



Admiralty Law and Jurisdiction

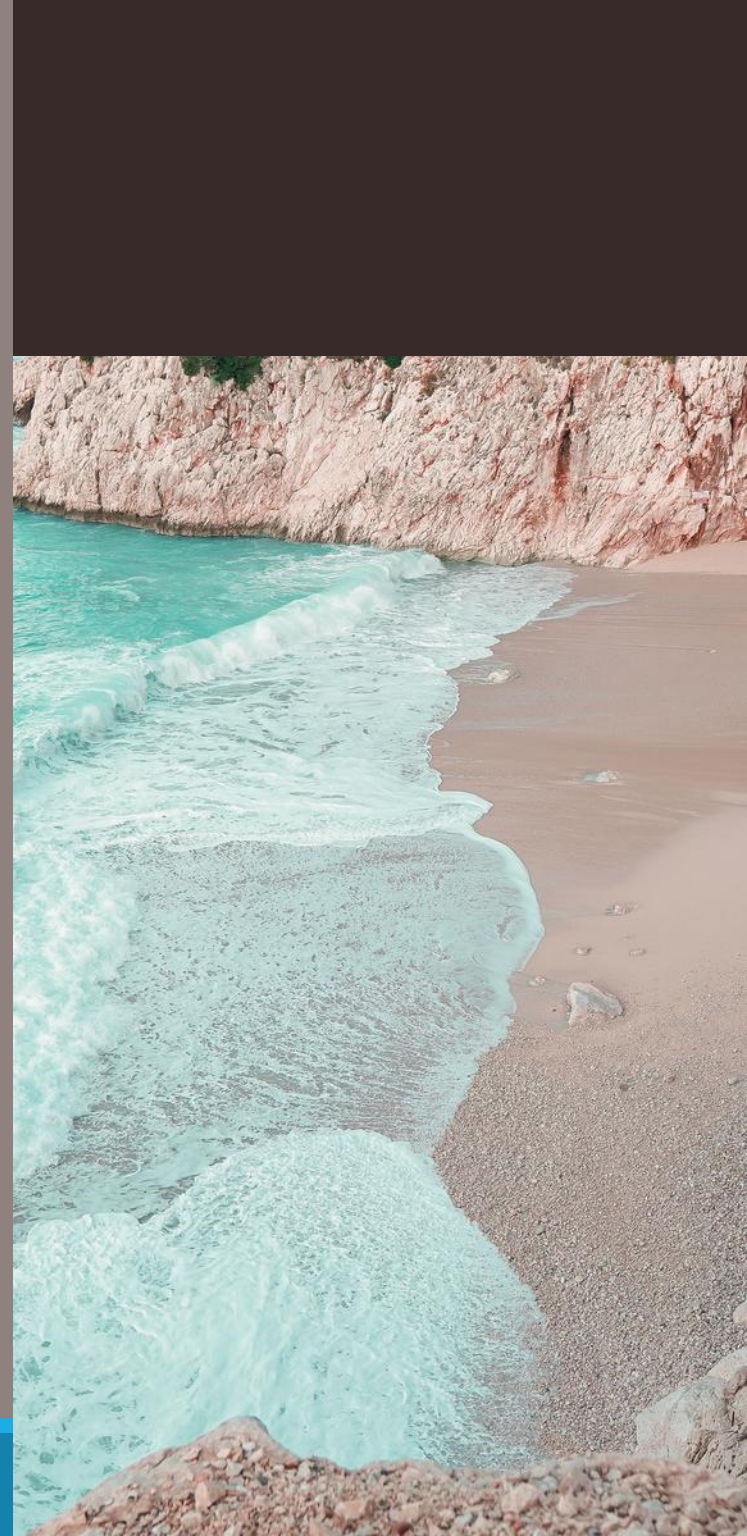


Noverizky Tri Putra Pasaribu S.H. L.L.M

(Adv)

FORMAL EDUCATION

- 2001 - 2003 : 1 Senior High School Matauli Pandan (Batch VII);
- 2003 - 2009 : Faculty of Law Parahyangan, Bandung, Indonesia;
- 2009 - 2010 : Gulf International Institute, Houston, Texas, USA (Best Student in His Class and Student with highest score in grade);
- 2014 - 2015 : Advanced Master's Program, European Business Law, and International at Leiden University, Netherlands. (Focus with learning European Law, in particular with Internal Markets, Freedom Service, Freedom of Person, Freedom of Incorporation, Freedom of Goods, Freedom of Capital, and Freedom of Workers, World Trade Organization (WTO) Law and Law Investment;
- 2014 – 2015 : Subject of the European Association of Law Students (ELSA) pseudo court at the World Trade Organization (WTO Law). (Only one team represents Leiden University). Recipient of an Outstanding Scholarship from the European Law Student Association (ELSA) at the University of Barcelona, Spain for WTO Trade International Law.



PROFESSIONAL AWARDS:

1. Certificate of Appreciation from the World Bank as a Contributor to Mr. Noverizky as Infrastructure Development Contributors, Benchmarking 2020;
2. Certificate of Appreciation from Benchmark Litigation Asia Pacific as Future Star, one of the 30 Most Influential Best Lawyers in Indonesia in the field of Commercial & Transaction, Construction, Family, Matrimonial, Insolvency, International Arbitration, Labor, Employment – 2018, 2019, 2020;
3. U.S. Ambassador "Joseph R. Donovan Jr." asked Mr. Noverizky Tri Putra Pasaribu to discuss the upcoming Select USA investor summit in the United States and opportunities for Indonesian companies to invest and grow their businesses in the United States - 2019;
4. Mr. Noverizky as the future star of commercial and transaction, Construction, Family and Marriage, Insolvency, International Arbitration, Labor and Litigation Employment Benchmarks – 2019;
5. World Blockchain Forum Invitation - 2019;
6. Legal Coach of Legal Drafting and Company Law and Construction Law, and Corruption Law at PT PGAS Solution, a subsidiary of Perusahaan Gas Negara (PGN) - 2019;
7. Invitation as a Career Week Resource Person at High Scope - 2018;
8. Speaker of Energy and Mineral Resources Law Training BLS FH UI - 2018;
9. Speaker on Coal Outlook Conference organized by Coal Asia and Petromindo - 2018;
10. Award Charter for participation as a SPEAKER in the Electrical Studies Public Lecture Program of the Department of Mechanical Engineering entitled "Sustainability and Optimization of New and Renewable Energy - 2018;
11. Panelists and Speakers at The 4th Mare Forum International Singapore - 2018;
12. Certificate of Contribution to Mr. Noverizky for the World Justice Project of Rule of Law Index 2017-2018;
13. Certificate of Participant in the International Mining and Resources Conference (IMARC) 2019;
14. Certificate of Contribution to Mr. Noverizky for the World Justice Project of Rule of Law Index 2017-2018;
15. Invitation from the Governments of Chile, Colombia, Mexico, and Peru regarding the Seminar on Pacific Alliance Trade and Investment Opportunities, organized by The Pacific Alliance - 2017;

16. Invited guests in the Leadership Talk event as distinguished guests held by The Global Growth Institute, Singapore 2017;
17. Debs and Risk Management Speaker organized by EY - 2017;
18. Panelists and Speakers at The 8th Mare Forum International Singapore - 2016;
19. Delegation from Legal & IP, Singapore initiated by Global Confex Singapore;
20. Invitation from U.S. Commercial Service, Select USA;
21. Panelists and Speakers at the 5th Mare Forum Singapore;
22. Tax Lecturer at the Office of the Directorate General of Taxes for the West Java Region III.

OTHER POSITIONS:

1. Managing Partner of A.M Oktarina Counsellors at Law;
2. President Commissioner of PT Nove Korp Indonesia;
3. F&B owner of Mie Ayam Bang Nove;
4. President Director and CEO of PT Globo Food International or owner of El Machote Restaurant and Jakarta Coffee House branch;
5. Legal Director of PT Dovanove Akkavove Indonesia, a restaurant and catering company in Indonesia;
6. President Commissioner of PT Yureka Muda Madani, a Fintech and E-Commerce Company in Indonesia, focusing on building a new breakthrough Market Place and Investment Technology;
7. Head of Legal Cleveland Cyclewerks Indonesia, a motorcycle company from the United States engaged in the distribution of Cleveland bicycles;
8. Legal Director of PT Kato Kuliner Indonesia, a food company established under the KATO brand in Indonesia;
9. Founder of the "Harapan" project, a project established by the Ministry of Finance of the Republic of Indonesia that aims to build a new foundation for the development of the country around rural areas throughout Indonesia.

