

Peran Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization*) Melalui Konvensi Di Bidang Kemaritiman Dalam Lalulintas Perdagangan Internasional Di Wilayah Perairan Indonesia

FX.Tetuko Zlatoper Winanda Sagala

zlatsg@gmail.com

Program Pascasarjana Fakultas Hukum Unika Atma Jaya

Abstrak

Laut merupakan bagian terluas dari keseluruhan wilayah Indonesia yang memiliki arti dan peran penting tidak hanya sebagai pemersatu tetapi juga sebagai sarana lalu lintas perdagangan antar pulau. Letak Indonesia yang secara geografis berada diantara Benua Asia dan Australia serta diantara Samudra Hindia dan Pasifik memiliki arti penting dalam perekonomian khususnya dalam lalulintas perdagangan internasional dan menempatkan Indonesia pada titik persimpangan lalulintas perdagangan dunia. Dengan posisi tersebut menjadikan Indonesia menjadi titik persilangan kegiatan perekonomian dunia, antara perdagangan negara-negara industri dan negara-negara di Asia, Afrika dan Eropa. Keadaan ini selain menguntungkan juga berpotensi menimbulkan berbagai permasalahan hukum tidak saja terkait dengan yurisdiksi namun juga permasalahan lain yang terkait dengan aktifitas perdagangan itu sendiri. *International Maritime Organization* (IMO) merupakan salah satu organisasi internasional yang memiliki peran penting dan strategis dalam bidang pelayaran terkait dengan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran. Perdagangan antar negara melalui laut - termasuk melalui wilayah perairan Indonesia- merupakan bagian penting yang diatur dalam kesepakatan-kesepakatan internasional. Kesepakatan yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) sangat berpengaruh terhadap ketentuan di bidang kelautan dan lalu lintas pelayaran dagang internasional dan merupakan ketentuan yang wajib ditatati dan dilaksanakan oleh semua negara anggotanya.

Kata Kunci : perdagangan, internasional, Indonesia, maritim

Abstract

The sea is the widest part of the entire territory of Indonesia which has an important meaning and role not only as a unifier but also as a means of inter-island trade traffic. The geographical location of Indonesia, which is located between the continents of Asia and Australia and between the Indian and Pacific Oceans, has an important meaning in the economy, especially in international trade traffic and places Indonesia at the crossroads of world trade traffic. With this position, Indonesia has become a crossing point for world economic activities, between the trade of industrialized countries and countries in Asia, Africa and Europe. This situation is not only profitable but also has the potential to cause various legal problems not only related to jurisdiction but also other problems related to trading activities themselves. The International Maritime Organization (IMO) is one of the international organizations that has an important and strategic role in the shipping sector related to aspects of shipping safety and security. Trade between countries by sea - including through Indonesian territorial waters - is an important part regulated in international agreements. The agreement established by the International Maritime Organization (IMO) greatly influences the provisions in the maritime sector and international trade shipping traffic and is a provision that must be adhered to and implemented by all member countries.

Keywords : *trade, international, Indonesia, maritime*

I. PENDAHULUAN

Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization/IMO*) merupakan badan khusus di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa di bentuk pada tahun 1948, yang awalnya dikenal sebagai *International Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO). *International Maritime Organization* (IMO) merupakan otoritas internasional yang menetapkan standar keamanan, keselamatan, dan perlindungan lingkungan hidup maritim yang terkait dengan pelayaran internasional¹. *International Maritime Organization* (IMO) saat ini beranggotakan 174 negara serta 3 *associate members* dengan kantor pusat berada di London, Inggris yang mana Indonesia sudah jadi anggota *International Maritime Organization* (IMO) sejak 1961² dan telah meratifikasi *Convention on the Establishment of the International Maritime Consultative Organization 1948* (*IMO Convention 1948*) dengan Surat Pejabat Presiden Kepada Sekretaris Jenderal IMO IMO No. 9796/1960 tanggal 7 Mei 1960 serta Keputusan Presiden Republik Indonesia No.14 Tahun 1996 tentang Pengesahan *Amendments To The Convention on The International Maritime Organization* (*Institutionalization of The Facilitation Committee*), *To The Convention on The International Maritime Organization 1993* (Amandemen Konvensi Organisasi Maritim Internasional, 1993)³.

Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelagic state*) yang mana posisi dan kondisi geografisnya tidak hanya menempatkan Indonesia sebagai negara yang memiliki posisi strategis bagi pelayaran internasional, tetapi juga menimbulkan tantangan yang cukup besar untuk khususnya dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia⁴. Berbagai permasalahan seringkali muncul terkait dengan keberadaan kapal-kapal asing di perairan Indonesia. Wilayah perairan yang sangat luas menjadi permasalahan tersendiri bagi Indonesia dalam pengawasan aktifitas pelayaran dan penegakan hukum di kawasan tersebut. Peran lembaga dan

¹ Rizki Roza, Arti Penting Keanggotaan Indonesia Di Dewan IMO, Majalah Info Singkat Hubungan Internasional, Vol. IX, No. 24/II/Puslit/Desember/2017, hlm.6

² Ana Noviani, Laporan Dari London: Indonesia Resmi Jadi Anggota Dewan IMO 2020-2021 <https://ekonomi.bisnis.com/read/20191130/98/1175974/laporan-dari-london-indonesia-resmi-jadi-anggota-dewan-imo-2020-2021>, diakses 17 September 2021

³ Op.cit.....Rizki Roza., hlm.8

⁴ Ibid.

instansi terkait – TNI Angkatan Laut, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (*Indonesian Maritime Security Agency*), Kepolisian, maupun Kejaksaan - tentu sangat diperlukan, namun belum sepenuhnya dapat mengantisipasi, meminimalisir dan menyelesaikan berbagai permasalahan tersebut. Keberadaan IMO dipandang sebagai salah satu peluang untuk tidak hanya sebagai sarana mendukung penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia tetapi sekaligus juga sebagai upaya memaksimalkan perdagangan internasional Indonesia. Terkait dengan uraian di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam tulisan ini adalah bagaimanakah peran *International Maritime Organization* (IMO) melalui konvensi di bidang kemaritiman dalam lalulintas perdagangan internasional di wilayah perairan Indonesia ? Analisis atas permasalahan di atas mendasarkan pada peraturan-peraturan yang berlaku sebagai hukum positif di Indonesia maupun berlaku secara internasional berupa konvensi-konvensi. Selanjutnya data yang diperoleh kemudian akan dianalisa berdasarkan metode analisa kualitatif dan dituangkan dalam uraian yang bersifat deskriptif analisis.

II. PEMBAHASAN

***International Maritime Organization* (IMO) sebagai Organisasi Dunia Dalam Bidang Pelayaran**

Perdagangan internasional (*international trade*)⁵ merupakan salah satu bagian dari kegiatan ekonomi atau kegiatan bisnis yang dari waktu ke waktu mengalami perkembangan yang pesat baik terkait dengan objek maupun mekanisme dan sarana perdagangannya. Perhatian dunia usaha terhadap kegiatan bisnis internasional juga menunjukkan trend yang terus meningkat⁶. Menurut Huala Adolf, ada beberapa motif atau alasan mengapa negara atau subjek hukum - pelaku dalam perdagangan - melakukan transaksi dagang internasional adalah karena perdagangan internasional merupakan tulang punggung bagi negara untuk menjadi makmur, sejahtera dan kuat⁷.

⁵ *The Exchange of goods and services between nation...as used, it generally refers to the total goods and services exchanges among all nations*, pendapat Sumantoro dalam Muhammad Sood, *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Perkasa, 2019, hlm. 14

⁶ Muhammad Sood, *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Perkasa, 2019., hlm. 1

⁷ *Ibid.*, hlm. 19

Mekanisme dan sarana perpindahan objek pemenuhan kebutuhan dari dan ke suatu negara yang sejak dulu telah digunakan salah satunya dengan melalui pelayaran⁸.

International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang bertanggungjawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal. Tugas utama IMO adalah membuat peraturan-peraturan keselamatan kerja di laut termasuk keselamatan pelayaran dan pencegahan serta penanggulangan pencemaran lingkungan perairan. Secara teknis, IMO memiliki tugas dalam pemutakhiran legislasi yang ada atau untuk mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru, melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli maritim dari negara anggota, serta organisasi antar-pemerintah dan non-pemerintah lain seperti BIMCO, CMI, *Greenpeace*, dan IALA⁹. Konvensi yang dihasilkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) berkaitan dengan banyak aspek antara lain pencegahan kecelakaan, termasuk standar rancangan kapal, konstruksi, perlengkapan, kegiatan operasional dan ketenagakerjaan berdasarkan perjanjian internasional dapat ditemukan dalam *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) tahun 1974 dan 1978; *Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL) tahun 1973; dan *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) tahun 1978. Sedangkan konvensi yang mengatur mengenai komunikasi keadaan darurat dan keselamatan adalah *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation* (OPRC) tahun 1990¹⁰. Selain itu terdapat juga konvensi-konvensi yang menimbulkan rezim kompensasi dan pertanggungjawaban seperti *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC) tahun 1969; *Convention establishing the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (FUND Convention) tahun 1971; dan *Athens Convention covering liability and compensation for passengers at sea* (Athens Convention) tahun 1974¹¹. Dari beberapa konvensi tersebut, selain IMO Convention 1948, Indonesia antara lain juga telah meratifikasi *International Convention for*

