Fakultas Hukum Universitas Airlangga. Dalam hal ini saya menyoroti alternatif penyelesaian sengketa tubrukan kapal, baik menurut peraturan nasional atau internasional.

Dengan segala hormat, saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Ibu **Dina Sunyowati , S.H., M.Hum.** untuk kesabarannya serta segala bentuk bantuan dan bimbingannya dalam proses penyusunan skripsi ini hingga dapat terselesaikan dengan baik.

Dalam hal ini pula saya juga mengucapkan terima kasih kepada Bapak **Dr. H. Abdoel Rasjid, S.H., LL.M. ,** Bapak **Hermawan Ps. Notodipoero, S.H., M.S. ,** Bapak **I Wayan Titib Sulaksana, S.H., M.S.** sebagai Panitia Penguji Skripsi, yang telah bersedia menguji dan memberi masukan demi penyempurnaan skripsi ini.

Dalam kesempatan ini pula saya ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak dan Ibu, atas segala dorongan dan kasih sayangnya yang telah

diberikan selama ini.

2. Bapak Kol .(pur). Soepadi S.H., M.Hum, atas segala bantuan dan bimbingannya , dalam penulisan skripsi ini.
3. Segenap Civitas Akademika Fakultas Hukum Unirversitas Airlangga yang membantu terselenggaranya kegiatan akademik sehingga dapat berjalan lancar.
4. Bapak Sukardi S.H. , sebagai dosen wali untuk arahan dan dorongan dalam usaha saya mencapai gelar Sarjana
5. Kakak dan Adik saya (Yanti, Miko, Dani) atas segala kesukaan dan kedukaan yang sangat berharga bagi saya.
6. Kerabat-kerabat dan handai taulan keluarga besar Suharto (Didit (gamers), Agung (dragcer), Putri (Adventurer), Prama, Rigi, Marudut)
7. Teman-teman Persekutuan Doa Fakultas Hukum , untuk kekuatan dan kebersamaan (Cahyo (ex)), Bintoro, Timbul, Dri, Eva, Widya, Agnes, Wahyu, Ayu (ex), Haposan (ex), Andre (ex), Agustinus (ex) , Ira, Ceni)
8. Rekan Gerakan Mahasiswa Pelancong Indonesia, kawan Sanjay, kawan Didit, kawan Haris dan kawan Harun dari GemaKoin , atas pelancongan kita dan program kerja kita (melancong terus)
9. Kawan-kawan FH angkatan 97 , Evan, Aris, Iblis, Choirul, Leo, Johana, Hendriyan, Eko (kecil), Putu, Eko (besar), Dion, Niko, Zaini (besar), Zaini (kecil), Cahyo (komeng), Adit, Wanti, Prisma, Mahrus, Wawan,
10. Kawan-kawan Gazebo Pojok , untuk segala masukan dan keceriaan (Diki, Puput, Adhim, Aneke, Iyus, Febi, Gabe, Winda, Andre, Bibi, Icha,

Christo, Bertus, Dimas)

11. Rekan-rekan pendaki Gunung, yang telah bersama-sama bersusah upaya mencapai puncak Daniel, Sutil, Mas Heri, Tanto, Anto, Dewi, Roni
12. Sejawat Lembaga Aspirasi Mahasiswa (1999-2000)
13. Kepada si Kecil Rio , *welcome home*
14. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Akhir kata , semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua, terlebih lagi bahan kajian bagi perkembangan ilmu hukum khususnya di bidang hukum laut di masa datang.

Surabaya, 11 Juli 2001

Unggul Prayudho S.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....i

LEMBAR PERSETUJUAN.....ii

LEMBAR PENGESAHAN.....iii

MOTTO.....iv

KATA PENGANTAR.....v

DAFTAR ISI.....viii

Bab I PENDAHULUAN

1. Latar Belakang dan Rumusan Masalah.....1

2. Penjelasan Judul.....8

3. Alasan Pemilihan Judul.....10

4. Tujuan Penulisan.....11

5. Metode Penulisan

 a. Pendekatan Masalah.....11

 b. Data Yang Dibutuhkan.....11

 c. Teknik Pengumpulan Data.....12

 d. Cara Pengolahan Data.....12

6. Pertanggung Jawaban Sistematika.....13

Bab II Rezim Hukum Laut Yang Berlaku Di Perairan Indonesia

1. Definisi.....14

2. Wilayah Perairan.....15

 A. Laut Teritorial.....15

B. Perairan Pedalaman.....	16
C. Perairan Kepulauan.....	18
3. Metoda Delimitasi.....	19
a. Point to Point Base Lines.....	20
b. Normal Base Lines.....	21
c. Straight Base Lines.....	21
d. Closing Lines.....	22
e. Archipelagic Base Lines.....	22
4. Hak Dan Kewajiban Negara.....	23
A. Lintas Damai.....	24
B. Lintas Alur Kepulauan.....	29
C. Lintas Transit.....	32
5. Pelabuhan.....	32
6. Jenis Kapal Dan Peraturan Keselamatannya.....	35

**Bab III Alternatif Penyelesaian Hukum Terhadap Tubrukan Di Perairan
Pedalaman Antara Kapal Yang Memiliki Kebangsaan Berbeda**

1. Kronologis Tubrukan M.V. Iris Dengan KRI. Pulau Ratewu.....	38
2. Pembahasan Kasus.....	40
a. Locus Delicti.....	41
b. Para Pihak.....	43
3. Penyelesaian Menurut Sistem Peradilan Indonesia.....	47
a. Pengadilan.....	48

BAB I

PENDAHULUAN

1. Permasalahan : Latar Belakang dan Rumusan Masalah

Laut, merupakan daerah yang sangat luas, hampir 70 % dari luas permukaan bumi ditutupi oleh lautan. Sedang Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan, tentu akan sangat membutuhkan laut sebagai sarana penghubung antar pulau-pulau di Indonesia yang berjumlah sekitar 13.000 pulau.¹ Keberhasilan bangsa Indonesia dalam menguasai daerah laut untuk keunggulannya telah dibuktikan sejak dahulu. Sejarah mencatat di daerah Sumatra telah berdiri kerajaan Sriwijaya yang merupakan negara dengan dasar kelautan, kemudian beberapa abad berikutnya berdiri negara Majapahit yang juga mengandalkan penguasaan kelautan sebagai dasar keunggulan mereka, daerah kerajaan ini sampai daerah Madagaskar di Samudra Hindia dan daerah Filipina utara.

Penggunaan laut di Indonesia sebagai salah satu keunggulan juga dimengerti oleh bangsa Belanda yang datang ke Indonesia. Sebagai bangsa pedagang, bangsa Belanda juga memiliki pengertian akan pentingnya laut. Pengertian itu diwujudkan dengan dikeluarkannya "*territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie*" pada tahun 1939. Pada ordonansi yang mengatur lebar laut wilayah adalah sebesar 3 mil laut dari garis surut pantai terluar.² Dengan adanya peraturan

¹ Lemhanas, *Kewiraan*, CV Karya Kita, Bandung, 1980, hal 26

² *Ibid*, hal 38

ini maka usaha Belanda untuk mengamankan kedaulatannya di Hindia-Belanda telah dirintis, tetapi adanya garis selebar 3 mil akan membuka perairan Hindia-Belanda terhadap peraturan laut bebas. Karena itu bagi Hindia-Belanda “Nusantara” masih terlihat sebagai pulau-pulau yang terletak di katulistiwa.

Konsep kelautan sebagai satu kesatuan dari wilayah Indonesia mulai di perjuangkan setelah Indonesia mendapatkan kemerdekaanya. Konsep ini mulai dikenal sebagai wawasan nusantara, yang dipelopori oleh Ir. Djuanda, dan konsep ini mulai diperjuangkan sejak 1958 di konfrensi internasional pertama tentang hukum laut yang diselenggarakan oleh PBB di Jenewa. Konsep ini mengajukan batas laut teritorial selebar 12 mil laut dari garis dasar yang menghubungkan titik-titik terluar dari negara kesatuan Indonesia.³ Juga menjadi tujuan konsep ini adalah memandang negara Indonesia sebagai negara kepulauan, sehingga dengan begitu menganggap laut yang berada di sisi dalam dari garis pangkal dasar menjadi perairan pedalaman Indonesia, yang merupakan transformasi dari konsep laut lepas yang telah dikenal sejak dahulu.

Sementara itu pada dunia internasional, konsep negara kepulauan semenjak Deklarasi Djuanda masih menjadi bahan perdebatan negara-negara dengan pendapat pakar hukumnya masing-masing. Secara umum perselisihan pendapat tentang status dan konsep kelautan bermula pada sekitar abad pertengahan, dimana pada waktu itu banyak negara di dunaia melihat bahwa laut itu adalah milik bersama, maka atasnya bersifat bebas dari kedaulatan suatu negara.

³ Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957

Berkembangnya teknologi, telah memacu beberapa negara, terutama di eropa, untuk mengembangkan kekuatan maritimnya. Kekuatan Maritim yang begitu besar, negara Spanyol sebagai contoh, telah membawa superioritas maritim di atas bangsa-bangsa lainnya. Adanya kekuatan maritim begitu besar mendorong negara pemiliknya untuk mendayagunakan kekuatannya demi keunggulannya, dengan melakukan klaim-klaim atas sebagian besar lautan di dunia⁴. Klaim yang dilakukannya, sedikit banyak telah membawa dampak tertutupnya laut yang tadinya bebas. Negara yang tidak memiliki kekuatan maritim besar, merasa adanya katidakadilan ini. Grotius, seorang berkenegaraan Belanda, berpendapat bahwa klaim-klaim yang dilakukan negara maritim besar tidak sah, karena menurutnya laut adalah warisan bersama umat manusia, untuk itu maka laut yang ada di dunia adalah hak semua bangsa (*res gentium*).⁵

Prinsip kedaulatan negara pantai dalam rangka menjaga keamanan mulai menjadi kebiasaan dalam dunia internasional. Bynkershoek dengan disertasinya *De dominiomaris dissertatio* mengungkapkan akan adanya hak negara pantai untuk memiliki laut teritorial⁶ selebar 3 (tiga) mil laut, dimana itu dianggap sebagai jarak tembak terjauh meriam pantai. Pembahasan mengenai laut teritorial berlanjut pada tahun 1930 pada konferensi kodifikasi The Hague yang

⁴ Mochtar Kusumaatmadja, **Hukum Laut Internasional**, Bina Cipta, Bandung, 1978, hal 8

⁵ *Ibid*, hal 12

⁶ J.G. Stake, **Pengantar Hukum Internasional**, jilid 1, edisi 10, terjemahan Bambang Iriana Djaatmadja, Sinar Grafika, Jakarta, 1999, hal 325

mempermasalahkan lebar laut wilayah. Pada konvensi inilah tercapai titik balik terhadap pendapat laut teritorial selebar 3 (tiga) mil laut. Di tahun 1952 komisi hukum Perserikatan Bangsa-Bangsa juga membahas mengenai laut teritorial, dimana disini untuk pertama kalinya ditetapkan mengenai istilah laut teritorial sebagai peristilahan resmi selanjutnya.. Sampai pada koferensi ke tiga dari konfrensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai hukum laut (UNCLOS) membuat keputusan akan lebar laut teritorial, sebesar 12 (dua belas) mil laut dimana jarak itu diukur atas acuan garis dasar yang menyambungkan titik-titik terluar dari suatu negara. Penarikan garis dasar ini jika mengakibatkan adanya bagian perairan yang tertutup. Perairan tertutup ini kemudian dikenal sebagai perairan pedalaman. Terhadap perairan pedalaman ini negara kepulauan dapat melaksanakan kedaulatannya.

Perdebatan mengenai konsep negara kepulauan terus berlangsung. Negara Fiji dan Indonesia yang memiliki kondisi geografis berbentuk kepulauan merasa perlunya bentuk negara kepulauan. Walaupun begitu konsep akan negara kepulauan tidak pernah sepenuhnya dibahas dalam konfrensi hukum laut pada tahun 1958 dan 1960. Pada tahun 1951 International Court of Justice mengeluarkan putusan mengenai penetapan garis pangkal (*base-line*) dalam kasus *Anglo-Norwegian Fishiries Case*. Dalam kasus ini ICJ membenarkan penarikan garis pangkal yang dilakukan oleh Norwegia dengan lebar 4 mil laut. Putusan ini menurut beberapa negara, termasuk Indonesia, bukan saja untuk diterapkan pada penggunaan laut teritorial, tetapi juga sebagai landasan akan pemikiran adanya negara kepulauan, dimana diharapkan garis dasar dapat ditarik mengelilingi

pulau-pulau yang ada dalam negara tersebut.⁷

Perkembangan kekuatan maritim pada beberapa negara, seperti telah diketahui, telah membawa kemajuan yang sangat besar bagi pemiliknya. Inggris dengan kekuatan armadanya telah membawa hasil yang sangat berlimpah bagi negara itu. Koloni-koloni baru didirikan oleh negara ini pada dunia baru, penemuan daerah baru yang sebelumnya tidak diketahui, seperti pada benua Australia. Sedang Spanyol telah berhasil menemukan benua Amerika, melalui perjalanan bersejarah Christopher Columbus, dan eksploitasi yang dilakukannya di benua itu, telah membawa kekayaan berlimpah bagi negara Spanyol. Adanya kenyataan bahwa kekuatan maritim negara membawa kemajuan begitu besar, menjadikan kapal laut sebagai sumber negara yang sangat berharga. Kapal laut mulai berkembang pada praktek hukum dunia, sebagai lambang negara pemiliknya atau negara bendera itu.⁸ Dengan itu mulai berkembang juga pemikiran bahwa kapal adalah bagian dari negara bendera kapal itu, maka terhadapnya berlaku pula yurisdiksi dari negara bendera kapal. Asas tersebut juga telah dimengerti oleh negara Indonesia, sebagai hak negara bendera, seperti terlihat dalam pasal 3 KUHP yang berbunyi :” Ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia berlaku bagi setiap orang yang diluar wilayah Indonesia melakukan tindak pidana di dalam kendaraan air atau pesawat udara

⁷ Churchill et al, *Law of The Sea*, Vol III, Oceana Publication Inc, New York, 1973, hal 319

⁸ UNCLOS, pasal 91

Indonesia". Kata kendaraan air menurut R. Susilo adalah kapal atau perahu yang memiliki surat atau pas laut yang dikeluarkan menurut peraturan hukum Indonesia.⁹ Dengan adanya anggapan itu setiap kapal berbendera memiliki kekebalan yuridis terhadap hukum negara lain.