WORK EXPERIENCE

1. CALEHR & ASSOCIATES. ATTORNEYS & COUNSELOR AT LAW as Legal Assistant. Houston, Texas 77056 United States of America, within the scope of work deals with immigration cases . The place where my institution works in the USA is as follows: • Department of Homeland Security, United States of America; • Department of Labour, United States of America.
2. INTERNSHIP at DEPARTMENT OF ECONOMICS, CONSULATE GENERAL OF THE REPUBLIC OF INDONESIA in Houston, Texas, United States of America.
3. RADJIMAN BILITEA AND PARTNERS (RBP). Ex Plaza DM or Sequis Plaza, 18th floor, Jln Jend Sudirman, Jakarta, Indonesia.
4. HANAFIAH PONGGAWA AND PARTNERS (HPRP / Hapong) at BNI 46 Building, 32nd Floor and 41st Floor, Jln Jendral Sudirman, Jakarta Indonesia. As a Legal Associate for corporate teams, specifically for Mining transactions or the natural resources sector, Commercial Disputes, Commercial Corporate Transactions, Plantation Transactions, Mining Company Acquisitions.
5. PT ADIMITRA BARATAMA NUSANTARA (ABN) as Legal Supervisor. ABN is one of the largest mining companies in Indonesia that has more than 2,999 Ha of land concessions in Kalimantan and is also a company that produces coal.
6. SIMBOLON AND PARTNERS. I was initially hired as a Senior Associates, then I was appointed and offered a position as a Junior Partner for commercial and corporate transactions (ex-Senior Lawyer).
7. SEKOLAH PEMBICARA NOVERIZKY (Public Speaking School): As Owner, Coach and Speaker. Some of the events that I attended as Trainers and Speakers were located at Pelita Harapan University, Students of the Music Industry Department (Faculty of Fine Arts); Trisakti University, Student of Faculty of Law; Bandung College of Law, Faculty of Law Students, Events Book Fair; Oxford Community Debate Competition as Winner and Best Speaker.
8. PT Merdeka Cooper Gold Tbk and PT Bumi Suksesindo (BSI), as Legal Supervisors and uphill as Legal Managers. BSI is one of the largest gold mining companies in Indonesia.
9. AM Oktarina Counsellor at Law (AMO), as co-Owner, Founding Partner, Director of Operations and Chief of Operation Officer (COO). As one of the most developed law firms in Indonesia, AMO has established itself to be the most famous and reputable. Able to achieve as many achievements as possible during his five years of service. You can check it out on the www.amoktarina.co

ORGANIZATIONAL EXPERIENCE

2004 – Present : Member of the International Law Society

2004 - 2006 : Member of Academic Division of Parahyangan University;

2006 - 2007 : Member of Rotrek. World Organization under UNICEF;

2003 - 2009 : Member of HMPSIH (Law Students Association);

2003 - 2004 : Member of USP-UNPAR (Parahyangan Football Club);

2014 – 2015 : ELSA member at Leiden University;

2014 – 2015 : Member of World Trade Organization Moot court team;

2014 – 2015 : Member of Leiden Law Debate Club;

2014 – 2015 : Member of Indonesian Student Union (PPI) Leiden;

2018 – Present : Honorary Member of Benchmark Litigation Asia Pacific as one of the Dispute Resolution Star;

2018 – Present: Honorary Member of the Competent Contributors from the World Justice Project.

ACTIVITIES

- One of the Team Members who represented Leiden University in the WTO Moot Court (ELSA Moot Court) competition in Germany in 2015.
- Workshop on International Capital Markets, Banking and Financial Products at Leiden University for 1 Month, starting from June 1st, to June 30th, 2015.
- Winter School on Mergers and Acquisitions at Leiden University from January 12nd, to January 23rd, 2015.
- Debate competition between Parahyangan Catholic University Role: As Chief Leader in 2004, and early 2005; and also as a Vice Leadership program at the end of 2005.
- Activity Study Orientation and Campus Introduction for all new students in 2004/2005: as supervisors, security personnel and medical personnel.
- Participants of the interactive dialogue "Response to the Constitutional Court's Decision on Judicial Review of article 31 of the Advocate Law.
- Participants of the Introduction Workshop of the International Court of Justice of the Parahyangan International Law Society.
- Student representative class of 2003 class of 2003 as Resource Person and Public Speaker at the Parahyangan Internal Organization, Faculty of Law, Parahyangan.
- Leader Maker and Public Speaker of the Parahyangan Internal Organization class of 2003 class of 2005 at the Parahyangan Faculty of Law.
- Leader Maker and Public Speaker Guide of Parahyangan Internal Organization in 2006 until now at the Faculty of Law Parahyangan.
- Guest Speaker and Public Speaker of STHB Book Exhibition (Sekolah Tinggi Hukum Bandung) "Analysis of Organizational Culture among Gie Movie Students" in 2007.
- Rotrek Organization representative in "1000 signatures of UNICEF health programs to help people in Africa and India" in 2007.

POIN PEMBAHASAN

- 1. Latar Belakang*
- 2. Legal Basis*
- 3. Admiralty Jurisdiction*
- 4. Admiralty Jurisdiction di Indonesia*
- 5. Admiralty Jurisdiction di luar Yurisdiksi Indonesia*
- 6. Penegakan Hukum Dalam Penyelesaian Sengketa*
- 7. Penangkapan dan Pelepasan Kapal dalam ICAS 1999*
- 8. Penangkapan dan Pelepasan Kapal dalam Kaidah Hukum Indonesia*
- 9. Critical Reflection*
- 10. Kesimpulan*

LATAR BELAKANG

Menimbang dari Indonesia sebagai negara maritim yang bersinggungan dengan perairan internasional, tentunya menghasilkan isu dan concern hukum yang perlu diperhatikan. Hal ini merupakan dari risiko adanya pengangkutan, niaga, Kerjasama perkapalan, kedaulatan negara.

Banyak hal terjadi yang mana membuat Indonesia perlu menjawab tantangan global dalam isu kepastian hukum. Tentunya hal ini menimbulkan pertanyaan, bagaimana konsep dari maritim itu sendiri ? Bagaimana hal-hal didalamnya termasuk penahanan dan pelepasan kapal? Adakah Indonesia sudah mengaturnya ?

Maka hal ini perlu mendapat perhatian untuk melindungi kedaulatan dan yurisdiksi Indonesia, juga memperkuat posisi Indonesia di kancah maritim dunia.



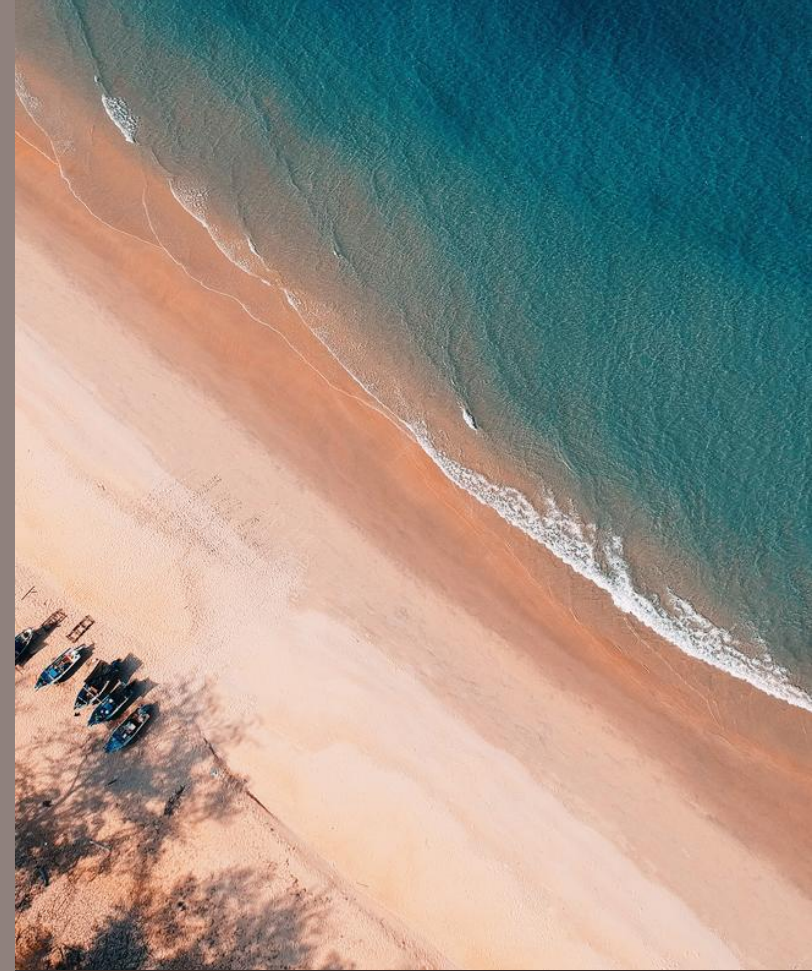
LEGAL BASIS



1. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (“KUHD”)
2. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (“KUHP”)
3. Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (“KUHP”)
4. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (“UNCLOS 1982”)
5. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 tentang Peradilan Umum jo. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2004 jo. Undang-Undang Nomor 49 Tahun 2009 (“UU 2/1986”)
6. International Convention on Arrest of Ships 1999 (“ICAS 1999”)
7. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa (“UU 30/1999”)
8. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU 17/2008”)
9. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan jo. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 (“UU 45/2009”)
10. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan jo. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 (“UU 32/2014”)
11. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (“UU 66/2024”)

