

URGENSI PEMBENTUKAN INDONESIA SEA AND COAST GUARD SEBAGAI PELAKSANAAN KONVENSI *INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION* (IMO) MENGENAI KEAMANAAN LAUT

Oleh:

Liberta Bintoro Ranggı Wirasakti, Siti Muslimah

E-mail: ranggi_wirasakti@yahoo.co.id

Abstract

This study aims to determine the legal significance of the establishment of Indonesian Sea and Coast Guard, analyze threats in Indonesian waters, overlapping law enforcement and maritime security in Indonesia and conventions issued by the International Maritime Organization relating to marine safety. This research is a normative legal research that is prescriptive. Types and sources of materials used in this research is the primary legal materials and secondary legal materials. The data collection techniques by means of literature. While the analysis uses legal interpretation. Based on the conclusions generated discussion needs to establish Indonesian Sea and Coast Guard to conduct maritime security and implement IMO conventions concerning maritime safety and the safety of shipping. The establishment of Indonesian Sea and Coast Guard can be effective tools for implementation of IMO convention relating to marine safety.

Keywords: Sea and Coast Guard, Maritime Security, security threats, IMO.

A. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah yang sangat luas. Indonesia dengan jumlah pulau sebanyak 13.446 pulau yang terdaftar dan terkoordinat. (<http://www.bakosurtanal.go.id/berita-urta/show/indonesia-memiliki-13-466-pulau-yang-terdaftar-dan-berkoordinat> diakses tanggal 16 Juni 2014 pukul 11:33). Panjang garis pantai sepanjang 95.181 km serta wilayah laut yang sangat luas. Total yurisdiksi Indonesia di laut diperkirakan seluas 2,8 juta km² untuk luas perairan nusantara (*archipelagic waters*), 0,3 juta km² luas perairan teritorial laut dan 2,7 km² luas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Bakorkamla, 2009: 1).

Wilayah merupakan hal yang sangat penting bagi eksistensi suatu negara. Hal ini dikarenakan wilayah merupakan syarat berdirinya negara itu sendiri, sebagaimana yang tertulis dalam pasal 1 Konvensi Montevideo tentang Hak-Hak Dan Kewajiban Negara tahun 1933 yang menyatakan negara sebagai pribadi hukum internasional harus memiliki penduduk tetap, wilayah yang tertentu, pemerintah dan kemampuan untuk melakukan hubungan dengan negara-negara lain.

Untuk menjaga keutuhan wilayah tersebut maka diperlukan suatu pengamanan. Keamanan laut merupakan hal yang sangat vital dalam suatu negara, terlebih bagi Indonesia yang merupakan

negara kepulauan terbesar di dunia (Kemenhan, 2008 : 17)

Indonesia juga terletak di posisi yang strategis dalam jalur perniagaan dunia sehingga banyak pihak asing yang menuntut Indonesia untuk serius dalam bidang pengamanan laut. Selat Malaka merupakan SLOC (*Sea Lanes of Communication*) perdagangan dunia yang sekaligus menjadi *choke points* strategis bagi proyeksi armada angkatan laut negara maritim besar dalam rangka *forward presence* ke seluruh penjuru dunia. Menurut Tedjo Edhy Purdianto, setiap harinya rata-rata 200 (dua ratus) kapal berbagai tipe dan lebih dari 25% (dua puluh lima persen) perdagangan dunia dengan menggunakan kapal-kapal tanker minyak dan LNG melintas di Selat Malaka. Hal ini menyebabkan bila terjadi permasalahan di Selat Malaka dampaknya tidak hanya dirasakan negara-negara Asia Tenggara namun juga memberi dampak luar biasa pada negara lain yang menggunakan Selat Malaka (Tedjo Edhy Purdijanto, 2005:1).

Menurut Lemhanas, ancaman keamanan di laut dapat digolongkan sebagai berikut:

1. Ancaman kekerasan (*violence threat*); yaitu ancaman dengan menggunakan kekuatan bersenjata terorganisasi, antara lain: pembajakan, perampokan, aksi teror, sabotase;
2. Ancaman terhadap sumber daya laut (*natural resources tribulation*); berupa pencemaran

dan pengrusakan terhadap ekosistem laut dan konflik pengelolaan sumber daya laut yang dipolitisasi dan diikuti dengan penggelaran kekuatan militer;

3. Ancaman pelanggaran hukum (*law transgression threat*) yaitu tidak dipatuhinya hukum nasional maupun internasional yang berlaku di perairan antara lain *illegal logging*, *illegal fishing*, penyelundupan;
4. Ancaman navigasi (*navigational hazard*); yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografis maritim dan hidrografi akibat kurang memadainya sarana bantu navigasi sehingga dapat membahayakan pelayaran (Lemhanas, 2012: 75).

