

PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA BENDERA TERHADAP PENAHANAN KAPAL DITINJAU DARI CONVENTION ON THE ARREST OF SHIP

Theresia Margareth Tambunan¹, Halida Zia²

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia
Gedung BPPT 1 Lantai 3 Jl. MH Thamrin No. 8, Menteng, Jakarta Pusat.

Theresiamargareta@gmail.com

Fakultas Hukum Universitas Muara Bungo

Jalan Diponegoro No. 27 Rimbo Tengah

Halidazia221@yahoo.co.id

ABSTRAK

Salah satu ketentuan penyelenggaraan pelayaran internasional dalam konvensi hukum laut 1982 adalah kebebasan kapal untuk berlayar. Kapal yang berlayar harus mengibarkan bendera dari satu negara saja, hal ini menunjuk kan adanya prinsip *genuine link* atau hubungan asli antara negara bendera dengan kapal yang menggunakan benderanya. Prinsip *genuine link* penting untuk membatasi intervensi dari yurisdiksi negara-negara lain serta memberikan jaminan hukum terhadap kapal dari negara bendera yang bersangkutan ketika terjadi suatu penahanan kapal. Peristiwa-peristiwa penahanan kapal menjadi polemic hukum di berbagainegara. *Conventions on the Arrest of Ships* adalah instrument hukum internasional yang mengatur tentang penahanan kapal dengan cara mengamankan klaim-klaim maritim. Melalui *Conventions on the Arrest of Ships* pelaksanaan yurisdiksi negara bendera sebagai bentuk pertanggung jawaban dapat dilakukan dengan efektif.

Kata Kunci: Tanggungjawab Negara, Negara Bendera

ABSTRACT

One of the provisions international shipping law in united conventions on the law of the sea 1982 is the freedom of voyage. Ships sailing must fly the flag of one country, that is show the principle of genuine link or pure relation between flagstate andshipwhich using the flag. The principle of genuine link is important to limit the state intervention of the jurisdiction of other countries and to provide legal secure to ships of the flag State concerned when the ship was arrest. In the events of ship arrestbecame polemic to carry out a debated over law in various countries. Conventions on the Arrest of Ships 1999 is the international legal instrument which regulate ship arrest to secure maritime claims. Through the Conventions on the Arrest of Ships 1999, implementation of flag state jurisdiction as a type of stateresponsibility can be done effectively.

Keywords: State Responsibility, Flag State

¹ Universitas Jambi

² Dosen Universitas Muara Bungo

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Konvensi hukum laut internasional yang dikenal dengan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 merupakan suatu pembaharuan Hukum Internasional yang merefleksikan adanya perkembangan progresif (*Progressive development*) dalam mengatur pelbagai penguasaan dan pemanfaatan laut baik dalam wilayah laut teritorial maupun di zona ekonomi eksklusif.

Indonesia sendiri telah meratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Lembaran Negara Nomor 76 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3319. Hal tersebut menjadi tonggak pengakuan dunia internasional atas adanya Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) yang salah satunya adalah Indonesia. Salah satu perkembangan progresif dalam UNCLOS 1982 adalah pengaturan tentang penyelenggaraan pelayaran internasional.³

Pengaturan tentang penyelenggaraan pelayaran internasional dalam UNCLOS 1982 antara lain menetapkan ketentuan mengenai kebebasan berlayar di laut bebas dan di laut teritorial, yurisdiksi negara-negara yang meliputi yurisdiksi negara bendera, yurisdiksi negara pantai, yurisdiksi negara pelabuhan dan yurisdiksi atas transportasi laut, ketentuan mengenai keselamatan kapal dan pelayaran yang meliputi pencegahan kecelakaan dan pencemaran, serta ketentuan mengenai nasionalitas atau bendera kapal.⁴ Namun demikian Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982 sebagai wadah penyeragaman pengaturan laut secara internasional, masih belum dapat menampung segala permasalahan pemanfaatan di laut. Seperti yang berkaitan dengan masalah pelayaran internasional yakni tidak memberikan pengertian *Genuine Link* secara jelas.

Genuine Link adalah suatu asas keterkaitan langsung yang menunjukkan adanya hubungan yang sungguh-sungguh antarnegara bendera dengan kapal yang memakai bendera negara yang bersangkutan.⁵ Hubungan ini diperoleh sebagai suatu syarat untuk memiliki hak navigasi dan hak berlayar. Pada hakekatnya *Genuine Link* menunjukkan adanya hubungan yang tak terelakkan antarnegara bendera yang memberi jaminan kepastian hukum terhadap kapal

³Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Cetakan Kesatu, Refika Aditama, Bandung, 2011, hal.13.

⁴M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, Buku I, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hal.26.

⁵*Ibid.*, hal.37

yang menggunakan benderanya.⁶ Bertalian dengan yurisdiksi negara bendera atas kapal, Shaw menyatakan bahwa:

*Genuine Link was in order to secure effective implementation of the duties of the flag state and not to establish criteria by reference to which the validity of the registration of ships in a flag state may be challenged by other states. Ships are required to sail under the flag of one state only and are subject to its exclusive jurisdiction. Where a ship does sail under the flags of more than one state, it may be treated as a ship without nationality and will not be able to claim any of the nationalities concerned.*⁷ (*Genuine Link* ada dalam rangka menjamin penerapan yang efektif terkait kewajiban-kewajiban negara bendera dan bukan untuk menetapkan kriteria yang merujuk pada keabsahan dari pendaftaran kapal dalam suatu negara benderayang mungkin berbeda dengan negara lainnya. Kapal diharuskan untuk berlayar di bawah bendera dari satu negara saja dan merupakan subjek yurisdiksi eksklusif negara tersebut. Ketika sebuah kapal berlayar di bawah bendera lebih dari satu negara, hal tersebut diperlakukan sebagai sebuah kapal tanpa kebangsaan dan tidak akan dapat menuntut apapun dari kebangsaan manapun).

Dari pernyataan Shaw di atas dapat dilihat bahwa *Genuine Link* adalah jaminan dalam mengimplementasikan secara efektif hak dan kewajiban negara bendera terhadap kapal yang menggunakan benderanya dan merupakan bentuk tanggung jawab negara bendera untuk menjamin pelaksanaan yurisdiksi secara efektif. Sementara Yvonne Baatz menyebutkan bahwa adanya *Genuine Link* dalam pendaftaran kapal merupakan suatu kenyataan yang mempunyai kaitan dengan individu.