POKOK PEMBAHASAN

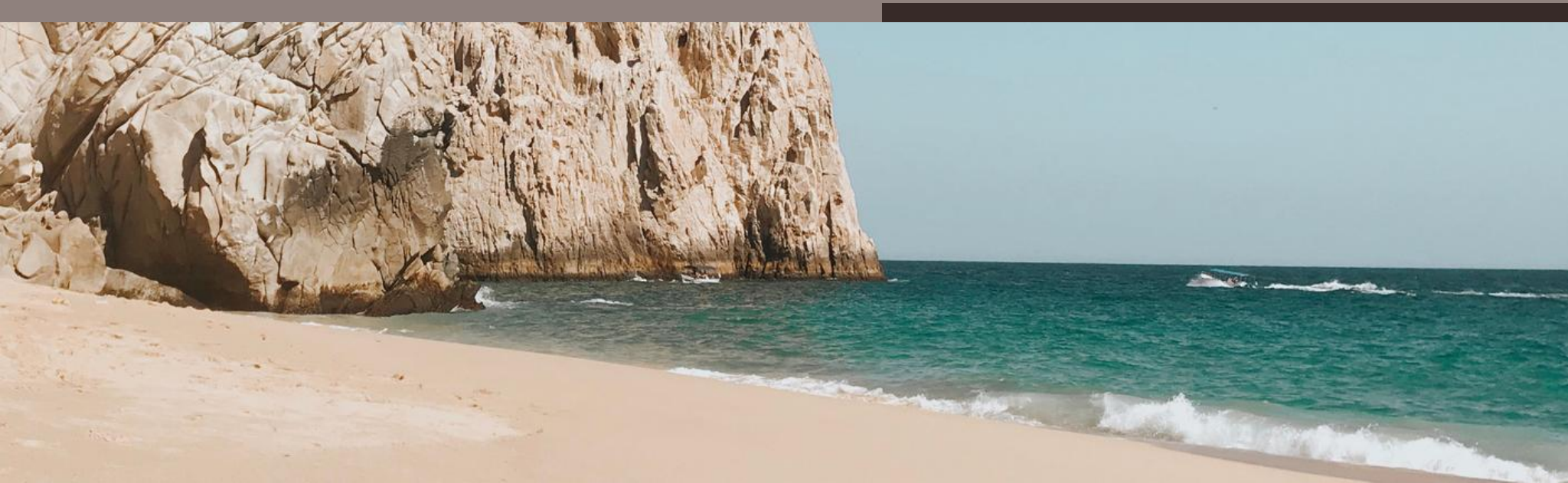
- 01 *Admiralty Jurisdiction/* Yurisdiksi
Hukum Maritim
- 02 *Arrest and Release of Vessels/*
Penahanan dan Pelepasan Kapal



ADMIRALTY JURISDICTION (“AJ”)

Admiralty Law, merupakan suatu definisi hukum untuk mengatur setiap tindakan dalam perairan, dan proses dalam pelaksanaan peraturan untuk isu hukum dalam perairan. Hal ini tidak bisa serta merta dilepaskan dari *jurisdiction* sebagai salah satu terminologi keberlakuan hukum. Menyadur dari <https://parriswhittaker.com/news/understanding-admiralty-law/> , terdapat definisi dari AJ ini sendiri, yakni :

“Admiralty law is defined as a body of laws that govern admiralty cases, including navigation, commerce, and trade on navigable waters. This specialized area, also known as maritime law, covers a wide scope of legal matters related to activities at sea.”





- Garis batas unilateral (tidak perlu kesepakatan dengan tetangga)
- Garis batas hasil kesepakatan dengan tetangga
- - Garis batas klaim Indonesia (masih perlu kesepakatan dengan tetangga)

AJ DI INDONESIA

Dalam hukum Indonesia, dapat terlihat AJ termasuk dalam beberapa hierarki perundang-undangan. Dalam hal ini terkait isu hukum, dan niaga, secara luas merupakan permasalahan yang timbul di laut. Dalam hal yurisdiksi, tentunya akan berbeda penegakan hukumnya di perairan Indonesia maupun laut lepas. Dapat kita lihat bunyi pasal berikut : (Pasal 5 ayat 2 dan 3 UU 32/2014)

“(2) Kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan meliputi wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial, termasuk ruang udara di atasnya serta dasar Laut dan tanah di bawahnya, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.

(3) Kedaulatan Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tunduk pada ketentuan peraturan perundang-undangan, Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982, dan hukum internasional yang terkait.”

Selain itu, perlu melihat keberlakuan azas teritorialitas, dalam Pasal 2 dan 3 KUHP, yang berbunyi :

Pasal 2 : Ketentuan pidana dalam perundang-undangan dangan Indonesia diterapkan bagi setiap orang yang melakukan sesuatu tindak pidana di Indonesia.

Pasal 3 : Ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia berlaku bagi setiap orang yang di luar wilayah Indonesia melakukan tindak pidana di dalam kendaraan air atau pesawat udara Indonesia.

AJ DI INDONESIA (2)

Lebih lanjut, ditegaskan dalam Pasal 6 ayat 1 dan 7 UU 32/2014, yang berbunyi sebagai berikut :

“Wilayah Laut terdiri atas wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi serta laut lepas dan kawasan dasar laut internasional.”

Selanjutnya dalam Pasal 7 UU 32/2014 :

“(1) Wilayah perairan sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (1) meliputi:

- a. perairan pedalaman;*
- b. perairan kepulauan; dan*
- c. laut teritorial.*

(2) Wilayah yurisdiksi sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (1) meliputi:

- a. zona tambahan;*
- b. zona ekonomi eksklusif Indonesia; dan*
- c. landas kontinen.*

(3) Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki:

- a. kedaulatan pada perairan pedalaman, perairan Kepulauan, dan laut teritorial;*
- b. yurisdiksi tertentu pada zona tambahan; dan*
- c. hak berdaulat pada zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen.*

(4) Kedaulatan, yurisdiksi tertentu, dan hak berdaulat di dalam wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.

AJ DI INDONESIA (3)

Secara pengukuran, perlu dilihat juga yurisdiksi dari Indonesia, yakni terdapat zona tambahan dan zona ekonomi eksklusif, yang mana telah diatur sebagai berikut :

- (1) Negara Kesatuan Republik Indonesia berhak menetapkan zona tambahan Indonesia hingga jarak 24 (dua puluh empat) mil laut dari garis pangkal.*
 - (2) Di zona tambahan Indonesia berhak untuk:*
 - a. mencegah pelanggaran ketentuan peraturan perundang-undangan tentang bea cukai, fiskal, imigrasi, atau saniter di dalam wilayah atau laut teritorialnya; dan*
 - b. menghukum pelanggaran terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada huruf a yang dilakukan di dalam wilayah atau laut teritorialnya.*
 - (1) Penetapan dan pengelolaan zona tambahan Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.*
- (vide Pasal 8 UU 32/2014)*

Selanjutnya dalam Pasal 9 UU 32/2014 juga diatur perihal klaim landas kontinen, yang berbunyi :

- (1) Negara Kesatuan Republik Indonesia berhak untuk mengklaim landas kontinen di luar 200 (dua ratus) mil laut dari garis pangkal.*
- (2) Batas landas kontinen di luar 200 (dua ratus) mil laut dari garis pangkal harus disampaikan dan dimintakan rekomendasi kepada Komisi Batas-Batas Landas Kontinen Perserikatan Bangsa-Bangsa sebelum ditetapkan sebagai landas kontinen Indonesia oleh Pemerintah.*
- (3) Landas kontinen di luar 200 (dua ratus) mil laut yang telah ditetapkan harus dikelola sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum laut internasional.*

AJ DI INDONESIA (4)

Lebih lanjut, dalam hukum Indonesia, mengakui kewenangan untuk memiliki wewenang juga dalam laut lepas, tentunya juga dengan memperhatikan hak-hak negara lain berdasarkan konvensi internasional. Hak-hak ini sendiri, dapat terlihat dari :

- (1) Negara Kesatuan Republik Indonesia berhak melakukan konservasi dan pengelolaan sumber daya hayati di laut lepas.*
 - (2) Di laut lepas Pemerintah wajib:*
 - a. memberantas kejahatan internasional;*
 - b. memberantas siaran gelap;*
 - c. melindungi kapal nasional, baik di bidang teknis, administratif, maupun sosial;*
 - d. melakukan pengejaran seketika;*
 - e. mencegah dan menanggulangi pencemaran Laut dengan bekerja sama dengan negara atau lembaga internasional terkait; dan*
 - f. berpartisipasi dalam pengelolaan perikanan melalui forum pengelolaan perikanan regional dan internasional.*
 - (3) Pemberantasan kejahatan internasional di laut lepas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilakukan melalui kerja sama dengan negara lain.*
 - (4) Konservasi dan pengelolaan sumber daya hayati sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.*
- (vide Pasal 11 UU 32/2014)*