⁸ Biro Komunikasi dan Informasi Publik Empat Puluh Persen Jalur Perdagangan Dunia Melewati Indonesia <http://www.dephub.go.id/post/read/empat-puluh-persen-jalur-perdagangan-dunia-melewati-indonesia,diakses> 17 September 2021, diakses 17 September 2021

⁹ https://kemlu.go.id/london/id/pages/indonesia_dan_imo/2964/etc-menu, diakses 17 September 2021

¹⁰ Ibid

¹¹ Ibid

the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 melalui Keputusan Presiden No.65 Tahun 1980 tentang Mengesahkan *International Convention For The Safety Of Life At Sea, 1974*", Sebagai Hasil Konferensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa Di Laut 1974, Yang Telah Ditandatangani Oleh Delegasi Pemerintah Republik Indonesia, Di London, Pada Tanggal 1 Nopember 1974, Yang Merupakan Pengganti "*International Convention For The Safety Of Life At Sea, 1960*."

Dalam struktur keanggotaan *International Maritime Organization (IMO)* selain anggota reguler, beberapa diantaranya juga dipilih untuk masuk sebagai anggota dewan yang terdiri atas Anggota Dewan A,B dan C. Anggota Dewan IMO kategori A mewakili armada pelayaran niaga internasional terbesar dan sebagai penyedia angkutan laut internasional terbesar, beranggotakan: Jepang, Republic of Korea, Italia, China, Yunani, Panama, Inggris, Norwegia, Amerika Serikat, dan Federasi Rusia. Kategori B terdiri dari 10 negara yang mewakili kepentingan terbesar dalam "*International Seaborne Trade*" dengan anggota : Australia, Jerman, Prancis, Brazil, Spanyol, India, Kanada, Uni Emirat Arab, Brazil dan Argentina. Adapun kategori C, merupakan perwakilan dari negara-negara yang mempunyai kepentingan khusus dalam angkutan laut dan mencerminkan pembagian perwakilan yang adil secara geografis di mana Indonesia menjadi anggotanya selain Singapura -yang menjadi negara yang menduduki peringkat pertama dengan perolehan jumlah suara terbanyak-,Malta, Malaysia,Cyprus, Indonesia,Bahama, Afrika Selatan, Mexico, Chili, Belgia, Mesir, Peru, Moroko, Denmark,Turki, Thailand,Jamaica, Filipina, Kuwait, dan Kenya¹².

Sebagai badan khusus PBB yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran serta pencegahan pencemaran lingkungan maritim dari kapal, IMO menetapkan standar global untuk keselamatan, keamanan, dan kinerja lingkungan pelayaran internasional. Peran utama *International Maritime Organization (IMO)* adalah untuk menciptakan kerangka peraturan bagi industri perkapalan yang adil dan efektif sehingga dapat diadopsi dan diimplementasikan secara universal. Kelancaran pelayaran internasional sangat bergantung pada keselamatan, keamanan, dan efisiensi industri pelayaran internasional, sehingga

¹²Inilah Anggota IMO Kategori A, B dan C,<https://darilaut.id/berita/inilah-anggota-imo-kategori-a-b-dan-c>, diakses 17 September 2021

dibutuhkan kerangka aturan yang dipatuhi semua pihak untuk kepentingan bersama¹³. Dunia bergantung pada industri pelayaran internasional yang aman, terpercaya dan efisien—dan ini dapat diwujudkan melalui kerangka peraturan yang dikembangkan dan dikelola oleh *International Maritime Organization* (IMO)¹⁴. Pernyataan misi *International Maritime Organization* (IMO) sebagai badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa adalah untuk mempromosikan pengiriman yang aman, aman, berwawasan lingkungan, efisien dan berkelanjutan melalui kerja sama. Ini akan dicapai dengan mengadopsi standar tertinggi yang dapat dipraktikkan keselamatan dan keamanan laut, efisiensi navigasi dan pencegahan serta pengendalian polusi dari kapal, serta melalui pertimbangan masalah hukum terkait dan implementasi instrumen *International Maritime Organization* (IMO) yang efektif dengan maksud untuk aplikasi mereka yang universal dan seragam¹⁵.

