Penabrakan dan Penjarahan Kapal *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam Ditinjau dari Hukum Internasional

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum

Oleh:

DARMA KUSUMA
NIM 175010100111162

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2020

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

repository.ub.ac.id

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Darma Kusuma

NIM : 175010100111160

Menyatakan bahwa dalam penulisan karya ilmiah hukum berupa skripsi/legal memorandum ini adalah asli karya penulis, tidak ada karya/data orang lain yang telah dipublikasikan, juga bukan karya orang lain dalam rangka mendapatkan gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, selain yang diacu dalam kutipan dan atau dalam daftar pustaka.

Demikian surat pernyataan ini saya buat, jika terbukti bahwa penelitian ini adalah karya orang lain di masa mendatang, baik diterbitkan maupun dipergunakan untuk memperoleh gelar sarjana di pendidikan tinggi, saya sanggup dicabut gelar kesarjanaan saya.

Malang, 9 Februari 2021

Yang menyatakan,

Darma Kusuma

NIM 175010100111162

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Universitas Brawijaya, penulis yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Darma Kusuma
NIM : 175010100111162
Program Studi : Sarjana Ilmu Hukum
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Brawijaya, **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non - exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah penulis yang berjudul:

Penabrakan dan Penjarahan Kapal *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam Ditinjau dari Hukum Internasional

Bersama dengan peralatan yang ada (jika diperlukan). Dengan hak bebas royalti non eksklusif ini, Universitas Brawijaya berhak menyimpan, mentransfer / memformat, mengelola dalam bentuk database, memelihara dan mempublikasikan tugas akhir penulis tanpa seizin penulis, selama penulis / Nama pencipta dan pemegang hak cipta terlampir.

Demikian pernyataan ini penulis buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Malang
Pada tanggal : 9 Februari 2021
Yang menyatakan,

Darma Kusuma

HALAMAN PENGESAHAN

Penabrakan dan Penjarahan Kapal *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam Ditinjau dari Hukum Internasional

Oleh:
Darma Kusuma
175010100111162

Skripsi ini telah disahkan oleh Majelis Penguji pada tanggal:

Pembimbing Utama

Nurdin , S.H., M.Hum.
NIP. 195612071986011000

Pembimbing Pendamping

Rika Kurniaty, S.H., M.A, Ph.D.
NIP. 198301012006042000

Mengetahui,
Ketua Jurusan Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

Dr. Sukarmi. S.H., M.Hum.
NIP 196705031991032002

KATA PENGANTAR

Puji Syukur saya panjatkan kepada Allah S.W.T. atas segala anugerah dan kekuatan dari-NYA sehingga penyusunan skripsi saya yang berjudul **"Penabrakan dan Penjarahan Kapal Coast Guard China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam Ditinjau dari Hukum Internasional"** dapat selesai dengan lancar. Adapun pihak-pihak yang mendukung saya, sekaligus ucapan terima kasih saya sampaikan kepada :

1. Allah S.W.T. karena atas segala berkat yang telah Ia berikan sehingga memberi kelancaran dalam proses pembuatan penelitian ini
2. Orang tua saya Bapak Arifin Kurnia Setiadie dan Ibu Tien Ratnawati yang tak henti-hentinya senantiasa berdoa dan memberikan nasihat demi kelancaran studi maupun keselamatan serta segala yang terbaik bagi saya.
3. Kedua saudara saya, Pandu Dewanata dan Devita Larasati yang senantiasa menjadi pembimbing dan penyemangat untuk terus maju dan berkembang.
4. Bapak Dr. Muchammad Ali Safa'at, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya
5. Ibu Dr. Siti Hamidah, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Brawijaya
6. Ibu Dr. Patricia Audrey Ruslijanto, S.H., M.Kn. selaku Kepala Departemen Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Brawijaya
7. Bapak Nurdin, S.H., M.Hum. dan Ibu Rika Kurniaty, S.H., M.A, Ph.D. selaku Dosen Pembimbing saya yang senantiasa dan ikhlas memberikan dukungan serta bimbingannya sejak tahap pengajuan judul hingga terselesaikan-nya tugas akhir ini.
8. Keluarga besar Himpunan Brawijaya International Law Student Forum, atas semua kenangan dan pembelajaran yang telah diberikan sedari fajar nan senja di fase hidup ini.
9. Serta anda, para sahabat, rekan, penyapa, dan pihak yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung selama proses penyusunan skripsi ini.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis mendapat balasan yang setimpal layaknya pertemanan, peluang, dan dukungan yang telah mereka berikan, dari Allah SWT. Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan skripsi ini, baik dalam teknik penyajian materi maupun pembahasan. Demi kesempurnaan dari skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya tulis ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan dan produk yang berarti bagi penulis, bagi pihak lainnya, serta masyarakat dan Ibu Pertiwi.