Daftar Istilah :

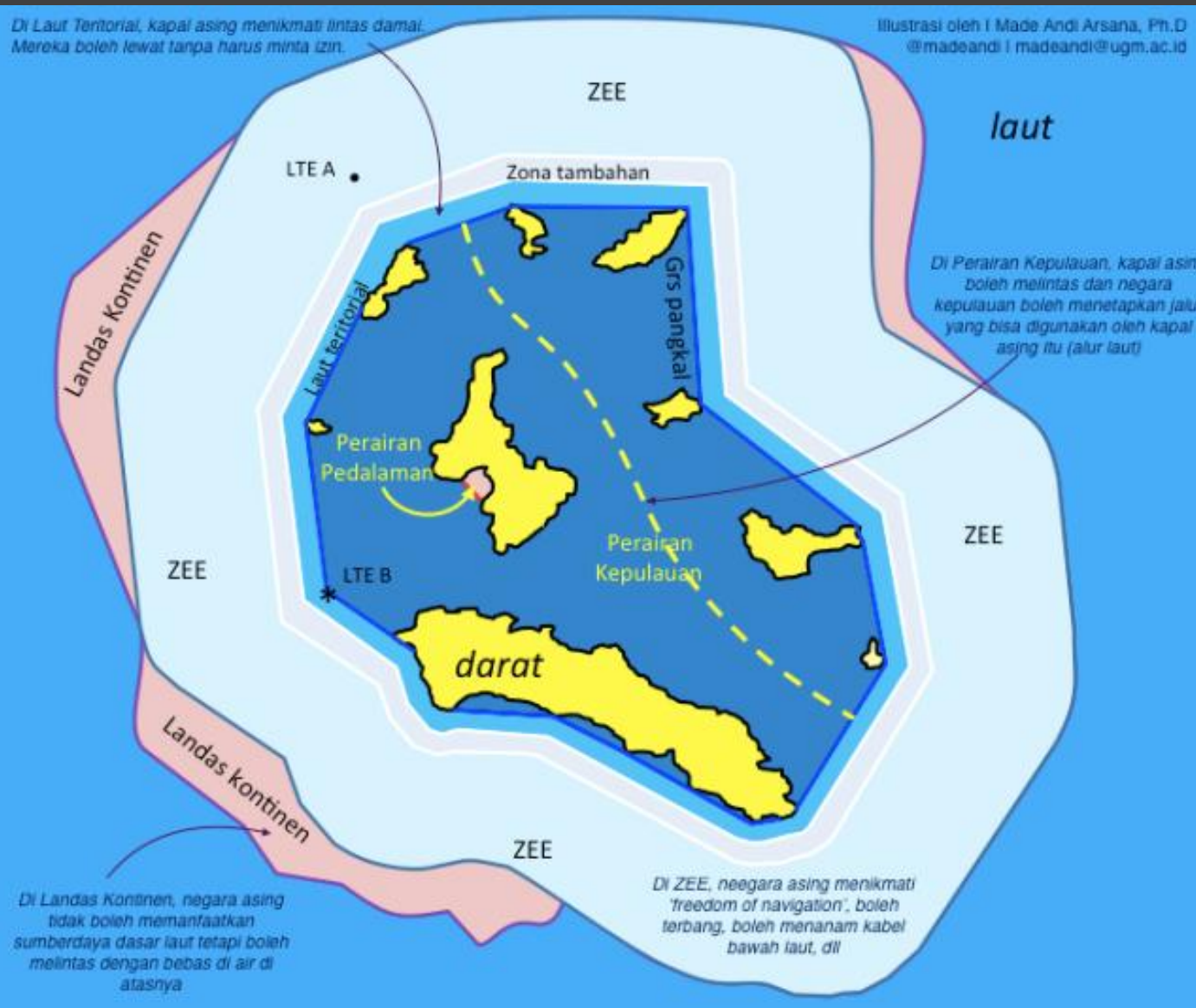
1. “perairan pedalaman” adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah pantai-pantai Indonesia, termasuk kedalamnya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup.
2. "perairan Kepulauan" adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal Kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jarak dari pantai.
3. “laut teritorial” adalah jalur Laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal Kepulauan Indonesia.
4. “zona tambahan” adalah zona yang lebarnya tidak melebihi 24 (dua puluh empat) mil laut yang diukur dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur.
5. “zona ekonomi eksklusif Indonesia” adalah **suatu area di luar dan berdampingan dengan laut teritorial Indonesia** sebagaimana dimaksud dalam undang-undang yang mengatur mengenai perairan Indonesia dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur.
6. Landas kontinen meliputi **dasar Laut dan tanah dibawahnya dari area di bawah permukaan Laut** yang terletak di luar laut teritorial, sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratan hingga pinggir luar tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 (dua ratus) mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur, dalam hal pinggir luar tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut, hingga paling jauh 350 (tiga ratus lima puluh) mil laut atau sampai dengan jarak 100 (seratus) mil laut dari garis kedalaman (*isobath*) 2.500 (dua ribu lima ratus) meter.

(vide Penjelasan UU 32/2014)

7. Garis Pangkal dapat diartikan : Negara kepulauan dapat menarik garis pangkal kepulauan lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar dari kepulauan tersebut, dengan ketentuan bahwa di dalam garis pangkal tersebut termasuk pulau-pulau utama dan daerah yang perbandingan antara luas perairan dengan luas daratan, termasuk atol, adalah antara 1:1 dan 9:1. *(vide Article 47 UNCLOS 1982)*

Di Laut Teritorial, kapal asing menikmati lintas damai. Mereka boleh lewat tanpa harus minta izin.

Ilustrasi oleh I Made Andi Arsana, Ph.D
@madeandi | madeandi@ugm.ac.id



Ilustrasi daftar istilah:

source <https://madeandi.com/2016/04/04/bolehkah-kapal-negara-asing-masuk-ke-laut-indonesia/>

AJ DI LUAR YURISDIKSI INDONESIA

Sebelum lebih jauh memahami keberlakunya, kita perlu mencermati ketentuan UNCLOS 1982, yang berbunyi :

“Apabila suatu kapal melakukan pelanggaran terhadap peraturan dan standar yang ditetapkan melalui organisasi internasional yang berwenang atau konferensi diplomatik umum, Negara bendera, tanpa mengurangi ketentuan Pasal 218, 220 dan 228, wajib menyediakan penyelidikan segera dan apabila perlu memulai proses hukum terhadap dugaan pelanggaran tersebut, tanpa memperhatikan di mana pelanggaran tersebut terjadi atau di mana pencemaran yang disebabkan oleh pelanggaran tersebut telah terjadi atau telah terlihat.”

(vide Article 217 UNCLOS 1982)

Bahwa disebutkan, apabila terdapat pelanggaran, negara pemilik bendera, harus dengan segera melaksanakan investigasi. Oleh karenanya hal ini dapat dimengerti bahwa, negara bendera memegang peranan penting sebagai negara terdaftar pemilik kapal. Tentunya hal ini juga diperlukan Kerjasama dan koordinasi dengan negara tempat pelanggaran terjadi.

Lebih lanjut, secara rinci diatur dalam *Article 97 UNCLOS 1982*, yang berbunyi :
(dihalaman selanjutnya)

AJ DI LUAR YURISDIKSI INDONESIA (2)

“1. Dalam hal terjadi tubrukan atau insiden navigasi lainnya yang melibatkan kapal di laut lepas, yang melibatkan tanggung jawab pidana atau disiplin nakhoda atau orang lain yang bertugas di kapal tersebut, tidak ada proses pidana atau disiplin yang dapat diajukan terhadap orang tersebut kecuali di hadapan otoritas peradilan atau administratif, baik Negara bendera maupun Negara tempat orang tersebut menjadi warga negara.

2. Dalam masalah disiplin, hanya Negara yang telah menerbitkan sertifikat nakhoda atau sertifikat kompetensi atau lisensi yang berwenang, setelah melalui proses hukum yang semestinya, untuk menyatakan pencabutan sertifikat tersebut, meskipun pemegangnya bukan warga negara dari Negara yang menerbitkannya.

3. Penangkapan atau penahanan kapal, bahkan sebagai tindakan investigasi, tidak boleh diperintahkan oleh otoritas mana pun selain otoritas Negara bendera.”

**negara bendera adalah negara yang terdaftar sebagai negara kewarganegaraan kapal.*

Dimana diatur, mengenai jenis pelanggaran, seperti dalam ayat 1, proses *penal* atau *disciplinary* diatur tergantung dari negara bendera atau negara tempat pelanggar. Lalu di ayat 2, diatur mengenai tergantung dari acuan sertifikat negara penerbit.

