



Pengaturan Hukum Laut Internasional Terhadap Tabrakan Kapal Yang Di Sengajakan

Alowisya Natalia Heatubun^{1*}, Arman Anwar², Josina Augusthina Yvonne Wattimena³

^{1,2,3} Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Ambon, Indonesia.

: heatnatalia05@gmail.com

: 10.47268/tatohi.v3i11.2098

Info Artikel

Keywords:

International Law of the Sea;
State Responsibility; Collision
of Ships.

Kata Kunci:

Hukum Laut Internasional;
Tanggung Jawab Negara;
Tabrakan Kapal.

Abstract

Introduction: Indonesia is an archipelagic country that has a very wide coastline and sea in the world and is rich in marine resources that must be protected, however, its strategic location and busy shipping by foreign ships makes Indonesia also an international shipping lane which is prone to ship accidents. . One of the causes of ship accidents is human error.

Purposes of the Research: This writing aims to examine and find out the arrangements regarding the prohibition of intentionally crashing ships based on international law provisions, examine and find out the forms of state responsibility that violate the provisions of international law, and this research as one of the requirements for writing a thesis in obtaining a Bachelor of Laws degree at the Faculty Pattimura University Law.

Methods of the Research: Normative Juridical research method, namely obtaining data from the library in the form of documents, books, magazines and other literature related to writing. The source of legal material used is Primary legal material, Secondary legal material, and Tertiary legal material and used as a technique for collecting legal material, then processing and analyzing legal material through qualitative analysis, namely the data obtained is then systematically arranged for further qualitative analysis based on scientific disciplines. civil law to achieve clarity of issues to be discussed.

Results of the Research: The results of the study show that international conventions governing ship safety and shipping security include SOLAS (Safety Of Life At Sea) 1974, MARPOL (Marine Pollution) 1973/1978 and Load Line Convention 1966 and Collreg 1972 (Collision Regulation) as well as national law. Indonesia does not implicitly contain legal norms aimed at intentional ship collisions. This is because the purpose of establishing these legal provisions is precisely to anticipate the occurrence of ship collisions due to human error in the perspective of negligence or negligence. Even so, explicitly the legal logic is that if an unintentional act can be punished then especially if it is done intentionally. The impact of the losses incurred has legal consequences of course on the responsibilities of the flag state as well as captains and shipping companies to the aggrieved party, including in this case the coastal state.

Abstrak

Latar Belakang: Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki panjang pantai dan laut yang sangat luas di dunia dan kaya dengan sumber daya kelautan yang harus dilindungi, namun letaknya yang strategis dan ramai dilayari oleh kapal-kapal asing menjadikan Indonesia juga menjadi jalur pelayaran internasional yang rawan terjadi kecelakaan kapal.

Tujuan Penelitian: Penulisan ini bertujuan untuk Mengkaji dan mengetahui pengaturan tentang larangan menabrak kapal secara sengaja berdasarkan ketentuan hukum internasional, Mengkaji dan mengetahui bentuk tanggung jawab Negara yang melanggar ketentuan hukum

internasional tersebut, dan Penelitian ini sebagai Salah satu persyaratan untuk penulisan skripsi dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Pattimura.

Metode Penelitian: Metode penelitian Yuridis Normatif, yaitu memperoleh data dari kepustakaan berupa dokumen, buku - buku majalah dan literatur lainnya berkaitan dengan penulisan. Sumber bahan hukum yang digunakan bahan hukum Primer, bahan hukum Sekunder, dan bahan hukum Tersier serta dijadikan Teknik pengumpulan bahan hukum selanjutnya teknik pengolahan dan analisa bahan hukum melalui analisis kualitatif, yaitu data yang didapat kemudian disusun secara sistematis untuk selanjutnya dianalisis secara kualitatif berdasarkan disiplin ilmu hukum perdata untuk mencapai kejelasan masalah yang akan dibahas.

Hasil Penelitian: Hasil penelitian menunjukkan bahwa konvensi-konvensi internasional yang mengatur tentang keselamatan kapal dan keamanan pelayaran meliputi SOLAS (Safety Of Life At Sea) 1974, MARPOL (Marine Pollution) 1973/1978 dan Load Line Convention 1966 serta Collreg 1972 (Collision Regulation) maupun hukum nasional Indonesia tidak satupun yang secara implisit mengandung norma hukum yang ditujukan untuk adanya tabrakan kapal dengan disengaja. Hal ini karena tujuan pembentukan ketentuan hukum tersebut adalah justru untuk mengantisipasi terjadinya tabrakan kapal akibat human error dalam prespektif kelalaian atau kealpaan. Meskipun demikian, secara eksplisit logika hukumnya jika perbuatan yang tidak disengaja saja dapat dihukum maka apalagi jika dilakukan secara sengaja. Dampak kerugian yang ditimbulkan berkonsekuensi hukum tentunya terhadap tanggung jawab Negara bendera maupun nahkoda dan perusahaan pelayaran kepada pihak yang dirugikan termasuk dalam hal ini negara pantai.

1. Pendahuluan

Wilayah suatu negara selain dikenal sebagai udara dan darat, atau disebut lautan. Meskipun demikian, masalah laut atau wilayah laut tidak diklaim oleh setiap negara, hanya negara-negara tertentu yang memiliki wilayah laut, khususnya negara-negara yang wilayah daratannya berbatasan dengan lautan. Lautan kadang-kadang menjadi batas suatu negara dengan satu negara lagi yang tidak sepenuhnya kaku melalui pemindahan masing-masing atau multilateral, dan itu berarti juga pembatasan kekuasaan suatu negara, mirip dengan garis terjauh dari domainnya.¹

Bagi bangsa Indonesia laut merupakan bagian dari wilayah negara yang harus dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya baik untuk kepentingan pertahanan negara maupun untuk kesejahteraan bangsa Indonesia. Untuk itu sangatlah diperlukan pengaturan yang baik oleh Indonesia terkait dengan laut yang dimilikinya karena Indonesia adalah negara yang kaya akan sumber daya kelautan serta memiliki posisi strategis sebagai jalan silang dunia antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.²

Laut untuk keperluan transportasi yang menghubungkan satu tempat ke tempat lain ternyata sangat vital secara finansial menurut sudut pandang perkembangan tenaga kerja

¹ P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2013, hal 1.