Malang, 9 Februari 2021

Darma Kusuma

DAFTAR ISI

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI i

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS ii

HALAMAN PENGESAHAN iii

KATA PENGANTAR iv

DAFTAR ISI vi

DAFTAR TABEL viii

DAFTAR GAMBAR ix

RINGKASAN x

SUMMARY xi

BAB I PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang 1

B. Orisinalitas 7

C. Rumusan Masalah 9

D. Tujuan Penelitian 10

E. Manfaat Penelitian 10

F. Sistematika Penulisan 11

G. Metode Penelitian 12

BAB II KAJIAN PUSTAKA 16

A. Tinjuan Umum tentang *Coast Guard* 16

1. Pengertian *Coast Guard* 16

2. Tugas Coast Guard 20

B. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Laut 26

1. Pengertian Kecelakaan Laut 26
2. Jenis Kecelakaan Laut 27
C. Tinjauan Umum tentang Zona Ekonomi Eksklusif 28
1. Pengertian Zona Ekonomi Eksklusif 28

BAB III HASIL PEMBAHASAN 31

A. Penabrakan dan Penjarahan Kapal Nelayan Vietnam oleh Kapal *Coast Guard* China di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam berdasarkan *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 31

B. Penabrakan dan Penjarahan Kapal Nelayan Vietnam oleh Kapal *Coast Guard* China di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam Berdasarkan *International Convention for The Safety of Life at The Sea* 1974 64

C. Penabrakan dan Penjarahan Kapal Nelayan Vietnam oleh Kapal *Coast Guard* China di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam Berdasarkan *United Nations Conventions on the Law of the Sea* 1982 74

D. Penyelesaian Sengketa antara China dan Vietnam dalam Kasus Penabrakan dan Penjarahan yang Dilakukan oleh *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam Menurut Hukum Internasional 81

BAB IV PENUTUP 106

A. Kesimpulan 106

B. Saran 107

DAFTAR PUSTAKA 109

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Orisinalitias Penelitian..... 7

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Nine Dash Line yang Diklaim oleh China..... 78

repository.ub.ac.id

RINGKASAN

Darma Kusuma, Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, November 2020, Penabrakan dan Penjarahan Kapal *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam Ditinjau dari Hukum Internasional, Nurdin, S.H., M.Hum. dan Rika Kurniaty, S.H., M.A, Ph.D.

Dalam Penelitian Skripsi ini, penulis membahas tentang Penabrakan dan Penjarahan Kapal Coast Guard China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam Ditinjau dari Hukum Internasional yang disini akan membahas terkait dengan potensi pelanggaran kedua negara terhadap hukum internasional yang berlaku beserta proses penyelesaian sengketanya.

Penelitian Skripsi ini mengangkat sejumlah rumusan masalah : 1. Bagaimana Kasus Penabrakan dan Penjarahan yang dilakukan oleh Kapal *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam ditinjau dari *International Regulations for Preventing Collision at the Sea* 1972, *International Convention for the Safety of Life at the Sea* 1974, dan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982? 2. Bagaimana Langkah Penyelesaian Sengketa yang dapat ditempuh oleh China dan Vietnam Ditinjau dari Hukum Internasional?

Penelitian Skripsi ini merupakan penelitian hukum yuridis normatif dengan menggunakan metode pendekatan perundang-undangan, pendekatan historis, dan pendekatan kasus. Bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang diperoleh penulis akan dianalisis dengan menggunakan teknik studi dokumentasi dan studi pustaka yaitu perekaman data dilakukan dengan pencatatan, penyalinan, dan jejak analisis kejadian.