The "genuine link" wording is facts concerned an individual with, at least on one view, multiple nationalities. Just as such an individual can only present one passport when entering a State, and thereafter that State can insist on treating him or her as a national of the issuing State and no other, a ship must elect one of its nationalities under which to undertake any given voyage; the penalty for using more than one flag is that it cannot claim any of the relevant nationalities and may be treated as though it were

⁶M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, Buku II, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hal.18.

⁷Malcolm N.Shaw, *International Law*, Edisi Ke-enam, Cambridge University Press, New York, 2008, hal.613.

stateless.⁸ (Istilah *Genuine Link* mengandung beberapa fakta yang mempunyai kaitan dengan seorang individu, sedikitnya pada satu pandangan, yaitu kebangsaan ganda. Sama seperti individu hanya dapat menggunakan satu paspor saat memasuki suatu negara dan kemudian negara tersebut dapat memperlakukan individu tersebut sebagai suatu warganegara dari negara yang menerbitkan paspornya dan negara manapun tidak dapat menuntut individu tersebut selain negara yang menerbitkan paspor, demikian juga pada sebuah kapal harus memilih satu dari kebangsaannya menurut negara yang menjalankan setiap pelayaran; sanksi atas penggunaan lebih dari satu bendera adalah bahwa kapal tersebut tidak dapat menuntut kebangsaan manapun apapun dan dapat diperlakukan sebagai kapal tanpa kebangsaan).

Timbulnya tanggung jawab suatu negara dalam hukum internasional tidak terlepas dari prinsip persamaan dan kedaulatan negara. Dalam hal ini, kedaulatan negara terhadap wilayah teritorialnya merupakan suatu kedaulatan teritorial yang menandakan kemerdekaan untuk melaksanakan hak dan fungsi-fungsi negara terhadap orang-orang atau harta benda yang menyampingkan negara-negara lainnya.⁹

Bertalian dengan pelaksanaan kedaulatan (yurisdiksi) teritorial suatu negara terhadap kapal yang menggunakan bendera negara tersebut, yurisdiksi negara bendera menganut teori pulau terapung. Dimana menurut teori ini, sebuah kapal negara harus dianggap sebagai bagian dari wilayah negara yang memilikinya.¹⁰

Mengenai pelanggaran negara terhadap kedaulatan teritorial ataupun yurisdiksi suatu negara, akan menimbulkan suatu tanggung jawab internasional yang dibatasi pada tindakan-tindakan yang secara internasional tidak sah dan terdapat keterkaitan antara pelanggaran dengan tanggung jawab negara. Dengan kata lain menurut hukum internasional, pelanggaran tersebut akan akan diatribusikan kepada negara terkait.¹¹

Pada dasarnya, prinsip tanggung jawab negara dalam hukum internasional adalah memberikan perlindungan kepada setiap warga negara. Hal ini dapat dilihat dari definisi yang diberikan oleh ILC (*International Law Commission*). Pasal 1 draft tanggungjawab negara: "...every internationally wrongful act of a state entails the international responsibility of that State." (Setiap tindakan

⁸Yvonne Baatz, *Maritime Law*, Edisi ke-tiga, *Informa Law*, New York, 2014, hal.317.

⁹J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional*, Edisi 10, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, hal.211.

¹⁰Boer Mauna *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika*, Alumni, Edisi Pertama, Bandung, 2003, hal.286.

¹¹J.G. Starke, *Op.Cit.*, hal.405.

yang salah secara internasional menimbulkan tanggungjawab dari negara tersebut). Sehingga adanya tindakan salah oleh suatu negara, secara internasional merupakan pelanggaran kewajiban negara tersebut yang bersamaan dengan tidak terpenuhinya hak negara lain.¹²

Dengan demikian, setiap negara bendera mempunyai tanggung jawab untuk memberikan perlindungan kepada setiap kapal yang mengibarkan benderanya. Oleh karena hal tersebut, pada tanggal 12 Maret 1999 Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan Komite Perdagangan dan Pembangunan (UNCTAD) dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) menyelenggarakan konferensi yang membahas tentang *International Convention on the Arrest of Ship*.

International Convention on the Arrest of Ship yang selanjutnya disebut Konvensi Internasional Penahanan Kapal pada dasarnya bertujuan untuk mencapai keseimbangan yang lebih adil antara kepentingan pemilik kapal dan penuntut, memberikan kepastian hukum dan keadilan dalam kaitannya dengan pertanggungjawaban negara terhadap penahanan kapal, Sehingga menjamin pelaksanaan yurisdiksi secara efektif.¹³ Adapun pembahasan mengenai seberapa besar tanggung jawab negara bendera terhadap penahanan kapal di dalam konvensi tersebut diantaranya memberikan perlindungan terhadap kapal yang ditahan dengan cara meminta kepada negara yang menahan kapal tersebut untuk menyediakan suatu pengamanan tertentu melalui pengadilan.¹⁴

Dalam beberapa kasus penahanan kapal, pertanggungjawaban negara bendera masih dipertanyakan terkait dengan adanya negara-negara yang menganut sistem terbuka (*Open Registry*) dalam pendaftaran kapal yang mengizinkan penggunaan bendera kapal lebih dari satu. Yang kemudian hal ini dianggap sebagai kapal tanpa kebangsaan (*Flag of Convenience*). *Flag State of Convenience* atau negara bendera kemudahan merupakan yurisdiksi negara bendera yang memberikan kemudahan persyaratan bendera dengan tidak mempersoalkan siapa pemilik kapal dan dimana domisili dan wilayah beroperasinya kapal. Ketidadaan pengertian yang jelas terhadap *Genuine Link* telah menimbulkan interpretasi dan mendorong praktek bisnis penggunaan *Flag of Convenience* tersebut.¹⁵

Seperti kasus penahanan kapal motor Hai Fa pada tanggal 26 Desember 2014 di Pelabuhan Umum Wanam Kabupaten Merauke, Papua. Kapal motor

¹²<http://www.landasanteori.com/2015/09/pengaturan-hukum-internasional-tentang.html>, diakses pada 13 Maret 2016 Pukul 18.00.

¹³<https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/99ArrestConventions0911.htm>, Diakses pada tanggal 14 Januari 2016, Pukul 16.07 WIB.