Terkait hal tersebut, pihak internasional seperti *International Maritime Organization* (IMO) menekankan pentingnya peran instansi sipil untuk menjaga keamanan maritim. Meskipun Angkatan Laut secara universal mempunyai peran konstabulari, namun ada tuntutan yang kuat terhadap peran instansi sipil (Alman Helvas Ali, www.fkp.maritim.org/keamanan-maritim-nkri-quo-vadis-undang-undang-pelayaran/ diakses tanggal 15 Desember 2013, pukul 20:25 WIB). *International Maritime Organization* (IMO) sendiri merupakan suatu badan khusus PBB yang khusus menangani masalah keamanan dan keselamatan pelayaran. Indonesia merupakan negara anggota IMO sejak tanggal 18 Januari 1961. Pada sidang majelis IMO pada bulan November 2013, Indonesia berhasil mempertahankan keanggotannya dalam dewan IMO. Sampai saat ini Indonesia telah meratifikasi 23 (dua puluh tiga) konvensi yang dikeluarkan oleh IMO (<http://naskahperjanjian.deplu.go.id/index.php/treaty/index>, diakses tanggal 6 Februari 2014, pukul 20:48 WIB).

Untuk menerapkan konvensi-konvensi IMO tersebut tentu dibutuhkan suatu lembaga khusus untuk menjaga keamanan maritim yang sering disebut sebagai *Sea and Coast Guard* atau yang sering pula hanya disebut sebagai *Coast Guard*. Pada saat ini, *Indonesia Sea and Coast Guard* belum terbentuk, akibatnya problematika dan tumpang tindih pengamanan di laut Indonesia terus terjadi di saat meningkatnya ancaman keamanan laut di wilayah Indonesia. Saat ini ada dua belas instansi yang menyelenggarakan pengamanan laut, yaitu: Kementerian Luar Negeri, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Pertahanan, Kementerian Hukum dan HAM, Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kejaksaan Agung, Mabes TNI, Polri, Badan Intelijen Negara dan Mabesal (Lemhanas, 2012: 75).

Oleh karenanya diperlukan sebuah kajian yang mendalam terkait urgensi pembentukan *Indonesia Sea and Coast Guard* dalam pengamanan laut serta pengimplementasian konvensi-konvensi yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization*. Berdasarkan hal tersebut, maka penulis mengemukakan beberapa pokok permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini, yaitu mengenai urgensi pembentukan *Indonesia Sea and Coast Guard* dalam sistem pengamanan laut Indonesia serta konsekuensi Indonesia sebagai anggota IMO dalam pembentukan *Indonesia Sea and Coast Guard* ?.

B. Metode Penelitian

Penelitian Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer meliputi Konvensi-konvensi Internasional dan Undang-Undang yang terkait dengan cagar budaya, sedangkan bahan hukum sekunder meliputi semua publikasi yang membahas mengenai cagar budaya bawah laut. Pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan menggunakan studi dokumentasi bahan hukum. Teknik yang dipakai dalam pengumpulan bahan hukum dalam penulisan hukum ini adalah studi kepustakaan atau studi dokumen (*Library Research*). Teknik pengumpulan data ini dengan cara membaca, mengkaji, dan membuat catatan dari buku-buku, peraturan perundang-undangan, dokumen serta tulisan-tulisan yang berhubungan dengan masalah yang menjadi obyek penelitian.

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode silogisme yang menggunakan pola berpikir deduktif. Premis mayor yang digunakan adalah beberapa Konvensi internasional seperti *United Nation Convention on Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982), *Safety of Life at Sea Convention* (SOLAS) 1974, *International Convention on Maritime Search dan Rescue* 1979 (SAR Convention 1979), *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* (SUA Convention 2002), *Convention on International Maritime Organization* 1948, *Vienna Convention on Law of Treaties* 1969, *International Convention for the Prevention of Pollution From Ships* 1973 /1978. Sedangkan premis minornya adalah fakta hukum berupa permasalahan mengenai urgensi pembentukan *Indonesia Sea and Coast Guard* dalam sistem pengamanan laut dan konsekuensi Indonesia sebagai anggota IMO