Selain itu dalam ayat 3, dalam hal *arrest* atau *detention* wajib dilakukan oleh **negara bendera**.

Namun dalam hal pelanggaran khusus, contohnya pembajakan, meskipun dilaut lepas, maka wajib setiap negara mengambil bagian dalam mencegah dan menindaknya, selaras dengan *Article 100 UNCLOS 1982*, yang berbunyi :

“Semua Negara harus bekerja sama semaksimal mungkin dalam memberantas pembajakan di laut lepas atau di tempat lain di luar yurisdiksi Negara mana pun.”

AJ DI LUAR YURISDIKSI INDONESIA (3)

Bahwa negara pantai juga diberikan hak eksklusif dari UNCLOS 1982, untuk melakukan pengejaran, hal ini dapat kita lihat dalam *Article 111* yang berbunyi :

- 1. "Pengejaran mendadak/hot pursuit terhadap kapal asing dapat dilakukan apabila otoritas yang berwenang di Negara pantai memiliki alasan kuat untuk meyakini bahwa kapal tersebut telah melanggar hukum dan peraturan negara tersebut. Pengejaran tersebut harus dimulai apabila kapal asing atau salah satu sekocinya berada di perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, atau zona tambahan negara pengejar, dan hanya dapat dilanjutkan di luar laut teritorial atau zona tambahan tersebut apabila pengejaran belum dihentikan. Tidaklah perlu bahwa, pada saat kapal asing di laut teritorial atau zona tambahan menerima perintah untuk berhenti, kapal yang memberi perintah tersebut juga berada di laut teritorial atau zona tambahan tersebut. Apabila kapal asing berada di zona tambahan, sebagaimana didefinisikan dalam pasal 33, pengejaran hanya dapat dilakukan apabila telah terjadi pelanggaran terhadap hak-hak perlindungan yang menjadi dasar penetapan zona tersebut.*
- 2. Hak pengejaran seketika berlaku mutatis mutandis terhadap pelanggaran di zona ekonomi eksklusif atau landas kontinen, termasuk zona keselamatan di sekitar instalasi landas kontinen, terhadap hukum dan peraturan Negara pantai yang berlaku sesuai dengan Konvensi ini terhadap zona ekonomi eksklusif atau landas kontinen, termasuk zona keselamatan tersebut. "*

AJ DI LUAR YURISDIKSI INDONESIA (4)

- 3. Hak pengejaran seketika berakhir segera setelah kapal yang dikejar memasuki laut teritorial negaranya sendiri atau negara ketiga.*
- 4. Pengejaran seketika tidak dianggap telah dimulai kecuali kapal yang mengejar telah meyakinkan dirinya sendiri dengan cara-cara praktis yang tersedia bahwa kapal yang dikejar atau salah satu sekoci atau kapal lainnya yang bekerja sebagai satu tim dan menggunakan kapal yang dikejar sebagai kapal induk berada dalam batas-batas laut teritorial, atau, sebagaimana halnya, di dalam zona tambahan atau zona ekonomi eksklusif atau di atas landas kontinen. Pengejaran hanya dapat dimulai setelah sinyal visual atau audio untuk berhenti diberikan pada jarak yang memungkinkannya terlihat atau terdengar oleh kapal asing.*
- 5. Hak pengejaran seketika hanya dapat dilaksanakan oleh kapal perang atau pesawat udara militer, atau kapal atau pesawat udara lain yang ditandai dengan jelas dan dapat diidentifikasi sebagai sedang dalam dinas pemerintah dan diberi wewenang untuk itu.*
- 6. Apabila pengejaran seketika dilakukan oleh pesawat udara: (a) ketentuan ayat 1 sampai 4 berlaku mutatis mutandis; (b) pesawat udara yang memberi perintah berhenti harus secara aktif mengejar kapal tersebut hingga kapal atau pesawat udara lain dari Negara pantai, yang dipanggil oleh pesawat udara tersebut, tiba untuk mengambil alih pengejaran, kecuali jika pesawat udara tersebut sendiri mampu menahan kapal tersebut. Tidaklah cukup untuk membenarkan penangkapan di luar laut teritorial bahwa kapal tersebut hanya terlihat oleh pesawat udara tersebut sebagai pelanggar atau tersangka pelanggar, jika kapal tersebut tidak diperintahkan untuk berhenti dan dikejar oleh pesawat udara itu sendiri atau pesawat udara atau kapal lain yang melanjutkan pengejaran tanpa henti.*

AJ DI LUAR YURISDIKSI INDONESIA (5)

7. Pembebasan kapal yang ditahan di dalam yurisdiksi suatu Negara dan dikawal ke pelabuhan Negara tersebut untuk keperluan penyelidikan di hadapan otoritas yang berwenang tidak dapat dituntut hanya atas dasar bahwa kapal tersebut, dalam perjalanannya, dikawal melintasi sebagian zona ekonomi eksklusif atau laut lepas, jika keadaan mengharuskan hal ini.

8. Apabila suatu kapal dihentikan atau ditahan di luar laut teritorial dalam keadaan yang tidak membenarkan pelaksanaan hak pengejaran seketika, kapal tersebut harus diberi ganti rugi atas kerugian atau kerusakan apa pun yang mungkin dideritanya.

Oleh karenanya, negara Pantai memiliki hak Istimewa mengejar sampai ke laut lepas, namun tentunya dengan catatan harus dimulai dari yurisdiksinya, dan wajib dihentikan apabila kapal tersebut masuk kedalam yurisdiksi kapal atau negara lain.

AJ DI LUAR YURISDIKSI INDONESIA (6)

Secara khusus, perihal yurisdiksi diatas Kapal, wajib mengikuti dari peraturan negara bendera. Sejalan hal ini dengan *UNCLOS 1982*, telah diatur dalam *Article 94 paragraph 1 dan 2(b)*, berbunyi :

“Setiap Negara wajib secara efektif menjalankan yurisdiksi dan kendalinya dalam hal-hal administratif, teknis, dan sosial atas kapal-kapal yang mengibarkan benderanya.”

“mengambil yurisdiksi berdasarkan hukum internalnya atas setiap kapal yang mengibarkan benderanya dan nakhoda, perwira, serta awaknya sehubungan dengan hal-hal administratif, teknis, dan sosial yang berkaitan dengan kapal tersebut.”

(detail pasal di halaman selanjutnya)

AJ DI LUAR YURISDIKSI INDONESIA (7)

1. *“Setiap Negara harus secara efektif menjalankan yurisdiksinya dan pengawasannya dalam hal administratif, teknis, dan sosial terhadap kapal-kapal yang mengibarkan benderanya.*
2. *Khususnya setiap Negara harus: (a) memelihara suatu daftar kapal yang memuat nama-nama dan keterangan-keterangan kapal yang mengibarkan benderanya, kecuali kapal-kapal yang dikecualikan dari peraturan-peraturan internasional yang diterima secara umum karena ukurannya yang kecil; dan (b) mengambil alih yurisdiksi berdasarkan hukum nasionalnya atas setiap kapal yang mengibarkan benderanya dan nakhoda, perwira dan awaknya berkenaan dengan masalah-masalah administratif, teknis dan sosial yang menyangkut kapal tersebut.*
3. *Setiap Negara harus mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan bagi kapal-kapal yang mengibarkan benderanya untuk menjamin keselamatan di laut, antara lain mengenai: (a) konstruksi, peralatan dan kelaikan laut kapal-kapal; (b) awak kapal, kondisi-kondisi kerja dan pelatihan awak kapal, dengan memperhatikan instrumen-instrumen internasional yang berlaku; (c) penggunaan sinyal-sinyal, pemeliharaan komunikasi dan pencegahan tubrukan.*
4. *Langkah-langkah tersebut harus mencakup langkah-langkah yang diperlukan untuk memastikan: (a) bahwa setiap kapal, sebelum pendaftaran dan setelahnya pada interval yang tepat, disurvei oleh surveyor kapal yang berkualifikasi, dan memiliki peta, publikasi bahari, serta peralatan dan instrumen navigasi yang sesuai untuk navigasi kapal yang aman; (b) bahwa setiap kapal berada di bawah tanggung jawab seorang nakhoda dan perwira yang memiliki kualifikasi yang sesuai, khususnya di bidang pelayaran, navigasi, komunikasi, dan teknik kelautan, dan bahwa awak kapal memiliki kualifikasi dan jumlah yang sesuai dengan jenis, ukuran, mesin, dan peralatan kapal; (c) bahwa nakhoda, perwira, dan, sejauh yang sesuai, awak kapal sepenuhnya memahami dan diwajibkan untuk mematuhi peraturan internasional yang berlaku mengenai keselamatan jiwa di laut, pencegahan tubrukan, pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut, serta pemeliharaan komunikasi melalui radio.*

AJ DI LUAR YURISDIKSI INDONESIA (8)

- 5. Dalam mengambil langkah-langkah yang disyaratkan dalam paragraf 3 dan 4, setiap Negara diwajibkan untuk mematuhi peraturan, prosedur, dan praktik internasional yang diterima secara umum serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menjamin kepatuhan terhadap peraturan, prosedur, dan praktik tersebut.*
- 6. Negara yang memiliki dasar yang jelas untuk meyakini bahwa yurisdiksi dan kendali yang tepat terhadap suatu kapal belum dilaksanakan dapat melaporkan fakta-fakta tersebut kepada Negara bendera. Setelah menerima laporan tersebut, Negara bendera harus menyelidiki masalah tersebut dan, jika perlu, mengambil tindakan apa pun yang diperlukan untuk memperbaiki situasi tersebut.*

PENEGAKAN HUKUM PENYELESAIAN SENGKETA

Dalam konsep penegakan hukum, kita perlu melihat dahulu jenis pelanggaran apa yang dilakukan. Perlu untuk melihat batas kewenangan antar Lembaga, untuk memastikan berjalannya sengketa dengan *fair* dan sesuai peraturan perundang-undangan.