¹⁴Pasal 6 *Convention on the Arrest of Ship*

¹⁵Dikdik Mohamad Sodik, *Loc. Cit.*

Hai Fa tersebut berbendera negara Panama, pemilik kapal adalah warga negara Singapur sedang nakhoda dan anak buah kapal adalah warga negara Tiongkok. Dasar penahanan kapal tersebut oleh pemerintah Indonesia adalah bahwa kapal tersebut diduga telah melakukan kejahatan luar biasa (*Extra Ordinary Crime*) yang berdampak luas dan merugikan sumber daya alam, hak ekonomi, sosial dan budaya masyarakat Indonesia. Adapun tiga dakwaan yang dilayangkan terhadap kapal motor Hai Fa yakni bahwa kapal motor Hai Fa melakukan kegiatan pengangkutan ikan tanpa memiliki izin Surat Laik Operasi (SLO), memperniagakan satwa yang dilindungi yaitu hiu koboi dan hiu martil dan tidak mengaktifkan sistem pemantauan kapal perikanan atau *Vessel Monitoring System* (VMS) yang mengakibatkan kapal tidak terdeteksi pada saat memasuki perairan Indonesia. Selain tiga dakwaan tersebut, kapal motor Hai Fa melanggar ketentuan Pasal 29 ayat (1) Undang-Undang Perikanan, yakni bahwa usaha perikanan termasuk penangkapan ikan di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia hanya boleh dilakukan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia. Sementara pemilik kapal motor Hai Fa adalah warga negara Singapura, nakhoda dan anak buah kapal motor tersebut adalah warga negara Tiongkok dan kapal motor Hai Fa tersebut berbendera Panama.¹⁶

Putusan pengadilan yang berlangsung di Pengadilan Perikanan Ambon menjatuhkan hukuman pelanggaran terhadap kapal motor Hai Fa dan tidak memenuhi rasa keadilan dan tidak sejalan dengan upaya pemberantasan *IUU Fishing* di Indonesia.¹⁷ Sehingga pemerintah Indonesia melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan menindaklanjutinya ke Mahkamah Hukum Laut Internasional (ITLOS/*International Tribunal For The Law Of The Sea*) dengan mengajukan empat gugatan yang secara garis besar gugatan tersebut mempertanyakan dan meminta pertanggungjawaban negara bendera kapal yang dalam hal ini adalah negara Panama. Penindaklanjutan pemerintah Indonesia melalui Mahkamah Hukum Laut Internasional menjadi kasus yang pertama kali di dunia yang akan diputuskan oleh mahkamah laut internasional.¹⁸

Dari uraian tersebut di atas, dapat dilihat bahwa pengaturan tentang pelayaran internasional adalah hal yang sangat penting untuk dikaji karena berkaitan langsung dengan wilayah kedaulatan dan yurisdiksi suatu negara. Dengan perkembangan hukum laut dan instrumen-instrumen hukum

¹⁶Dian Cahyaningrum, "Penegakan Hukum Dalam Kasus Kapal MV Hai Fa," *Info Singkat Hukum Pusat Pengkajian, Pengelolaan Data dan Informasi Sekretaris Jenderal DPR RI Vol. VII Nomor 07*. Edisi April 2015. hal 3.

¹⁷*Ibid.*

¹⁸Pemi, "KKP Sampaikan 4 Gugatan ke ITLOS," *citraindonesia.com*, diakses pada 11 Januari 2016 Pukul 19.15.

internasional saat ini, sudah selayaknya Indonesia menyadari betapa pentingnya upaya untuk menguasai dan melaksanakan berbagai peraturan pelayaran yang bersifat internasional.

Pengimplementasian dan harmonisasi hukum laut dan instrumen-instrumen hukum internasional tersebut kedalam peraturan perundang-undangan Indonesia merupakan suatu hal yang sangat diperlukan, oleh karenanya penulis tertarik untuk melakukan penelitian dalam bentuk skripsi dengan judul: Pertanggungjawaban Negara bendera Terhadap Penahanan Kapal Ditinjau Dari *Convention on the Arrest of Ship*.

B. Perumusan Masalah

Adapun yang menjadi pokok bahasan penulisan skripsi ini adalah: Bagaimana Pengaturan dan Pertanggungjawaban Negara bendera Terhadap Penahanan Kapal Ditinjau Dari *Convention on the Arrest of Ship*?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Suatu penelitian yang dilakukan tentu harus mempunyai tujuan dan manfaat yang ingin diperoleh dari hasil penelitian. Dalam merumuskan tujuan penelitian, penulis mengacu pada masalah yang telah dirumuskan.

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

Untuk mengetahui dan menelaah mengenai pertanggungjawaban Negara bendera terhadap penahanan kapal ditinjau dari *Convention on the Arrest on the Ship*.

2. Manfaat penelitian

- a. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih untuk memperkaya kajian perpustakaan mengenai Pertanggungjawaban Negara Bendera Terhadap Penahanan Kapal di Indonesia
- b. Secara praktis, penelitian ini dapat memberikan masukan kepada pihak yang berkompeten tentang perlunya pengaturan Pertanggungjawaban Negara Bendera Terhadap Penahanan Kapal di Indonesia.

D. Kerangka Konseptual

Untuk mencapai kesamaan pengertian atas beberapa istilah maka perlu memberikan batasan terhadap pengertian atau definisi yang digunakan dalam penulisan ini, yakni sebagai berikut:

1. Pertanggungjawaban Negara

Dalam hukum internasional Pertanggungjawaban Negara dibedakan dalam dua bagian, yaitu “*State Responsibility*” dan “*Liability Of States*”. *State Responsibility* merujuk kepada standar perilaku yang telah ditetapkan dalam bentuk kewajiban yang harus ditaati dan menjadi penentu lahirnya tanggungjawab. Sedangkan *Liability Of States* merujuk kepada akibat yang timbul dari kegagalan untuk memenuhi standar yang telah ditentukan tersebut.¹⁹

2. Negara bendera

Dibawah ini terdapat beberapa definisi Negara bendera:

- a. Menurut Churchill Negara bendera merupakan negara yang memberi hak berlayar kepada kapal yang berlayar dibawah benderanya;
- b. Menurut Akehurst Negara bendera merupakan negara yang memiliki kebangsaan atas kapal miliknya;
- c. Merujuk pada konvensi pendaftaran kapal, Negara bendera merupakan negara yang mana benderanya digunakan oleh kapal dan oleh karenanya memperoleh hak untuk berlayar;²⁰

3. Kapal

Sesuai dengan ketentuan Umum dalam Pasal 1 angka (36) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang dimaksud dengan kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

4. *Convention on the Arrest of Ship*.