dalam pembentukan *Indonesia Sea and Coast Guard*. Dari kedua hal tersebut kemudian ditarik suatu konklusi yaitu jawaban dari permasalahan yang penulis akan teliti ini.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Urgensi Pembentukan *Indonesia Sea and Coast Guard*

a. Potensi Ancaman di Laut Indonesia

Indonesia merupakan negara kepulauan yang berdasarkan Pasal 46 Konvensi Hukum Laut 1982 memiliki arti sebagai suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Berdasarkan data Badan Informasi Geospasial, saat ini Indonesia memiliki 13.466 pulau yang terdaftar dan terkoordinat. (<http://www.bakosurtanal.go.id/berita-surta/show/indonesia-memiliki-13-466-pulau-yang-terdaftar-dan-berkoordinat> diakses tanggal 16 Juni 2014 pukul 11:33).

Selain memiliki pulau yang berjumlah ribuan, Menurut Badan Informasi Geospasial, Indonesia juga memiliki wilayah laut yang luas yaitu 3.257.483 km² (<http://www.bakosurtanal.go.id/berita-surta/show/big-serahkan-peta-nkri-kepada-kemenkokesra> diakses tanggal 16 Juni 2014 pukul 11:41).

Dari sudut geostrategi, wilayah laut merupakan suatu kawasan yang strategis bagi suatu negara terlebih bagi negara yang berbentuk kepulauan. Menurut Buku Laporan Kebijakan Kelautan Indonesia 2012, minimal terdapat 4 (empat) faktor penting laut bagi Indonesia yaitu:

- 1) Laut sebagai sarana pemersatu wilayah NKRI;
- 2) Laut sebagai sarana transportasi dan komunikasi;
- 3) Laut sebagai sumberdaya alam untuk pembangunan ekonomi;
- 4) Laut sebagai medium pertahanan (untuk proyeksi kekuatan) (Dewan Kelautan Indonesia, 2012: 33).

Pengertian ancaman keamanan terdapat dalam Penjelasan Pasal 4 Undang-Undang No. 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara yang menyatakan ancaman adalah setiap usaha dan

kegiatan, baik dari dalam negeri maupun luar negeri yang dinilai membahayakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah negara, dan keselamatan segenap bangsa.

Sedangkan menurut Laksda Tedjo Edhy Purdijatno persepsi keamanan di laut tidak hanya mengenai masalah penegakan kedaulatan dan penegakan hukum, tetapi juga mengandung pemahaman bahwa laut aman digunakan bagi pengguna laut dan bebas dari gangguan terhadap aktifitas pemanfaatan laut, yaitu :

- 1) Laut bebas dari ancaman kekerasan, yaitu ancaman dengan menggunakan kekuatan bersenjata yang terorganisir dan memiliki kemampuan untuk mengganggu serta membahayakan personil atau negara. Ancaman tersebut dapat berupa pembajakan, perompakan, sabotase obyek vital, peranjauan dan aksi teror.
- 2) Laut bebas dari ancaman navigasi, yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana bantu navigasi, seperti suar, *buoy*, dan lain-lain, sehingga dapat membahayakan keselamatan pelayaran.
- 3) Laut bebas dari ancaman terhadap sumber daya laut, berupa pencemaran dan perusakan ekosistem laut, serta konflik pengelolaan sumber daya laut.
- 4) Laut bebas dari ancaman pelanggaran hukum, yaitu tidak dipatuhinya hukum nasional maupun internasional yang berlaku di perairan, seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, penyelundupan dan lain-lain (Tedjo Edhy Pudijatno, 2005:7).

b. Kewenangan Penegakan Hukum di Laut berdasarkan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia

Berdasarkan berbagai ancaman keamanan yang ada, dapat disimpulkan apabila keamanan laut memiliki lingkup yang sangat luas, sehingga memerlukan organisasi, manajemen, serta sarana dan prasarana yang memadai. Kompleksitas masalah keamanan di laut semakin

bertambah karena di laut bertemu dua kepentingan yang saling mengikat yaitu kepentingan nasional dan internasional. Kondisi tersebut sangat berpengaruh pada variabel permasalahan keamanan di laut yang memungkinkan terjadinya interaksi antara hukum nasional, hukum internasional dan kebiasaan internasional sekaligus interaksi antar masyarakat maritim dunia (Tedjo Edhy Purdijatno, 2005: 7).