Penggunaan laut sebagai sarana kekuatan dan juga perdagangan oleh banyak negara di dunia telah membuat semakin penuhnya lalu lintas di laut. Peningkatan penggunaan laut sebagai alat transportasi, juga membawa peningkatan resiko akan tubrukan di laut. Beberapa kasus tubrukan telah menjadi terkenal karena dampak yang ditimbulkannya. Kasus Mersk Navigator, yang terjadi di perairan Selat Malaka, pada 50 (lima puluh) mil laut arah barat Sabang, menjadi terkenal karena dampak tumpahan minyak akibat tubrukan antara super tanker Maersk Navigator dan tanker Sanko Hanour. Akibat yang ditimbulkan telah menarik perhatian dunia mengingat sebanyak dua juta berel minyak yang tumpah dari Mersk Navigator sehingga menutupi kawasan selat Malaka sepanjang 180 (seratus delapan puluh) kilometer dengan lebar 55 (lima puluh lima) kilometer. Kedua kapal yang berbendera Singapura ini telah menjadi rekor tersendiri bagi tubrukan di selat Malaka.

Area pelabuhan sebagai tempat bongkar muat barang, sarana untuk berlabuh bagi kapal, tentunya merupakan area yang sangat sibuk pula. Kesibukannya menyebabkan tingginya resiko akan tubrukan di daerah sekitar pelabuhan. Langkah untuk mencegah tubrukan telah banyak diambil oleh banyak pihak untuk

⁹R. Soesilo, **KUHP**, Politeia, Bandung, 1985, hal 32

menjaga alur di pelabuhan agar senantiasa aman untuk digunakan. Salah satu langkahnya adalah pelaksanaan skema pemisahan alur pelayaran¹⁰ di pelabuhan dengan maksud memperjelas alur yang harus diambil oleh para pihak dalam melakukan pelayaran menuju atau keluar dari pelabuhan. Pada pelabuhan Tanjung Perak juga telah melaksanakan langkah seperti itu dengan melaksanakan skema alur pelayaran di perairan Surabaya barat atau lebih dikenal sebagai APBS. Skema APBS ini digunakan sebagai alur bagi kapal yang ingin memasuki atau keluar pelabuhan Tanjung Perak menuju atau dari laut Jawa. Tapi walaupun begitu tetap saja faktor resiko akan tubrukan tidak bisa dihilangkan. Peristiwa yang menimpa pada M.V. Iris yang bertubrukan dengan KRI. Ratewu di APBS sebagaikenyataan adanya faktor resiko yang tidak bisa dihilangkan. Kasus ini telah menjadi perhatian, karena kebangsaan dari kedua kapal ini adalah berbeda, dimana M.V. Iris mengibarkan bendera Panama sedang KRI. Ratewu adalah kapal perang dari pemerintah Republik Indonesia. Kasus ini menjadi pelik dimana kenegaraan kapal yang berbeda akan membuat berbedanya yurisdiksi yang dianut kapal tersebut sehingga tidak dapat secara semena-mena dipaksakan yurisdiksi salah satu negara untuk menyelesaikan kasus tersebut. Berdasarkan teori bahwa suatu negara hanya mempunyai kewenangan mengadili terhadap pihak-pihak yang tunduk pada negara itu, sedangkan terhadap negara lain tidak dapat, maka oleh hukum laut telah diberikan cara penyelesaian dengan litigasi dan non litigasi. Mahkamah pelayaran sebagai alternatif sarana penyelesaian hukum diadakan guna

¹⁰ **Collision regulations (colregs) 1972, Pasal 10**

melindungi laut agar tetap dapat digunakan sebagai sarana transportasi yang dapat diandalkan dengan adanya kepastian hukum sekiranya penyelesaian secara non litigasi tidak dapat dicapai oleh para pihak.

Berdasar uraian tersebut diatas, maka rumusan masalah yang diangkat dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana rezim hukum laut yang berlaku di perairan Indonesia ?
2. Bagaimana alternatif penyelesaian hukum apabila terjadi tubrukan dilaut pedalaman antara kapal yang memiliki kebangsaan yang berbeda ?

2. Penjelasan Judul

Judul skripsi ini adalah : “Penyelesaian Sengketa Tubrukan Kapal Di Perairan Kepulauan Indonesia (Studi Kasus Tubrukan Antara M.V. Iris dengan KRI. Pulau Ratewu Di Alur Pelayaran Barat Surabaya)” Guna mempermudah pemahaman skripsi ini, maka diperlukan adanya penjelasan judul skripsi ini.

Sengketa menurut Black’s Law Dictionary : *“a conflict or controversy; a conflict of claims or rights; an assertion of a right, claim or demand on one side met by contrary claims or allegations on the other. The subject of litigation; the matter for which a suit is brought and upon which issues is joined, and in relation to which jurors are called and witnesses examined”*¹¹. Pada definisi sengketa diatas dapat ditarik mengenai unsurnya ; pertentangan hak, antara dua pihak atau lebih.

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan

¹¹ Henry Campbel Black, **Black’s Law Dictionary**, 6th ed, West Publishing, ST.Paul, 1990, page 472

dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah. Dalam topik ini kapal dibatasi pada kendaraan air dengan jenis apapun yang digerakkan oleh tenaga mekanik.

Tubrukan menurut Black's Law Dictionary : *"Striking together of two objects, one of which may be stationary. Act or instance of colliding; state of having collided. The terms implies an impact or sudden contact of a moving body with an obstruction in its line of motion, whether both bodies in motion or one stationary and the other no matter which in motion"* ¹² yang terjemahan bebasnya adalah dua obyek yang saling menubruk, yang satu bisa dalam keadaan diam. Keadaan tubrukan, keadaan saling menubruk mempunyai pengertian tubrukan atau kontak seketika dengan hambatan yang berada di jalurnya, apakah dua-duanya dalam keadaan berjalan atau salah satunya dalam keadaan diam dan tidak masalah siapa yang sedang bergerak

Perairan Kepulauan menurut UNCLOS 1982 adalah daerah perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan yang ditarik menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang-karang terluar kepulauan.

Indonesia adalah negara Republik Indonesia

M.V. adalah singkatan dari Merchant Vessel yang terjemahan bebasnya Kapal Pedagang

KRI. adalah singkatan dari Kapal Republik Indonesia yang diberikan di setiap

¹² Ibid , page 264

kapal perang Republik Indonesia berdasar keputusan Pangab atas nama Presiden.

Alur Pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman , lebar , dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.

Alur Pelayaran Barat Surabaya adalah nama yang diberikan terhadap alur masuk dan keluar kapal dari laut Jawa menuju pelabuhan Tanjung Perak.

3. Alasan Pemilihan Judul

Secara garis besar alasan pemilihan judul skripsi ini adalah :

1. Indonesia merupakan negara kepulauan, dengan dua per tiga dari daerahnya merupakan perairan, menjadikan laut sebagai bidang yang sangat potensial untuk dipelajari.
2. Berkaitan dengan besarnya luas wilayah kelautan peran laut sebagai sarana pengangkutan akan menjadi penting, untuk itu diperlukannya kesadaran lebih tinggi akan peraturan bagi kapal yang berlayar di laut.
3. Penggunaan media perairan sebagai salah satu alternatif transportasi di negara Indonesia, tidak saja oleh kapal dalam nasional tetapi juga oleh kapal berkebangsaan nasional lain. Untuk itu pemahaman alternatif penyelesaian perkara bagi tubrukan kapal, sesuai peraturan internasional dan nasional , dirasakan akan membantu penggunaan transportasi perairan Indonesia.

4. Tujuan Penulisan

Ada dua tujuan penulisan :

1. Sifat akademis, yaitu untuk melengkapi persyaratan yang diwajibkan dalam memperoleh gelar sarjana hukum di Fakultas Hukum Universitas Airlangga;
2. Untuk memberikan sumbangan pemikiran dalam hal pemahaman sebagaimana tertuang dalam judul skripsi tersebut. Semoga dari penulisan skripsi ini dapat menambah kepustakaan di bidang hukum dan bermanfaat bagi perkembangan hukum di masa mendatang.

5. Metode Penulisan

a. Pendekatan Masalah

Pendekatan yang digunakan dalam skripsi ini adalah pendekatan yuridis normatif empiris, yaitu suatu penelitian yang mengkaji peraturan-peraturan hukum nasional, dan hukum internasional yang relevan serta menitikberatkan penerapan peraturan serta hukum internasional tersebut dalam praktek penyelesaian tubrukan kapal di perairan kepulauan.

b. Data Yang Dibutuhkan

1) Data primer

Adalah data yang diperoleh dari ketentuan-ketentuan hukum laut internasional di bidang tubrukan kapal, dokumen resmi, buku-buku dan / atau literatur, hasil penelitian yang berwujud laporan , serta tulisan / karya ilmiah yang lainnya.

2) Data sekunder

Adalah data yang diperoleh melalui penelitian dari sumber pertama , yaitu Staff Operasi Armada Kawasan Timur,Dinas Hukum, lembaga-lembaga yang terkait dan praktisi di bidang hukum laut.

c. Teknik Pengumpulan data

1) Studi Pustaka

Yaitu pengumpulan data dengan cara mempelajari peraturan-peraturan hukum , buku-buku sebagai bahan acuan serta hasil karya ilmiah lainnya, sebagai pembantu kerangka teori mengenai masalah yang menjadi obyek penelitian.

2) Wawancara

Yaitu pengumpulan data dengan cara mengadakan wawancara pihak yang terkait dalam penelitian ini, antara lain Armada Timur Angkatan Laut. Cara mengadakan wawancara dengan menggunakan teknik wawancara berencana yang berarti peneliti telah terlebih dahulu membuat daftar pertanyaan untuk kemudian ditanyakan pada nara sumber.

d. Cara Pengolahan Data

Berdasarkan pendekatan yang digunakan dalam skripsi ini data yang sudah terkumpul terkumpul yang diperoleh kemudian dianalisis dengan metode deskriptif analitis yaitu data yang relevan dengan materi permasalahan yang

dibahas, disusun, diuraikan, ditafsirkan, dan dikaji permasalahannya dengan demikian akan diperoleh kesimpulan yang sesuai dengan rumusan masalah.

6. Pertanggung Jawaban Sistematik

Materi skripsi ini dijabarkan dalam 4 (empat) bab, Bab satu merupakan bab pendahuluan karena merupakan bab pengantar kepada pembaca dan merupakan penjelasan masalah yang akan dibahas. Termasuk tentang tata cara pembahasan pokok permasalahan tersebut. Hal ini untuk mempermudah pembaca dalam mengerti isi skripsi ini.

Bab dua merupakan penjelasan dari permasalahan pertama, dimana dalam bab ini akan membahas mengenai rezim hukum di perairan kepulauan, termasuk didalamnya kewajiban dan hak negara pantai, kewajiban dan hak negara lain, serta pelabuhan dan alur pelayaran, jenis kapal, peraturan keselamatan mengenai kapal, rambu-rambu laut, prosedur pelayaran kapal

Bab ke tiga akan merupakan penjelasan dari permasalahan kedua dimana dalam bab ini akan dibahas mengenai penyelesaian masalah tubrukan kapal, yang dibuat berdasar studi kasus tubrukan M.V. Iris dan KRI. Pulau Ratewu, serta langkah penyelesaian yang terjadi di lapangan

Setelah semuanya telah diuraikan dan dibahas, maka penulisan skripsi ini akan diakhiri dengan kesimpulan dan saran pada bab 4 (empat) sebagai penutup. Saran disini merupakan alternatif solusi atau masukan yang dapat diberikan terhadap kesimpulan yang merupakan ringkasan dari bab pembahasan.

BAB II

**REZIM HUKUM
LAUT YANG BERLAKU
DI PERAIRAN INDONESIA**

BAB II

REZIM HUKUM LAUT YANG BERLAKU DI PERAIRAN INDONESIA

1. Definisi

Pengertian kepulauan berdasar pasal 46 huruf b UNCLOS berarti *“a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features from an intrinsic geographical, economic, and political entity, or which historically have been regarded as such.”* Terjemahan bebasnya adalah suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.

Sedang menurut Undang-undang nomor 6 tahun 1996 (UU No. 6 tahun 1996) tentang perairan Indonesia yang mendefinisikan kepulauan *“adalah suatu gagasan pulau, termasuk bagian pulau, dan perairan di antara pulau-pulau tersebut, dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lain demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud lalmiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan keamanan, dan politik yang hakiki , atau secara historis diaanggap sebagai demikian”*.

Dengan demikian pembatasan perundangan perairan Indonesia mengambil dari pembatasan resmi UNCLOS 1982 hal ini dapat dimakmlumi karena perundang-

undangan nasional tidak boleh bertentangan dengan hukum internasional yang merupakan salah satu sumber dari hukum nasional, bahkan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) sendiri ada pembatasan berlakunya terhadap ketentuan hukum internasional.¹³

2. Wilayah Perairan Indonesia

Dalam negara Indonesia, maka terlihat sikap tegas pemerintah untuk memilih bentuk negara kepulauan semenjak Deklarasi Djuanda 1957. Mengenai negara kepulauan maka terdapat pengertian dan pembedaan dari rejim-rejim akan wilayah perairan yang ada dalam perairan kepulauan Indonesia.