Menurut *International Regulations for Preventing Collision at the Sea* 1972, *International Convention for the Safety of Life at the Sea* 1974, dan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982, kedua negara memiliki potensi pelanggaran dalam kasus yang dibahas. Dilihat dari perspektif terjadinya penabrakan, teknis kapal, dan yurisdiksi area yang berlaku. Sedangkan untuk perihal Penyelesaian Sengketa dalam masalah ini penulis mendapat kesimpulan bahwa cara untuk menyelesaikan sengketa Internasional dapat menggunakan banyak cara, mulai dari jalur arbitrase sampai dengan pengadilan internasional, hingga cara diplomatik.

repository.ub.ac.id

SUMMARY

Darma Kusuma, International Law, Faculty of Law, Brawijaya University, November 2020, Chinese Coast Guard Collision and Looting of Vietnamese Fishing Vessel in Vietnam's Exclusive Economic Zone in Terms of International Law, Nurdin, S.H., M.Hum. dan Rika Kurniaty, S.H., M.A, Ph.D.

In this research, the writer discusses Chinese Coast Guard Collision and Looting of Vietnamese Fishing Vessel in Vietnam's Exclusive Economic Zone in Terms of International Law, which here will discuss potential violation of both countries against applicable international law and its dispute resolution process.

Research This thesis raises a number of problem formulations: 1. How the Case of Collision and Looting committed by the Chinese Coast Guard Ship against Vietnamese Fishing Vessels is reviewed from the International Regulations for Preventing Collision at the Sea 1972, International Convention for the Safety of Life at the Sea 1974, and the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982?? 2. How is the Dispute Resolution Process between China and Vietnam from an International Legal Perspective?

This thesis research is a normative juridical legal research using statutory approaches, historical approaches, and case approaches. Primary, secondary, and tertiary legal materials obtained by the author will be analyzed using documentation study techniques and literature studies, namely data recording is done by recording, copying, and tracing the analysis of events.

According to the International Regulations for Preventing Collision at the Sea 1972, International Convention for the Safety of Life at the Sea 1974, and the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, the two countries have potential violations in the cases discussed. Viewed from the perspective of the collision, ship engineering, and the applicable area jurisdiction. As for the matter of Dispute Resolution in this matter the author concludes that the method of resolving international disputes can use many ways, ranging from arbitration to international courts, to diplomatic means.

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Hukum yang mengatur tentang laut secara internasional adalah *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982. Hampir semua negara telah meratifikasi dan wajib mematuhi hukum tersebut. Rejim UNCLOS membagi wilayah-wilayah laut yang ada di dunia menjadi Laut Teritorial, Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), Landas Kontinen, dan Laut Lepas.

Pasal 3 UNCLOS 1982 menjelaskan tentang Laut Teritorial yaitu Setiap Negara mempunyai hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya sampai suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut diukur dari garis pangkal laut yang ditentukan. Di Laut Teritorial, negara memiliki kedaulatan penuh sehingga kapal asing tidak bisa bebas melewati laut teritorial. Setelah laut teritorial, negara dapat melakukan penambahan luas wilayah dengan zona tambahan sepanjang 24 mil laut dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur.[1] Dengan catatan tambahan, penarikan ini tidak ini tidak berbatasan dengan wilayah laut negara lain.

Kemudian terdapat Zona Ekonomi Eksklusif yang luasnya tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal dimana lebar laut teritorial diukur.[2] Di wilayah ZEE negara memiliki hak berdaulat untuk melakukan keperluan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan alam, baik hayati maupun non-hayati, dari perairan di atas dasar laut dan dari dasar laut dan tanah dibawahnya berkenaan dengan kegiatan lain untuk melakukan eksplorasi dam eksploitasi ekonomi zona tersebut (seperti produksi dari air, arus, dan angin). Pada ZEE ini negara dapat memanfaatkan sumber daya alam laut yang dimilikinya. Di wilayah ZEE suatu negara, kapal negara asing diperbolehkan melewati laut negara lain tetapi tetap harus menghormati hak berdaulat negara pantai.[3]

---

[1] Article 33 *United Nations Convention on The Law of the Sea 1982*
[2] Article 57 *United Nations Convention on The Law of the Sea 1982*
[3] Usmawadi Amir, **Penegakan IUU Fishing Menurut UNCLOS 1982 (Studi Kasus : Volga Case)**, Jurnal Opinio Juris , Volume 12 , 2013, hlm.4

Kapal negara asing tidak diperbolehkan mengambil kekayaan alam yang ada di Zona Ekonomi Eksklusif negara pantai tersebut. Walaupun secara tegas wilayah ZEE suatu negara telah diatur dalam UNCLOS 1982, namun permalahan dan konflik antar negara dalam hal laut banyak terjadi di ZEE ini. Salah satu konflik yang menjadi perhatian internasional adalah konflik antara China dan Vietnam.