Convention on the Arrest of Ship merupakan ketentuan internasional tentang penahanan kapal yang disepakati dalam konvensi internasional pada tahun 1999. Konvensi ini bertujuan untuk mencapai keseimbangan yang lebih adil antara kepentingan pemilik kapal dan penuntut.²¹

E. Landasan Teori

Teori adalah analisis dari hubungan suatu fakta dengan fakta lain yang digunakan untuk menjadi pedoman untuk menjawab permasalahan yang ada. Berdasarkan rumusan permasalahan yang ada, maka teori yang digunakan adalah teori Tanggung Jawab Negara.

1. Tanggung Jawab Negara

¹⁹Ida Bagus Wyasa Putra, *Tanggungjawab Negara Terhadap Dampak Komersialisasi Ruang Angkasa*, Refika Aditama, Bandung, 2001, hal.67.

²⁰J.N.K. Mansell, *Flag State Responsibility: Historical Development And Contemporary Issues*, Springer-Verlag Berlin Heidelberg Publisher, New York, 2009, hal.79.

²¹<https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/99ArrestConventions0911.htm>, Diakses pada tanggal 14 Januari 2016, Pukul 16.07 WIB.

Tanggung jawab negara muncul sebagai akibat dari adanya prinsip persamaan dan kedaulatan negara yang terdapat dalam hukum internasional. Dan kedaulatan negara tidak terlepas dari tanggungjawab negara, karena pada prinsipnya kedaulatan suatu negara mengandung kewajiban untuk tidak menyalahgunakan kedaulatan tersebut. Kedaulatan negara merupakan suatu sifat atau ciri hakiki negara yang memiliki kekuasaan tertinggi. Ruang berlakunya kekuasaan tertinggi tersebut dibatasi oleh wilayah negara itu. Jadi kedaulatan negara sebagai kekuasaan tertinggi mengandung dua pembatasan yaitu:

- a. Kekuasaan itu terbatas pada batas wilayah negara yang memiliki kekuasaan itu, dan
- b. Kekuasaan itu berakhir dimana kekuasaan suatu negara lain mulai.²²

Suatu negara dapat diminta pertanggungjawaban untuk tindakan-tindakannya yang melawan hukum atau kelalaiannya. Latar belakang timbulnya tanggung jawab negara dalam hukum internasional yaitu bahwa tidak ada suatu negara pun yang dapat menikmati hak-haknya tanpa menghormati hak-hak negara lain. Jadi, setiap pelanggaran terhadap hak negara lain menyebabkan negara tersebut wajib untuk mempertanggungjawabkannya dengan cara memperbaiki pelanggaran hak itu.²³

Menurut J.G. Strage, tanggung jawab negara dalam kaidah hukum internasional dibatasi pada "Pertanggungjawaban negara-negara bagi tindakan-tindakan yang secara Internasional tidak sah atau yang melanggar hukum internasional."²⁴ Tanggungjawab negara merupakan suatu prinsip fundamental (dasar) hukum internasional. Menurut Shaw, terdapat tiga (3) faktor-faktor yang menentukan karakteristik penting adanya tanggung jawab negara, yaitu sebagai berikut:

- a. Adanya suatu kewajiban hukum internasional yang berlaku antara dua negara tertentu;
- b. Adanya suatu perbuatan atau kelalaian yang melanggar kewajiban hukum internasional tersebut yang melahirkan tanggung jawab negara; dan
- c. Adanya kerusakan atau kerugian sebagai akibat adanya tindakan yang melanggar hukum atau kelalaian.²⁵

²²C.S.T. Kansil dan Christine S.T.Kansil, *Modul Hukum Internasional*, Djambatan, Jakarta, 2002, hal.364.

²³Huala adolf, *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Cetakan pertama, Rajawali, Jakarta, 1991, hal.173.

²⁴J.G. Starke, *Loc.Cit.*, hal. 391.

²⁵Huala adolf, *Op. Cit*, hal. 175.

2. Macam-Macam Tanggung Jawab Negara

Menurut Hingorani, secara umum tanggung jawab negara terbagi atas beberapa jenis, yakni:

- a. Tanggung jawab negara atas perbuatan melawan hukum (*Delictual Liability*)
- b. Tanggung jawab atas pelanggaran perjanjian (*Contractual Liability*)
- c. Pengecualian tanggung jawab negara atas pelanggaran perjanjian
 - 1) Keadaan Memaksa (*Force Meajure*);
 - 2) Tindakan yang Sangat Diperlukan (*State Of Necessity*);
 - 3) Tindakan Bela Diri (*Self-Defence*).²⁶

F. Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan penulis adalah penelitian yuridis normatif yaitu tipe penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah tatanan sistem norma. Penelitian hukum normatif adalah penelitian kepustakaan yang meneliti bahan pustaka dengan mengkaji dan mempelajari sumber-sumber atau bahan-bahan tertulis berupa peraturan perundang-undangan, buku-buku, artikel, koran, jurnal-jurnal dan majalah dengan membaca, menafsirkan, membandingkan serta menerjemahkan dari berbagai sumber yang berhubungan dengan pertanggungjawaban Negara benderadalam penahanan kapal ditinjau dari *Convention on the Arrest of Ship*.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah:

- a. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)²⁷
Pendekatan dilakukan dengan meneliti pengertian-pengertian hukum, asas-asas hukum dan teori-teori hukum yang berhubungan dengan masalah yang dibahas;
- b. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*)²⁸
Pendekatan dilakukan dengan meneliti semua peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan judul penelitian dan masalah yang dibahas;
- c. Pendekatan Kasus (*Case Approach*)²⁹

²⁶*Ibid.*, hal.180.

²⁷Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Pertama, Kencana, Jakarta, 2006, hal.137.

²⁸*Ibid.*, hal.96.

²⁹*Ibid.*, hal.119.

Pendekatan dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi untuk mengkaji alasan-alasan hukum yang digunakan untuk sampai kepada putusan.

3. Pengumpulan Bahan Hukum

Bahan-bahan hukum diperoleh dengan melakukan penelitian kepustakaan (*Library Research*). Penelitian kepustakaan ini dilakukan dengan mengkaji beberapa literatur yang erat kaitannya dalam penulisan skripsi ini. Jenis bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer, sekunder dan tersier.