Secara garis besar, kita dapat menempuh upaya hukum melalui badan peradilan Indonesia, dan internasional. Dalam hal ini tentu pengadilan, arbitrase, dan *International Tribunal for the Law of the Sea* (“ITLOS”).



PENEGAKAN HUKUM DALAM PENYELESAIAN SENKGETA (2)

Dalam hukum Indonesia, sengketa dapat diselesaikan dalam Pengadilan Negeri (“PN”), sesuai dengan Pasal 50 UU 2/1986, yang berbunyi :

“Pengadilan Negeri bertugas dan berwenang memeriksa, memutus, dan menyelesaikan perkara pidana dan perkara perdata di tingkat pertama.”

Selain itu, dapat kita temukan wewenang PN dalam menyelesaikan sengketa terkait kemaritiman. Seperti dalam UU 17/2008, dapat kita temukan penyebutan PN dalam beberapa pasal berikut :

1. *Grosse Akta Hipotek memiliki kekuatan eksekutorial sama dengan putusan pengadilan yang sudah berkekuatan hukum tetap; (Pasal 60 ayat 4)*
2. *Buku harian kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dijadikan sebagai alat bukti di pengadilan (Pasal 141 ayat 3). Ayat 1 disini menjelaskan kewajiban nakhoda dengan kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih dan Nakhoda untuk kapal penumpang, untuk menyelenggarakan buku harian kapal;*
3. *Grosse akta pendaftaran kapal, dalam konteks butuh penggantian, didaftarkan berdasarkan penetapan pengadilan negeri; (Pasal 161 ayat 2)*
4. *Memerintahkan syahbandar untuk menahan kapal dengan perintah tertulis (Pasal 209 huruf g dan Pasal 222 ayat 1)*

Secara umum, tentunya dalam kewenangannya, PN dapat dimintakan untuk penegakan perkara pidana dan perdata. Hal ini memiliki korelasi dengan kemaritiman. Apabila terjadi tindak pidana diatas kapal, wanprestasi dari kontrak, maupun kerugian dan perbuatan melawan hukum lainnya, hal ini dapat didaftarkan gugatan di PN. Khusus untuk pidana tentu harus melalui mekansime kepolisian terlebih dahulu.

PENEGAKAN HUKUM DALAM PENYELESAIAN SENGKETA (3)

Selain dari PN, peraturan perundang-undangan Indonesia juga membuka opsi untuk penyelesaian melalui arbitrase. Hal ini dapat terlihat pada BANI. Namun perlu dilihat *requirements* BANI itu sendiri, sebelum para pihak menunjuknya sebagai Lembaga penyelesaian sengketa :

“Undang-undang ini mengatur penyelesaian sengketa atau beda pendapat antar para pihak dalam suatu hubungan hukum tertentu yang telah mengadakan perjanjian arbitrase yang secara tegas menyatakan bahwa semua sengketa atau beda pendapat yang timbul atau yang mungkin timbul dari hubungan hukum tersebut akan diselesaikan dengan cara arbitrase atau melalui alternatif penyelesaian sengketa.”

(vide Pasal 2 UU 30/1999)

*perjanjian arbitrase adalah suatu kesepakatan berupa klausula arbitrase yang tercantum dalam suatu perjanjian tertulis yang dibuat para pihak sebelum timbul sengketa, atau suatu perjanjian arbitrase tersendiri yang dibuat para pihak setelah timbul sengketa. *(vide Pasal 1 angka 3 UU 30/1999)*

“(1) Sengketa yang dapat diselesaikan melalui arbitrase hanya sengketa di bidang perdagangan dan mengenai hak yang menurut hukum dan peraturan perundang-undangan dikuasai sepenuhnya oleh pihak yang bersengketa.” (vide Pasal 5 ayat 1 UU 30/1999)

PENEGAKAN HUKUM DALAM PENYELESAIAN SENGKETA (4)

Dapat kita lihat tentunya, dari BANI sendiri, terdapat 2 (dua) hal penting yang mesti menjadi pedoman, yakni :

1. Adanya perjanjian untuk kesepakatan penyelesaian melalui arbitrase;
2. Perjanjian yang dimaksud adalah bidang perdagangan dan hal lain yang dikuasai sepenuhnya oleh para pihak yang bersengketa.



PENEGAKAN HUKUM DALAM PENYELESAIAN SENKGETA (5)

Selain dari PN dan BANI, Indonesia juga mengenal adanya Mahkamah Pelayaran. Lantas apa itu mahkamah pelayaran ?

Pasal 1 angka 58 UU 17/2008 menyatakan sebagai berikut :

“Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. “

Berikut adalah wewenang mahkamah pelayaran :

- 1. melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal, pemeriksaan operator, pemilik kapal, pejabat yang berwenang, menetapkan sanksi administratif, dan mediasi perselisihan perjanjian kerja laut. (Pasal 251 UU 66/2024)*
- 2. pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan Kapal bagi Kapal berbendera Indonesia yang terjadi di wilayah Perairan Indonesia ataupun di luar Perairan Indonesia dan Kapal asing yang terjadi di wilayah Perairan Indonesia. (Pasal 251A UU 66/2024)*

PENEGAKAN HUKUM DALAM PENYELESAIAN SENGKETA (6)

Dalam dunia internasional , terdapat mekanisme untuk penyelesaian sengketa lainnya, yakni melalui *The International Tribunal for the Law of the Sea* (“ITLOS”). Hal ini bisa kita lihat dalam *UNCLOS 1982*.

ITLOS sendiri merupakan Lembaga penyelesaian sengketa yang terletak di Hamburg, Germany, dan memiliki kompetensi untuk menyelesaikan hal-hal sebagai berikut :

1. *Perselisihan dalam hal penafsiran UNCLOS 1982;*
2. *Perselisihan akibat tindakan atau kelalaian dalam hal dugaan pelanggaran UNCLOS 1982;*
3. *Tindakan otoritas yang diduga melampaui yurisdiksi maupun penyalahgunaan kekuasaan;*
4. *Perselisihan dalam hal penafsiran perjanjian;*
5. *Perselisihan dalam hal pelaksanaan kewajiban maupun pertanggungjawaban kewajiban.*

(vide Article 187 UNCLOS 1982)

**Lengkap bunyi pasal di halaman selanjutnya*

PENEGAKAN HUKUM DALAM PENYELESAIAN SENGKETA (7)

“The Seabed Disputes Chamber/ Kamar Sengketa Dasar Laut mempunyai yurisdiksi berdasarkan Bagian ini dan Lampiran-lampirannya dalam sengketa-sengketa yang berkaitan dengan kegiatan-kegiatan di Kawasan yang termasuk dalam kategori-kategori berikut:

- (a) perselisihan antara Negara Pihak mengenai penafsiran atau penerapan Bagian ini dan Lampiran yang terkait dengannya;*
- (b) perselisihan antara Negara Pihak dan Otoritas mengenai: (i) tindakan atau kelalaian Otoritas atau Negara Pihak yang diduga melanggar Bagian ini atau Lampiran yang terkait dengannya atau aturan, regulasi dan prosedur Otoritas yang diadopsi sesuai dengannya; atau (ii) tindakan Otoritas yang diduga melampaui yurisdiksi atau penyalahgunaan kekuasaan;*
- (c) Sengketa antara pihak-pihak dalam suatu kontrak, yaitu Negara Pihak, Otoritas atau Perusahaan, perusahaan-perusahaan negara dan orang atau badan hukum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat 2 huruf b, mengenai: (i) penafsiran atau penerapan suatu kontrak atau rencana kerja yang relevan; atau (ii) tindakan atau kelalaian suatu pihak dalam kontrak yang berkaitan dengan kegiatan-kegiatan di Kawasan dan ditujukan kepada pihak lain atau secara langsung mempengaruhi kepentingan-kepentingan sahnya;*
- (d) perselisihan antara Otoritas dan calon kontraktor yang telah disponsori oleh suatu Negara sebagaimana diatur dalam pasal 153 ayat 2 huruf b, dan telah memenuhi dengan semestinya persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Lampiran III pasal 4 ayat 6 dan pasal 13 ayat 2 mengenai penolakan kontrak atau masalah hukum yang timbul dalam negosiasi kontrak;*
- (e) perselisihan antara Otoritas dan Negara Pihak, badan usaha milik negara atau orang atau badan hukum yang disponsori oleh Negara Pihak sebagaimana diatur dalam pasal 153 ayat 2(b), dimana diduga bahwa Otoritas telah menanggung tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Lampiran III pasal 22;*
- (f) perselisihan lain yang yurisdiksi Kamar tersebut secara khusus diatur dalam Konvensi ini.”*