Menurut UU No. 6 tahun 1996 tentang perairan Indonesia dalam pasal 3 ayat 1 menyatakan yang termasuk wilayah perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. Berdasar pengertian ini maka kita akan membahas jenis dari bagian perairan Indonesia

A. Laut Teritorial

Pengertian laut teritorial Indonesia sebagaimana dimaksud oleh UU No. 6 tahun 1996 tentang perairan Indonesia dalam pasal 3 ayat 2 “laut teritorial adalah jalur laut selebar 12 (dua belas mil) laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia ...” pengertian ini sejalan dengan apa yang ditentukan dalam UNCLOS pasal 3

¹³Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, pasal 9

mengenai lebar laut teritorial yang menyatakan “ *every state has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this convention*”
terjemahan bebasnya adalah setiap negara berhak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya sepanjang tidak melampaui 12 mil, dihitung dari garis pangkal yang ditentukan berdasar konvensi ini.

Tidak semua laut teritorial Indonesia mempunyai lebar 12 mil laut, tapi pada bagian yang berbatasan dengan negara lain, maka lebar laut teritorial akan dirundingkan terlebih dahulu dengan negara berhadapan, sebelum ditetapkan.

Pada perairan teritorial , suatu negara dapat melaksanakan kedaulatannya secara penuh, seperti sebagaimana disebut dalam UNCLOS pasal 2 ayat 1 “*The sovereignty of a coastal state extends, beyond its land territory and internal waters and in case of an archipelagic state , its archipelagic waters ,to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea*” . Terjemahan bebasnya adalah kedaulatan negara pantai memanjang, melebihi batas daratan dan perairan pedalaman dan dalam hal negara kepulauan , perairan kepulauannya, sampai dengan suatu jalur laut, yang dinamakan laut teritorial.

B. Perairan Pedalaman

Perairan pedalaman menurut definisi dalam UNCLOS pasal 8 ayat 1 “*except as provided in part IV, waters on the landward side of the base line of the territorial sea is form part of the internal waters of the state*”.

Termasuk dalam perairan pedalaman adalah pelabuhan , berdasar Pasal 11 UNCLOS, teluk dan mulut sungai yang sudah ditutup oleh closing lines yang tidak boleh melebihi dua puluh empat (24) mil laut, berdasar pasal 9 dan 10 UNCLOS. Pada perairan pedalaman , negara mempunyai kedaulatan teritorial penuh , sebagaimana dimaksud oleh pasal 2 ayat 1 UNCLOS. Perlakuan perairan pedalaman tidak layaknya seperti perairan teritorial, dimana pada perairan ini negara lain tidak memiliki hak-hak istimewa , seperti hak lintas damai, karena disini berlaku hukum seperti layaknya di darat.

Pada perairan pedalaman, negara melaksanakan kedaulatan secara penuh (sovereignty), yang berarti mutlak dan absolut. Max Hubber, seorang abritator dalam *Island of Las Palmas* melukiskan kedaulatan teritorial sebagai berikut : "kedaulatan dalam hubungan antara negara-negara menandakan kemerdekaan. Kemerdekaan berkaitan dengan suatu bagian dari muka bumi adalah hak untuk melaksanakan di dalamnya, terlepas dari negara lain, fungsi-fungsi suatu negara"¹⁴. Fungsi-fungsi kedaulatan tersebut, dalam teori, memiliki banyak pengertian. Jika kita melihat teori yang dikemukakan oleh Montesquieu, melalui *trias politica*, adalah :

- Fungsi Legislatif, membuat undang-undang.
- Fungsi Eksekutif, melaksanakan undang-undang.
- Fungsi Yudikatif, fungsi peradilan

¹⁴ J.G. Starke, *op cit*, hal 211

Van Vallenhoven dalam teorinya , berpendapat bahwa ada empat fungsi dari suatu negara, yaitu :

- Regelling (membuat Peraturan)
- Bestuur (menyelenggarakan pemerintah)
- Rechtspraak (fungsi mengadili)
- Politie (fungsi ketertiban dan keamanan)

Starke, dalam pengertian “kedaulatan teritorial”, berpendapat bahwa didalam wilayah dimana “kedaulatan teritorial” berada maka yurisdiksi dapat dilaksanakan oleh negara terhadap orang-orang dan harta benda yang meyampingkan negara-negara lain.¹⁵

C. Perairan Kepulauan

Perairan kepulauan terdapat pada negara kepulauan. Pada jenis perairan ini berlaku batasan berdasar UU No. 6 tahun 1996 pada pasal 3 ayat 2 “perairan kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai”.

Perairan kepulauan merupakan bentuk khas dari negara kepulauan. Dimana negara ini mempunyai hak penuh atas perairan yang berada didalam garis pangkal kepulauannya. Konsekuensi dari adanya perairan ini maka negara kepulauan wajib menghormati hak negara lain karena sebelum negara kepulauan tercipta, negara lain

¹⁵ **Ibid**, Hal 210

bebas melintasi perairan ini. Untuk itu terdapat hak lintas damai dan negara kepulauan dapat menentukan alur kepulauan, jika alur tersebut belum dapat ditentukan maka akan digunakan alur pelayaran tradisional.¹⁶

3. Metoda Delimitasi

Setiap daerah yang berbatasan dengan lautan, maka akan jadi terbuka terhadap ancaman dari pihak lain yang ingin melakukan kegiatan yang merugikan terhadap daerah itu. Maka untuk memudahkan penangkalan terhadap ancaman potensial dari pihak lain, daerah berbatasan dengan pantai berusaha untuk mengamankan lautan di depannya untuk menjaga daerahnya. Praktek yang dikenal dan digunakan oleh Indonesia, melalui deklarasi Djuandanya. Pengertian ini juga diakui oleh UNCLOS III, dimana dalam hasil keputusannya pada pasal 3 mengenai lebar laut teritorial. Lebar laut teritorial ini diukur melalui suatu garis pangkal.

Penentuan batas dalam menentukan wilayah pulau atau daratan adalah sangat penting, dimana dalam masalah ini dikenal beberapa metode penarikan batas pulau. Istilah asing batas ini dikenal dengan "*base line*", garis ini diukur berdasar permukaan air rendah di pulau itu. Pasal 5 UNCLOS menyatakan "*Except where otherwise provided in this Convention, the normal base line for measurement the breadth of the teritorial sea is the low-water line along the coast as marked on large*

¹⁶ UNCLOS, pasal 53

scale charts officilally recognized by the coastal state". Istilah *low-water line* atau titik rendah air akan menjadi sulit karena ada beberapa pengertian. Hal itu disebabkan kedudukan bidang permukaan laut (*tidal datum plane*) mengenal beberapa kedudukan seperti : "*mean high water*", "*mean sea level*", "*mean low water*", "*low water spring*", "*Lowest low water*". Problem tersebut akan tampak nyata dalam penerapan atauran tersebut pada praktek, dimana setiap daerah akan memakai istilah batas air rendah sendiri.

Ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 tentang "low water line along the coast as marked on large scale chart" akan berarti :

1. Di pantai samudra Atlantik, dimana pasang surut mempunyai sifat harian ganda, maka low water line adalah mean low water.
2. Di pantai samudra Pasifik dan Alaska, dimana pasang surut mempunyai sifat campuran, maka low water line adalah mean lower low water.
3. Di indonesia sifat pasang surut umumnya mirip dengan pantai samudra Pasifik, tetapi karena banyaknya karang-karang yang membahayakan pelayaran, maka bagi kita yang dimaksud dengan low water line adalah low water spring (average semi-annual lowest low water).¹⁷

Dalam metoda penarikan garis pangkal dikenal beberapa cara untuk melaksanakannya. Beberapa metode penarikannya adalah :

a) *Point to point base line*

Dalam penarikan point to point theory , maka metode penarikannya adalah dengan menyinggung garis air rendah terluar pada pulau, sehingga terlihat adanya kesatuan antara pulau-pulau. Dalam penarikannya base line tidak boleh memotong

¹⁷ Adi Sumardiman, *Wilayah Indonesia Dan Dasar Hukumnya Buku I*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1992, hal 65

garis air rendah pulau atau memotong pulau tersebut. Metode penarikan ini dianut oleh UU No. 4 Prp tahun 1960 tentang perairan Indonesia, seperti terlihat dalam bunyi pasal 1 ayat 2 "... garis dasar yang terdiri dari garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis-air rendah daripada pulau-pulau atau bagian pulau-pulau dalam wilayah Indonesia ...".

b) Normal base line

Metode penarikan normal base line menurut UNCLOS pasal 5 adalah berdasar titik air rendah sepanjang pantai. Maka penarikan berdasar titik air rendah ini akan mengikuti bentuk geografis pantai. Penarikan model ini adalah sangat ideal dalam penentuan garis pangkal dari daerah yang memiliki pantai yang lurus. Tetapi untuk negara yang memiliki pantai berliku-liku, seperti Kanada, maka metode seperti ini akan sulit untuk diterapkan.

c) Straight base line

Metode penarikan ini adalah sebagai cara untuk mempermudah penarikan garis pangkal, bagi negara - negara yang memiliki pantai yang berliku-liku. Penarikan ini juga diperbolehkan menurut UNCLOS, dimana cara ini diatur dalam pasal 7 "*In localities where the coastline is deeply indented and cut into, or there is a fringe of islands along the coast in its immediate vicinity, the method of straight baselines joining appropriate points may be employed in drawing the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured*" yang terjemahan bebasnya adalah dalam daerah yang pantainya menjorok jauh ke dalam dan menikung ke dalam atau terdapat deretan pulau di daerah itu, metode penarikan garis pangkal lurus

menghubungkan titik-titik yang tepat dapat digunakan dalam menentukan garis pangkal yang darinya akan diukur lebar laut teritorial.

Penarikan garis ini perlu memperhatikan bahwa arah garis tidak menyimpang dari konfigurasi umum daratan dengan perbandingan antara perairan dan daratan adalah 1 banding 1 sampai 9 banding 1. Pengukuran garis pangkal lurus adalah dari low tide elevation. Juga perlu diperhatikan garis ini tidak boleh memotong daerah negara lain kecuali ada perjanjian.

d) *Closing Lines*

Metoda ini digunakan untuk menutup teluk atau mulut sungai yang lebarnya tidak lebih dari 24 mil, sebagaimana disebut dalam pasal 10 ayat 4 "*if the distance between the low water marks of the natural entrance points of a bay does not exceeds 24, a closing line may be drawn between two low water marks, and the water enclosed thereby considered as internal waters*".

e) *Archipelagic Baselines*

Negara yang mempunyai bentuk dasar kepulauan memerlukan pengamanan terhadap daerahnya. Salah satu cara pengamanan adalah dengan menggunakan perairan yang ada di daerahnya untuk keselamatan negara. Kemudian lahirlah konsep negara kepulauan, yang mengakui adanya daerah perairan didalamnya. Untuk mewujudkan itu perlu maka UNCLOS telah menyediakan metoda pada negara kepulauan untuk menentukan garis pangkal negaranya. Pada pasal 47 ayat 1 "*An archipelagic state may draw straight archipelagic baselines joining the outermost points of the outer most islands and drying reefs of the archipelago provided that*

within such baselines are included the main islands and an area in which the ratio of the area of the water to the area of the land, including atolls, is between 1 to 1 and 9 to 1”.

Panjang garis pangkal ini tidak boleh melebihi 100 mil, kecuali 3 % dari garis yang mengelilingi kepulauan itu lebih dari 100 mil , maka panjang garis itu dapat kepanjangan maksimal 125 mil .

Pengadaan base line, menurut UU No. 6 tahun 1996 tentang perairan Indonesia, menggunakan garis pangkal lurus kepulauan. Penggunaan garis ini berarti Indonesia akan menghubungkan titik-titik terluar dari garis air terendah pulau-pulau dan karang-karang kering dari kepulauan Indonesia. Jika penggunaan metode ini tidak dapat dilaksanakan maka akan digunakan penarikan garis pangkal bisa atau garis pangkal lurus.

4. Hak dan Kewajiban Negara

Menurut hasil konferensi hukum laut ke III yang diselenggarakan, maka kita dapat melihat hak dan kewajiban yang dimiliki oleh negara pantai pada perairan Indonesia.

Adapun hak dan kewajiban negara Indonesia menurut UNCLOS, antara lain :

- a) Mempertahankan keutuhan wilayah daratan, perairan, udara dari ancaman lawan
- b) Memelihara keutuhan wilayah perairan negara dari tindakan-tindakan pelanggaran hukum
- c) Melindungi kekayaan alam dan sumber daya buatan

- d) Melindungi pelaksanaan hak lintas damai.
- e) Mencegah lintas tidak damai
- f) Melindungi dan menentukan alur lintas kepulauan (ALKI) Indonesia
- g) Pengamanan pelayaran
- h) Pengamanan kabel-kabel dasar laut, pipa-pipa saluran dan sarana telekomunikasi laut

Masih banyak lagi hak dan kewajiban, tetapi kami hendak memusatkan hak dan kewajiban yang berkaitan dengan pelayaran kapal berkenaan adanya negara kepulauan Indonesia dan negara lain yang berkenaan dengannya.