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer yang dipergunakan dalam penelitian ini terdiri dari *Convention on the Arrest of The Ship* dan *United Nation of the Law on the Sea* (UNCLOS) 1982 sebagaimana telah diratifikasi Indonesia melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Lembaran Negara Nomor 76 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3319.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan yang diperoleh dengan melakukan kepustakaan, diantaranya Buku-Buku, Karya Ilmiah, Majalah, Hasil Penelitian, Laporan Kertas Kerja dan lain-lain yang diperoleh untuk dipelajari sesuai dengan penelitian ini.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier terdiri dari data yang bertujuan memberikan pengertian-pengertian terhadap istilah-istilah yang dipergunakan dalam penulisan. Data ini diperoleh dengan mempelajari antara lain Kamus Hukum, *Black's Law Dictionary*, dan Terminologi Hukum.

4. Analisis Bahan Hukum

Metode analisis bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif yang akan dipaparkan dalam bentuk pernyataan dengan cara menginterpretasikan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan masalah yang dibahas dan menilai bahan-bahan hukum yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

Pembahasan

A. Kedaulatan dan Yurisdiksi Negara-Negara dalam Hukum Laut 1982.

United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS 1982) merupakan suatu instrumen Hukum Laut Internasional yang mengatur secara umum hak-hak dan pertanggungjawaban negara-negara yang bertalian dengan kelautan dunia, menetapkan aturan-aturan perdagangan dan pelayaran internasional, tata kelola lingkungan dan sumber alam laut. Menurut konvensi UNCLOS 1982 sebagaimana yang telah diratifikasi dalam hukum nasional melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985, dalam melakukan pengaturan, pengawasan, perlindungan, dan pengolahan atas laut guna melindungi kepentingan nasional terdapat dua dimensi pemahaman dalam penegakan hukum negara-negara atas laut yaitu kedaulatan penuh (*full sovereignty*) dan hak berdaulat (*sovereignty right*).

Dalam konteks Hukum Laut, kedaulatan penuh (*full sovereignty*) adalah kewenangan penuh suatu negara dengan memberlakukan hukum nasionalnya atas wilayah (*territory*) yang meliputi wilayah daratan, perairan pedalaman atau perairan kepulauan dan laut teritorial. Sedangkan hak berdaulat (*sovereignty right*) adalah suatu hak negara dalam mengelola dan memanfaatkan laut untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber daya alam yang berada dalam kawasan yurisdiksi laut yakni, zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan laut bebas (*high seas*).

Dalam penegakan kedaulatan atas laut, hukum laut internasional membagi yurisdiksi negara-negara diantaranya:

a. Yurisdiksi Negara Bendera (*Flag State Jurisdiction*)

Negara Bendera adalah negara dimana suatu kapal didaftarkan sehingga memperoleh nasionalitas kapal atau hak berlayar dan memperoleh hak atas perlindungan diplomatik dari negara yang memiliki yurisdiksi dan tanggung jawab terkait dengan kapal tersebut. Dalam hal ini harus ada suatu kaitan yang sungguh-sungguh atau hubungan asli (*genuine link*) antara negara dan kapal tersebut yang menunjukkan kebangsaan kapal.

Pada hakekatnya *Genuine Link* menunjuk adanya hubungan yang tak terelakkan antara negara bendera yang memberi jaminan kepastian hukum terhadap kapal yang menggunakan benderanya.³⁰ Bertalian dengan yurisdiksi negara bendera atas kapal, Shaw menyatakan bahwa:

*Genuine Link was in order to secure effective implementation of the duties of the flag state and not to establish criteria by reference to which the validity of the registration of ships in a flag state may be challenged by other states. Ships are required to sail under the flag of one state only and are subject to its exclusive jurisdiction. Where a ship does sail under the flags of more than one state, it may be treated as a ship without nationality and will not be able to claim any of the nationalities concerned.*³¹ (*Genuine Link* ada dalam rangka menjamin implementasi yang efektif akan kewajiban dari negara bendera dan bukan merupakan kriteria yang merujuk pada

³⁰M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, Buku II, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hal.18.

³¹Malcolm N.Shaw, *International Law*, Edisi Ke-enam, Cambridge University Press, New York, 2008, hal.613.

keabsahan dari pendaftaran kapal dalam suatu negara bendera yang mungkin berbeda dengan negara lainnya. kapal diwajibkan untuk berlayar di bawah bendera dari satu negara saja dan hanya tunduk kepada yurisdiksi eksklusif negara bendera tersebut. Ketika sebuah kapal berlayar dibawah bendera lebih dari satu negara, hal tersebut diperlakukan sebagai kapal tanpa kebangsaan dan tidak akan dapat menuntut apapun dari kebangsaan yang terkait).

Dari pernyataan Shaw di atas dapat dilihat bahwa *Genuine Link* adalah jaminan dalam mengimplementasikan secara efektif hak dan kewajiban negara bendera terhadap kapal yang menggunakan benderanya dan merupakan bentuk tanggung jawab negara bendera untuk menjamin pelaksanaan yurisdiksi secara efektif. Sementara Yvonne Baatz menyebutkan bahwa adanya *Genuine Link* dalam pendaftaran kapal merupakan suatu kenyataan yang mempunyai kaitan dengan individu.

*The "genuine link" wording is facts concerned an individual with, at least on one view, multiple nationalities. Just as such an individual can only present one passport when entering a State, and thereafter that State can insist on treating him or her as a national of the issuing State and no other, a ship must elect one of its nationalities under which to undertake any given voyage; the penalty for using more than one flag is that it cannot claim any of the relevant nationalities and may be treated as though it were stateless.*³² (Istilah *Genuine Link* mengandung beberapa fakta yang mempunyai kaitan dengan seorang individu, sedikitnya pada satu pandangan, yaitu kebangsaan ganda. Sama seperti individu hanya dapat menggunakan satu paspor saat memasuki suatu negara dan kemudian negara tersebut dapat memperlakukan individu tersebut sebagai suatu warga negara dari negara yang menerbitkan paspornya dan negara manapun tidak dapat menuntut individu tersebut selain negara yang menerbitkan paspor, demikian juga pada sebuah kapal harus memilih satu dari kebangsaannya menurut negara yang menjalankan setiap

³²Yvonne Baatz, *Maritime Law*, Edisi ke-tiga, *Informa Law*, New York, 2014, hal.317.

pelayaran; sanksi atas penggunaan lebih dari satu bendera adalah bahwa kapal tersebut tidak dapat menuntut kebangsaan manapun apapula dan dapat diperlakukan sebagai kapal tanpa kebangsaan).