Penetapan luas wilayah laut Vietnam yang sesuai dengan UNCLOS 1982 dipermasalahkan oleh negara China. China tidak mau mengakui wilayah ZEE laut Vietnam berdasarkan UNCLOS 1982 tersebut karena China menggunakan dasar *nine dash line* atau garis putus-putus. *Nine Dash Line* adalah sembilan titik imaginer yang menjadi dasar historis bagi China untuk mengklaim wilayah Laut China Selatan.[4] Titik-titik ini dibuat secara sepihak oleh China tanpa melalui konvensi hukum laut internasional dibawah PBB atau UNCLOS 1982 yang dimana China ikut menandatanganinya.

Vietnam mendasarkan argumentasinya pada ketentuan UNCLOS 1982. Menurut UNCLOS 1982 suatu negara memiliki kedaulatan atas perairan yang membentang 12 mil laut dari wilayahnya dan kontrol eksklusif atas kegiatan ekonomi yang berjarak 200 mil yang disebut sebagai Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Namun China berpendapat bahwa *nine dash line* muncul dalam tatanan dunia baru setelah perang dunia kedua dan muncul jauh sebelum UNCLOS 1982. Garis yang disebut sebagai *nine dash line* juga termasuk wilayah ZEE Vietnam menurut UNCLOS 1982. Dua dasar yang berbeda dalam menentukan wilayah laut antara China dan Vietnam menimbulkan masalah. Yang menjadi point penting dalam kasus antara kedua negara ini adalah fakta bahwa pemerintah China telah menandatangani dan meratifikasi UNCLOS 1982, dengan demikian China seharusnya mematuhi pasal-pasal didalamnya.

Pada Bulan April 2020, Kapal *Coast Guard* China juga telah menenggelamkan kapal nelayan Vietnam di Laut China Selatan. Namun, *Coast Guard* China membantah bahwa kapal nelayan Vietnam yang menyeruduk terlebih dahulu dan tenggelam. *Coast Guard* China juga mengatakan bahwa kapal nelayan Vietnam melakukan pencurian ikan di dekat Pulau Paracel.

[4] https://www.wartaekonomi.co.id/read265313/apa-itu-nine-dash-line-atau-9-garis-putus-putus-yang-china-klaim-di-laut-natuna (30 September 2020)

Menurut *Coast Guard* China, kapal nelayan Vietnam telah diperingatkan berkali-kali dan tetap tidak mau pergi, padahal apabila menurut UNCLOS 1982 area tersebut merupakan wilayah ZEE Vietnam. Setelah melakukan manuver-manuver berbahaya, kapal nelayan Vietnam akhirnya menubruk kapal *Coast Guard* China dan tenggelam.[5] Dalam kasus tersebut, Menteri Luar Negeri Vietnam menolak pernyataan China dan mengatakan bahwa kapal nelayan Vietnam sengaja ditenggelamkan. Padahal area tersebut jelas di kepulauan Hoang Sa yang merupakan wilayah berdaulat Vietnam.[6] Setelah itu Vietnam mengirimkan nota diplomatik kepada Pemerintah China yang berisi protes pelanggaran hak berdaulat yang dimiliki oleh Vietnam.[7] Sebelumnya pada tanggal 30 Maret 2020, Vietnam mengirim nota diplomatik kepada PBB memprotes klaim China terhadap Laut China Selatan dan diminta untuk menegaskan hak berdaulat Vietnam, tetapi tiga hari kemudian terjadilah penenggelaman kapal kapal nelayan Vietnam tersebut.[8]