Kompleksnya potensi ancaman dan gangguan keamanan laut yang ada di perairan Indonesia, ternyata upaya menjaga keamanan laut di wilayah Indonesia mengalami kendala yang mendasar yaitu adanya tumpang tindih pengamanan laut oleh badan badan pemerintah

Menurut Lemhanas hingga tahun 2012 memberikan fakta bila instansi atau lembaga penegakan hukum di laut dapat dijabarkan sebagai berikut:

- 1) Tindak Pidana dalam *Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonantie* (TZMKO) memberikan wewenang kepada TNI AL, PPNS Bea Cukai, dan PPNS Perhubungan Laut;
- 2) Pasal 6 UU No. 12 Tahun 1951 tentang Bahan Peledak dan Senjata Api memberikan wewenang kepada Kepolisian Republik Indonesia;
- 3) Pasal 14 ayat (1) UU No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif memberikan wewenang kepada TNI AL;
- 4) Pasal 39 ayat (2) UU No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam memberikan wewenang kepada TNI AL, Polri dan PPNS Kehutanan;
- 5) Pasal 100 UU No. 11 Tahun 2010 tentang Benda Cagar Budaya memberikan wewenang kepada PPNS Pengasawan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP);
- 6) Pasal 107 UU No. 9 Tahun 1992 sebagaimana diubah dengan UU No. 6 tahun 2011 tentang Keimigrasian memberikan wewenang kepada Polri dan PPNS Imigrasi;
- 7) Pasal 56 UU No. 5 Tahun 1997 tentang Psikotropika memberikan wewenang kepada Polri dan PPNS Kesehatan;

- 8) Pasal 81 dan 82 UU No. 35 tahun 2009 tentang Narkotika memberikan wewenang kepada Polri, Badan Narkotika Nasional dan PPNS Kesehatan;
- 9) Pasal 94 UU No. 32 Tahun 2009 tentang Lingkungan Hidup memberikan wewenang kepada Polri dan PPNS Lingkungan Hidup;
- 10) Pasal 77 UU No. 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan memberikan wewenang kepada Polri dan PPNS Kehutanan;
- 11) Pasal 75 UU No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan memberikan wewenang kepada PPNS Bea Cukai;
- 12) Pasal 25 UU No. 15 Tahun 2003 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2002 Terorisme memberikan wewenang kepada TNI AL dan Polri
- 13) Pasal 73 UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan memberikan wewenang kepada TNI AL, Polri dan PPNS Kementerian Kelautan dan Perikanan;
- 14) Pasal 282 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan wewenang kepada TNI AL, Kepolisian Republik Indonesia, dan PPNS Perhubungan Laut;
- 15) Pasal 149 UU No. 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara memberikan wewenang kepada PPNS Sumber Daya Mineral (SDM).

Indonesia sudah memiliki sebuah badan khusus yang menangani pengamanan laut sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla). Namun sebagai lembaga koordinasi, Bakorkamla hanya bertugas mengoordinasikan tugas-tugas penegakan hukum di laut pada instansi-instansi berdasarkan perundang-undangan masing-masing dan tidak memiliki otoritas memaksa, sehingga pelaksanaan pengamanan maritim menghadapi berbagai kendala dalam pelaksanaannya.

c. Urgensi Pembentukan *Indonesia Sea and Coast Guard*

Menurut penulis badan yang sangat penting dibentuk dalam melaksanakan tugas tersebut adalah *Indonesia Sea and Coast Guard*. Badan tersebut merupakan badan sipil yang mengamankan dan menegakkan hukum di laut yang bersifat nonmiliter atau *constabulary function*, sehingga lebih tepat untuk mengamankan laut dari berbagai ancaman yang ada. Penggunaan badan sipil dalam mengatasi ancaman nonmiliter penulis dasarkan pada Undang-Undang No. 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara Pasal 7 yang menyatakan sistem pertahanan negara dalam menghadapi ancaman nonmiliter menempatkan lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan sebagai unsur utama, sesuai dengan bentuk dan sifat ancaman yang dihadapi dengan didukung oleh unsur lain dari kekuatan bangsa.

Pembentukan *Indonesia Sea and Coast Guard* sebenarnya juga telah diamanatkan dalam Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Namun menurut Penulis fungsi *Coast Guard* pada undang-undang tersebut masih menonjolkan hanya dalam bidang keselamatan pelayaran saja. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 277 yang menyatakan penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas:

- 1) Melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;
- 2) Melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;
- 3) Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
- 4) Pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
- 5) Pengamanan sarana bantu navigasi pelayaran; dan
- 6) Mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.