A. Lintas Damai

Lintas damai, sebagaimana diatur oleh UNCLOS dinyatakan bahwa *"subject of this convention, ship of all states, whether coastal states or land locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea"* seperti tersebut dalam pasal 17 dan terhadap bentuk negara kepulauan berdasar pasal 52 ayat 1 *"subject to article 53 and without prejudice to article 50, ships of all states enjoy the right of innocent passage through archipelagic waters, in accordance with part II, section 3"*. Selain itu perlu diperhatikan dalam pasal 8 ayat 2 *"where the establishment of a straight baseline in accordance with the method set forth in article 7 has the effect of enclosing as internal waters areas which had not previously been considered as such, a right of innocent passage as provided in this convention shall exist in those waters"*

Untuk itu perlu diperhatikan bahwa pada dasarnya yang disebut melakukan lintas damai adalah jika :

- a) Melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman, atau berlabuh di fasilitas berlabuh di tengah laut atau fasilitas berlabuh di luar perairan pedalaman;
- b) Berlalu menuju atau ke perairan pedalaman, atau fasilitas berlabuh di luar perairan pedalaman;
- c) Lintas tersebut sifatnya terus menerus dan secepat mungkin dalam arti tidak berhenti ataupun buang jangkar, kecuali bila terjadi keadaan memaksa untuk berhenti atau buang jangkar karena kecelakaan / kerusakan atau untuk memberikan pertolongan kepada orang , kapal atau pesawat udara yang dalam keadaan bahaya;
- d) Bersifat damai sepanjang tidak merugikan bagi keamanan, ketertiban hukum, atau kedamaian negara pantai.

Suatu negara dapat menganggap lintas tersebut tidak damai, dalam arti bahwa lintasan itu membahayakan perdamaian, ketentraman ataupun keamanan negara pantai, jika kapal yang menggunakan hak lintas damai melakukan atau terlibat tindakan sebagai berikut :

- a) Setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, kutuhan wilayah atau kebebasan politik negara pantai, atau setiap tindakan yang melanggar asas-asas umum hukum internasional yang tercantum dalam piagam PBB;
- b) Setiap penggunaan senjata macam apapun;

- c) Setiap tindakan bertujuan pengumpulan informasi yang merugikan pertahanan dan keamanan negara pantai;
- d) Setiap tindakan propaganda untuk mempengaruhi keamanan dan pertahanan negara pantai;
- e) Peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara diatas kapal;
- f) Peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap alat militer di atas kapal;
- g) Memuat atau membongkar setiap komoditas, mata uang atau orang, yang bertentangan dengan hukum bea cukai, fiskal, imigrasi atau kesehatan, dari negara pantai;
- h) Setiap tindakan pencemaran yang sengaja dan parah yang bertentangan dengan konvensi ini;
- i) Setiap tindakan penangkapan ikan;
- j) Melakukan tindakan survei atau penelitian;
- k) Setiap tindakan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya negara pantai;
- l) Setiap tindakan yang tidak ada hubungannya dengan lintas.

Peraturan tersebut juga berlaku terhadap kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya, tetapi mengingat sifat khusus dari kendaraan laut jenis ini maka dalam melaksanakan lintas damai, kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya harus berlayar di permukaan air serta menunjukkan benderanya.

Negara pantai dapat melakukan tindakan pengaturang terhadap hak lintas yang terjadi di negaranya. Untuk itu negara pantai berhak mengeluarkan peraturan

berkenaan hak lintas damai, yang sejalan dengan peraturan UNCLOS dan peraturan internasional lainnya, berkaitan dengan hal berikut :

- a) Keselamatan pelayaran dan pengaturan lalu lintas laut;
- b) Perlindungan alat-alat bantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas-fasilitas atau instalasi-instalasi lain;
- c) Perlindungan kabel-kabel dan pipa-pipa di laut;
- d) Konservasi sumber daya hayati di laut;
- e) Pencegahan terhadap pelanggaran peraturan perikanan;
- f) Perlindungan terhadap lingkungan dan pencegahan, pembatasan, dan pengawasan terhadap pencemaran;
- g) Penelitian ilmiah di laut dan survei hidrografis;
- h) Pencegahan pelanggaran peraturan bea cukai, fiskal, imigrasi, dan kesehatan.

Peraturan yang dibuat mengenai hal-hal tersebut, tidak dikenakan pada desain , konstruksi, awak, atau peralatan kapal-kapal asing , kecuali bila berpengaruh pada aturan yang bersifat umum atau peraturan internasional. Setiap peraturan yang dibuat haruslah dipublikasikan, dan setiap kapal asing yang melakukan hak lintas damai harus mematuhi peraturan tersebut serta semua peraturan internasional mengenai pencegahan tubrukan di laut.

Untuk kepentingan keselamatan bagi lalu lintas laut, maka negara pantai berhak menerapkan alur-alur pelayaran yang terpisah bagi kapal asing yang melakukan lintas damai. Alur pelayaran ini sebisa mungkin terpisah dari alur yang ditetapkan bagi

kapal tanker, kapal tenaga nuklir, dan kapal yang membawa bahan nuklir atau bahan berbahaya lain. Dalam menetapkan alur ini negara pantai perlu memperhatikan :

- a) Rekomendasi dari organisasi internasional yang berwenang (IMO);
- b) Alur yang bisa digunakan dalam pelayaran internasional;
- c) Karakteristik spesial dari kapal-kapal tertentu dan alur-alur;
- d) Kepadatan lalu lintas pelayaran.

Jika ada penentuan mengenai jalur pelayaran, maka negara pantai harus dapat mengumumkan jalur itu dalam peta pelayaran.

Kapal yang bertenaga nuklir dan kapal yang membawa bahan nuklir atau bahan lain yang sifatnya berbahaya dan beracun, maka dalam melakukan hak lintas damai harus membawa dokumen dan mematuhi peraturan-peraturan mengenai pencegahan khusus yang ditetapkan perjanjian internasional bagi kapal-kapal tersebut dalam perjanjian internasional.

Negara pantai dalam menghadapi kapal asing yang melaksanakan haknya akan lintas damai, berkewajiban untuk tidak menghalangi hak tersebut dengan menerapkan peraturan yang berisikan :

- a) Penetapan persyaratan atas kapal asing yang secara praktis menghalangi atau mengurangi haknya untuk melaksanakan lintas damai;
- b) Mengadakan diskriminasi formil atau diskriminasi nyata terhadap kapal-kapal suatu negara atau terhadap kapal-kapal yang mengangkut barang dari / menuju atau atas nama negara tertentu.

Selain itu negara juga berkewajiban untuk mengumumkan secara tepat terhadap bahaya-bahaya bagi pelayaran kapal yang telah diketahuinya.

Selain kewajiban, tersebut negara mempunyai hak mengenai lintas damai berkaitan dengan perlindungan pada negara pantai tersebut. Hak itu adalah :

- a) Negara pantai berhak untuk mencegah lintas tidak damai yang melewati lautnya;
- b) Negara pantai berhak untuk mencegah kapal yang menuju perairan pedalaman atau fasilitas berlabuh di luar perairan pedalaman tanpa dipatuhi persyaratan mengennainya;
- c) Negara pantai, tanpa melakukan diskriminasi formil atau nyata, berhak untuk sementara menanggukkan hak lintas damai kapal asing apabila dipandang perlu untuk perlindungan keamanannya, termasuk keperluan latihan senjata. Penanggukan ini mulai berlaku sejak diumumkan sebagaimana mestinya.

Negera pantai tidak dapat melakukan pungutan terhadap kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai, dengan dasar melewati perairan negara pantai, tetapi pungutan hanya dapat ditarik atas jasa-jasa yang diberikan pada kapal asing tersebut. Pelaksanaan pungutan tersebut haruslah tidak secara diskriminasi.

B. Lintas Alur Kepulauan

Bagi negara kepulauan, lintas alur kepulauan adalah ciri khusus dari bentuk lintas damai. Sebagai bentuk khusus dalam negara kepulauan, maka alur kepulauan memberikan kemudahan kemudahan bagi kapal asing yang ingin melaksanakan hak lintas alur kepulauan ini. Selain itu seperti tercantum dalam pasal 53, maka

keberadaan alur laut kepulauan juga untuk membatasi hak lintas damai bagi kapal asing.

Pengertian dari lintas kepulauan ini dapat dilihat dalam pasal 53 ayat 1 "*an archipelagic state may designate sea lanes and air routes thereabove, suitable for the continuous and expeditious passage of foreign ships and aircraft through or over its archipelagic waters and the adjacent territorial sea*".

Dalam menentukan alur laut kepulauannya, negara kepulauan perlu memperhatikan bahwa pada alur kepulauan berlaku :

- a) Bahwa setiap kapal dan pesawat udara dapat menikmati hak alur kepulauan ini;
- b) Dalam melakukan lintas alur kepulauan, berarti melakukan hak pelayaran dan penerbangan secara normal sebagaimana diatur UNCLOS, secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya;
- c) Alur kepulauan itu mencakup semua alur lintas normal yang biasa digunakan sebagai rute pelayaran atau penerbangan internasional, dan melintasi perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan;
- d) Alur tersebut harus ditetapkan, sehingga menjadi satu kesatuan sumbu yang bersambung, mulai rute masuk sampai rute keluar;
- e) Kapal atau pesawat udara yang melakukan lintas alur kepulauan, tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil dari kedua sisi sumbu itu, dengan ketentuan

pesawat udara atau kapal tidak boleh terbang atau berlayar mendekati darat , lebih dekat dari 10 % dari jarak terdekat daratan itu dengan alur tersebut;

- f) Negara yang menetapkan alur kepulauan ini, dapat juga menetapkan skema pemisahan lalu lintas;
- g) Negara kepulauan, setelah melalui pengumuman, dapat mengganti alur laut kepulauannya atau skema pemisahan lalu lintasnya;
- h) Semua alur laut dan skema pemisahan lalu lintas yang dibuatnya harus mematuhi peraturan internasional yang diterima secara umum;
- i) Dalam menentukan atau mengganti alur kepulauan dan skema pemisahan lalu lintas harus diajukan pada organisasi internasional yang berwenang untuk mendapat persetujuan;
- j) Negara kepulauan harus dapat menunjukkan secara jelas alur laut itu dan skema pemisahan lalu lintas pada peta yang diumumkan secara umum;
- k) Kapal yang melakukan lintas kepulauan harus mematuhi alur laut dan skema pemisahan yang berlaku;
- l) Jika tidak ada alur laut atau rute penerbangan, maka akan digunakan hak lintas alur kepulauan melalui rute yang biasanya digunakan dalam pelayaran internasional.

Dalam menentukan sebuah alur laut kepulauan, bagi Indonesia , perlu diperhatikan secara cermat, karena letak Indonesia yang sangat strategis , yaitu diantara benua Asia dan Australia, juga diantara Samudra Hindia dan Laut Cina selatan serta samudra Pasifik. Dalam teritorial Indonesia juga terdapat salah satu selat

tersibuk di dunia, yaitu selat Malaka. Hasjim Djalal pernah menulis bahwa didalam kepulauan Indonesia terdapat titik penyempitan yang sangat berarti bagi dunia karena letak startegisnya. Ia menyatakan ada tiga titik penyempitan, yaitu pada selat sunda, selat makasar dan selat lombok “...there are only three relly substantive “choke points” : (1) the Sunda Straits; (2) the Makasar Straits; and (3) the Lombok Straits”¹⁸.

C. Lintas Transit

Lintas transit menurut UNCLOS pasal 37 , berlaku pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya. Hak lintas transit dinikmati oleh kapal laut dan pesawat terbang . Seperti pada lintas damai , maka pelaksanaan lintas ini harus berlangsung secara terus menerus dan secepat mungkin. Dalam melakukan lintas transit , kapal dan pesawat terbang, dapat melakukan dengan cara normalnya ia berlayar.

Kapal dan pesawat udara , sewaktu melaksanakan lintas transit harus menghindarkan diri dari penggunaan kekerasan yang mengancam kedaulatan negara pantai, serta harus mentaati peraturan keselamatan yang secara umum diakui.

5. Pelabuhan

¹⁸ Hasjim Djalal, *Indonesian And The Law Of The Sea*, Center For Stretegic And International Studies, Jakarta, 1995, hal 357

KePelabuhan diatur secara khusus dalam bab VI UU nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran. Dalam pasal 21 ayat (1) dinyatakan kePelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra- dan/atau antar –moda.

Menurut UU no. 21 tahun 1992 pelabuhan dibagi menjadi 2 (dua) yaitu pelabuhan khusus dan pelabuhan umum, dimana pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu, sedang pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Dalam tata letak pelabuhan di Surabaya, tepatnya di Tanjung Perak, terdapat dua Pelabuhan yaitu Pelabuhan khusus Pangkalan Utama TNI-AL III dan Pelabuhan Umum Tanjung Perak. Kedua Pelabuhan ini masing-masing memiliki Syah Bandar tersendiri yang mengatur lalu-lintas kapal dan pengaturan keselamatan kapal.

Syah Bandar sebagai penguasa pelabuhan (*Harbour Master*) mempunyai wewenang untuk megatur hal-hal berkenaan dengan fungsi keselamatan pelayaran, bea dan cukai, imigrasi, karantina, serta keamanan dan ketertiban. Salah satu contoh dari penerapan tugasnya adalah kewenangan untuk mengeluarkan surat izin berlayar setelah memeriksa kelaik lautan kapal, yang wajib dimiliki oleh kapal untuk dapat berlayar.

dagang, bahwa seorang pandu , walau ia jelas-jelas bersalah dalam mengemudikan kapal tersebut, tidak dapat dikenakan tanggung jawab sebagai pihak tersendiri. Alasan yang beliau kemukan adalah seorang pandu melakukan pekerjaan didalam dinas kapal, sehingga pandu tersebut dianggap sebagai bagian dari awak kapal tersebut²⁰. Mengenai peraturan pemanduan dapat dilihat dalam UU No. 21 tahun 1992 dan Staatsblad 1927 nomor 62 tentang kepanduan.