Vietnam pada akhirnya merilis video penabrakan yang dilakukan oleh kapal *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam. Pada video tersebut dijelaskan bahwa *Coast Guard* China mengejar kapal nelayan Vietnam hingga didekat pengeboran minyak pulau Parcel atau kepulauan Hoang Sa, tetapi China menyebut area tersebut Xisha. Vietnam mengatakan bahwa 10 nelayan berhasil diselamatkan oleh kapal nelayan Vietnam terdekat, dan insiden tersebut terjadi di 12 mil arah tenggara dari pengeboran minyak. Menurut Deputi Pengawasan Perikanan Vietnam Ha Le mengatakan bahwa nelayan-nelayan Vietnam dicegah untuk mencari ikan, diancam, dan alat-alatnya dihancurkan. Ditambahkan oleh Deputi *Coast Guard* Vietnam Ngo Ngoc Thu, setiap hari 30 kapal China, termasuk 6 kapal perang selalu berada di area dekat pengeboran minyak tersebut.[9]

---

[5] https://www.reuters.com/article/us-vietnam-china-southchinasea/vietnam-protests-beijings-sinking-of-south-china-sea-boat-idUSKBN21M072 (8 Januari 2021)

[6] https://www.scmp.com/news/china/military/article/3078452/china-says-vietnamese-fishing-boat-rammed-coastguard-ship (11 November 2020)

[7] https://ge.usembassy.gov/southeast-asian-countries-challenge-china-over-maritime-claims/ (11 November 2020)

[8] https://amti.csis.org/the-cauldron-boils-over-vietnam-vs-china/ (11 November 2020)

[9] https://www.scmp.com/news/china/article/1526701/vietnam-airs-video-chinese-ship-sinking-fishing-boat-south-china-sea (11 November 2020)

Coast Guard China kembali melakukan penabrakan pada bulan Juni 2020 terhadap kapal nelayan Vietnam di dekat pulau Lincoln dan Parcel. Hal ini dilakukan atas dasar China sedang melakukan Operasi *Flashing Sword* 2020 yaitu operasi yang bertujuan memulihkan cadangan ikan. Sebelumnya, Kementerian Pertanian dan Urusan Pedesaan Beijing mengatakan akan melakukan penegakan hukum atas di Laut China Selatan dengan operasi *Flashing Sword* 2020. Tetapi karena area tersebut bukan merupakan wilayah laut ZEE China menurut UNCLOS 1982, maka negara tetangga mengabaikan hal tersebut.[10]

Di sisi lain, kapten Kapal Nelayan Vietnam menceritakan detail kejadian tersebut bahwa ia mencoba untuk menyetir untuk kabur dari kapal *Coast Guard* China namun gagal. Setelah itu, kru dan kapten kapal Nelayan Vietnam mencoba lompat ke laut sehingga diselamatkan oleh kapal *boat Coast Guard* China. Crew Kapal *Coast Guard* China memaksa nelayan Vietnam untuk menandatangani surat atau mereka akan dihajar. Nelayan pun menolak yang pada akhirnya mereka ditendang dan dipukul sebanyak 20-30 kali.[11] Surat itu berisi pernyataan bahwa nelayan Vietnam telah melanggar larangan menangkap ikan di area tersebut.[12]

Area Operasi *Flashing Sword* 2020 mencakup wilayah Laut China Selatan bagian utara paralel ke-12, yang mencakup wilayah paracels yang disengketakan. Tetapi menurut UNCLOS 1982, wilayah paracels termasuk pada area ZEE Vietnam dan Fillipina. Area yang diklaim didasarkan pada *Nine Dash Line* untuk dijadikan larangan menangkap ikan tersebut juga mencakup area Brunei, Malaysia, dan Taiwan.[13]

China melakukan penegakan operasi *Flashing Sword* 2020 berdasarkan *Nine Dash Line,* padahal pada tahun 2016 ada putusan penyelesaian sengketa antara Fillipina dan China di *Permanent Court of Arbitration* (PCA) yang menyatakan bahwa

[10] https://internasional.kontan.co.id/news/kapal-china-tabrak-lagi-kapal-vietnam-di-laut-china-selatan-negara-tetangga-cemas (7 Desember 2020)
[11] https://www.nzherald.co.nz/world/south-china-sea-chinese-coast-guard-rams-vietnamse-fishing-boat/EAWPNYW7UTOVUTCUXKPN5VOBMQ/ (11 November 2020)
[12] http://cimsec.org/vietnams-struggles-in-the-south-china-sea-challenges-and-opportunities/45800 (11 November 2020)
[13] https://www.laosnews.net/news/265431737/china-rams-vietnamese-fishing-vessel-near-paracel-islands (11 November 2020)