Berdasarkan hal tersebut, menurut penulis *Indonesia Sea and Coast Guard* harus dibentuk dengan dasar

hukum yang jelas mengenai fungsi dan wewenangnya, serta organisasinya yang kuat agar tumpang tindih pengamanan di laut Indonesia diselesaikan.

Menurut Bateman, pembentukan *Coast Guard* memiliki beberapa manfaat dan keuntungan antara lain:

1) Manfaat secara hukum

Coast guard adalah sebuah organisasi sipil (*paramilitary*). Sebagai suatu organisasi sipil, organisasi *coast guard* lebih fleksibel atau cocok dibandingkan kapal perang (militer), dalam melaksanakan kegiatan pengawasan dan penegakan hukum di wilayah yang sedang sensitif, seperti daerah konflik atau daerah yang sedang diperebutkan oleh beberapa negara. Penangkapan sebuah kapal asing oleh kapal *coast guard* lebih mudah diterima oleh semua pihak dan lebih sah dibanding dengan kapal angkatan laut.

2) Biaya yang lebih efektif atau lebih murah.

Peralatan *coast guard*, termasuk kapal laut dan udara jauh lebih murah dibandingkan dengan kapal-kapal perang milik angkatan laut. Sebagai sebuah organisasi sipil, organisasi *coast guard* dari negara berkembang seperti Indonesia lebih mudah untuk mendapatkan bantuan dari negara-negara maju atau lembaga-lembaga donor lainnya.

3) Tercipta keterpaduan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di laut.

Hal ini terjadi karena semua aspek dari kegiatan kelautan, mulai dari pemantauan dan pengawasan perikanan, imigrasi dan bea cukai dapat diakomodasikan ke dalam satu lembaga (Bateman, 2003:2).

2. **Konsekuensi Indonesia Sebagai Anggota IMO dalam Pembentukan Indonesia Sea And Coast Guard**

Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan payung hukum dari hukum laut internasional, namun konvensi tersebut masih bersifat umum, sehingga diperlukan aturan untuk mengatur hal lebih khusus mengenai keselamatan pelayaran, keamanan laut, serta

kelestarian laut. Konvensi Hukum Laut 1982 sendiri pada pasal 197 memberikan amanat bagi negara-negara untuk bekerjasama secara global, regional, secara langsung atau melalui organisasi-organisasi internasional yang kompeten, dalam merumuskan dan menjelaskan ketentuan, standar dan praktek yang disarankan secara internasional serta prosedur yang sesuai dengan Konvensi memiliki tujuan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, dengan memperhatikan ciri-ciri regional yang khas.

Eksistensi organisasi internasional dalam pembentukan aturan dan standar mengenai keselamatan dan keamanan maritim juga ditekankan dalam Pasal 217 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal tersebut menyatakan negara-negara harus menjamin bahwa kendaraan air yang mengibarkan benderanya atau terdaftar di negara tersebut menaati ketentuan dan standar internasional yang berlaku, yang ditentukan melalui organisasi internasional yang kompeten atau konferensi diplomatik yang umum dalam hal pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran, persyaratan yang bertalian dengan desain, konstruksi, peralatan dan pengawasan kendaraan air serta sertifikat yang dipersyaratkan dan diterbitkan sesuai dengan ketentuan dan standar internasional.

Organisasi internasional yang khusus menangani bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta penanggulangan pencemaran dari kapal adalah *International Maritime Organization* atau yang sering disingkat IMO. Indonesia merupakan negara anggota *International Maritime Organization* (IMO) sejak 7 Mei 1960 berdasarkan Ratifikasi *Convention on the IMO 1948* (Statuta IMO tahun 1948) melalui surat Pejabat Presiden kepada Sekjen IMO No. 9796/1960 dan Keppres No. 14 Tahun 1996 tentang Pengesahan *Amandemen to the Convention on the IMO*

Indonesia telah meratifikasi puluhan konvensi dari IMO, sehingga Indonesia memiliki kewajiban untuk menerapkan ketentuan-ketentuan dalam konvensi tersebut. Kewajiban negara untuk melaksanakan kaidah konvensi didasarkan pada asas *Pacta Sunt Servanda* yang terdapat dalam Pasal 26 Konvensi Wina 1969 dan 1986 yang menyatakan "*Every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith*". Melalui Pasal 26 tersebut, bagi pihak-pihak yang telah

menjadi pihak suatu perjanjian terikat untuk melaksanakan perjanjian tersebut dengan iktikad baik.