Terkait dengan pembahasan ini yurisdiksi negara bendera dibatasi pada dua prinsip yaitu prinsip teritorial dan nasionalitas. Prinsip teritorial adalah dasar dari pelaksanaan yurisdiksi negara. Prinsip ini memberi batas-batas terhadap teritorial suatu negara dan orang-orang yang berada dalam wilayahnya. Dalam prinsip teritorial, setiap orang harus tunduk pada hukum dari negara dimana orang-orang tersebut berada.³³

Dalam hubungannya dengan yurisdiksi negara bendera, prinsip teritorial diberlakukan pada kapal yang dalam hal ini kapal diasimilasikan dengan wilayah negara. Jadi kapal dianggap sebagai bagian terapung wilayah negara bendera (*floating portion of the flag state*). Melalui prinsip teritorial ini, negara bendera mempunyai wewenang terhadap kapal-kapal yang berlayar menggunakan benderanya.³⁴

Yurisdiksi negara bendera ini dapat dilihat dalam perkara Lotus melalui keputusan nomor 9 Mahkamah Peradilan Tetap Internasional yang menyatakan sebagai berikut: prinsip kebebasan di laut berakibatkan bahwa tiap-tiap kapal yang berada di laut lepas diasimilasikan dengan wilayah negara bendera, yang benderanya

³³Rebecca.M. Wallace, *Hukum Internasional*, IKIP Semarang Press, Cetakan Pertama, Semarang, 1993, hal.120.

³⁴Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika*, Alumni, Edisi Pertama, Bandung, 2003, hal.286.

dipakai oleh kapal tersebut. Karena itu, seperti di wilayah suatu negara, negara tersebut melaksanakan kekuasaannya di atas kapal tersebut dan tidak ada suatu negara lainpun yang dapat melaksanakan kekuasaan yang dimaksud. Jadi, sebagaimana suatu negara mempunyai wewenang absolut terhadap wilayahnya demikian juga wewenang negara bendera terhadap kapal-kapal yang menggunakan benderanya.

Namun wewenang absolut negara bendera ini pun tidak berlaku pada semua rezim-rezim laut atau bagian-bagian wilayah laut dan juga tidak berlaku terhadap semua kapal (Kapal-Kapal Publik dan Kapal-Kapal Swasta). Bagi kapal-kapal publik, wewenang negara bendera tetap berlaku pada semua rezim-rezim laut. Hal itu didasarkan karena kapal-kapal publik memiliki kekebalan, tetapi bagi kapal-kapal swasta, wewenang negara bendera hanya berlaku di bagian laut lepas, hal tersebut didasarkan karena tidak adanya suatu kekuasaan internasional di laut lepas maka masing-masing kapal hanya tunduk pada hukum negara benderanya.³⁵ Dan jika kapal-kapal swasta masuk ke laut wilayah suatu negara maka kapal tersebut harus tunduk pada ketentuan-ketentuan negara pantai. Dalam hal ini ketentuan hukum negara bendera tetap berlaku terhadap tindakan-tindakan yang dilakukan di dalam kapal sepanjang kapal tersebut berada di laut wilayah suatu negara asing.

³⁵*Ibid*, hal.287.

Sementara prinsip nasionalitas dalam yurisdiksi negara bendera dapat dilihat dari pendaftaran kapal. Menurut Pasal 91 konvensi hukum laut 1982 nasionalitas kapal dilihat dari bendera yang dikibarkan kapal yang bersangkutan yang diperoleh melalui pendaftaran di negara bendera.³⁶ Sebagaimana Pasal 91 ayat (1) konvensi hukum laut 1982 menyatakan bahwa: “setiap negara harus menetapkan persyaratan bagi pemberian kebangsaannya pada kapal, untuk pendaftaran kapal di dalam wilayah dan untuk hak mengibarkan benderanya. Kapal memiliki kebangsaan negara yang benderanya dikibarkan olehnya. Harus ada suatu kaitan yang sungguh-sungguh antara negara bendera dengan kapal itu.”

Pendaftaran kapal pada hakekatnya menyangkut dua aspek, yaitu pendaftaran kapal untuk memperoleh surat kebangsaan (nasionalitas) kapal dan pendaftaran kapal untuk memperoleh atau mencatatkan adanya sesuatu hak atas kapal, yang mana kedua aspek tersebut berkaitan erat satu dengan lainnya. Secara esensial kebangsaan adalah hubungan legal antara negara dan warganya mencakup hak dan kewajiban antara keduanya. Istilah nasionalitas kemudian diterapkan terhadap kapal dan dalam hukum maritim digunakan sebagai istilah yang menentukan hubungan hukum antara sebuah kapal dan negara benderanya.³⁷

³⁶ Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemporer*, Refika Aditama, Cetakan Pertama, Bandung, 2006, hal.161.

³⁷<http://lautmaritim.blogspot.co.id/2013/03/hukum-maritim.html?m=1>, diakses pada 13 Maret 2016 Pukul 18.00.

Pendaftaran kapal sangat berhubungan dengan yurisdiksi negara bendera atas kapal, karena menyangkut penerapan dan penentuan kekuasaan/kedaulatan negara yang tercermin pada bendera kapal negara dimana kapal tersebut terdaftar (*flag state jurisdiction*). Yurisdiksi hukum negara bendera mengikuti kapal selama kapal berlayar dilautan bebas dan perairan negara lain sesuai batasan-batasan yang berlaku dalam hukum internasional.³⁸

Menurut Yahya Harahap bahwa di dalam pendaftaran kapal, negara bendera mempunyai tanggung jawab untuk memberikan perlindungan dan jaminan terhadap kapal yang menggunakan benderanya.

Pendaftaran kapal tersebut dianggap sebagai bukti pemilikan (*evidence of title*) kapal dan merupakan pemberian tanda kebangsaan negara tertentu yang mempunyai makna kebangsaan (nasionalitas) kapal laut. Yang mana tanda kebangsaan kapal tersebut memberikan perlindungan (*protector*) dan jaminan (*guarantor*) dari negara yang bersangkutan berdasarkan kaidah hukum internasional.³⁹

Dengan kata lain, negara bendera yang bersangkutan memiliki tanggung jawab atas kapal dan kapal tersebut berada di bawah yurisdiksi negara bendera kapal (*flag state*) serta negara bendera harus melaksanakan kewajiban internasional atas kapal yang membawa benderanya.

³⁸M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, Buku I, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hal.85.

³⁹M.Yahya Harahap, *Ruang Lingkup Permasalahan eksekusi Bidang Perdata*, Edisi Kedua, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hal.225

1) Sistem Pendaftaran Kapal.

Sesuai dengan UNCLOS 1982 pengaturan lebih lanjut mengenai pendaftaran kapal menjadi wewenang masing-masing negara bendera yang didasarkan kepada sistem pendaftaran kapal yang dianut didunia maritim yaitu:⁴⁰

a) Sistem Pendaftaran Tertutup yang Kaku (*Rigid Closed Registry*).