**seabed disputes chamber adalah majelis yang akan menangani perkara.*

(vide Article 187 UNCLOS 1982)

PENEGAKAN HUKUM DALAM PENYELESAIAN SENKGETA (8)

Sebagaimana yang telah diterangkan diatas, terdapat mekanisme perselisihan dari penafsiran perjanjian. Dalam hal dunia maritim, dikenal konsep perjanjian BIMCO. BIMCO sendiri berarti (*The Baltic and International Maritime Council*). Untuk kontrak yang juga dikenal secara luas , seperti :

1. *Shipman 2024*, perjanjian manajemen kapal yang dapat mencakup awak kapal, manajemen teknis dan komersial serta pengaturan asuransi sehubungan dengan kapal.
2. *Crewman A 2025*, perjanjian manajemen awak kapal standar di mana pemilik menunjuk manajer awak kapal sebagai agen untuk melaksanakan layanan manajemen awak kapal berdasarkan biaya ditambah biaya.
3. *Crewman B 2025*, merupakan perjanjian manajemen awak kapal standar di mana manajer awak kapal memasok awak kapal ke kapal sebagai prinsipal dan pemberi kerja awak kapal secara sekaligus.

BIMCO sendiri terdaftar di *Central Business Register of Denmark*, dan bertempat di Copenhagen.

PENANGKAPAN DAN PELEPASAN KAPAL DALAM ICAS 1999

Dalam kaidah hukum internasional, penangkapan dan pelepasan kapal, dapat kita lihat dalam ICAS 1999, dengan ketentuan “arrest” memiliki definisi sebagai berikut :

““Penangkapan” berarti penahanan atau pembatasan pemindahan kapal berdasarkan perintah Pengadilan untuk mengamankan klaim maritim, namun tidak termasuk penyitaan kapal dalam rangka pelaksanaan atau pemenuhan putusan atau instrumen lain yang dapat diberlakukan.”
(vide Article 1 (2) ICAS 1999)

Lebih lanjut dijelaskan sebagai berikut :

- 1. “Sebuah kapal dapat ditahan atau dilepaskan dari tahanan hanya berdasarkan kewenangan Pengadilan Negara Pihak di mana penahanan dilakukan.*
- 2. Sebuah kapal hanya dapat ditahan sehubungan dengan klaim maritim, tetapi tidak boleh ditahan sehubungan dengan klaim lainnya.*
- 3. Sebuah kapal dapat ditahan untuk tujuan memperoleh jaminan meskipun, berdasarkan klausul yurisdiksi atau klausul arbitrase dalam kontrak terkait, atau sebaliknya, klaim maritim yang menjadi dasar penahanan tersebut akan diadili di Negara selain Negara tempat penahanan dilakukan, atau akan diadili melalui arbitrase, atau akan diadili berdasarkan hukum Negara lain.*
- 4. Tunduk pada ketentuan Konvensi ini, prosedur yang berkaitan dengan penangkapan kapal atau pelepasannya diatur oleh hukum Negara tempat penangkapan dilakukan atau tempat permohonan diajukan.”*

Sehingga dapat kita lihat, terdapat aspek penting “*authority court*” disana, yang mana memegang peranan penting sebagai pihak yang dapat menangkap kapal. Selain itu, terdapat konsep “*maritime claim*”, yang mana telah dikenal oleh hukum indonesia (*slide selanjutnya*)

PENANGKAPAN DAN PELEPASAN KAPAL DALAM ICAS 1999 (2)

Selain daripada penangkapan, dalam ICAS 1999 juga diatur mengenai pelepasan kapal. Dapat lihat ketentuan sebagai berikut :

- 1. “Kapal yang telah ditahan akan dibebaskan setelah jaminan yang memadai diberikan dalam bentuk yang memuaskan, kecuali dalam kasus di mana kapal telah ditahan sehubungan dengan salah satu klaim maritim yang tercantum dalam Pasal 1 ayat 1 (s) dan (t). Dalam kasus tersebut, Pengadilan dapat mengizinkan orang yang menguasai kapal untuk terus memperdagangkan kapal tersebut, dengan syarat orang tersebut memberikan jaminan yang memadai, atau dapat mengurus pengoperasian kapal dengan cara lain selama masa penahanan.*
- 2. Jika tidak ada kesepakatan antara para pihak mengenai kecukupan dan bentuk jaminan, Pengadilan akan menentukan sifat dan jumlahnya, tidak melebihi nilai kapal yang ditahan.*
- 3. Setiap permintaan agar kapal dibebaskan setelah jaminan diberikan tidak akan ditafsirkan sebagai pengakuan tanggung jawab atau pengesampingan pembelaan atau hak untuk membatasi tanggung jawab. “*

PENANGKAPAN DAN PELEPASAN KAPAL DALAM ICAS 1999 (3)

Selain itu, perlu kita lihat keberlakuan hukumnya, dalam *Article 7 paragraph 1 ICAS 1999*, diatur sebagai berikut :

“1. Pengadilan Negara tempat penangkapan dilakukan atau jaminan diberikan untuk memperoleh pelepasan kapal berwenang untuk memutus perkara berdasarkan isinya, kecuali para pihak secara sah sepakat atau telah secara sah sepakat untuk menyerahkan sengketa tersebut ke Pengadilan Negara lain yang menerima yurisdiksi, atau ke arbitrase.”



PENANGKAPAN DAN PELEPASAN KAPAL DALAM KAIDAH HUKUM INDONESIA

Dalam peraturan Indonesia, mekanisme penangkapan kapal, dikenal dengan penahanan kapal. Hal ini tertuang dalam UU 17/ 2008, tepatnya pada bagian kedelapan, perihal Penahanan Kapal. Penting diketahui ketentuan sebagai berikut :

- (1) Syahbandar hanya dapat menahan kapal di Pelabuhan atas perintah tertulis pengadilan.*
- (2) Penahanan kapal berdasarkan perintah tertulis pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan berdasarkan alasan: a. kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana; atau b. kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara perdata. (vide Pasal 222 UU 17/2008)*

- (1) Perintah penahanan Kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim-Pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan. (vide Pasal 223 UU 66/2024) (perubahan dari UU 17/2008)*

**Syahbandar adalah pejabat pemerintah di Pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin Keselamatan dan Keamanan Pelayaran. (vide Pasal 1 angka 54 UU 66/2024)*

Lebih jauh, dalam peraturan yang menjadi tambahan sisipan pasal, dalam UU 66/2024, diatur sebagai berikut :

Ketentuan mengenai penahanan Kapal oleh pengadilan dalam perkara pidana dan/atau perkara perdata dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (vide Pasal 223A)

**Perlu diingat, Indonesia tidak meratifikasi ICAS 1999, sehingga untuk penahanan kapal, menggunakan keberlakuan hukum Indonesia.*



PENANGKAPAN DAN PELEPASAN KAPAL DALAM KAJIAN HUKUM INDONESIA (2)

(PENJELASAN PASAL 223 AYAT 1) Yang dimaksud dengan "klaim-Pelayaran" adalah klaim yang sesuai dengan ketentuan mengenai penahanan Kapal (*arrest of ships*), yang timbul karena: (maksud tanpa proses gugatan)

- a. kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh pengoperasian Kapal;*
- b. hilangnya nyawa atau luka parah yang terjadi, baik di daratan, perairan, maupun laut yang diakibatkan oleh pengoperasian Kapal;*
- c. kerusakan terhadap lingkungan, Kapal, atau barang muatannya sebagai akibat kegiatan operasi salvage atau perjanjian tentang salvage;*
- d. kerusakan atau ancaman kerusakan terhadap lingkungan, garis pantai atau kepentingan lainnya yang disebabkan oleh Kapal, termasuk biaya yang diperlukan untuk mengambil langkah pencegahan kerusakan terhadap lingkungan, Kapal, atau barang muatannya, serta untuk pemulihan lingkungan sebagai akibat terjadinya kerusakan yang timbul;*
- e. biaya-biaya atau pengeluaran yang berkaitan dengan pengangkatan, pemindahan, perbaikan, atau terhadap Kapal, termasuk juga biaya penyelamatan Kapal dan Awak Kapal;*
- f. biaya pemakaian, pengoperasian, atau penyewaan Kapal yang tertuang dalam perjanjian pencarteran (charter party) atau lainnya;*