Konvensi-konvensi IMO yang memiliki nilai strategis terhadap keamanan dan keselamatan pelayaran yang telah diratifikasi Indonesia dan mewajibkan terbentuknya *Coast Guard* adalah:

a. Konvensi SOLAS (*Safety of Life at Sea*)

SOLAS merupakan konvensi tentang keselamatan pelayaran yang paling tua dan paling penting diantara konvensi lainnya. Konvensi SOLAS hasil amandemen terakhir adalah Konvensi SOLAS 1974 yang diratifikasi Indonesia melalui Keputusan Presiden No. 47 tahun 1980.

Konvensi SOLAS berisi kaidah-kaidah yang mengatur hal-hal teknis dan operasional mengenai kapal secara menyeluruh yang menunjang aspek keamanan dan keselamatan kapal. Namun pada konvensi SOLAS inilah menurut penulis, *Indonesia Sea and Coast Guard* perlu dibentuk oleh Pemerintah Indonesia karena sudah ada dalam ketentuan pada Bab V Peraturan 15 yang menyatakan bahwa setiap pemerintah yang terikat perjanjian SOLAS memiliki keharusan memiliki peraturan untuk membentuk penjaga pantai dan untuk menyelamatkan orang-orang yang dalam kesusahan di laut dan pantainya. Pengaturan ini harus mencakup pendirian, operasi dan pemeliharaan sarana keselamatan maritim seperti yang biasa digunakan dalam praktik dan perlu memperhatikan kepadatan lalu lintas berlayar di laut dan bahaya navigasi dan sarana-sarana yang memadai untuk menemukan dan menyelamatkan orang.

Kewajiban pembentukan lembaga *Coast Guard* dalam konvensi SOLAS tersebut sebenarnya merupakan penjabaran ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 217, pasal 218 dan pasal 220 Konvensi Hukum Laut 1982 mengenai penegakan hukum oleh negara bendera (*flag state*), oleh negara pelabuhan (*port state*), dan oleh negara pantai (*coastal state*). Pasal 217 menyebutkan negara secara khusus, harus mengambil tindakan-tindakan yang tepat guna menjamin bahwa kendaraan air yang mengibarkan

bendera atau memiliki registrasinya dilarang berlayar, sampai kendaraan air tersebut memenuhi persyaratan ketentuan dan standar internasional, termasuk persyaratan yang bertalian dengan desain, konstruksi, peralatan dan pengawasan kendaraan air. Pada ayat 3 juga disebutkan negara-negara harus menjamin bahwa kendaraan air yang mengibarkan bendera atau memiliki registrasinya membawa sertifikat yang dipersyaratkan oleh dan diterbitkan sesuai dengan ketentuan dan standar internasional. Negara-negara harus menjamin bahwa kendaraan air yang mengibarkan benderanya telah diperiksa secara berkala untuk memastikan bahwa sertifikat tersebut adalah sesuai dengan keadaan sebenarnya kendaraan air itu. Sertifikat ini harus diterima oleh negara lain sebagai bukti mengenai keadaan air tersebut dan harus dianggap mempunyai kekuatan yang sama seperti sertifikat yang diterbitkan oleh negara itu sendiri, kecuali ada dasar-dasar yang kuat untuk menduga bahwa keadaan/kondisi kendaraan air itu secara substansial tidak sesuai dengan hal-hal khusus yang tersebut dalam sertifikat.

Dengan terbentuknya *Coast Guard* di Indonesia maka akan terwujud kesatupaduan dalam rangka penegakan keselamatan pelayaran di Indonesia yang mencakup materi-materi teknis yang diatur dalam konvensi SOLAS mengenai hal-hal berikut:

- 1) Survei terhadap kapal dan penerbitan dokumen-dokumen yang menandakan bahwa kapal memenuhi persyaratan-persyaratan yang diatur oleh konvensi, termasuk persyaratan survei sebelum kapal dioperasikan; suatu survei terdiri dari survei periodik (setiap 12 bulan) dan survei tambahan jika timbul suatu kejadian. Sertifikat-sertifikat yang harus diterbitkan oleh negara bendera sebagai bukti bahwa sebuah kapal telah diperiksa dan dijumpai memenuhi persyaratan-persyaratan Konvensi. Sertifikat-sertifikat yang dimaksud mencakup: sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang; sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang; sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal

Barang; Sertifikat Keselamatan Radiotelegrafi Kapal Barang; dan Sertifikat Keselamatan Radioteleponi Kapal Barang.