² Wilshen Leatemia, Ricky Marthen Wattimena, Penegakan Kedaulatan Dan Hukum Pada Wilayah Laut Indonesia, *Jurnal Ilmiah Indonesia*, Vol 7, No 5, Mei 2022, Hal. 6051.

dan produk dengan transportasi untuk transportasi. Cara pengangkutan kapal-kapal yang lewat untuk tujuan pengangkutan itu memerlukan suatu struktur yang sah secara ekstensif berkenaan dengan kesejahteraan dan keamanan laut. International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertanggung jawab untuk menjaga kesejahteraan dan keamanan transportasi dan mencegah kontaminasi iklim laut karena latihan penggunaan laut. IMO memiliki kekuatan untuk memutuskan pedoman di seluruh dunia sehubungan dengan standar keselamatan, keamanan dalam mengatur segala aktivitas pelayaran internasional.³

Oleh karena itu, menjaga kesejahteraan dan keamanan laut harus menjadi isu utama yang mendesak dalam mendukung kelancaran kegiatan latihan pengiriman di perairan Indonesia. Upaya Indonesia untuk menjaga keselamatan pelayaran dituangkan dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur segala hal ikhwal yang berkaitan dengan lalu lintas lewat laut, pengangkutan barang dan atau orang melalui laut, kegiatan kenavigasian dan perkapalan sebagai sarana transportasi laut termasuk aspek keselamatan serta penegakan hukumnya. Kecelakaan dalam transportasi harus menjadi kewajiban semua pertemuan yang terkait dengan latihan pengiriman. Kecelakaan transportasi yang terjadi semakin menunjukkan pemberontakan dengan pedoman tentang pengiriman lokal dan pengiriman global, terutama pertunjukan dari IMO dan Peraturan Transportasi.

Mengingat bahwa fungsi kelautan sebagai sarana transportasi. Negara Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan yang memiliki batas pantai dan laut yang sangat luas di dunia dan memiliki banyak kekayaan alam yang banyak menjadi sorotan dunia melalui negara-negara tetangga yang selalu masuk dalam yuridiksi wilayah negara Republik Indonesia. Adanya peraturan mengenai keselamatan pelayaran yang menitik beratkan pada pengaturan menjadi akibat banyaknya kecelakaan kapal yang disebabkan oleh human error.⁴

Pada Tahun 2019 Tabrakan yang terjadi yakni antara kapal TNI AL dan coast guard Vietnam di perairan Natuna yang di klaim atas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang terjadi di wilayah laut Natuna. Kasus yang akan penulis bahas yakni tentang tindakan kapal coast guard Vietnam yang menabrak KRI Tjiptadi-381 di perairan Natuna. Sedangkan Tahun 2020 kapal China yang di kawal oleh cross guard China menabrak kapal nelayan Indonesia di perairan Natuna. Indonesia merupakan negara yang berada dan memiliki laut yang kaya serta letak yang strategis, sehingga banyak kapal-kapal asing hendak ingin mencari dan masuk serta bahan mengambil hasil di wilayah Negara Kepulauan. Oleh karena itu, banyak sekali pengawasan yang kurang akan memungkinkan terjadinya banyak pelanggaran di laut. Berbagai upaya untuk melindungi wilayah laut juga telah dilakukan, kondisi demikian banyak terjadi di perairan Natuna seperti yang dilakukan negara Vietnam dan China, aparat keamanan laut Indonesia dapat mengambil tindakan penegakan hukum, namun di pihak Vietnam dan China kerap melakukan perlawanan terhadap aparat Indonesia melalui tindakan intimidasi dan provokasi. Salah satu upaya yang dilakukan Indonesia adalah dengan diplomasi yang adalah sistem yang dilibatkan oleh pemerintah Indonesia jika

³ International Maritime Organization, Introduction to IMO, diakses dalam <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>

⁴ Baharudin Lopa, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, alumni, Bandung, 1982, h. 194.

terjadi perselisihan atau masalah yang muncul sebagai bagian dari kepentingan publik dalam hubungan Indonesia dan Negara-negara lain.

Keselamatan awak kapal dipertarukan dalam peristiwa ini karena diatur dalam konvensi SOLAS 1974 (Safety Of Life At Sea) yang mengatur tentang keselamatan penumpang di laut. Adanya klaim antara Vietnam dan Indonesia atas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), tubrukan serta illegal fishing yang terjadi merupakan suatu ancaman yang berpotensi menimbulkan dampak negatif bagi Indonesia. Berdasarkan ketentuan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut 1982), zona laut dapat dibedakan berdasarkan dua prinsip hukum Internasional yang berbeda yakni ; Kedaulatan (sovereignty) dan Hak berdaulat (sovereign rights).⁵

2. Metode Penelitian

Metode penelitian Yuridis Normatif, yaitu memperoleh data dari kepustakaan berupa dokumen, buku - buku majalah dan literatur lainnya berkaitan dengan penulisan. Sumber bahan hukum yang digunakan bahan hukum Primer, bahan hukum Sekunder, dan bahan hukum Tersier serta dijadikan Teknik pengumpulan bahan hukum selanjutnya teknik pengolahan dan analisa bahan hukum melalui analisis kualitatif, yaitu data yang didapat kemudian disusun secara sistematis untuk selanjutnya dianalisis secara kualitatif berdasarkan disiplin ilmu hukum perdata untuk mencapai kejelasan masalah yang akan dibahas.