Aliran ini menganut peraturan registrasi yang keras (*rigid*), kapal yang dapat didaftar di negara ini adalah kapal yang dibuat di negara pendaftar, nakhoda dan anak buah kapal (ABK) harus warga negara dari negara pendaftar dan kapal dimiliki oleh warga dari negara tersebut.

b) Sistem Pendaftaran Terbuka (*Open Registry*).

Aliran ini dianut oleh Panama, Liberia, Honduras, Costarica dan sebagainya yang sering dihubungkan dengan “*Flag of Convenience*” karena mereka mengizinkan registrasi atas kapal-kapal yang dimiliki oleh pihak asing tanpa syarat apapun dan seringkali atas dasar perlakuan yang sama seperti kepada kapal-kapal dari warga negaranya sendiri. Aliran ini mengaburkan prinsip “*genuine link*” yang diatur dalam hukum laut tahun 1982.

c) Sistem Pendaftaran Tertutup (*Closed Registry*).

⁴⁰<http://www.maritimindonesia-mls.blogspot.co.id/2011/11/status-hukum-kapal.html?m=1>, diakses pada 15 Maret 2016 Pukul 09.00.

Aliran ini mendasarkan kepada pemilikan kapal untuk menerbitkan adanya hubungan yang sungguh-sungguh (*genuine link*) antara negara bendera dan kapal yang mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan. Sebagai contoh adalah Inggris, Indonesia dan India. Pengikut aliran ini mensyaratkan pendaftaran kapal kepada kepemilikan oleh warga negaranya atau badan hukum negara dan berkedudukan di wilayah negara pendaftar serta seluruh atau sebagian pengurus dan kepemilikan sahamnya oleh warga negara pendaftar.

Dalam Pasal 92 konvensi hukum laut tahun 1982 menentukan status kapal yang memberi pemahaman bahwa kapal harus berlayar di bawah bendera suatu negara saja dan jika terdapat kapal yang berlayar di bawah bendera dua negara atau lebih, kapal tersebut dianggap sebagai suatu kapal tanpa kebangsaan. Dengan kata lain, setiap kapal yang memiliki dan mengibarkan lebih dari satu macam bendera harus disamakan dengan tidak memiliki bendera.

Hal tersebut diatas senada dengan apa yang disampaikan oleh M.H. Yaparno dalam bukunya tentang Hukum Laut Indonesia.

Setiap kapal yang memiliki dan mengibarkan lebih dari satu macam bendera harus disamakan dengan tidak memiliki bendera. Dengan demikian kalau kapal itu dianggap tidak memiliki bendera, kapal tersebut tidak mempunyai nasionalitas apapun, yang mana membawa konsekuensi bahwa kapal tersebut selain tidak memiliki hak navigasi atau hak berlayar, juga tidak mempunyai hak untuk mendapatkan perlindungan diplomatik dari negara manapun. Sehingga tidak ada satu negarapun yang dapat

dituntut pertanggungjawabannya dalam kaitannya dengan kapal yang memiliki lebih dari satu macam bendera.⁴¹

Sementara dalam Pasal 94 konvensi hukum laut 1982 tentang kewajiban negara bendera menyatakan bahwa: “setiap negara harus melaksanakan secara efektif yurisdiksi dan pengawasannya dalam bidang administrasi, teknis dan sosial atas kapal yang mengibarkan benderanya. Elemen penting dari suatu negara bendera dalam hukum internasional adalah bahwa negara bendera tersebut memberi pengakuan atas kebangsaan kapal melalui proses pendaftaran dan melaksanakan yurisdiksi secara efektif dan pengawasan atas kapal secara administrasi, teknis dan sosial.

Namun demikian Pasal tersebut di atas tidak mengatur sejauh mana yurisdiksi dan pengawasan negara bendera terhadap kapal yang mengibarkan benderanya. Dalam hal ini diperlukan suatu persepsi yang jelas (*level perception*) mengenai sejauh mana yurisdiksi dan pengawasan negara bendera yang bersangkutan sehingga tidak mengaburkan bentuk pertanggungjawaban negara bendera serta subjek dari pertanggungjawaban negara bendera tersebut.

b. Yurisdiksi Negara Pantai (*Coastal State Jurisdiction*)

⁴¹M.H. Yaparno, Hukum Laut Indonesia (Pengaturan Hukum Mengenai Lintas Layar Di Wilayah Perairan Indonesia Dan Keselamatan Pelayaran), Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, Makassar, 2014, hal.127

Negara Pantai adalah negara dimana suatu kapal berada di dalam zona maritim negara itu. Yurisdiksi negara pantai terdapat dalam Pasal 17 dan Pasal 24 ayat (1) UNCLOS 1982, dimana negara pantai memiliki yurisdiksi penuh dan dapat memberlakukan peraturan konvensi pada semua kapal yang memasuki teritorialnya dan tindakan ini dibenarkan oleh UNCLOS 1982, asalkan memenuhi peraturan konvensi yang berlaku untuk lintas damai (*innocent passage*)⁴².

Berkaitan dengan yurisdiksi negara pantai, konvensi hukum laut 1982 tentang rezim-rezim hukum laut internasional mengatur berbagai zona-zona maritim dengan status hukum yang berbeda. Secara umum konvensi hukum laut 1982 membagi dua bagian zona maritim yaitu zona maritim yang berada di dalam yurisdiksi negara pantai dan zona maritim yang berada di luar yurisdiksi negara pantai.⁴³

Zona-zona maritim yang berada di dalam yurisdiksi negara pantai dibagi atas dua bagian kedaulatan yaitu kedaulatan penuh dan hak berdaulat. Zona-zona maritim negara pantai yang berada dalam bagian kedaulatan penuh yakni perairan pedalaman (*internal waters*), perairan kepulauan (*archipelagic waters*) bagi negara kepulauan, laut teritorial (*territorial sea*). Sementara zona-zona maritim negara pantai yang berada dalam bagian hak berdaulat yakni jalur tambahan (*contiguous zone*) yang lebarnya tidak boleh melebihi 12 mil, zona

⁴²Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya (Pasal 19 ayat 3 UNCLOS 1982).

⁴³Dikdik Mohamad Sodik, Hukum Laut Internasional Dan Pengaturannya Di Indonesia, Cetakan Kesatu, Refika Aditama, Bandung, 2011, hal.19.

ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*) yang paling lebar 200 mil dan landas kontinen (*continental shelf*) yang kedalamannya tidak melebihi 350 mil. Adapun zona-zona maritim yang berada di luar yurisdiksi negara pantai yakni laut lepas (*high seas*) dan kawasan dasar laut internasional (*international seabed area*).

Pembagian yurisdiksi negara-negara atas laut dalam hukum laut internasional merupakan atribut kedaulatan dari negara-negara yang bersangkutan untuk dapat memberikan pertanggungjawaban terhadap negara-negara lain atas suatu pelanggaran atau ketidaktaatan dalam memenuhi kewajiban yang ditentukan oleh sistem hukum internasional.⁴⁴ Pada dasarnya tanggung jawab negara muncul sebagai akibat dari adanya prinsip persamaan dan kedaulatan negara yang terdapat dalam hukum internasional. Latar belakang pertanggungjawaban negara adalah bahwa tidak ada satu negara pun yang dapat menikmati hak-haknya tanpa adanya suatu penghormatan terhadap hak-hak negara lain. Dan setiap adanya suatu pelanggaran terhadap negara-negara lain, negara yang melakukan pelanggaran tersebut berhak untuk mempertanggungjawabkannya.

⁴⁴Rebeccam.M. Wallace, *Op.Cit.*, hal.183.

A. Kesimpulan

Bahwa pertanggungjawaban negara bendera terhadap penahanan kapal dalam hukum laut internasional (UNCLOS) tahun 1982 tidak diatur secara tegas dan jelas sehingga menimbulkan interpretasi yang berbedadi setiap negara yang memberlakukannya. Bahwa pengaturan dan pertanggungjawaban negara bendera terhadap penahanan kapal dalam *Convention on the Arrest of Ship* merujuk kepada *Liability of States* yaitu bentuk pertanggungjawaban terhadap kerusakan atau kerugian yang timbul akibat kegagalan memenuhi standar aturan internasional.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Adolf, Huala. *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*. Cetakan Pertama. PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 1991.
- Baatz, Yvonne. *Maritime Law*, Edisi Ke-tiga. Informa Law, New York, 2014.
- Dam, syamsumar. *Politik Kelautan*. Cetakan Pertama. Bumi Aksara, Jakarta, 2010.
- Danasaputro, Prof.Mr.St. Munadjat. *Wawasan Nusantara Dalam Pendidikan Dan Budaya*.Buku III. Alumni, Bandung, 1983.
- Djalal, Hasjim. *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim*. Cetakan Pertama. Ind Hill Co, Jakarta, 2010.
- Harahap, M. Yahya. *Ruang Lingkup Permasalahan Eksekusi Bidang Perdata*. Cetakan Kelima, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.
- Kusumaatmadja, Mochtar. *Pengantar Hukum Internasional*. Cetakan Keempat. Binacipta, Bandung, 1982.
- Limbong, Bernhard. *Poros Maritim*. Margaretha Pustaka, Jakarta,2015.

- Mansell, John N.K. *Flag State Responsibility: Historical Development And Contemporary Issues*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg Publisher, New York, 2009.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Cetakan Kedua. Kencana Prenada Media Grup, Jakarta, 2006.
- Mauna, Boer. *Hukum Internasional Pengertian Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Cetakan Keempat. Alumni, Bandung, 2003.
- Motik, Chandra. *Serba Serbi Konsultasi Hukum Maritim*. Cetakan Pertama. Ind Hill Co, Jakarta, 2003.
- Putra, Ida bagus. *Tanggung jawab Negara Terhadap Dampak Komersialisasi Ruang Angkasa*. Refika Aditama, Bandung, 2001.
- Shaw, Malcom. *International Law*. Edisi Ke-enam. Cambridge University Press, New York, 2008.
- Sodik, Dikdik Mohamad. *Hukum Laut Internasional & Pengaturannya Di Indonesia*. Cetakan Pertama. PT Refika Aditama, Bandung, 2011.
- Strake, J.G. *Pengantar Hukum Internasional*. Cetakan Kesebelas. Sinar Grafika, Jakarta, 2012.
- Thontowi, Jawahir dan Pranoto Iskandar. *Hukum Internasional Kontemporer*, Cetakan Pertama. Refika Aditama, Bandung, 2006.
- Umar, M. Husseyn. *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*. Cetakan Pertama. Pustaka Sinar harapan, Jakarta, 2001.
- Wallace, Receccam. *Hukum Internasional*. Cetakan Pertama. IKIP Semarang Press, 1993.

B. Jurnal

- Djalal, Hasjim. "Tindakan-Tindakan Lanjutan Sebagai Akibat Dari Ratifikasi Hukum Laut Oleh Indonesia" *Jurnal Hukum Internasional*, Jakarta: Badan Pengkajian Dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri, 1987.
- Dian Cahyaningrum. "Penegakan Hukum dalam Kasus Kapal MV Hai Fa" Info Singkat Hukum Pengkajian, Pengelolaan Data dan Informasi Sekretaris Jenderal DPR RI Vol.VII Nomor 07. Edisi April 2015.

Omar Mohammed Faraj. “*The Arrest Ships: Comprehensive View On The English Law*”, Faculty Of Law, Lund University. 2012.

The Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC). *International Tribunal For The Law Of The Sea (ITLOS):Request For An Advisory opinion*.Case Number 21, April 2015.

C. Peraturan Perundang-Undangan

Republik Indonesia. *Undang-Undang Tentang Pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea* (konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut) 1982. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Lembaran Negara Nomor 76 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3319. Republik Indonesia. *Undang-Undang Tentang Pelayaran*.

Republik Indonesia. *Undang-Undang Tentang Pelayaran*. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008Lembaran Negara 64 Nomor Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849.

D. Akses Internet &Website

Elisa Valenta Sari, Menteri Susi siapkan Gugatan Balik Pemilik kapal MV Hai Fa, <http://www.cnnindonesia.com>, diakses pada tanggal 10 Januari 2016.

Pemi, *KKP Sampaikan 4 Gugatan ke ITLOS*, [http://www. citraindonesia.com](http://www.citraindonesia.com), diakses pada 11 Januari 2016.

Convention on the arrest of ship, <https://www.steamshipmutual.com>, diakses pada tanggal 14 Januari 2016.

Maritim Law & Services, *Status Hukum Kapal*, <http://www.maritimindonesia.com>, diakses pada tanggal 13 Maret 2016.

Tanggung Jawab Negara dalam hukum Internasional, <http://www.landasanteori.com>,diakses pada 13 Maret 2016.