6. Jenis Kapal Dan Peraturan Keselamatannya

Kapal seperti didefinisikan dalam UU nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran pasal 1 angka 2 adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Untuk memperjelas pembahasan ini, maka dalam skripsi ini membagi jenis kapal menjadi dua, yaitu kapal privat (komersial) dan kapal publik (pemerintah) .Pada bagian 3 sub-bagian c dari UNCLOS mengakui perbedaan status bagi kapal-kapal publik pada pelayaran. Dalam bagian tersebut, kapal publik yang mendapat status khusus dibagi menjadi dua yaitu kapal perang dan kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial. Dalam UNCLOS dalam pasal 29 disebutkan “...*warship means a ship belonging to armed forces of a state bearing the*

²⁰ Wirjono Projodikoro, Dr.,S.H., **Hukum Laut Bagi Indonesia**, sumur bandung, Bandung, 1981, hal 164

external marks distinguishing such ships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government of the state and whose name appears in the appropriate service list or its equivalent, and manned by a crew which is under regular armed forces discipline". Sementara peradilan arbitrase antara Perancis dan Yunani pada tanggal 27 Juli 1956 menetapkan kapal perang adalah kapal-kapal yang karena tugas dan perlengkapannya dapat secara efektif ikut dalam operasi-operasi militer. Sementara itu kapal niaga dapat diambil pengertian secara penafsiran a contrario dari kapal publik yang mendapat perlakuan khusus. Sehingga dapat disebut kapal niaga adalah kapal yang digunakan untuk tujuan komersil.

Terhadap jenis ini, sebagaimana mengacu pada UNCLOS 1982, maka terdapat perbedaan pengaturan, tetapi berkaitan dengan peraturan keselamatan mengenai navigasi kapal tidak terdapat perbedaan perlakuan dimana tercantum dalam COLREGS 1972 (*International Regulation for Prevention of Collisions at Sea Regulations 1972*) dimana menyatakan dalam pasal 1 huruf a "*these rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by sea going vessels*". Peraturan ini juga mengatur mengenai lampu kapal yang digunakan sebagai sarana untuk membantu mengidentifikasi kapal tersebut ketika berlayar pada malam hari.

Menurut COLREGS, dalam pasal 21 huruf b menyatakan "*the rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for lights specified in these rules or do not impair their visibility or distinctive character or interfere*

with keeping a proper look out” . Selain itu juga dalam COLREGS, pasal 21 menyatakan warna cahaya dalam kapal yaitu :

- "a. Masthead light means a white light placed over the fore and aft of the vessel...*
- b. Side lights means green light on starboard side and red light on the port side*
-
- c. Stern lights means a white light place as nearly as practible at the stern*” .

Dari pasal tersebut maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pada malam hari atau pada keadaan gelap suatu kapal akan menampakan lampu identifikasi berwarna putih pada bagian depan, tengah dan belakang kapal, sedang pada sisi kanan (*starboard*) akan menampakkan lampu identifikasi berwarna hijau dan pada sisi sebelah kiri (*port*) akan menampakan lampu identifikasi berwarna merah.

Mengenai peraturan tentang kapal juga terdapat dalam UU nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran, yang menurut peraturan ini Nahkoda kapal adalah orang yang bertanggung jawab terhadap keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, barang muatan , pelaut yang menjadi tanggung jawabnya dan mempunyai wewenang untuk menegakkan hukum. Tindakan yang dilakukan oleh kapal adalah menjadi tanggung jawabnya walaupun hal itu tidak dilakukannya, seperti dalam hal pemaduan kapal atau penggantian sementara pimpinan kapal, dimana kapal dijalankan oleh orang lain atas pengawasannya.

BAB III

ALTERNATIF PENYELESAIAN HUKUM TERHADAP TUBRUKAN DI PERAIRAN PEDALAMAN ANTARA KAPAL YANG MEMILIKI KEBANGSAAN BERBEDA

1. Kronologis Tubrukan M.V. Iris dengan KRI. Pulau Ratewu

Kronologis kejadian, berdasarkan hasil pelaporan oleh pihak Angkatan Laut adalah sebagai berikut, pada tanggal 16 Mei 2000 pukul 23.05 WIB pihak angkatan laut menerima berita dari KRI. Pulau Ratewu (PRW) telah ditabrak kapal M.V. Iris di dekat buoy nomor 6. Pada saat itu KRI. Pulau Ratewu juga mengabarkan bahwa posisi kapal sudah miring. Sesaat kemudian SYAHAL (Syah Bandar Angkatan Laut) meminta bantuan pada kapal tunda Merbabu untuk melakukan SAR terhadap posisi KRI. Pulau Ratewu, setelah sebelumnya menghubungi Syah Bandar dan dinas Kepanduan.

Pukul 23.15 WIB KRI. Pulau Ratewu kembali melaporkan bahwa kapal mulai tenggelam, Komandan kapal menyatakan bahwa anjungan dan tiang agung masih terlihat, dan para Anak Buah Kapal (ABK) mulai menyelamatkan diri. Kemudian pada pukul 23.55 WIB mendapat laporan dari ABK KRI. Pulau Ratewu yang berhasil melompat ke kapal M.V. Iris bahwa KRI Pulau Ratewu sudah tenggelam dan hanya terlihat anjungan. Selanjutnya M.V. Iris diperintahkan untuk lego jangkar dan melakukan pertolongan.

Pukul 00.22 WIB, tanggal 17 Mei 2000, pandu yang bertugas di kapal M.V. Iris melaporkan bahwa telah mengalami tubrukan dengan KRI. Pulau Ratewu

diantara buoy No. 11 dan buoy No.6. Menurut laporan pandu bahwa ketika berpapasan dengan KRI. Ratewu telah berusaha untuk berkomunikasi dengan Radio agar dapat berpapasan merah-merah (Lambung kiri dengan Lambung kiri), tetapi tidak mendapat jawaban . Pada saat itu M.V. Iris sudah dapat melihat lampu Hijau (lambung kanan) KRI. Pulau Ratewu dan tidak dapat lagi menghindar, sehingga terjadi tubrukan pada pukul 22.44 WIB (16 Mei 2000) di APBS antara buoy No. 6 dan buoy No.11.

Pukul 00.40 telah dikonformasi jumlah ABK KRI. Pulau Ratewu adalah yang berada dalam pelayaran tersebut adalah 55 orang (dari jumlah 62 orang). Pada saat itu diperoleh laporan dari *Crew Boat* Nuri bahwa telah menyelamatkan 21 orang ABK KRI. Pulau Ratewu termasuk komadan Kapal. Pada pukul 01.10 WIB diterima laporan Kapal Layar Motor (KLM) Berlian Indah telah menyelamatkan 33 orang ABK KRI. Pulau Ratewu, Sementara itu operasi SAR pihak Angkatan Laut tetap dilanjutkan dengan berbagai kapal dan mendapat bantuan helikopter pada pukul 07.00 WIB

Setelah operasi SAR dilaksanakan dapat disimpulkan bahwa telah berhasil diselamatkan 54 orang ABK. KRI. Pulau Ratewu, dan seorang pelaut, Serda Suhandoyo, sampai sekarang tidak diketahui nasibnya.

Sementara berdasar hasil pemeriksaan yang dilakukan oleh pihak Angkatan Laut terhadap ABK. KRI. Pulau Ratewu dan informasi yang diperoleh dari dinas kepanduan dan Syah Bandar bahwa sebelum kejadian, M.V. Iris berada di posisi Utara dengan arah Selatan menuju pelabuhan Tanjung Perak. Sedangkan KRI. Ratewu berada di Selatan menuju Utara ke arah laut Jawa dan di depannya ada

sebuah Tanker yang searah dengannya. Mereka bertemu pada buoy No. 11 dimana pada tempat itu alur mengarah ke barat daya sesuai petunjuk pada buoy No.6 . M.V. Iris telah berhasil berpapasan dengan tanker dengan cara merah-merah (pertemuan lambung kiri) sesuai arah alur APBS. Sesaat akan berpapasan dengan KRI. Pulau Ratewu, M.V. Iris mendapati posisi KRI. Pulau Ratewu tidak sesuai dengan arah alur pelayaran, yaitu memotong arah pelayaran M.V. Iris yang sedang berbelok ke arah barat daya. Kemudian M.V. Iris berusaha berkomunikasi radio dengan KRI. Pulau Ratewu untuk berpapasan merah-merah. M.V. Iris tidak mendapat jawaban, sementara itu lampu hijau (berada di lambung kanan) KRI. Pulau Ratewu sudah terlihat, ini berarti KRI. Pulau Ratewu telah memotong haluan M.V. Iris.. Posisi kedua kapal yang saling menyimpangi dan jarak yang sudah dekat, membuat KRI. Pulau Ratewu untuk mengambil manuver menghindar dengan membelok ke arah barat daya, tetapi sebelum kapal berhasil merubah arah sudah terjadi tubrukan dengan M.V. Iris. Pada saat kejadian M.V. Iris diketahui berbendera Panama, dengan nahkodyanya Geomolos Georgios, dan dengan petugas pandu Andi Suherman dari dinas Kepanduan , dalam perjalanan dari negara Republik Rakyat Cina menuju Indonesia (pelabuhan Tanjung Perak). KRI. Pulau Ratewu pada saat kejadian dikomandani (nahkoda) oleh Mayor laut (P) Hardianto Kahar dalam perjalanan untuk melakukan patroli.

2. Pembahasan Kasus

Kasus tubrukan antara KRI. Pulau Ratewu dan MV. Iris, maka jika memperhatikan unsur-unsurnya secara satu persatu yaitu :

a. **Locus Delicti**

Dalam membahas tempat terjadinya perkara maka kita melihat dimana terjadinya perkara. Dalam laporan kecelakaan yang dibuat oleh pihak angkatan laut maka disebutkan “terjadi tubrukan kapal di dekat buoy No. 6”. Untuk itu kita perlu mengetahui secara hukum bagaimana status buoy No. 6 tersebut.

Dalam sistim pelabuhan Tanjung Perak , melalui wawancara dengan pihak Syah Bandar, dijelaskan bahwa pada pelabuhan ini terdapat dua alur yaitu alur pelayaran barat surabaya dan alur pelayaran timur surabaya. Letak alur pelayaran barat surabaya adalah memanjang, bermula dari buoy No. 1 yang terletak di Laut Jawa kemudian memanjang ke arah Tanjung Perak melalui selat Madura bagian utara sampai pada buoy No. 19 . Maka jika disebutkan tubrukan kapal terjadi pada buoy No. 6 maka dapat dikatakan bahwa lokasi kejadian terjadi pada perairan pelabuhan Tanjung Perak.

Starke melihat yurisdiksi dalam suatu pelabuhan adalah dimiliki oleh negara pantai tersebut. Suatu kapal asing yang masuk dalam pelabuhan tersebut tunduk kepada yurisdiksi negara pantai, tetapi penyimpangan dari kaidah umum ini tergantung dari praktek yang dilakukan oleh negara tersebut.²⁰ Melihat pada peraturan KUHP Indonesia, pada pasal 2 yang menyatakan “ketentuan pidana dalam undang-undang Indonesia berlaku bagi tiap orang yang dalam Indonesia melakukan sesuatu perbuatan yang boleh dihukum peristiwa pidana”²¹. Kemudian

²⁰J.G.Starke, *op cit*, hal 271

²¹ R Soesilo, *KUHP*, Politeia, Bogor, 1985, h. 29

kita melihat UNCLOS pasal 2 angka 1 yang menyatakan *“the sovereignty of a coastal state extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic state, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea”* yang terjemahan bebasnya adalah kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman dan, dalam hal suatu negara kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi pula suatu jalur laut yang berbatasan dengannya yang dinamakan laut teritorial. Maka mengacu pada pasal ini, lokasi Tanjung Perak yang terletak pada Pulau Jawa, tepatnya di kota Surabaya, termasuk daerah Indonesia. Lebih lanjut melihat pada Pasal 11 UNCLOS yang menyatakan *“for the purpose of delimiting the territorial sea, the outermost permanent harbour works which form an integral part of the harbour system are regarded as forming part of the coast. ...”*. yang terjemahan bebasnya adalah untuk maksud penetapan batas laut teritorial, instalasi pelabuhan yang terluar yang termasuk bagian integral dari pelabuhan itu, dianggap sebagai bagian dari pantai. Maka secara formil, letak kejadian terletak pada daerah perairan pedalaman dan bukan pada perairan kepulauan negara Indonesia.

Penentuan tempat kejadian (*locus delicti*) pada daerah Pantai dari Pulau Jawa yang merupakan bagian dari kepulauan Indonesia, maka peradilan menurut sistem Indonesia diperbolehkan untuk digunakan sebagai sarana untuk menyelesaikan tubrukan ini. Karena dalam kasus ini, adanya penentuan tempat kejadian (*locus delicti*) berada pada pelabuhan, yang merupakan bagian dari perairan pedalaman, maka daerah tersebut negara Indonesia memiliki kedaulatan, yang di dalamnya terdapat hak yurisdiksi. Hak Yurisdiksi menurut Dr. Abdul Rasjid, S.H., LL.M

menyatakan dalam konsep yurisdiksi terdapat aspek *power to prescribe law* dan *Power to enforce the law*²³:

- *Power to prescribe law* (kewenangan untuk membuat hukum)

Dalam aspek ini, negara pemegang berhak untuk menetapkan (membuat) peraturan hukum untuk diterapkan pada daerah yang menjadi yurisdiksinya. Dalam kasus ini kita dapat melihat praktek negara Indonesia dengan menetapkan Undang-Undang nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran, guna mengatur kegiatan pelayaran.

- *Power to enforce the law* (kewenangan untuk memaksakan hukum)

Dalam aspek ini, negara pemegang yurisdiksi berhak untuk memaksakan pelaksanaan hukum pada daerah yang menjadi yurisdiksinya. Berkaitan dengan kasus ini, maka negara Indonesia dapat menerapkan aturan hukum yang dianggap berlaku guna penyelesaian sengketa tubrukan ini.

b. Para Pihak

Tubrukan antara KRI. Pulau Ratewu dengan M.V. Iris pada perairan pelabuhan Tanjung Perak akan menjadi semakin jelas dalam penyelesaian jika dapat menentukan para pihak yang pada waktu kejadian atau sesuai dengan ketentuan hukum dapat sebagai pihak yang bertanggung jawab.