PENANGKAPAN DAN PELEPASAN KAPAL DALAM KAIDAH HUKUM INDONESIA (3)

- g. biaya pengangkutan barang atau penumpang di atas Kapal yang tertuang dalam perjanjian pencarteran (charter party) atau lainnya;*
- h. kerugian atau kerusakan barang, termasuk peti atau koper yang diangkut di atas Kapal;*
- i. kerugian dan kerusakan Kapal dan barang karena terjadinya peristiwa kecelakaan di laut (general average);*
- j. biaya penarikan Kapal (towage);*
- k. biaya Pemanduan (pilotage);*
- l. biaya barang, perlengkapan, kebutuhan Kapal, bahan bakar minyak atau bunker, peralatan Kapal termasuk peti kemas yang disediakan untuk pelayanan dan kebutuhan Kapal untuk pengoperasian, pengurusan, penyelamatan, atau pemeliharaan Kapal;*
- m. biaya pembangunan, pembangunan ulang atau rekondisi, perbaikan, mengubah, atau melengkapi kebutuhan Kapal;*
- n. biaya Pelabuhan, kanal, galangan, bandar, Alur-Pelayaran, dan/atau biaya pungutan lainnya;*
- o. gaji dan lainnya yang terutang bagi Nakhoda, perwira, dan Anak Buah Kapal serta lainnya yang dipekerjakan di atas Kapal termasuk biaya untuk repatriasi, dan asuransi sosial untuk kepentingan mereka;*
- p. pembiayaan atau disbursements yang dikeluarkan untuk kepentingan Kapal atas nama pemilik Kapal;*
- q. premi asuransi (termasuk mutual insurance call) Kapal yang harus dibayar oleh pemilik Kapal atau pencarter Kapal tanpa Anak Buah Kapal atau bare boat (demise charterer);*



PENANGKAPAN DAN PELEPASAN KAPAL DALAM KAJIAN HUKUM INDONESIA (4)

- r. komisi, biaya, perantara atau broker, atau keagenan yang harus dibayar berkaitan dengan Kapal atas nama pemilik Kapal tanpa Anak Buah Kapal (demise charterer);*
- s. biaya sengketa berkenaan dengan status kepemilikan Kapal;*
- t. biaya sengketa yang terjadi di antara rekan pemilikan Kapal (co-owner) berkenaan dengan pengoperasian dan penghasilan atau hasil tambang Kapal;*
- u. biaya gadai atau Hipotek Kapal atau pembebanan lain yang sifatnya sama atas Kapal;*
- dan*
- v. biaya sengketa yang timbul dari perjanjian penjualan Kapal.*



PENANGKAPAN DAN PELEPASAN KAPAL DALAM KAJIAN HUKUM INDONESIA (5)

Lantas bagaimana jika kita melihat fenomena penenggelaman kapal yang terjadi di Indonesia? Hal ini dapat kita lihat dalam ketentuan UU 45/2009, dimana hal ini diperbolehkan dengan ketentuan sebagai berikut :

- (1) Kapal pengawas perikanan berfungsi melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang perikanan dalam wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia.*
- (2) Kapal pengawas perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dilengkapi dengan senjata api.*
- (3) Kapal pengawas perikanan dapat menghentikan, memeriksa, membawa, dan menahan kapal yang diduga atau patut diduga melakukan pelanggaran di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia ke pelabuhan terdekat untuk pemrosesan lebih lanjut.*
- (4) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) penyidik dan/atau pengawas perikanan dapat melakukan tindakan khusus berupa pembakaran dan/atau penenggelaman kapal perikanan yang berbendera asing berdasarkan bukti permulaan yang cukup.*

PENANGKAPAN DAN PELEPASAN KAPAL DALAM KAJIAN HUKUM INDONESIA (6)

Lebih lanjut, mari kita melihat ketentuan dalam penahanan kapal di Indonesia mengacu kepada hukum acara, maka kita dapat korelasikan dengan Pasal 39 KUHP, yang mana dapat dijadikan acuan, dengan bunyi sebagai berikut :

(1) Yang dapat dikenakan penyitaan adalah:

- a. benda atau tagihan tersangka atau terdakwa yang seluruh atau sebagian diduga diperoleh dari tindak pidana atau sebagai hasil dari tindak pidana;*
- b. benda yang telah dipergunakan secara langsung untuk melakukan tindak pidana atau untuk mempersiapkannya;*
- c. benda yang dipergunakan untuk menghalang-halangi penyidikan tindak pidana;*
- d. benda yang khusus dibuat atau diperuntukkan untuk melakukan tindak pidana;*
- e. benda lain yang mempunyai hubungan langsung dengan tindak pidana yang dilakukan.*

(2) Benda yang berada dalam sitaan karena perkara perdata atau karena pailit dapat juga disita untuk kepentingan penyidikan, penuntutan dan mengadili perkara pidana, sepanjang memenuhi ketentuan ayat (1).



PENANGKAPAN DAN PELEPASAN KAPAL DALAM KAIDAH HUKUM INDONESIA (7)

Lantas, menjadi pertanyaan selanjutnya, bagaimana mekanisme pelepasan kapal yang sudah ditahan otoritas Indonesia ?

Hal ini dapat kita kembalikan dari alasan penahanan kapal tersebut, dimana tertulis atas perintah pengadilan. Sehingga dapat diambil Kesimpulan untuk pengembaliannya maka menggunakan mekanisme hukum acara Indonesia.

Secara luas, dalam hal pelepasan kapal ini, dapat juga dimohonkan kepada *International Tribunal for the Law of the Sea*, mengingat dalam wewenangnya, tertuang dalam mekanisme “*prompt release*”.

Prompt release sendiri berarti pembebasan segera, dan dapat kita lihat dari ketentuan sebagai berikut :

1. *Apabila pihak berwenang dari suatu Negara Pihak telah menahan suatu kapal yang mengibarkan bendera Negara Pihak lain dan diduga bahwa Negara yang menahan tersebut tidak mematuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini untuk segera membebaskan kapal atau awaknya setelah membayar jaminan yang wajar atau jaminan keuangan lainnya, maka masalah pembebasan dari penahanan dapat diajukan ke pengadilan atau tribunal yang disetujui oleh para pihak atau, jika kesepakatan tersebut tidak tercapai dalam waktu 10 hari sejak waktu penahanan, ke pengadilan atau tribunal yang disetujui oleh Negara yang menahan berdasarkan pasal 287 atau ke Tribunal Internasional untuk Hukum Laut, kecuali para pihak sepakat sebaliknya.*
2. *Permohonan pembebasan hanya dapat diajukan oleh atau atas nama Negara Bendera kapal..*
3. *Pengadilan atau tribunal wajib menangani permohonan pembebasan tanpa penundaan dan hanya menangani masalah pembebasan, tanpa mengurangi substansi perkara apa pun di forum domestik yang sesuai terhadap kapal, pemiliknya, atau awaknya. Pihak berwenang di Negara yang menahan tetap berwenang untuk membebaskan kapal atau awaknya kapan saja.*
4. *Setelah obligasi atau jaminan keuangan lain yang ditetapkan oleh pengadilan atau tribunal diserahkan, otoritas Negara yang menahan harus segera mematuhi keputusan pengadilan atau tribunal mengenai pembebasan kapal atau awaknya.*

(vide Article 292 UNCLOS 1982)

CRITICAL REFLECTION

Dalam isu yang menjadi perlu diketahui, tentunya konteks keberlakuan hukum, yurisdiksi di lokasinya, dan mekanisme penahanan dan pelepasan kapal.

Hal ini tentunya menimbulkan pertanyaan, mulai dari yurisdiksi yang harus melihat dari bendera kapal, tempat terjadinya, hingga pelanggaran yang dilakukan.

Selain itu, penahanan dan pelepasan kapal, harus menjadi perhatian lebih lanjut, mengingat Indonesia belum meratifikasi ICAS 1999, meskipun secara praktek juga telah mendapat ketentuan dari Pengadilan, sehingga juga telah menguatkan dan sesuai koridor yang berlaku.



KESIMPULAN

1. Dalam mekanisme yurisdiksi dalam hal kemaritiman, maka hal ini merupakan wewenang yang tergantung kepada lokasi dari peristiwa, sehingga pihak yang terlibat, juga akan melihat dari wewenangnya sesuai hukum yang berlaku. Dapat digunakan pilihan *choice of forum*, baik dari PN, BANI, maupun dari *ITLOS*;
2. Perihal penahanan dan pelepasan kapal, dalam peraturan Indonesia, dapat terlihat dikembalikan kepada sebab-akibat dari penahanan tersebut, sehingga mengikuti proses hukum acara. Sedangkan secara internasional, dapat dimohonkan kepada *International Tribunal for the Law of the Sea*.



**TERIMA
KASIH**