Peran *International Maritime Organization* (IMO) Melalui Konvensi Kemaritiman Dalam Kegiatan LaluLintas Perdagangan Internasional Di Wilayah Perairan Indonesia

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dan salah satu negara dengan garis pantai terpanjang, yang berada pada jalur penting bagi lalu lintas perdagangan dunia yang menghubungkan dua samudera strategis yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Wilayah Indonesia yang 2/3 di antaranya merupakan lautan, memiliki potensi dan kekayaan sumber daya alam yang sangat besar pemerintahan Presiden Joko Widodo menawarkan visi maritimnya sebagai arah baru pembangunan Indonesia menuju masa yakni membawa Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia¹⁶.

Guna mewujudkan Poros Maritim Dunia, Indonesia memiliki agenda pembangunan yang terdiri dari lima pilar, yaitu: pertama, membangun kembali budaya maritim Indonesia; kedua, menjaga dan mengelola sumber daya laut; ketiga mengembangkan infrastruktur dan konektivitas maritim; keempat, diplomasi maritim;

¹³ Rizki Roza....Op.cit.,hlm.6

¹⁴IMO dan Regulasi Maritim Terkini,<https://cabmakassar.org/imo-dan-regulasi-maritim-terkini/>,dikases 17 September 2021

¹⁵ www.imo.org, 2019, diakses 23 September 2021

¹⁶ Rizki Roza....Op.cit.,hlm.7

dan kelima, membangun kekuatan pertahanan maritim. Pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim. Selain itu membangun kekuatan pertahanan yang tidak hanya untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim Indonesia, tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab Indonesia dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim merupakan upaya yang terus dilakukan¹⁷.

Pelayaran dianggap sebagai suatu metode yang paling efisien dan hemat biaya untuk transportasi internasional bagi sebagian besar jenis barang. Juga merupakan suatu cara yang dapat diandalkan dan murah untuk melakukan transportasi barang secara global, menumbuhkan perdagangan internasional (*international trade*), dan membantu menciptakan kemakmuran antar negara dan masyarakat. Pelayaran internasional mengangkut sekitar 90 persen barang perdagangan global penduduk dan masyarakat di seluruh dunia. Sebanyak 90% dari jalur perdagangan dunia diangkut melalui laut dan 40% dari perdagangan tersebut melewati Indonesia¹⁸.

Indonesia sebagai negara maritim tentu sangat menggantungkan sekaligus diuntungkan terkait hal tersebut. Dengan keikutsertaan Indonesia dalam organisasi maritim dunia (IMO), Indonesia secara tidak langsung mendapatkan kepastian hukum terkait lalulintas perdagangan internasional yang melalui perairan Indonesia. Hal ini dikarenakan negara-negara yang dalam aktifitas perdagangannya melewati perairan Indonesia tentu terikat pula dengan ketentuan-ketentuan internasional yang berlaku.

Dalam bidang pelayaran, Indonesia memiliki peraturan yang secara khusus mengatur yakni Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menggantikan berlakunya oleh Undang-Undang No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Dalam Pasal 1 angka 36 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan bahwa yang dimaksud dengan kapal:

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

¹⁷ Ibid

¹⁸ Ibid

Pasal 310 KUH Dagang membatasi kapal laut sebagai semua kapal yang dipergunakan untuk pelayaran di laut atau diperuntukkan bagi itu. Sedangkan dalam Pasal 1 angka 1 dalam undang-undang yang sama, pelayaran sendiri dibatasi sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dan perairan Indonesia sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 angka 2 sebagaimana undang-undang di atas, dibatasi sebagai laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Terkait dengan perairan Indonesia secara lebih jelas diatur dalam Undang-Undang No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, yang membagi wilayah perairan Indonesia menjadi dua bagian yang meliputi perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Selain itu diatur juga mengenai batas laut terluar, yaitu laut teritorial Indonesia, dimana sesuai Pasal 3 ayat (2) undang-undang di atas jaraknya dihitung 12 mil diukur dari garis pangkal kepulauan¹⁹.

Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran meliputi angkutan laut dalam negeri dan angkutan laut luar negeri. Terkait dengan angkutan laut luar negeri dalam undang-undang ini diatur dalam Pasal 11 ayat (1) dan (2). Dalam penjelasan Pasal 11 ayat (1) dinyatakan :

“kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan angkutan laut asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal asing.

Di sini menunjukkan bahwa berdasarkan pasal tersebut di atas, undang-undang memberikan kesempatan kepada pihak pelayaran asing untuk menyelenggarakan angkutan dari dan ke luar negeri. Bagi perusahaan pelayaran asing sebagaimana Pasal 11 ayat (4) ditetapkan

Perusahaan angkutan laut asing hanya dapat melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan wajib menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum.