Pertama akan membahas pihak KRI. Pulau Ratewu sebagai salah satu kapal yang terlibat dalam tubrukan ini. KRI. Pulau Ratewu merupakan kapal perang.

²³ Catatan Kuliah Hukum Laut, tanggal 10 Mei 2001

Definisi mengenai kapal perang sebagaimana tercantum dalam UNCLOS 1982 pasal 29 menyatakan *“for the purpose of this convention, “warship” means a ship belonging to the armed forces of a state bearing the external marks distinguishing such ships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government of the state and whose name appears in the appropriate service list or its equivalent, and manned by a crew which is under regular armed forces discipline.”*

Melihat kembali pada definisi kapal perang pada KRI. Pulau Ratewu dapat ditemukan bahwa persyaratan tersebut telah terpenuhi. Untuk mempejelas hal tersebut, maka akan diuraikan secara satu-persatu menurut persyaratan yang tercantum dalam pasal tersebut :

- *Bearing external marks distuingishing such ship of its nationality*

KRI. Pulau Ratewu memiliki tanda kebangsaan di luar berupa lambang angkatan laut Republik Indonesia yang terlihat dari luar. Selain itu KRI. Pulau Ratewu juga mengibarkan bendera Indonesia beserta bendera ular perang Indonesia (Bendera berbentuk segi-tiga merah putih kecil panjang, tradisi angkatan laut).

- *Under the command of an officer...*

Nahkoda (kapten) dari KRI. Pulau Ratewu adalah seorang perwira aktif dari dinas angkatan laut yaitu Mayor laut (P) Hardianto Kahar

- *Manned by a crew which is under regular armed forces discipline*

Anak buah kapal dari KRI. Pulau Ratewu adalah anggota dari TNI – AL yang berjumlah 62 orang.

Setelah melihat dari keadaan dari KRI. Pulau Ratewu, maka dapat dinyatakan bahwa kapal tersebut dapat dikategorikan sebagai kapal perang sesuai dengan peraturan yang terdapat dalam pasal 29 UNCLOS. Dengan adanya penggolongan tersebut maka melihat kembali pada UNCLOS pasal 31 mengenai tanggung jawab negara, yang menyatakan *“the flag state shall bear international responsibility for any loss or damage to the coastal state resulting from non-compliance by a warship or other government ship operated for non-commercial purposes with the laws and regulations of the coastal state concerning passage through the territorial sea or with the provisions of this convention or other rules of international law.”*

Keberadaan pasal 31 UNCLOS tersebut mengandung pengertian bahwa tanggung jawab terhadap dampak yang ditimbulkan oleh kapal perang terdapat pada negara bendera kapal tersebut. Pada kasus tubrukan antara KRI. Pulau Ratewu dan M.V. Iris, dapat ditarik pengertian bahwa negara Indonesia sebagai negara bendera (*flag state*) KRI. Pulau Ratewu adalah sebagai pihak berkaitan dengan penyelesaian masalah ini.

Dalam menentukan pihak lainnya adalah pada kapal M.V. Iris dimana kapal tersebut mengibarkan bendera Panama dan nahkodanya adalah Geomolos Georgios yang memiliki kewarganegaraan Yunani. UNCLOS mengatur mengenai pemakaian bendera oleh suatu kapal, dimana pada pasal 91 yang menyatakan *“every state shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ship have the nationality of the state whose flag they are entitled to fly. There must exist a*

genuine link between the state and the ship” . Dalam menentukan kebangsaan,

Rebeca M. M. Wallace menulis

“obligations incumbents on the flag states under the 1958 and 1982 convention include, *inter alia* : the maintenance of a register of all ships flying its flag; the exercise of effective authority and control over the ships in administrative, technical and social matters; to take those measure necessary to ensure safety at sea, to prevent collision and to prevent, reduce and control pollution of the marine environment and adopt laws and regulations and to take such steps as are required to achieve conformity with generally accepted standards, regulations, procedures and practices, and to serve their implementation and observance”²⁴

Terlihat bahwa pengibaran bendera oleh suatu kapal akan memberikan hak bagi negara tersebut (negara bendera) untuk memiliki yurisdiksi terhadap kapal tersebut dan memberikan perlindungan pada kapal tersebut. Dalam kenyataan muncul perkembangan terhadap konsep *genuine link*, dimana banyak pemilik kapal mulai menggunakan *flag of convenience*, guna menekan biaya kapal. Christopher Hill mengemukakan “*flag of convenience refer to the registering of ships under the flag of certain states when they are in fact beneficially owned and controlled by nationals of other countries manned by foreign crews and seldom, if ever, enter the jurisdiction or ports of their country of registry*”²⁵. Banyak motif yang mendorong pemilik kapal untuk memiliki *flag of convenience* , antara lain adalah keringanan pajak, kemudahan persyaratan kapal.

Panama telah terkenal dalam dunia pelayaran sebagai negara tujuan pemilik kapal yang melakukan *flag of convenience*. Peraturan Panama yang membolehkan pihak asing untuk mendaftarkan kapalnya di bawah benderanya, merupakan daya

²⁴ Rebecca M.M. Wallace. **International Law**, Sweet & Maxwell, London, 1997, page 151

²⁵ Christopher Hill, **op cit**, page 8

tarik tersendiri. Setelah mendapatkan berbagai tekanan dari berbagai negara di dunia Panama mulai melakukan pengetatan terhadap peraturan pendaftaran kapalnya. Akibat adanya pengetatan peraturan tersebut, Panama mewajibkan setiap kapal yang mengibarkan benderanya, dimiliki oleh perusahaan (badan hukum) yang dibentuk berdasar hukum Panama, tetapi kepemilikan dari perusahaan tersebut boleh dimiliki secara seratus persen (100 %) oleh pihak asing.

Peristiwa tubrukan yang terjadi di perairan Pelabuhan Tanjung Perak, daerah perairan yang memberikan kewajiban bagi kapal yang melewatinya untuk melakukannya dibawah pandu (*pilotage*), maka terdapat satu pihak lagi yaitu pihak kepanduan dibawah Departemen Perhubungan. Kepanduan, menurut pasal 16 ayat 1 dari UU 21 tahun 1992, dilakukan demi keselamatan pelayaran. Pada saat terjadi tubrukan kapal, pandu yang bertugas di kapal adalah Andi Suherman, dari Dinas Kepanduan. Tetapi terhadap pandu, perlu diperhatikan walaupun suatu pandu adalah diwajibkan pada perairan-perairan tertentu, seorang pandu tidak mengambil alih komando seorang nahkoda atas kapalnya, tetapi ia hanya memberikan jasanya sebagai ahli navigasi, dan tidak pernah sekalipun menggantikan nahkoda.

3. Penyelesaian Menurut Sistem Peradilan Indonesia

Melihat kasus yang telah terjadi, maka dapat terlihat dua cara penyelesaian perkara, yaitu dengan sistem peradilan nasional dan melalui sistem peradilan internasional. Untuk itu maka kita perlu mendapat pengertian seputar alternatif penyelesaian perkara ini.

Penggunaan penyelesaian menurut hukum Indonesia adalah memungkinkan. Ketentuan UNCLOS pada pasal 295 menyatakan “*any dispute between states parties concerning the interpretation or application of this convention may be submitted to the procedures provided for this section only after local remedies have been exhausted where this is required by international law*”. Terjemahan bebas dari pasal ini adalah, setiap pertikaian dari negara peserta mengenai interpretasi atau pelaksanaan dari konvensi ini dapat diajukan pada prosedur yang disediakan untuk bagian ini, hanya setelah upaya setempat telah digunakan secara tuntas dimana hal ini diisyaratkan oleh hukum internasional.

a. Pengadilan

Mengenai tubrukan kapal juga diatur dalam KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang / Wetboek van Koophandel) pada titel VI buku II. Menurut pasal 543 maka terhadap kasus tubrukan kapal dapat dilakukan penuntutan yang diajukan pada pengadilan :

- a. Di Pengadilan yang wilayah kerjanya meliputi tempat tinggal tergugat atau salah seorang tergugat dalam hal tergugat lebih dari seorang;
- b. Di Pengadilan yang wilayah kerjanya meliputi tempat terjadinya tubrukan tersebut;
- c. Di Pengadilan yang wilayah kerjanya meliputi tempat dimana kapal tergugat didaftarkan dalam daftar kapal;
- d. Di pengadilan yang wilayah kerjanya meliputi tempat dimana kapal tergugat telah dilakukan penyitaan;

- e. Jika menurut berdasar ketentuan diatas tidak termasuk pada pengadilan-pengadilan di Indonesia, maka dapat dilakukan penuntutan dengan cara yang diatur Reglement Burgerlijk Rechtsvorderdering pasal 99 ayat 2, 3, dan 5 yaitu :
- a. Pada Pengadilan Negri yang wilayah kerjanya meliputi tempat tergugat berada;
 - b. Pada Pengadilan Negri yang wilyah kerjanya meliputi tempat kediaman penggugat atau salah satu penggugat jika penggugat lebih dari seorang;

Pembuktian dalam perkara gugatan yang diajukan berdasar pengaturan KUHD maka dilakukan berdasar Traktat Brussel tahun 1910 mengenai tubrukan kapal, dimana dalam pasal 6 menyatakan pelarangan bagi negara-negara penandatangan untuk menetapkan dugaan-dugaan hukum (*wetelijk vermoeden*) mengenai kesalahan dalam perkara tubrukan kapal. Dengan adanya ketentuan ini maka tidak berlaku azas yang berlaku pada hukum perdata yaitu siapa yang mendalilkan sesuatu maka dia harus dapat membuktikan dalil tersebut²⁵. Perlu diperhatikan bahwa konvensi ini mengatur mengenai tubrukan antara kapal dan kapal lain, sehingga jika tersebut dalam pasal 544a ayat 2 dari KUHD yang menyatakan jika terjadi tubrukan antara kapal dan benda bergerak maupun tidak bergerak, adalah pengusaha kapal yang bertanggung jawab atas tubrukan yang terjadi, kecuali dapat dibuktikan sebaliknya. Atau tersebut dalam pasal 540 ayat 1 dari KUHD,

²⁵ **Burgerlijk Wetboek** (kitab undang-undang hukum perdata) pasal 1865, jo **Herziene Inlandsch Reglement** (HIR) pasal 163

yang menyebutkan bahwa jika setelah terjadi tubrukan berlayar pada suatu pelabuhan dan perjalanan menuju pelabuhan itu kemudian karam, maka dapat dianggap sebagai akibat dari tubrukan tersebut kecuali dapat dibuktikan sebaliknya. Melihat adanya dua anggapan yang ada dalam titel ke -6 (enam), bukan berarti telah terjadi pelanggaran taktat Brusel, tetapi perlu diperhatikan pada rumusan setiap pasal, mengenai pasal 544 a ayat 1, bahwa ini mengatur mengenai tubrukan kapal dengan barang, sedang pada Traktat Brusel mengatur mengenai tubrukan antara kapal. Sedang pada pasal 540 ayat 1 yang dimaksud adalah dugaan dari tenggelamnya kapal disebabkan tubrukan kapal, tetapi bukan dugaan hukum mengenai siapa yang bersalah dalam hal tubrukan kapal. Sebagaimana pendapat ini telah dikemukakan oleh Dr. R. Wirjono Projodikoro SH²⁶.

b. Mahkamah pelayaran

Pertama adalah penyelesaian perkara dengan cara litigasi. Penyelesaian perkara ini juga dikenal sebagai Mahkamah Pelayaran yang dibentuk dengan Staatsblad (Stb) 1934 No. 215 jo Stb. 1938 No. 2 yang dikenal dengan "*Ordonnantie op de Raad voor de Scheepvaart*" kemudian ditambah dengan Keputusan Presiden No. 28 /1971 tanggal 5 Mei 1971 dan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Laut (Mphbl.) 18 Pebruari 1964 No. Kab. 4/3/24.

Dalam UU No. 21 tahun 1992 pada pasal 93

- (1) Terhadap setiap kecelakaan kapal diadakan pemeriksaan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan.

²⁶ R Wirjono Projodikoro, R, Dr, *op cit*, h. 164

- (2) Terhadap hasil pemeriksaan tersebut pada ayat (1) dapat diadakan pemeriksaan lanjutan untuk diambil keputusan oleh lembaga yang ditunjuk untuk itu.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

Sedang dalam penjelasan pasal 93 dinyatakan

- (1) Cukup jelas
- (2) Yang dimaksud dengan lembaga dalam ayat ini adalah lembaga pemerintah, bukan lembaga peradilan sebagaimana dimaksud dalam pasal 10 undang-undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang Pokok-pokok Kekuasaan Kehakiman, lembaga tersebut berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan untuk mengambil keputusan atas kecelakaan kapal :
 - a. Kapal tenggelam;
 - b. Kapal tubrukan yang mengakibatkan kerusakan berat;
 - c. Kecelakaan kapal yang menyebabkan teracannya jiwa manusia dan kerugian harta benda;
 - d. Kapal kandas dan rusak berat.
 Lembaga dimaksud bertugas terbatas pada menjatuhkan sanksi berupa hukuman administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan, yang pada saat Undang-undang ini ditetapkan disebut Mahkamah Pelayaran.
- (3) Cukup jelas

Dengan keluarnya Peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1998, maka akan jelas prosedur mengenai pemeriksaan kecelakaan kapal. Kecelakaan yang terlingkupi oleh PP ini adalah :²⁷

- a. Kapal tenggelam
- b. Kapal terbakar
- c. Kapal tubrukan
- d. Kecelakaan kapal yang menyebabkan terancannya jiwa manusia dan kerugian harta benda
- e. Kapal kandas

Yang tempat kejadiannya terjadi di wilayah Indonesia atau kecelakaan kapal yang menimpa kapal berbendera Indonesia di luar wilayah Indonesia.