3. Hasil Dan Pembahasan

A. Tinjauan Umum Mengenai Tanggung Jawab Negara

Pengertian tanggung jawab negara jika merujuk pada dictionary of law adalah: "obligation of a state to make reparation arising ofrom a failure to comply with a legal obligation under international law".⁶ Dari rencana ini, tanggung jawab negara dapat diartikan sebagai komitmen untuk menyebabkan perbaikan yang muncul ketika suatu negara melakukan kesalahan untuk mengikuti komitmen yang sah di bawah regulasi global. Sedangkan dalam Black's Law Dictionary hanya ada rasa kewajiban yang ketat, khususnya pertanggung jawaban atau tanggung jawab.⁷ Sugen instantly memberikan pemahaman tentang kewajiban negara dengan menggunakan istilah kewajiban negara. Menurutnya, tanggung jawab negara adalah komitmen negara untuk memberikan tanggapan yang merupakan perkiraan atas sesuatu yang terjadi dan komitmen untuk memberikan pemulihan atas kemalangan yang mungkin ditimbulkan.⁸ Serupa dengan kasus dalam rangkaian hukum publik secara keseluruhan, regulasi global juga merasakan tanggung jawab karena tidak terpenuhinya komitmen berdasarkan regulasi di seluruh dunia.⁹ Ada dua implikasi kewajiban negara. Yang pertama adalah tanggung jawab atas aktivitas negara-negara yang menyalahgunakan komitmen mereka di seluruh dunia. Kemudian yang kedua adalah kewajiban yang dipegang oleh negara atas pelanggaran terhadap orang luar. Tanggung jawab negara dalam

⁵ Teuku May Rudy, *Hubungan Internasional Kontemporer dan Masalah-Masalah Global: isu, konsep, teori dan paradigma*, Refika Aditama, Bandung, 2003, h. 27.

⁶ Elisabeth A. Martin ed., *A Dictionary of Law*, Oxford University Press, New York, 2002, h. 477.

⁷ Bryan A. Garner, *Black's Law Dictionary Edisi Kesepuluh*, Claitors Pub Division, New York, 2014, h.211.

⁸ F. Sugeng Istanto, *Hukum Internasional*, Atma Jaya Yogyakarta, 1998, h.105.

⁹ Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemporer*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2006, h. 193.

regulasi global pada dasarnya dibangkitkan oleh kemungkinan bahwa tidak ada negara di dunia ini yang dapat mengambil bagian dalam kebebasannya tanpa memperhatikan hak-hak istimewa dari negara yang berbeda. Setiap pelanggaran terhadap negara lain membuat negara tersebut bertanggung jawab atas setiap aktivitasnya sesuai dengan regulasi global. Ini benar-benar sesuatu yang normal dalam keseluruhan rangkaian hukum di planet ini, di mana pelanggaran terhadap komitmen yang membatasi secara hukum akan membawa tanggung jawab bagi pelanggar.

Tanggung jawab negara adalah pedoman penting dalam regulasi di seluruh dunia yang diperoleh dari prinsip-prinsip spesialis global yang sah. Tanggung jawab negara muncul ketika ada pelanggaran komitmen di seluruh dunia untuk menindaklanjuti sesuatu, apakah komitmen itu tergantung pada kesepakatan damai atau berdasarkan tradisi global.¹⁰ Terlebih lagi, tanggung jawab negara muncul karena aturan pemerataan dan kekuasaan negara yang tertuang dalam regulasi global.¹¹ Standar kemudian, pada saat itu, memberikan posisi kepada negara yang kebebasannya telah diabaikan untuk meminta secara tegas sebagai pembayaran kembali. Meskipun suatu negara memiliki kekuasaan atas dirinya sendiri, bukan berarti negara tersebut dapat memanfaatkan kekuasaannya tanpa memperhatikan kekuasaan negara lain.

Regulasi global telah diarahkan di bawah kekuasaan itu sehubungan dengan komitmen untuk tidak menyalahgunakan kekuasaan itu sendiri, karena, dalam hal suatu negara mengendalikan kekuasaannya, maka, pada saat itu, bangsa itu dapat dianggap bertanggung jawab atas kegiatannya dan kelalaian.¹² Istilah tanggung jawab negara belum diungkapkan secara gamblang dan masih terus berkembang untuk menelusuri gagasan yang kuat dan tertata. Karena masih dalam tahap perbaikan, sebagai hasilnya, percakapan tentangnya masih sangat membingungkan. Sampai saat ini, belum ada peraturan yang ditetapkan di seluruh dunia tentang kewajiban negara.

B. Bentuk Tanggung Jawab Negara Pantai dan Negara Bendera Kapal

Hukum laut dalam permasalahan tabrakan kapal menjadi salah satu hal yang bisa saja melibatkan beberapa negara, karena tabrakan kapal bukan saja melibatkan kapal dalam negeri tetapi juga dapat terjadi dengan kapal negara asing. Bilamana hal itu menimbulkan kerugian terhadap Negara pantai maka sesuai Pasal 31 Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 tentang Kewajiban negara panji untuk kemalangan yang ditimbulkan oleh kapal perang atau kapal pemerintah lainnya yang bekerja untuk tujuan non-bisnis, menetapkan bahwa negara panji menanggung kewajiban global mengenai segala kemalangan atau kerugian yang dialami oleh negara tepi laut karena perlawanan oleh kapal perang angkutan pemerintah. lain bekerja untuk tujuan non-bisnis, peraturan dan pedoman dari Negara tepi laut tentang bagian melalui laut regional atau pengaturan Pertunjukan ini atau standar regulasi global yang berbeda.