Ketentuan sebagaimana dicantumkan dalam Pasal 11 ayat (4), secara lebih khusus diatur dalam Pasal 70 ayat (2) huruf a, yang dalam penjelasannya pelabuhan utama

¹⁹ Gatot Supramono, Hukum Orang Asing Di Indonesia, Jakarta: Sinar Grafika, 2014, hlm 128

berfungsi sebagai: a. pelabuhan internasional; dan b. pelabuhan hubungan internasional. Adapun yang dimaksud dengan "Pelabuhan internasional" adalah pelabuhan utama yang terbuka untuk perdagangan luar negeri. Adapun yang dimaksud dengan "pelabuhan hubungan internasional" adalah pelabuhan utama yang terbuka untuk perdagangan luar negeri dan berfungsi sebagai pelabuhan alih muat (*transshipment*) barang antarnegara. Pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri meliputi pelabuhan umum dan pelabuhan khusus yang dapat disinggahi kapal-kapal berbendera Indonesia dan/atau asing yang berlayar dari atau ke luar negeri. Pasal lain dalam undang-undang ini terkait dengan perdagangan internasional ada pada Pasal 111 ayat (1) dan (2) :

1. Kegiatan pelabuhan untuk menunjang kelancaran perdagangan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dilakukan oleh pelabuhan utama.
2. Penetapan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan pertimbangan: a. pertumbuhan dan pengembangan ekonomi nasional; b. kepentingan perdagangan internasional; c. kepentingan pengembangan kemampuan angkutan laut nasional; d. posisi geografis yang terletak pada lintasan pelayaran internasional; e. Tatanan Kepelabuhanan Nasional; f. fasilitas pelabuhan; g. keamanan dan kedaulatan negara; dan h. kepentingan nasional lainnya.

Dalam prakteknya pelayaran lintas samudera dan lintas benua dalam rangka perdagangan internasional menghadapi resiko cukup besar berkenaan dengan alam, perangkat kapal dan muatan maupun dampak ikutan dari perlintasan kapal asing²⁰ di perairan suatu negara. Oleh karenanya faktor keamanan dan keselamatan dalam pelayaran khususnya oleh kapal asing di wilayah perairan negara asing haruslah dipatuhi dan dipenuhi. Terkait dengan hal ini *International Maritime Organization* (IMO) memberlakukan Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Penumpang di Laut (SOLAS) amendemen tahun 1974 yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 17 Desember 1980 melalui Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Mengesahkan "*International Convention For The Safety Of Life At Sea (SOLAS), 1974*", Sebagai Hasil Konferensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa Di Laut 1974, Yang Telah Ditandatangani Oleh Delegasi Pemerintah Republik Indonesia, Di London, Pada Tanggal 1 Nopember 1974, Yang

²⁰ Kapal asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia, lihat Pasal 1 angka 39 UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Merupakan Pengganti "*International Convention For The Safety Of Life At Sea, 1960*". Kemudian pada tanggal 12 Desember 2002, Konferensi Diplomatik yang dilaksanakan oleh *Maritime Safety Committee* dari IMO mengadopsi amendemen Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Penumpang di Laut (*Safety Of Life At Sea /SOLAS Convention*) yang dikenal dengan sebutan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* pada tahun 2002. Yang mana dalam konvensi SOLAS tersebut secara rinci mengatur hal-hal terkait keamanan dan keselamatan pelayaran sebagaimana tercantum dalam Bab I - Bab XII, antara lain konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, perlindungan api, detektor api dan pemadam kebakaran), komunikasi radio, keselamatan navigasi, perangkat penolong, seperti pelampung, keselamatan navigasi dan penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk di dalamnya penerapan *of the International Safety Management (ISM) Code dan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*²¹.

Sebagai sebuah organisasi internasional, negara-negara anggota *International Maritime Organization (IMO)* tentulah harus mematuhi ketentuan yang dikeluarkan oleh IMO, sehingga dalam hal ini perusahaan pelayaran asing yang memuat barang dan melintasi perairan di wilayah Indonesia wajib memastikan bahwa armadanya sudah memenuhi syarat terkait dengan keamana kondisi kapal dan muatannya, sistem komunikasi dan keselamatan operasi, keselamatan navigasi serta pencegahan pencemaran perairan. Terkait dengan ketentuan sistem komunikasi, telah dibuat peraturan baru yakni *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* pada tahun 1990 yang merupakan perubahan mendasar yang dilakukan *International Maritime Organization* IMO pada sistim komunikasi maritim, dengan memanfaatkan kemajuan teknologi di bidang komunikasi seperti satelit dan sudah diberlakukan secara bertahap dari tahun 1995 - 1999²². Teknologi ini sangat bermanfaat saat kapal dalam keadaan bahaya, karena beroperasi secara otomatis menggantikan mekanisme komunikasi melalui radio. Dengan demikian saat ini jika terdapat kondisi

²¹ SOLAS, *Safety Of Life At Sea*, Pembelajaran Dunia dari Tragedi Titanic, <https://jurnalmaritim.com/solas-konvensi-internasional-keselamatan-pelayaran-yang-terinspirasi-tragedi-titanic/>, diakses 21 September 2021.