Dalam menghadapi kecelakaan kapal maka berlaku prosedur :

²⁷ PP nomor 1 tahun 1998 tentang pemeriksaan kecelakaan kapal pasal 2 (1) jo 2 (2).

1. pelaporan kecelakaan kapal
2. pemeriksaan pendahuluan
3. pemeriksaan lanjutan

Pelaporan kecelakaan kapal adalah langkah dasar dari pelaksanaan pemeriksaan pendahuluan. Pelaporan dilakukan oleh orang yang berada di atas kapal yang mengetahui akan adanya kecelakaan kapal kepada Syah bandar terdekat atau, kepada perwakilan Republik Indonesia terdekat atau pejabat pemerintahan yang berwenang setempat dalam hal kecelakaan terjadi di luar wilayah negara Indonesia.

Maka berdasar laporan tadi, pemeriksaan pendahuluan dilakukan , yang dilaksanakan oleh Syahbandar dan jika kecelakaan kapal terjadi di luar negri maka oleh pejabat yang ditunjuk oleh Menteri. Pemeriksaan ini ditujukan untuk mencari keterangan dan /atau bukti-bukti atas terjadinya kecelakaan kapal. Dalam mencari keterangan mengenai kecelakaan ini Syahbandar dapat memeriksa

- a. nahkoda / pimpinan kapal
- b. perwira kapal
- c. anak buah kapal
- d. pihak lainnya

atas pemeriksaan pendahuluan yang dilakukan, maka pihak Syahbandar mengeluarkan berita acara pemeriksaan pendahuluan kemudian berita acara ini, yang juga dilampirkan kesimpulan pemerikasaan pendahuluan, laporan kecelakaan kapal, dalam waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari dilaporkan secara tertulis kepada Menteri. Setelah menerima berita acara dan dianggap tidak

Tersangka dalam sidang Mahkamah Pelayaran, yang diduga melakukan kesalahan standar profesi kepelautan, dapat didampingi oleh penasehat ahli. Setelah melakukan pemeriksaan, maka majelis mengeluarkan putusan, dalam suatu sidang yang terbuka untuk umum. Putusan yang dikeluarkan oleh Majelis, adalah putusan dari Mahkamah Pelayaran, dan merupakan putusan terakhir.

Adanya sarana mahkamah pelayaran sebagai salah satu alternatif dalam penyelesaian peristiwa tubrukan kapal, sebagaimana telah disebutkan bahwa mahkamah ini memeriksa peristiwa tubrukan kapal, adalah dapat diterapkan untuk menyelesaikan peristiwa tubrukan M.V. Iris dan KRI. Pulau Ratewu. Walaupun mahkamah ini hanya berkewenangan untuk menentukan sebab tubrukan dan menjatuhkan sanksi administratif kepada pemimpin kapal (nahkoda), tetapi putusan yang dihasilkan oleh Mahkamah Pelayaran ini dapat digunakan sebagai dasar untuk permintaan / tuntutan ganti rugi oleh pihak yang dirugikan.

4. Penyelesaian Menurut Hukum Internasional

Adanya pihak asing dalam tubrukan antara KRI. Pulau Ratewu dengan M.V. Iris membawa kemungkinan akan penyelesaian menurut tata hukum Internasional. Pihak asing yang tercemin melalui kapal M.V. Iris adalah terlihat melalui kepemilikan kapal tersebut, dimana terdaftar pada negara Panama dan dimiliki oleh seorang berkewarganegaraan Inggris. Kapal yang pada praktek tradisional internasional sudah lama diakui sebagai bagian yurisdiksi dari negara dimana kapal tersebut didaftar, sehingga pertikaian antara negara Indonesia dengan negara

negara Panama memungkinkan terjadi. Dalam penentuan para pihak dalam pertikaian internasional tidaklah terbatas lagi pada penentuan bahwa pertikaian internasional hanya dapat dilakukan jika para pihak merupakan negara.

Starke menyatakan “Pertikaian internasional (internasional disputes) tidak hanya meliputi pertikaian di antara negara-negara, tetapi juga pertikaian antara negara di satu pihak, dan individu, badan hukum, serta kesatuan bukan negara di lain pihak yang terjadi di dalam lingkungan peraturan internasional”²⁸. Dengan adanya pengertian tersebut maka pertikaian antara negara Indonesia selaku pemilik dari kapal KRI. Ratewu dengan Pemilik kapal M.V. Iris juga dimungkinkan. Dalam menghadapi adanya perbedaan antara perbedaan sistim hukum yang dianut oleh masing-masing pihak maka diperlukan adanya penengah yang dapat memberikan sistim hukum yang dapat diterima oleh semua pihak.

Cara-cara yang lazim digunakan oleh bangsa-bangsa di dunia dalam menyelesaikan pertikaian atau permasalahan terutama antara negara-negara adalah metode-metode :²⁹

- ◆ Arbitrasi
- ◆ Penyelesaian yudisial
- ◆ Perundingan, jasa-jasa baik, perantaraan, perdamaian, atau penyelidikan
- ◆ Perundingan di bawah pengawasan PBB

²⁸J.G. Starke, **Pengantar Hukum Internasional 2**, edisi kesembilan, cetakan kedua, terjemahan Sumitro L.S. Danuredjo, Dr, S.H., LL.M., Aksara Persada Indonesia, , 1992, hal 171

²⁹ **Ibid**, hal. 172

Sebagai konvensi induk mengenai pengaturan masalah kelautan yang diakui secara Internasional, maka UNCLOS dapat digunakan sebagai salah satu sarana penyelesaian menurut hukum Internasional. UNCLOS mengatur mengenai prosedur penyelesaian pertikaian internasional berkaitan dengan pelaksanaan UNCLOS secara damai. Adapun prosedur yang disediakan, menurut pasal 287 UNCLOS, adalah :

- ◆ Mahkamah Internasional Hukum Laut (International Tribunal for the Law of the Sea) yang dibentuk menurut lampiran VI;
- ◆ Mahkamah Internasional (International Court of Justice);
- ◆ Mahkamah Arbitrasi yang dibentuk menurut lampiran VII;
- ◆ Mahkamah Arbitrasi khusus yang dibentuk menurut lampiran VIII.

Serta berdasar pasal 284 ada sebuah prosedur lagi yaitu, konsiliasi.

Pada dasarnya setiap pertikaian yang terjadi terhadap interpretasi atau pelaksanaan UNCLOS harus dilaksanakan secara damai sesuai dengan pasal 2 ayat 3 dari piagam PBB . Dan beranjak dari ketentuan pasal tersebutlah sarana penyelesaian menurut UNCLOS tersebut berdiri.

i International Tribunal for the Law of the Sea

Mahkamah ini berkedudukan di Republik Jerman, tepatnya di kota Hamburg., menurut annex VI pasal 21 dari UNCLOS, menyatakan “*the jurisdiction of the tribunal comprises all disputes and all application submitted to it in accordance with this convention and all matters specifically provided for in any other agreement which confers jurisdiction on the tribunal.*” Terjemahan bebas dari pasal ini adalah yuridiksi dari

dari mahkamah ini adalah meliputi semua sengketa dan permohonan yang diserahkan kepadanya sesuai dengan konvensi ini dan semua masalah yang secara khusus ditentukan oleh perjanjian lain yang memberikan yurisdiksi kepada mahkamah.

Mahkamah ini menerapkan hukum sebagaimana telah ditetapkan oleh pasal 293 UNCLOS, dengan begitu maka mahkamah :

- Menerapkan peraturan yang ada dalam UNCLOS atau peraturan internasional yang tidak bertentangan dengan UNCLOS.
- Bila para pihak telah menyetujui, maka mahkamah dapat memutus perkara secara *ex aequo et bono* , tanpa harus terikat pada atauran UNCLOS.

Mahkamah ini, beradasar pasal 20 annex VI UNCLOS, terbuka bagi :

- setiap negara peserta,
- satuan lain selain negara yang secara jelas disebut dalam bab XI UNCLOS,
- satuan lain selain negara, yang mengajukan perkara sesuai perjanjian lain yang memberikan yurisdiksi pada mahkamah yang diterima oleh semua pihak dalam perkara tersebut.

Mahkamah internasional hukum laut, sebagaimana telah diadakan oleh UNCLOS, dapat digunakan sebagai alternatif sarana penyelesaian sengketa dalam perkara tubrukan kapal MV Iris dengan KRI Pulau Ratewu, jika salah satu pihak dalam perkara ini tidak puas akan hasil yang dicapai oleh sarana hukum di Indonesia.

ii International Court of Justice

Mahkamah Internasional merupakan sarana penyelesaian sengketa secara damai yang telah lama dimiliki oleh PBB. Mahkamah ini terbuka bagi : (1) negara-negara peserta statuta (mahkamah internasional), (2) negara-negara lainnya dengan syarat yang ditentukan oleh dewan keamanan. Yurisdiksi yang dimiliki oleh mahkamah ini meliputi dua hal yaitu : (1) memutus perkara yang dipertikaikan (*contentious case*); (2) memberikan nasihat (*advisory opinion*)³⁰.

Untuk yurisdiksi yang berkaitan dengan dengan pertikaian (*contentious case*), maka berdasar statuta mahkamah internasional pasal 36 ayat 1, mahkamah memiliki kewenangan terhadap perkara-perkara yang telah diajukan berdasarkan kesepakatan dari para pihak kepadanya (mahkamah). Mengenai kesepakatan ini Starke menulis bahwa bila tidak ada kesepakatan dari para pihak untuk mengajukan perkaranya pada mahkamah internasioanal atau tidak ada kepatuhan dari pihak lainnya, maka mahkamah internasioanal harus mengesampingkan perkara yang diajukan kepadanya³¹. Kemudian selanjutnya pada ayatnya yang kedua menyatakan sengketa hukum dapat meliputi antaranya :

³⁰ **Ibid**, hal 180

³¹ **Ibid**, hal 181

- Penafsiran suatu perjanjian
- Setiap persoalan hukum internasional
- Adanya suatu fakta, yang bila terjadi, akan menimbulkan suatu pelanggaran terhadap suatu kewajiban internasional
- Sifat atau luas pampasan yang dibuat untuk pelanggaran dari suatu kewajiban internasional

Adanya keluasan mengenai pertikaian yang diterima oleh mahkamah internasional ini akan memudahkan bagi para pihak dalam mengajukan perkaranya ,berkaitan dengan tubrukan kapal M.V. Iris dengan KRI. Pulau Ratewu.

Berkaitan dengan siapa yang dapat menjadi para pihak dalam mahkamah internasional, maka hanya negara yang dapat menjadi para pihak di dalamnya. Maka pada masalah tubrukan kapal M.V. Iris dengan KRI. Pulau Ratewu, negara bendera dari kedua kapal dapat menjadi para pihak dalam mahkamah internasional, guna mencapai penyelesaian secara damai. Kemungkinan adanya pihak lain, selain daripada negara untuk dapat berpekara pada mahkamah internasional. Starke mencatat bahwa hal tersebut tidak dimungkinkan , walau begitu telah diberikan saran-saran untuk diberikannya suatu hak bagi perorangan, perusahaan, dan organisai-organisai non pemerintah untuk

menjadi para pihak dalam mahkamah internasional.³² Jika hal ini terjadi maka perusahaan pemilik kapal M.V. Iris dapat menjadi para pihak melawan negara Indonesia sebagai pemilik kapal KRI. Pulau Ratewu untuk berpekara dalam mahkamah internasional.

iii Arbitration sesuai Annex VII

Pada prosedur penyelesaian masalah ini, terdapat unsur kebebasan dalam menentukan siapa yang akan menjadi juru penengah (arbitator) jika dibandingkan dengan sistem mahkamah internasional hukum laut atau pada mahkamah internasional.

Pada sistem arbitasi, pembentukan mahkamah sebagaimana diatur dalam pasal 3 annex VII UNCLOS, para pihak masing-masing menunjuk seorang arbitator, yang boleh merupakan warganegaraanya, kemudian para pihak secara bersama-sama menunjuk tiga anggota arbitator lainnya yang harus merupakan warganegara negara ketiga, sehingga keseluruhan anggota dari arbitator ini adalah lima orang. Ketentuan yang diatur oleh pasal 3 ini dapat disimpangi jika para pihak bersepakat untuk melakukannya dengan cara lain.

Keunggulan lain dari prosedur penyelesaian masalah ini adalah para pihak diberikan kebebasan untuk bersepakat dalam menentukan dengan prosedur bagaimana mahkamah arbitasi ini akan bekerja, jika

³² *Ibid*, hal 182

kesepakatan mengenai hal ini tidak dapat dicapai oleh para pihak maka mahkamah arbitrase harus menentukan sendiri mengenai prosedur yang akan ditempuh dalam memeriksa perkara. Model ini akan lebih memberikan keuntungan demi penyelesaian perkara, karena diperbolehkan menentukan prosedur yang diperkirakan dapat memberikan hasil yang memuaskan guna memutus perkara tersebut.

Hasil putusan yang dicapai oleh mahkamah arbitrase ini bersifat mutlak dan tidak dapat dibanding, kecuali para pihak telah bersepakat sebelum dikeluarkan putusan ini akan adanya suatu prosedur banding. Sekali lagi disini para pihak diberikan kebebasan untuk dapat menentukan bagaimana bentuk penyelesaian perkara, dengan diperbolehkan untuk mengadakan prosedur banding jika dirasakan kebutuhannya oleh para pihak.

iv Special Arbitration

Arbitrase khusus ini dibentuk berdasar Annex VIII dari UNCLOS . Arbitrase ini memfokuskan pada penyelesaian perkara yang berkaitan dengan permasalahan (1) perikanan, (2) perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, (3) riset ilmiah kelutan, (4) navigasi, dari penerapan atau interpretasi dari UNCLOS. Adanya pembatasan mengenai pokok permasalahan yang ditangani oleh arbitrase jenis ini, maka pada masalah tubrukan kapal M.V. Iris dengan KRI. Pulau Ratewu tidak dapat mengajukan pada arbitrase jenis ini.