- 2) Pemeriksaan terhadap konstruksi perlindungan kebakaran, deteksi kebakaran dan pemadaman kebakaran yang diatur dalam bab II.
 - 3) Mengontrol Radio Telegraf dan Radio Teleponi yang diatur dalam bab IV SOLAS.
- b. *International Ships and Port Facilities Security Code (ISPS Code 2002)*

Meningkatnya kejahatan di laut dan kegiatan terorisme, membuat negara-negara anggota IMO mengadakan pertemuan pada tanggal 9 hingga 13 desember 2002 di London untuk melakukan perubahan pada konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut (SOLAS 1974) bab V dan menghasilkan penambahan pada Bab XI menjadi bab XI-1 mengenai langkah-langkah khusus peningkatan keselamatan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) dan Bab XII-2 langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) yang dikenal dengan nama *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* atau aturan internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Indonesia menerapkan ISPS dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ship*

Selain berdasarkan kewajiban yang secara eksplisit tertulis pada konvensi SOLAS, ISPS, dan Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut, pembentukan badan *Coast Guard* akan lebih memudahkan penerapan aturan IMO yang berbentuk konvensi ataupun edaran (*Circular*) IMO yang menurut Penulis sangat kompleks dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sebagai berikut:

- 1) *Search and Rescue Convention 1979*

Search and Rescue Convention 1979 merupakan konvensi dari IMO yang khusus mengatur mengenai pencarian dan pertolongan di

laut. Indonesia melalui Peraturan Presiden RI nomor 30 tahun 2012, meratifikasi konvensi ini

2) *International Convention for the Prevention of Oil Pollution from Ships* 1978 (MARPOL 1978) Convention

Indonesia Sea Coast Guard sangat penting dibentuk dalam bidang pencegahan, pengendalian dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut sebagaimana yang diamanatkan oleh Konvensi Hukum Laut tahun 1982 Pasal 192 yang menyatakan negara mempunyai kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut yang salah satu bentuk implementasinya diatur dalam Pasal 194 Konvensi Hukum Laut 1982 yaitu negara-negara harus mengambil segala tindakan yang perlu sesuai dengan Konvensi, baik secara individual maupun secara bersama-sama menurut keperluan untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh setiap sumber.

3) *International Safety Management Code* (ISM Code)

ISM Code adalah suatu koda (petunjuk rinci) tentang manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal dengan aman dan perlindungan terhadap lingkungan. dengan diberlakukannya ketentuan-ketentuan Internasional mengenai manajemen untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi di laut. Sertifikasi untuk ISM Code sendiri ada dua, yaitu *DOC (Document of Compliance)* adalah dokumen yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk perusahaan pelayaran yang telah memenuhi persyaratan ISM Code serta *SMC (Safety Management Certificate)* adalah dokumen yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk kapal apabila perusahaan dan kapal tersebut telah memenuhi persyaratan ISM Code (Baharuddin, 2011:57)

4) *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* (SUA Convention)

Indonesia saat ini belum meratifikasi konvensi SUA. Namun, UN *General Assembly Resolution A/55/7* tanggal 30 Oktober 2000 telah menetapkan sebuah resolusi dimana negara harus mengambil segala tindakan untuk bekerjasama di tingkat regional termasuk untuk saling mendukung kegiatan investigasi dan kerjasama dengan IMO dalam hal penyampaian laporan kejadian tindak kekerasan di laut dan terorisme di laut. Resolusi ini juga mendorong agar semua anggota PBB menjadi pihak pada *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention)*.

Coast Guard akan menjadi instansi yang menerapkan Konvensi SUA jika di masa mendatang Indonesia telah meratifikasi konvensi tersebut.

Menurut Penulis selain untuk menerapkan aturan yang berbentuk konvensi yang diterbitkan IMO, *Coast Guard* akan sangat efektif dan efisien dalam penerapan edaran (*circular*) IMO yang berkenaan dengan keamanan laut sehingga tidak memerlukan koordinasi yang rumit akibat banyaknya instansi penegak hukum di laut. Contoh dari *circular* IMO adalah yang berkenaan dengan perompakan dan *armed robbery* sebagai berikut:

1) Circular no 984, *Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ship*

Edaran ini memberikan arahan atau strategi untuk tujuan penyelidikan kasus-kasus yang berkaitan dengan perompakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal.