²² [https://pusatasuransi.com/hukum-laut-dan-perkapalan/#:~:text=Hukum%20maritim%20adalah%20himpunan%20peraturan,\(Jordan%20Eerton%2C2004\).d akses](https://pusatasuransi.com/hukum-laut-dan-perkapalan/#:~:text=Hukum%20maritim%20adalah%20himpunan%20peraturan,(Jordan%20Eerton%2C2004).d akses) 23 September 2021

darurat pada sebuah kapal yang sedang berlayar di perairan manapun di seluruh dunia, maka akan dengan cepat mendapatkan bantuan sekaligus mendeteksi lokasi/keberadaan kapal tersebut.

Dalam hal keselamatan navigasi sebagaimana dituangkan juga dalam *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Convention, International Maritime Organization (IMO)* mengharapkan tiap negara untuk menginstruksikan pada kapal-kapalnya agar mengikuti *route* yang sudah ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* seperti antara lain “*separation on traffic*” di Selat Malaka dan menghindari *route* yang sudah ditentukan untuk kapal yang meminta bantuan atau pertolongan. Selain itu dalam Regulation 12, mengatur mengenai kelengkapan alat navigasi yang diharuskan di kapal sesuai ukuran atau *gross ton* setiapal. Sesuai peraturan dimaksud, kapal dengan ukuran 150 *gross ton* ke atas sudah harus dilengkapi dengan alat navigasi. Peralatan penting dimaksud antara lain seperti *gyro compass, gyro repeater, echo sounding device radar installation, automatic eadar plotting aid* untuk kapal ukuran 10.000 *gross ton* atau lebih dan sebagainya²³. Indonesia juga telah menjadi anggota dan menjalin kerja sama dengan *International Maritime Organization (IMO)* dalam melaksanakan tanggung jawab untuk menjaga keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan hidup. Dengan demikian Indonesia juga berkewajiban untuk menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama dalam kegiatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia.

Selain *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Convention*, ketentuan internasional lain yang dihasilkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* terkait dengan kegiatan pelayaran dan berlaku bagi seluruh negara anggota, antara lain *Marine Pollution Prevention (MARPOL) Convention 1973/1978. MARPOL Convention*, menangani aspek lingkungan perairan khusus untuk pencegahan pencemaran yang asalnya dari kapal, alat apung lainnya dan usaha penanggulangannya. Ini mencakup tidak hanya polusi minyak yang tidak disengaja dan operasional, tetapi juga polusi oleh bahan kimia, barang dalam bentuk kemasan, limbah, polusi udara dan sampah. Sebagaimana halnya *SOLAS Convention 1974/1978*, maka *Marine Pollution Prevention (MARPOL) Convention 1973/1978* telah diratifikasi juga dengan dengan

²³ Ibid

Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986 tentang Pengesahan *Internasional Convention For The Prevention of Pollution From Ships, 1973*, Beserta Protokol (*The Protocol of 1978 Relating To The International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships, 1973*).

Ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut sebagai akibat dari aktifitas perlintasan kapal asing, ditemukan juga dalam Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di bab yang mengatur mengenai penyelenggara perlindungan lingkungan maritim, secara khusus terdapat pada Pasal 226 ayat (2) dan (3) :

- (2). Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud pencemaran dari pengoperasian kapal; dan b. pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan.
- (3) Selain pencegahan dan penanggulangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) perlindungan lingkungan maritim juga dilakukan terhadap: a. pembuangan limbah di perairan; dan b. penutuhan kapal.