Pasal 73 ayat (1) tentang Penegakan Peraturan perundang-undangan Negara pantai menyebutkan bahwa Negara tepi laut dapat, dalam menjalankan hak berdaulatnya untuk

¹⁰ Andrey sujatmoko, *Tanggung Jawab Negara Atas Pelanggaran Berat HAM: Indonesia, Timur Leste dan Lainnya*, Grasindo Gramedia Widiasarana Indonesia, h. 28.

¹¹ Hingorani, *Modern International Law*, Secon Edition, Oceana Publication, 1984, h. 241.

¹² Hualaf Adolf, *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Rajawali, Jakarta, (selanjutnya disingkat Hualaf Adolf I), 1991 h. 174.

menyelidiki, mengeksploitasi, memoderasi, dan mengawasi aset-aset hidup di zona keuangan tertentu, melakukan tindakan sedemikian rupa, termasuk menaiki, memeriksa, menangkap, dan memimpin tindakan hukum, yang penting untuk menjamin konsistensi dengan peraturan yang tidak berlaku. Seluruhnya diatur dalam batu sesuai pengaturan Pertunjukan ini, dalam hal penangkapan atau penahanan kapal yang tidak dikenal, Negara tepi pantai akan segera memberi tahu Negara panji, melalui saluran yang tepat, tentang tindakan yang dilakukan dan hukuman apa pun yang dipaksakan dengan cara ini.

Hukum internasional dalam kedaulatan negara (*state sovereignty*) dan kesederajatan (*equality*) antar negara bendera dan Negara pantai adalah ide yang dirasakan dan struktur alasan untuk aktivitas seperangkat hukum umum global. Regulasi di seluruh dunia secara umum memandang bahwa negara sebagai substansi yang bebas dan berdaulat, menyiratkan bahwa negara tidak bergantung pada kekuatan lain yang lebih mengesankan.¹³ Kedaulatan dan kesederajatan negara bagian adalah kredit yang terhubung ke negara bebas sebagai subjek regulasi di seluruh dunia. Pengakuan kekuasaan negara dan kesetaraan antar negara bagian juga merupakan alasan karakter negara dalam rangkaian hukum umum dunia.¹⁴ Oleh sebab itu kedaulatan Negara pantai harus dihormati, asalkan tidak bertentangan dengan kepentingan negara lain dan hukum internasional.¹⁵

Negara pantai sesuai Hukum Internasional, memiliki kedaulatan yang dapat ditinjau dari tiga aspek utama yaitu: 1) Sudut pandang luar adalah hak negara untuk mengarahkan hubungan dengan negara yang berbeda tanpa halangan atau hambatan dari negara yang berbeda; 2) Sudut pandang batin adalah hak dan wewenang suatu negara untuk memutuskan semua usaha dalam negeri di berbagai bidang; 3) Sudut regional adalah kekuasaan penuh dan pilih yang digerakkan oleh negara atas rakyat dan barang-barang di wilayah negara, dengan goyangan, negara memiliki posisi untuk menetapkan dan menegakkan hukum nasionalnya. Kewenangan ini dikenal sebagai yurisdiksi dalam hukum internasional.

Bagi Indonesia sendiri, perjanjian internasional yang akan diberlakukan di Indonesia mempunyai sifat non-self-executing karena untuk dapat diterapkan dalam hukum nasional di Indonesia, perjanjian tersebut harus menggunakan doktrin transformasi yaitu suatu konsep berlakunya hukum internasional dalam hukum nasional dengan persetujuan badan legislatif (*implemting legislation*) pada suatu negara.¹⁶ Hal tersebut juga telah diatur dalam aturan hukum di Indonesia dengan menggunakan suatu instrumen ratifikasi (*pengesahan*) dan pembuatan hukum nasional untuk memberikan efek hukum bagi warga negaranya. Indonesia melakukan pengharmonisasian hukum internasional ke dalam sistem hukum nasionalnya dengan tindakan pencegahan, melakukan pengawasan dan penegakan hukum kecelakaan kapal di laut.

¹³ Miguel Gonzalez Marcos, *The Search for Common Democratic Standards Through International Law*, Washington: Heinrich B6II Foundation North America, 2003, h. 248.

¹⁴ Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*. Fourth Edition. Oxford: Clarendon Press, 1990, h. 287.

¹⁵ Jawahir Thantowi dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemporer*, Refika Aditama, Jakarta, 2006, h. 69.

¹⁶ Boer Mauna, *Op, Cit*, h. 23.

Penyesuaian suatu negara terhadap kebutuhan wilayah lokal global merupakan prasyarat mutlak untuk membuat wilayah lokal di seluruh dunia yang terorganisir. Produksi masyarakat yang tepat seperti itu hanya dapat dibayangkan dengan adanya regulasi di seluruh dunia,¹⁷ dalam kaitannya dengan keselamatan pelayaran, bilamana terjadi kecelakaan kapal maka Negara pantai dimana wilayah yurisdiksinya menjadi tempat kejadian kecelakaan kapal harus mengambil langkah-langkah penanggulangannya dan penyelesaian kasusnya.

Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal diatur bahwa Dalam hal Kecelakaan Kapal berbendera asing terjadi di wilayah perairan Indonesia, pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menyertakan pejabat pemerintah negara bendera kapal. Pasal 13 menyebutkan bahwa dalam hal Kecelakaan Kapal di wilayah perairan Indonesia melibatkan kapal berbendera asing dan kapal melarikan diri keluar wilayah perairan Indonesia, pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal dilakukan dengan: a. meminta bantuan negara bendera kapal dan/atau negara pelabuhan yang disinggahi kapal; dan b. menugaskan Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri untuk melakukan pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal ke negara bendera kapal dan/atau negara pelabuhan yang disinggahi kapal.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan tanggung jawab kepada beberapa pihak untuk mengatur keamanan dan keselamatan pelayaran di Indonesia yaitu:

a. Syahbandar

Mewujudkan kesejahteraan tidak dapat dipisahkan dari tugas syahbandar karena masalah paling serius dari kecelakaan transportasi dimulai dengan mengabaikan strategi atau karena nahkoda tidak menyelesaikan kewajibannya dengan benar. Kehadiran syahbandar merupakan tanda dari jenis kehadiran pemerintah dalam lalu lintas laut sehingga terlepas dari hubungan hukum rahasia, hubungan hukum masyarakat ada dalam kerangka transportasi laut., sehingga seluruh aktifitas pelayaran diatur oleh pemerintah sebagaimana diatur pada undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Dalam undang-undang tersebut telah diatur secara tegas tugas dan tanggung jawab dari Syahbandar.¹⁸ Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam kepelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar yang diberikan oleh aturan hukum Indonesia, oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memiliki tugas sebagai berikut: 1) mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban dipelabuhan; 2) mengawasi tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran; 3) mengawasi kegiatan alih muat diperairan pelabuhan; 4) mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal; 5) mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage; 6) mengawasi bongkar muat barang berbahaya; 7) mengawasi pengisian bahanbakar; 8) mengawasi pengerukan danrekalmasi dan; 9) mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

¹⁷ Sukanda Husin, *Hukum Internasional dan Indonesia tentang Perubahan Iklim*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2016, h. 21.

¹⁸ Purwosutjipto. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pelayaran dan Perairan Darat*, Jakarta Djambatan, 2000, h. 7.

Menyelesaikan tugas yang diemban bersamanya sebagai cikal bakal tertinggi di pelabuhan, Syahbandar memiliki kemampuan sebagai berikut: 1) melakukan kemampuan kesejahteraan dan keamanan dalam pengiriman yang meliputi, pelaksanaan, pengelolaan, dan pemolisian bidang transportasi air; 2) Syahbandar membantu tugas perburuan dan penyelamatan di pelabuhan sesuai pengaturan peraturan dan; 3) Syahbandar ditunjuk oleh pendeta setelah memenuhi prasyarat kemampuan di bidang kesejahteraan dan keamanan serta kekompakan.

Melaksanakan kemampuan dan kewajibannya, Syahbandar memiliki tenaga ahli yang mendampingi: 1) Mengkoordinir semua kegiatan administrasi di pelabuhan; 2) menilai dan menyimpan surat, catatan, dan laporan kapal; 3) mengeluarkan pengesahan untuk latihan transportasi di pelabuhan untuk menyelesaikan pemeriksaan kapal; 4) mengeluarkan surat dukungan pelayaran; 5) melakukan penilaian kecelakaan dan; 6) menyelesaikan pengesahan grup.

Sebelum kapal berlayar, nahkoda memberikan clearing statement kepada syahbandar, maka nahkoda harus melihat: apakah laporan-laporan tersebut sudah selesai tanpa memandang substansinya, apakah nahkoda dan rombongan sudah selesai dan memenuhi persyaratan pengakuan yang telah ditetapkan, apakah tim telah buku pelaut dan deklarasi. Dari gambaran di atas, sangat terlihat bahwa Syahbandar dengan lugas mengambil bagian dan mendukung kelancaran transportasi laut dan laut melalui pelaksanaan kewajiban administratif di bidang keamanan transportasi dan keamanan jelajah.¹⁹ Pada prinsipnya, Syahbandar memiliki premis yang sah di seluruh dunia dan publik untuk mengarahkan dan menegakkan hukum agar tidak kecelakaan pelayaran.

b. Nakhoda

Setiap angkutan jelajah selalu diawasi oleh kelompok yang terdiri dari beberapa kelompok (bergantung pada ukuran kapal), yang dalam peraturan pengiriman kelompok tersebut dikenal sebagai tim. Kelompok adalah orang perseorangan yang bekerja atau dipergunakan di atas kapal oleh pemilik atau pengurus kapal untuk melakukan tugas-tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang dicatat dalam buku wasiat. Yang termasuk awak kapal yaitu nahkoda kapal, anak buah kapal (ABK), perwira dan kelasi. Nakhoda kapal adalah salah seorang dari A posisi paling tinggi di atas kapal dan memiliki kemampuan dan kewajiban tertentu sesuai dengan pengaturan peraturan dan pedoman. Kepala harus bertindak dengan wawasan, ketelitian dan dengan wawasan yang memadai untuk melakukan kewajibannya dengan tepat. Komandan pada dasarnya adalah individu yang paling bertanggung jawab atas semua yang terjadi di atas kapal. Ia diharapkan dapat mengetahui dan melihat setiap atribut dari setiap unit di kapal yang dimaksud, baik yang berhubungan langsung dengan aktivitas kapal maupun yang hanya sekedar membantu pengiriman. Selain itu, komandan harus melihat secara akurat jumlah penumpang dan muatan kapal serta berbagai barang dagangan sebagai pemenuhan kapal.

Nakhoda harus dengan hati-hati mengikuti pedoman standar dan pengaturan yang ada untuk menjamin kapasitas pelayaran dan keamanan kapal, kesejahteraan para pelancong dan pengangkutan barang.²⁰ Dia tidak akan melakukan perjalanan, kecuali jika

¹⁹ Iman, Syahputra. 2013. *Peraturan Perundang-undangan Pelayaran dan Penerbangan*. Jurnal Lex Administratum, Vol.I/No.1/Jan- Mrt/2013

²⁰ Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

perahunya untuk melakukan itu memenuhi kebutuhan, dilengkapi dengan baik dan diberikan kelompok yang memadai. Komandan wajib memberikan pertolongan kepada orang-orang yang berada dalam bahaya di atas kapal. Pemimpin tidak boleh meninggalkan perahunya selama perjalanan atau ketika ada bahaya yang mendekat. Kewajiban dan kewajiban nakhoda kapal banyak dan berbobot baik sebelum maupun selama perjalanan, dalam hal apapun, sesuai peraturan global, pimpinan dapat mewakili dan untuk kepentingan spanduk kondisi kapal yang disetujui untuk menyelesaikan segala sesuatu yang berhubungan dengan keselamatan lalu lintas dan keamanan transportasi, antara lain: menyebutkan persetujuan dari negara tepi laut terkait untuk menggunakan hak masuk yang tenang, memasuki saluran air yang sempit yang sesuai dengan karakteristik perahu.