5. Pengembalian Kondisi Perairan

Tuburuan antara M.V. Iris dengan KRI. Pulau Ratewu menyebabkan tenggelamnya KRI. Pulau Ratewu di perairan pelabuhan Tanjung Perak. Adanya bangkai kapal pada perairan ini tentunya memberikan hambatan bagi lalu lintas pelabuhan Tanjung Perak, terutama bagi kapal yang menggunakan alur pelayaran barat Surabaya, dan memberikan pencemaran bagi lingkungan kelautan di perairan pelabuhan Tanjung Perak.

Menurut pasal 18 ayat 1 dari UU nomor 21 tahun 1992, menyatakan bahwa pemilik kapal berkewajiban untuk menyingkirkan kerangka kapalnya dan /atau muatannya yang mengganggu keselamatan pelayaran. Jika pemilik kapal tidak melaksanakan kewajibannya ini, maka pemerintah dapat menyingkirkan atau menghancurkan kerangka kapal dan / atau muatannya agar perairan dapat dilayari secara aman. Jika hal ini terjadi maka biaya dari kegiatan tersebut dibebankan kepada si pemilik kapal. Terhadap suatu kerangka kapal atau muatannya tidak atau belum diangkat, maka pemerintah memberikan buoy atau tanda terhadapnya, dan diumumkan lokasinya.

Dalam kasus tubrukan antara M.V. Iris dengan KRI. Pulau Ratewu yang menyebabkan tenggelamnya KRI pulau Ratewu, maka pengangkatan kapal KRI. Pulau Ratewu dibebankan kepada pemilik kapal yang tenggelam yaitu negara Indonesia. Kewajiban untuk mengangkat kapal ini tidak menunggu penentuan siapa yang bersalah dalam tubrukan kapal atau pemilik kapal dapat melepaskan diri dari kewajiban ini dengan alasan dirinya tidak bersalah terhadap tubrukan yang terjadi.

6. Penyelesaian Kasus di Lapangan

Didalam kasus tubrukan dua kapal yang berlainan bendera maka disitu ada dua pihak yang berkewarganegaraan lain. Hingga penyelesaiannya secara garis besar akan berdasar hukum internasional khususnya hukum laut internasional. Ini merupakan pendapat pada umumnya, tetapi dalam praktek bisa saja berdasar pada asas hukum perdata, dimana dikatakan para pihak boleh memilih peradilan (*choice of forum*) dalam menyelesaikan perkaranya. Ini berarti pemakaian hukumnya ikut menjadi pilihannya. Kembali pada kasus tubrukan maka sebagai berikut :

- a. Pihak M.V. Iris melalui pengacaranya memberikan argumentasi bahwa dia tidak bersalah karna ia telah bernavigasi sesuai aturan yang terdapat pada *Collision Regulation (Colregs) 1972*, sehingga berdasarkan pendapat itu ia memilih berpekara melalui mahkamah pelayaran, dengan anggapan ia akan menaruh uang jaminan berapapun besarnya sehingga kapalnya dapat meneruskan pelayaran ke daerah lain mengingat kapal ini adalah kapal niaga sehingga apabila ditahan akan merugikan. Bahkan apabila cara penyelesaian ini tidak disetujui maka mereka akan membawa kasus ini ke dunia internasioanl yang akan berakibat nama Indonesia akan tercoreng di dunia pelayaran internasional.
- b. Pihak dari TNI-AL yang memiliki KRI. Pulau Ratewu menghadapi kenyataan yang demikian tidak tinggal diam, sebagai negara pemilik kedaulatan atas perairan yang merupakan *locus delicti* dari tubrukan. Mempertimbangkan hal tersebut diatas, maka apabila kita menerima

penyelesaian yang diajukan pihak M.V. Iris maka TNI-AL akan terseret kepada kekalahan, padahal TNI-AL diwajibkan untuk mengangkat kerangka kapalnya tanpa menunggu penyelesaian perkara.³³ Sedangkan TNI-AL tahu persis bahwa apabila menurut aturan Colregs 1972 KRI. Pulau Ratewu bernavigasi salah, akhirnya TNI-AL menolak tawaran M.V. Iris dan mengajukan cara penyelesaian perkara dengan menggunakan celah dari tindakan M.V. Iris pada tubrukan tersebut. Pada saat tubrukan banyak ABK KRI. Pulau Ratewu yang tercebur di laut dan sebagian melompat ke M.V. Iris . Adanya ABK KRI. Pulau Ratewu pada M.V. Iris telah melakukan kewajibannya untuk berhenti sesaat setelah terjadinya tubrukan untuk memberi pertolongan, walaupun tindakan untuk berhenti tidak akan membahayakan M.V. Iris. Melalui kesalahan nahkoda M.V. Iris inilah TNI-AL membuat laporan kepada SyahBandar selaku penyidik terhadap tindakan pidana di bidang pelayaran³⁴ disamping perwira TNI-AL dan Polisi Republik Indonesia (Polri) dengan permintaan agar SyahBandar melakukan penyidikan atas pelanggaran pasal 125 ayat 2 UU nomor 21 tahun 1992 terhadap nahkoda M.V. Iris. Penyidikan ini didasari atas asas hukum pidana yang menyatakan bahwa hukum Indonesia berlaku terhadap orang yang melakukan tindakan pidana di

³³ Undang-Undang nomor 21 tahun 1992, pasal 18 ayat 1

³⁴ Undang-Undang nomor 21 tahun 1992, pasal 99

Indonesia.³⁵ . Dengan demikian M.V. Iris merasa tidak dapat menuduh dan ia akan mendapat kerugian karena akan lebih lama lagi bersandar.

Dihadapkan pada situasi tersebut pihak M.V. Iris melakukan pendekatan pada pihak TNI-AL untuk melakukan negosiasi untuk mencari penyelesaian masalah.. Dalam negosiasi tersebut kedua belah pihak saling mengemukakan kesulitan dan kerugian yang dialami, maka tercapailah hasil yang dapat memenangkan kedua belah pihak. Kesepakatan itu adalah persetujuan bahwa kedua belah tidak akan melanjutkan perkara ini dan dinyatakan selesai dengan cara kedua belah pihak akan mengangkat kerangka kapal KRI. Pulau Ratewu secara bersama. Kesepakatan ini dilaporkan kepada SyahBandar selaku penyidik dan M.V. Iris dapat meneruskan pelayarannya.

Kesepakatan yang dicapai para pihak ini boleh dilakukan, dan akan menguntungkan para pihak jika dibandingkan penyelesaian melalui badan peradilan yang akan membutuhkan waktu yang lebih lama. Penyelesaian yang dicapai , yang didasari oleh peraturan hukum nasional, tidak bertentangan dengan UNCLOS, karena didalamnya terdapat kesepakatan para pihak. UNCLOS dalam penyelesaian sengketa menekankan kepada kesepakatan para pihak , baik secara konsiliasi atau penentuan cara penyelesaian lainnya.

³⁵ KUHP, pasal 2

BAB 4

PENUTUP

1. Kesimpulan

- a. Pada negara kepulauan Indonesia, terdapat tiga rezim perairan. Ketiga rezim perairan ini diatur adalah perairan pedalaman, perairan teritorial (laut teritorial) dan perairan kepulauan. Pengaturan mengenai hak dan kewajiban ketiga rezim perairan ini berbeda, dengan mengakui adanya perbedaan kepentingan dari negara pantai dan negara pengguna perairan. Pemahaman akan perbedaan ini akan memudahkan dalam menentukan rezim hukum apa yang berlaku pada suatu peraturan, sehingga memudahkan penentuan hukum apa saja yang berlaku pada perairan tersebut. Pelabuhan, menurut pembagian ini adalah termasuk bagian dari perairan pedalaman. Dengan pemahaman bahwa pembagian perairan ini turut menimbang berbagai kepentingan pengguna perairan, maka didalamnya terdapat hak-hak perlintasan, yang antara lain adalah hak lintas damai, hak lintas alur kepulauan. Pelaksanaan dari hak perlintasan ini belum dapat semuanya dilaksanakan di Indonesia, karena berbagai hambatan.
- b. Alternatif penyelesaian hukum bagi peristiwa tubrukan kapal yang berbeda bendera, dapat dilakukan menurut hukum Indonesia atau menurut hukum Internasional. Penggunaan alternatif dalam penyelesaian ini sebisa mungkin dapat mengakomodasi kepentingan dari kedua pihak. Adanya sarana hukum

menurut sistim nasional , sangat membantu bagi pemberian jalan keluar bagi penyelesaian tubrukan ini. Mahkamah Pelayaran yang merupakan badan pemerintah, bagian dari fungsi eksekutif, dapat membantu pemeriksaan tubrukan kapal, karena sifat khususnya, dimana mahkamah ini memiliki anggota pemeriksa yang tidak saja berasal dari kalangan hukum (sarjana hukum) tetapi juga dari kalangan pelaut, dapat memberikan hasil pemeriksaan yang lebih mendalam. Walaupun begitu tidak menutup kemungkinan penggunaan alternatif penyelesaian yang bersifat internasional, dimana alternatif ini akan sangat berharga jika salah satu pihak dalam tubrukan ini adalah pihak asing, dengan memberikan sarana penyelesaian yang bersifat internasional, tanpa harus mengedepankan salah satu hukum nasional dari para pihak. UNCLOS, sebagai konvensi rujukan, telah memberikan jalur penyelesaian yang bersifat internasional. Penyelesaian, menurut sistim UNCLOS tidak saja memuat penyelesaian yang bersifat badan peradilan, tetapi juga menyediakan penyelesaian yang bersifat penengahan (arbitrase).

2. Saran

- a. Adanya rezim hukum yang berlaku di perairan Indonesia, telah memuat berbagai hak dan kewajiban bagi negara Indonesia. Luas wilayah Indonesia yang merupakan sebagian besar dari wilayah perairan memberikan arti pentingnya wilayah perairan bagi negara Indonesia. Sistim pengawasan atas rezim hukum di wilayah Indonesia yang terkesan masih kurang, dirasakan

perlu ditingkatkan pada masa mendatang. Hal ini berkaitan dengan status wilayah hukum perairan Indonesia pada dunia internasional, dimana negara Indonesia akan makin dihargai jika dapat melaksanakan secara tegas hukum yang berlaku pada wilayah perairan negara Indonesia. Disamping itu aparat penegak hukum harus menguasai dan melaksanakan hukum laut secara murni dan konsisten.

- b. Alternatif penyelesaian melalui sistim hukum nasional, terutama melalui mahkamah pelayaran telah memberikan sarana penegakan hukum pelayaran di negara Indonesia, yang pada akhirnya akan meningkatkan ketaatan hukum pada dunia pelayaran sehingga dapat terlaksana pelayaran yang aman. Kasus tubrukan yang menjadi studi kasus ini telah terjadi pada perairan pelabuhan Tanjung Perak, dimana pada perairan tersebut dikenakan wajib pandu, dan ketika terjadi tubrukan salah satu kapal sedang di bawah pandu. Untuk itu, demi menciptakan pelayaran yang aman, tidak saja dapat dicapai dengan membuat alternatif penyelesaian jika terjadi sengketa pelayaran, tetapi juga perlu diadakan peningkatan kedisiplinan berlayar bagi pelaku di bidang pelayaran. Diharapkan jika tingkat kedisiplinan pelayaran telah tinggi, maka pelayaran akan menjadi semakin aman, selain itu adalah lebih efisien dalam melakukan pencegahan daripada mengeluarkan biaya serta waktu dalam penyelesaian sengketa.

DAFTAR BACAAN

- Adi Sumardiman, **Wilayah Indonesia Dan Dasar Hukumnya Buku I**, Pradnya Paramita, Jakarta, 1992
- Christopher Hill, **Maritime Law**, Pitman, 1983
- Churchil et al, **Law of The Sea**, Vol III, Oceana Publication Inc, New York, 1973
- Hasjim Djalal, **Indonesian And The Law Of The Sea**, Center For Stretagic And International Studies, Jakarta, 1995
- Henry Campbel Black, **Black's Law Dictionary**, 6th ed, West Publishing, ST. Paul, 1990
- J.G. Starke, **Pengantar Hukum Internasional**, jilid 1, edisi 10, terjemahan Bambang Iriana Djaatmadja, Sinar Grafika, Jakarta, 1999
- J.G. Starke, **Pengantar Hukum Internasional 2**, edisi kesembilan, cetakan kedua, terjemahan Sumitro L.S. Danuredjo, Dr, S.H., LL.M., Aksara Persada Indonesia, 1992
- Lemhanas, **Kewiraan**, CV Karya Kita, Bandung, 1980
- Mochtar Kusumaatmadja, **Hukum Laut Internasional**, Bina Cipta, Bandung, 1978
- R. Soesilo, **KUHP**, Politeia, Bandung, 1985
- Rebecca M.M. Wallace. **International Law**, Sweet & Maxwell, London, 1997
- Wirjono Projodikoro, Dr., S.H., **Hukum Laut Bagi Indonesia**, sumur bandung, Bandung, 1981
- Burgerlijk Wetboek
- Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957
- Herziene Inlandsch Reglement
- International Regulation for Prevention of Collisions at Sea Regulations (COLREGS) 1972

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

PP nomor 1 tahun 1998 tentang pemeriksaan kecelakaan kapal

Undang-Undang nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran

Undang-Undang nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