2) Circular No. 967, *Directives for Maritime Rescue Coordination Center*

Edaran ini memberikan pedoman mengenai bagaimana mengatasi ancaman serangan *piracy* dan *armed robbery* dari sudut *Search and Rescue SAR*.

D. Simpulan dan Saran

1. Simpulan

Berdasarkan analisis yang dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa Indonesia perlu membentuk *Indonesia Sea and Coast Guard* dalam rangka menjamin keamanan laut Indonesia agar terbebas dari segala bentuk ancaman dan mencegah adanya tumpang tindih kewenangan dalam pengamanan laut di perairan Indonesia. Indonesia memiliki konsekuensi dan kewajiban dalam pembentukan *Coast Guard* berdasarkan Konvensi SOLAS, ISPS, Konvensi Hukum Laut 1982. Pembentukan *Coast Guard* juga berfungsi sebagai sarana yang efektif dan efisien serta terkoordinasi dalam pelaksanaan konvensi-konvensi IMO yang berkenaan dengan keamanan laut dan keselamatan pelayaran.

2. Saran

Berdasarkan simpulan tersebut diatas, dapat diberikan saran sebagai berikut:

- a. Indonesia harus segera membentuk *Indonesia Sea and Coast Guard* dalam rangka mengamankan wilayah laut Indonesia yang sangat luas dan strategis.
- b. Setiap instansi Penulis harap dapat menghindarkan diri dari ego sektoral pada setiap instansi sehingga menjadikan pengamanan laut tidak efektif dan efisien.
- c. Pembentukan *Indonesia Sea and Coast Guard* lebih baik memiliki kedudukan di bawah Presiden, berdasarkan ciri nusantara yang khas dimiliki Indonesia yang menjadikan ancaman dan keamanan laut merupakan hal yang begitu kompleks dan berat. Sehingga memerlukan suatu badan yang kuat baik dari segi organisasi maupun operasi dalam mengamankan laut.

Daftar Pustaka

- Adji Samekto. 2009. *Negara dalam Dimensi Hukum Internasional*. Bandung: Citra Aditya Bakti
- Adrini Pujayanti. 2009. *Budaya Maritim, Geo-Politik dan Tantangan Keamanan Indonesia*. Jakarta: Bakorkamla
- Atje Misbach. 1993. *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: Alumni
- Baharuddin. 2011. *Buku Ajar Keselamatan Maritim*. Makasar: LKPP Universitas Hasanudin
- Bakorkamla. 2009. *Hukum Laut, Zona Maritim Sesuai UNCLOS 1982 dan Konvensi-Konvensi Bidang Maritim*. Jakarta: Bakorkamla
- _____. 2009 *Kewenangan dan Identitas Lembaga Penjaga Laut dan Pantai sebagai Penegak Hukum Keselamatan*. Jakarta: Bakorkamla
- Boer Mauna. 2011. *Hukum Internasional, Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: ALUMNI
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention 2002)*
- Convention on International Maritime Organization 1948*
- Damos Dumoli Agusman. 2010. *Hukum Perjanjian Internasional Kajian Teori dan Praktik*. Bandung: Refika Aditama
- Dewan Kelautan Indonesia, 2008. *Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia*. Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan
- Dikdik Mohamad Sodik. 2011. *Hukum Laut Internasional*. Bandung: Refika Aditama
- Dimiyati Hartono. 1977. *Hukum Laut Internasional*. Jakarta: Bhratara Karya Aksara
- Eliza Gagatzi. 2007. *Review of Maritime Transport Safety and Security Practices and Compliance levels: Case studiies in Europe and South East Asia. Paper*. Disampaikan dalam Young Researchers Seminar 2007
- Hasjim Djalal. 2009. *Mengelola Potensi Laut Indonesia. Jurnal Luar Negeri*. Vol. 26 No. 3, September-Desember 2009
- _____.1979. *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*. Bandung: Badan Pembinaan Hukum Nasional
- _____. 2001. "International Framework For Maritime Security: Current Situation and Problems". *Paper*. Disampaikan dalam IIPS Meeting, Tokyo, 9-14 Desember 2001 di Tokyo.
- Hideki Kaneida. 2004 (Regional Assessment of Northeast Asia: Pursuing a Maritime Security Coalition in the Asia-Pacific Region). *Paper*. Center for Strategic and International Studies. Disampaikan dalam American-Pacific Sealanes Security Institute conference on Maritime Security in Asia. January 18-20, 2004, Honolulu, Hawaii