Kepala perahu memainkan peran penting dalam perahu, karena orang-orang yang mengemudikan perahu dengan aman muncul di tujuan mereka. Nakhoda kapal memikul kewajiban penting di atas kapal. Tugas nakhoda kapal adalah berhati-hati saat membawa kapal dalam perjalanan, baik itu dimulai dengan satu pelabuhan kemudian ke pelabuhan berikutnya dengan aman. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal. Kalau melihat hal tersebut di atas maka secara ringkas tanggung jawab dari seorang nakhoda kapal adalah sebagai berikut: 1) siapkan perahu tanpa cela; 2) alamatkan kapal dengan tepat sesuai metode/aturan membuat kapalnya layak laut (*seaworthy*); 3) bertanggung jawab untuk keamanan transportasi; 4) bertanggung jawab atas kesejahteraan pelaut di atas kapal dan; 5) sesuai dengan set dari pelaku bisnis perahu yang sama panjangnya karena tidak menyimpang dari peraturan dan pedoman yang sesuai.

Mengenai kewajiban seorang nakhoda antara lain sebagai pemegang kekuasaan umum mengandung pengertian bahwa setiap orang yang siap sedia perahu, siapapun dia apapun dia wajib mematuhi perintah yang diberikan oleh seorang nakhoda, hal ini demi terciptanya keamanan serta ketertiban di atas kapal. Sehingga tidak ada satu alasan apapun yang dibuat oleh orang-orang yang ada di atas kapal untuk menentang dari perintah yang diberikan oleh seorang nakhoda kapal selama perintah itu masih sesuai dengan aturan serta tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Adapun tugas seorang nakhoda kapal sebagai pemimpin kapal adalah bertanggung jawab pada saat sedang membawa kapal untuk berlayar dari pelabuhan yang satu menuju ke pelabuhan yang lain, atau dari tempat yang satu menuju ke tempat lain dengan selamat aman sampai tujuan terhadap semua penumpang dan semua barang muatannya. Tugas lain seorang nakhoda dapat pula menjadi penegak hukum di atas kapal dan hal-hal lain yang berkaitan dengan kepentingan para penumpang kapal selaku warga negara (sesuai bendera kapal)

c. Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran

Hal ini tentunya direncanakan agar masing-masing pihak dapat bekerja dengan penuh tanggung jawab, sesuai dengan apa yang telah dituangkan dalam hibah atau kesepakatan. Sehingga dengan asumsi ada masalah dalam pengiriman yang disebabkan oleh human error, akan cepat diketahui dan diharapkan, sehingga tidak menimbulkan masalah yang lebih serius. Bagaimanapun kepiawaian semua individu kelompok dalam melakukan perjalanan, pertaruhan kecelakaan perahu di laut benar-benar ada. Sehingga dibutuhkan manajemen kapal yang baik dan berat dalam perjalanannya.

Pengawasan terhadap keselamatan (safety) dari perusahaan pelayaran terhadap kapal yang berlayar telah diatur dalam International Safety Management Code (ISM Code) yaitu merupakan aturan standar internasional tentang manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan ISM Code yang juga dikonsolidasikan dalam SOLAS Convention. Pada dasarnya ISM Code mengatur adanya manajemen terhadap keselamatan (safety) baik perusahaan pelayaran maupun kapal termasuk SDM yang menanganinya. Untuk perusahaan pelayaran, harus ditunjuk seorang setingkat Manajer yang disebut DPA (Designated Person Ashore/Orang yang ditunjuk di darat). Ia bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan (safety) dari perusahaan pelayaran tersebut.²¹ Manajer penanggung jawab ini harus bertanggung jawab dan mempunyai akses langsung kepada pimpinan tertinggi (Direktur Utama/Pemilik Kapal) dari perusahaan pelayaran tersebut

d. Peran KNKT dalam penanggulangan keselamatan pelayaran.

Ketentuan Pasal 256 tentang Investigasi Kecelakaan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran kapal dinyatakan bahwa: 1) investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama; 2) investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal; dan 3) investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal. Komite Nasional Keselamatan Transportasi, disingkat KNKT (bahasa Inggris: National Transportation Safety Committee, disingkat NTSC) adalah sebuah lembaga pemerintahan nonstruktural Indonesia yang melaksanakan tugas dan fungsi investigasi kecelakaan transportasi. KNKT.

Adapun visi komite nasional keselamatan transportasi (KNKT) adalah meningkatnya keselamatan transportasi dengan berkurangnya kecelakaan oleh penyebab serupa, sedangkan misi yang diemban adalah: 1) kegiatan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi; 2) melaksanakan penyusunan rekomendasi sebagai bahan masukan bagi perumusan kebijakan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi dan; 3) melaksanakan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan visi KNKT.

Transportasi secara eksplisit sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran komisi ini bertanggung jawab untuk melakukan investigasi atas kecelakaan transportasi baik darat, laut maupun udara kemudian memberikan usulan-usulan perbaikan agar kecelakaan yang sama tidak lagi terjadi pada masa depan. KNKT melakukan investigasi kecelakaan didasarkan pada aspek legalitas berupa Undang-Undang

²¹ Sammy, Rosahdi, *Panduan Port State Control Inspection*. Dephub, DJPL, Jakarta, 1996, h. 34.

Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999, yang didalamnya mengatur tugas pokok dan fungsinya: 1) melakukan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi; 2) memberikan rekomendasi bagi penyusunan perumusan kebijaksanaan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi; 3) melakukan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi.

KNKT dalam melaksanakan tugas tersebut, mempunyai wewenang antara lain: memasuki tempat kejadian kecelakaan, mengumpulkan barang bukti, mengamankan on board recording (OBR), memanggil dan meminta keterangan saksi, menentukan penyebab kecelakaan transportasi dan membuat rekomendasi keselamatan transportasi agar kecelakaan dengan penyebab yang sama tidak terjadi lagi.²² Wewenang dalam melakukan investigasi oleh KNKT kecelakaan transportasi secara eksplisit sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Pengaturan tentang pencegahan kecelakaan kapal dilaut dalam hukum internasional juga telah diatur seperti menerapkan prinsip-prinsip global sehubungan dengan memberikan keamanan. Kapal yang kondisinya fit untuk berlayar akan lebih aman untuk menyeberangi orang dan barang, namun lagi-lagi kapal yang kondisinya meragukan akan sering mengalami hambatan selama dalam perjalanan. Jelas di luar jangkauan kemungkinan untuk mengikuti keadaan kapal yang memenuhi prasyarat dan keamanan, penanggulangan pencemaran laut, pengawasan penumpukan, kesejahteraan dan bantuan pemerintah kelompok, karena semua ini membutuhkan banyak biaya dan modal. Dalam standar internasional terdapat tiga organisasi dunia yang mengatur tentang keselamatan kapal yaitu IMO (International Maritime Organization), ILO (International Labour Organization) dan ITU (International Telecommunication Union). Konvensi-konvensi internasional yang mengatur tentang keselamatan kapal meliputi: 1) SOLAS (Safety of Life At Sea) 1974; 2) MARPOL (Marine Pollution) 1973/1978. Marpol mengatur tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut baik berupa minyak, muatan berbahaya, bahan kimia, sampah, kotoran (Sewage) dan pencemaran udara yang terdapat dalam annex Marpol tersebut. Dalam hal ini kapal jenis penumpukan sangat erat kaitannya dengan tumpahan minyak, kotoran dan sampah dalam menjaga kebersihan lingkungan laut. Adapun sertifikat yang berhubungan dengan konvensi tersebut yaitu sertifikat pencegahan pencemaran disebabkan oleh minyak (oil), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh kotoran (sewage), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh sampah (garbage). Hubungan dengan kecelakaan kapal, Marpol memegang peranan penting terutama mengenai limbah yang dibuang yang berbentuk minyak kotor, sampah dan kotoran (sewage). Untuk mengetahui bahwa kapal tersebut telah memenuhi konvensi internasional mengenai Marpol 73/78 dibuktikan dengan adanya sertifikasi;²³ 3) Load Line Convention 1966. Kapal yang merupakan sarana angkutan laut mempunyai beberapa persyaratan-persyaratan yang dapat dikatakan laik laut. Persyaratan-persyaratan kapal diantaranya Sertifikat Load Line yang memenuhi aturan pada Load

²² Keputusan Presiden RI Nomor 105 Tahun 1999 tentang Komite Nasional KeselamatanTransportasi (KNKT).

²³ International Maritime Organization" *International Convention For the Prevention Of Pollution From Ships*"

Line Convention (LLC 1966). Pada umumnya semua armada telah memiliki Certificat Load Line baik yang berupa kapal barang maupun kapal penumpang. Prosedur untuk mendapatkan Certificate Load Line tersebut adalah kapal harus melalui pemeriksaan dan penkajian yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Kapal yang telah diuji dan diperiksa tersebut, apabila telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal dapat diberikan Certificate Load Line yang diterbitkan oleh biro klasifikasi Indonesia (BKI) yang berlaku secara nasional. Sertifikat tersebut juga berlaku secara internasional sesuai dengan SOLAS 1974; 4) Collreg 1972 (Collision Regulation). Konvensi tentang peraturan pencegahan Tubrukan di laut internasional 1972. Salah satu inovasi yang paling penting dalam 1972 COLREGs adalah pengakuan yang diberikan kepada skema pemisah lalu lintas peraturan 10 memberikan panduan dalam menentukan kecepatan aman, resiko tabrakan dan pelaksanaan kapal yang beroperasi di dekat skema pemisah lalu lintas. Pertama skema pemisah lalu lintas tersebut didirikan di Selat Dover pada tahun 1967; 5) Tonnage Measurement 1966, Konvensi yang mengatur tentang pengukuran kapal standar internasional; 6) STCW (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), Amendemen 95. Merupakan konvensi yang berisi tentang persyaratan minimum pendidikan atau pelatihan yang harus dipenuhi oleh ABK untuk berkerja sebagai pelaut; 7) ILO (International Labour Organization) No. 147 Tahun 1976 tentang Minimum Standard Kerja bagi Awak Kapal Niaga.²⁴

IMO sebagai badan khusus PBB yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran dan pencegahan pencemaran laut oleh kapal telah banyak diikuti oleh berbagai Negara di dunia. Saat ini IMO memiliki 172 negara anggota. Sejak pembentukannya, tugas utama IMO telah berkembang dan mempertahankan regulasi yang komprehensif dalam konteks perkapalan internasional. Awalnya IMO dinamai IMCO (Iner-governmental Maritime Consultative Organization) dimandatkan secara terbatas pada isu-isu yang berkaitan dengan keselamatan (Safety).²⁵ Namun pasca peran dunia, kebutuhan kehidupan manusia berubah, termaksud di dalamnya keselamatan di laut. Selanjutnya isu-isu yang ditangani IMO meluas kepada hal-hal lainnya seperti aspek lingkungan, aturan, kerjasama teknis, isu-isu yang berimbas pada keseluruhan efisiensi perkapalan seperti bagaimana berhadapan dengan penumpang gelap; atau bagaimana seharusnya transmisi kargo diahlikan kepada otoritas berwenang; pembajakan dan perampokan bersenjata; dan yang paling terbaru mengenai keamanan maritim.²⁶