Dalam bab selanjutnya diatur lebih detail mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang berasal dari pengoperasian kapal, dimana ketentuan tersebut tercantum dalam Pasal 227 - 233 undang-undang dimaksud. Selain itu dalam bab selanjutnya diatur juga pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 234-238. Dari ketentuan di atas tampak bahwa upaya perlindungan lingkungan maritim dapat dilakukan lewat dua hal, yakni melalui upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran aktifitas kapal di wilayah perairan – baik saat kapal sedang berlayar maupun lego jangkar- maupun dari kegiatan di lingkungan pelabuhan. Ketentuan terkait penyelenggara perlindungan lingkungan maritime sebagaimana dalam undang-undang tersebut di atas, diatur lebih jauh dengan Peraturan Pemerintah No.21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim. Terkait tindakan kuratif berupa pertanggungjawaban atas kerugian akibat pencemaran di perairan, *International Maritime Organization* (IMO) juga diberi tugas membangun sistem untuk memberikan kompensasi kepada mereka yang telah menderita secara finansial sebagai akibat dari pencemaran tersebut.

Ketentuan terkait perlindungan wilayah perairan sebenarnya ditemukan juga dalam *United Nations Law of The Sea 1982* (UNCLOS) yang juga telah diratifikasi

oleh Indonesia melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982). Dalam Bab XII Pasal 194 ayat (1) yang menyatakan :

“States shall take individually or jointly as appropriate, all measures consistent with this Convention that are necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from any source, using this purpose the best practicable means at their disposal and in accordance with their capabilities, and they shall endeavour to harmonize their policies in this connection”

Dari ketentuan tersebut di atas menunjukkan bahwa negara harus menjaga dengan berbagai cara termasuk bekerjasama dengan negara lain atau organisasi internasional, untuk menjaga lingkungan lautnya agar tidak tercemar dari semua sumber pencemaran²⁴. Tampak bahwa upaya perlindungan wilayah perairan yang diatur dalam UNCLOS 1982, juga merupakan salah satu hal yang mendapatkan perhatian oleh *International Maritime Organization* (IMO) dan secara khusus pula diatur dalam salah satu konvensi yang dihasilkan oleh *International Maritime Organization* (IMO).

Terkait dengan upaya pencegahan pencemaran yang berasal dari aktifitas pelayaran kapal di wilayah perairan, saat ini berlaku aturan baru yakni setiap kapal yang melakukan pelayaran wajib menggunakan bahan bakar *low sulfur*, yang mana terkait dengan aturan ini pemerintah Indonesia menegaskan bahwa setiap kapal baik kapal berbendera Indonesia maupun kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia, wajib menggunakan bahan bakar dengan kandungan sulfur senilai maksimal 0,5 % m/m, akan diberlakukan mulai 1 Januari 2020 (IMO2020). Hal ini, di tegaskan dengan dikeluarkannya Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. SE.35 Tahun 2019 tanggal 18 Oktober 2019 tentang Kewajiban Penggunaan Bahan Bakar *Low Sulfur* dan Larangan Mengangkut atau Membawa Bahan Bakar yang tidak Memenuhi Persyaratan serta Pengelolaan Limbah Hasil Resirkulasi Gas Buang dari Kapal. Ketentuan tersebut di atas juga ditemukan dalam Pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan

²⁴Yanti Fristikawati, *Perlindungan Lingkungan Laut Di Perairan Indonesia Dari Perlintasan Kapal Asing*, Prosiding Hasil Penelitian Hukum Tahun 2021: Perkembangan Hukum Pada Masa Pandemi Covid-19, Laboratorium Fakultas Hukum Unika Atma Jaya, 2021, hlm.228

Pencemaran Lingkungan Maritim dan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.003/93/14/DJPL-18 tanggal 30 Oktober 2018 tentang Batasan Kandungan Sulfur Pada Bahan Bakar dan Kewajiban Penyampaian Konsumsi Bahan Bakar di Kapal. Adapun kewajiban menggunakan *low sulfur* tersebut menunjuk pada aturan *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL Convention) Annex VI Regulation 14, IMO Resolution Marine Environment Protection Committee (MEPC) 307(73) : 2018 Guidelines for the Discharge of Exhaust Gas Recirculation (EGR) Bleed-Off Water*²⁵.

III. KESIMPULAN

Keberadaan *International Maritime Organization* (IMO) dalam kegiatan perdagangan internasional sangatlah penting terkait aspek keamanan dan keselamatan pelayaran baik bagi negara pemilik armada laut maupun bagi negara yang wilayah perairannya dilintasi oleh kapal-kapal asing dalam rangka aktifitas perdagangan antar negara. Melalui peran aktif negara-negara anggota organisasi ini lewat lembaga-lembaga dalam organisasi *International Maritime Organization* (IMO) guna menentukan arah dan kebijakan penyusunan aturan maritim internasional yang kemudian berpengaruh pulan terhadap kebijakan maritim nasional masing-masing negara – termasuk dalam hal ini kebijakan maritim Indonesia. *International Maritime Organization* (IMO) secara berkala membuat peraturan berupa konvensi-konvensi yang bertujuan untuk memastikan keamanan dan keselamatan pelayaran di seluruh wilayah perairan negara-negara yang dilintasi- khususnya dalam rangka kegiatan perdagangan antar negara serta didukung oleh badan-badan klasifikasi dan surveyor maritim untuk memastikan ketaatan setiap kapal terhadap peraturan yang berlaku.