4. Kesimpulan

Berdasarkan Pasal 192 dan Pasal 220 ayat (2) UNCLOS bahwa setiap negara berhak dan berkewajiban untuk melindungi perairannya termasuk dari tabrakan kapal dilaut. Untuk menindaklanjuti ini maka PBB mengeluarkan 2 konvensi Internasional yaitu: COLREGS dan SOLAS. International Regulations For Preventing Collisions At Sea 1972 (COLREG 1972) merupakan

²⁴ International Maritime Organization" *International Convention on Load Lines Adotion*: 5 april 1966; Entri into force:21 July 1968"

²⁵ Marsetio, "*Indonesia Sebagai Poros Maritime Dunia Implementasi Deklarasi Djuanda dalam mewujudkan Wawasan Nusantara*". Makalah disampaikan pada FGD mengkhidmati 60 Tahun Deklarasi Djuanda, Tantangan Mewujudkan Wawasan Nusantara, Fakultas Hukum Universitas Padjajaran Bandung, 12 Desember 2017, hlm.15.

²⁶ International Maritime, *Organization International Shipping And World Trade Facts And Figures* (London: Maritime Knowledge Centre, 2009), h. 38.

aturan untuk mencegah terjadinya tabrakan kapal di laut, persyaratan-persyaratan harus dipenuhi oleh setiap kapal agar dapat mencegah tabrakan kapal di laut, sedangkan dalam SOLAS menentukan kelayakan seorang pelaut, sehingga setiap pelaut mampu untuk melakukan pencegahan tabrakan kapal di laut. Dengan demikian norma hukumnya tidaklah mengatur tentang tabrakan kapal yang disengajakan, namun lebih pada faktor human error. Indonesia meratifikasi SOLAS pada 17 Desember 1980 dengan Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 dan meratifikasi COLREGS dengan Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979. Indonesia juga menerapkan peraturan tentang pencegahan tabrakan kapal dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1969 tentang Perairan Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian. Bilamana Indonesia sebagai Negara pantai dirugikan dalam tabrakan kapal baik disengaja maupun tidak disengaja maka sesuai Pasal 31 Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 negara bendera memiliki tanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh kapal perangnya maupun kapal pemerintah lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial. Sedangkan terhadap kapal komersial menjadi tanggung jawab nahkoda dan perusahaan pelayarannya.

Daftar Referensi

Jurnal

- Iman, Syahputra. 2013. Peraturan Perundang-undangan Pelayaran dan Penerbangan. *Jurnal Lex Administratum*, Vol.I/No.1/Jan- Mrt/2013
- Wilshen Leatemia, Ricky Marthen Wattimena, *Penegakan Kedaulatan Dan Hukum Pada Wilayah Laut Indonesia*, Jurnal Ilmiah Indonesia, Vol 7, No 5, Mei 2022

Buku

- Andrey Sujatmoko, *Tanggung Jawab Negara Atas Pelanggaran Berat HAM: Indonesia, Timur Leste dan Lainnya*, Grasindo Gramedia Widiasarana Indonesia
- Bryan A. Garner, *Black's Law Dictionary Edisi Kesepuluh*, New York: Claitors Pub Division, 2014
- Baharudin Lopa, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, Bandung: Alumni, 1982
- Elisabeth A. Martin ed., *A Dictionary of Law*, New York: Oxford University Press, 2002
- F. Sugen Istanto, *Hukum Internasional*, Yogyakarta: Atma Jaya, 1998
- Hingorani, *Modern International Law*, Secon Edition, Oceana Publication, 1984
- Hualaf Adolf, *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Jakarta: Rajawali, 1991
- Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*. Fourth Edition. Oxford: Clarendon Press, 1990
- International Maritime, *Organization International Shipping And World Trade Facts And Figures* London: Maritime Knowledge Centre, 2009
- Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemperor*, Bandung: Refika Aditama, 2006
- Miguel Gonzalez Marcos, *The Search for Common Democratic Standards Through International Law*, Washington: Heinrich B6II Foundation North America, 2003

- P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, 2013
- Purwosutjipto. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pelayaran dan Perairan Darat*, Jakarta: Djambatan, 2000
- Sukanda Husin, *Hukum Internasional dan Indonesia tentang Perubahan Iklim*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2016
- Sammy, Rosahdi, *Panduan Port State Control Inspection*. Jakarta: Dephub, DJPL, 1996
- Teuku May Rudy, *Hubungan Internasional Kontemporer dan Masalah-Masalah Global: Isu, konsep, teori dan paradigma*, Bandung: Refika Aditama, 2003

Online/World Wide Web

- Marsetio, "*Indonesia Sebagai Poros Maritime Dunia Implementasi Deklarasi Djuanda dalam mewujudkan Wawasan Nusantara*". Makalah disampaikan pada FGD mengkhidmati 60 Tahun Deklarasi Djuanda, Tantangan Mewujudkan Wawasan Nusantara, Fakultas Hukum Universitas Padjajaran Bandung, 12 Desember 2017
- International Maritime Organization, Introduction to IMO, diakses dalam <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>
- International Maritime Organization" *International Convention on Load Lines Adotion*: 5 April 1966; Entri into force: 21 July 1968"
- International Maritime Organization" *International Convention For the Prevention Of Pollution From Ships*"