Secara khusus bagi Indonesia yang berada pada persimpangan lalulintas dunia sekaligus memiliki posisi strategis bagi perdagangan internasional, keberadaan *International Maritime Organization* (IMO) dengan kebijakan yang dituangkan dalam berbagai konvensi internasional antara lain melalui *SOLAS Convention 1974, MARPOL Convention 1973/1978* memberikan perlindungan hukum bagi Indonesia

²⁵<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/7539/indonesia-wajibkan-seluruh-kapal-yang-beroperasi-di-perairan-indonesia-berbahan-bakar-dengan-kandungan-sulfur-0-5-persen-mulai-1-januari-2020>, diakses 23 September 2021

dari dampak buruk berbagai aktifitas pelayaran internasional di wilayah perairan Indonesia. Penerapan ketentuan konvensi-konvensi yang telah Indonesia ratifikasi mendorong Indonesia untuk makin memperhatikan dan menerapkan aspek keamanan maritim Indonesia – baik melalui berbagai kebijakan maupun penyediaan fasilitas pendukung. Diharapkan dengan peran aktif Indonesia dalam organisasi *International Maritime Organization* (IMO) serta mentaati berbagai konvensi di bidang kemaritiman tujuan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia dapat tercapai.

Daftar Pustaka

Agus Sarjono dkk, Pengantar Hukum Dagang, Jakarta: Rajawali Pers, Jakarta: Rajawali Pers, 2018

Gatot Supramono, Hukum Orang Asing Di Indonesia, Jakarta: Sinar Grafika, 2014

Huala Adolf, Hukum Perdagangan Internasional, Jakarta: RajaGrafindon Persada, 2014

Muhammad Sood, Hukum Perdagangan Internasional, Jakarta: RajaGrafindo Perkasa, 2019

Syahmin, AK, Hukum Dagang Internasional Dalam Kerangka Studi Analisis, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2016

Rizki Roza, Arti Penting Keanggotaan Indonesia Di Dewan IMO, Majalah Info Singkat Hubungan Internasional, Vol. IX, No. 24/II/Puslit/Desember/2017

Yanti Fristikawati, Perlindungan Lingkungan Laut Di Perairan Indonesia Dari Perlintasan Kapal Asing, Prosiding Hasil Penelitian Hukum Tahun 2021: Perkembangan Hukum Pada Masa Pandemi Covid-19, Laboratorium Fakultas Hukum Unika Atma Jaya, 2021

Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah No.21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim

Surat Pejabat Presiden Kepada Sekretaris Jenderal IMO IMO No. 9796/1960 tanggal 7 Mei 1960.

Convention on the Establishment of the International Maritime Consultative Organization 1948 (IMO) Convention 1948

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

United Nations Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982)

Ana Noviani, Laporan Dari London:Indonesia Resmi Jadi Anggota Dewan IMO 2020-2021.<https://ekonomi.bisnis.com/read/20191130/98/1175974/laporan-dari-london-indonesia-resmi-jadi-anggota-dewan-imo-2020-2021>,

https://kemlu.go.id/london/id/pages/indonesia_dan_imo/2964/etc-menu,

Inilah Anggota IMO Kategori A, B dan C,<https://darilaut.id/berita/inilah-anggota-imo-kategori-a-b-dan-c>,

<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/7539/indonesia-wajibkan-seluruh-kapal-yang-beroperasi-di-perairan-indonesia-berbahan-bakar-dengan-kandungan-sulfur-0-5-persen-mulai-1-januari-2020>,

<https://pusataturansi.com/hukum-laut-dan>

[perkapalan/#:~:text=Hukum%20maritim%20adalah%20himpunan%20peraturan,\(Jordan%20Eerton%2C2004\),diakses](#)

SOLAS, *Safety Of Life At Sea*, Pembelajaran Dunia dari Tragedi Titanic,<https://jurnalmaritim.com/solas-konvensi-internasional-keselamatan-pelayaran-yang-terinspirasi-tragedi-titanic/>

www.imo.org, 2019

IMO dan Regulasi Maritim Terkini,<https://cabmakassar.org/imo-dan-regulasi-maritim-terkini/>,