PCA tidak mengakui klaim China atas Laut China Selatan berdasarkan *Nine Dash Line*. Menurut PCA dasar klaim tersebut tidak ada di UNCLOS 1982.[14]

Dalam kasus yang telah diuraikan di atas, jelas terlihat adanya sengketa antara China dan Vietnam mengenai hak berdaulat pada ZEE dan yurisdiksi penabrakan serta penjarahan kapal nelayan Vietnam oleh *Coast Guard China.* Menurut Professor Wolfgang Friedmann yang dimana merupakan professor Hukum Internasional di *Columbia University*, sengketa hukum adalah perselisihan antar negara yang mampu diselesaikan oleh pengadilan dengan menerapkan aturan-aturan hukum yang sudah pasti atau sudah ada.[15]

Dasar hukum internasional terkait kasus penabrakan *Coast Guard* China adalah *International Regulations for Preventing Collision at Sea* 1972. Dalam Pasal 7 menjelaskan tentang kelayakan kapal dalam peralatan untuk menghindari kecelakaan, sedangkan pasal 8 menjelaskan tindakan yang wajib dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Tetapi yang terjadi adalah *Coast Guard* China sengaja melakukan penabrakan dan penjarahan terhadap kapal nelayan Vietnam. Terdapat aturan lainnya yaitu *International Convention for the Safety of Life of Sea* (SOLAS) 1974 yang mengatur tentang keselamatan laut. Kapal nelayan dikecualikan pada bagian *Chapter I Regulations 3,* tetapi masalahnya yang melakukan penabrakan adalah kapal *Coast Guard* China bukan kapal nelayan Vietnam. Apabila tabrakan itu menyebabkan polusi lingkungan dan pencemaran laut sebagaimana tercantum pada pasal 1 ayat 4 UNCLOS 1982, maka Vietnam bisa meminta ganti rugi kepada China sesuai pada pasal 235 UNCLOS 1982. Pencemaran laut dapat diartikan sebagai masuk atau dimasukkan zat, dan energi kedalam lingkungan laut termasuk muara oleh kegiatan manusia, yang mengakibatkan sumber hayati dan kehidupan di laut, mengancam kesehatan manusia, mengganggu kegiatan-kegiatan laut.[16] UNCLOS sendiri dalam kasus ini mungkin hanya berguna dalam menerapkan langkah-langkah penyelesaian sengketa yang ada dalam pasal 279.

---

[14] https://www.nytimes.com/2016/07/13/world/asia/south-china-sea-hague-ruling-philippines.html (19 November 2020)

[15] Huala Adolf, **Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional**, Sinar Grafika, Jakarta, 2016, hlm.4

[16] Didik Mohammad Sodik, **Hukum Laut Internasional**, Aditama, Jakarta, 2014, hlm. 42

Berdasarkan uraian di atas, penulis berpendapat bahwa terjadi kekosongan dan kekaburan hukum dalam hal hak berdaulat ZEE antara China dan Vietnam serta yurisdiksi penabrakan dan penjarahan kapal nelayan Vietnam oleh *Coast Guard* China. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk meneliti "PENABRAKAN DAN PENJARAHAN KAPAL *COAST GUARD* CHINA TERHADAP KAPAL NELAYAN VIETNAM DI ZONA EKONOMI EKSKLUSIF VIETNAM DITINJAU DARI HUKUM INTERNASIONAL".

B. Orisinalitas

Tabel 1. Orisinalitias Penelitian

No.	Tahun Penelitian	Nama Peneliti dan Asal Instansi	Judul Penelitian	Rumusan Masalah	Keterangan
1	2020	Tia Maulida Fakultas Komunikasi dan Diplomasi Universitas Pertamina	Analisis Respons Vietnam Terhadap Kebijakan Illegal, Unreported, Unregulated, Fishing (IUUF) Indonesia "Sink the Vessel"	1. Mengapa Vietnam merespons kebijakan IUUF "Sink the Vessel" Indonesia tidak secara agresif?	Fokus pada skripsi ini adalah sebuah langkah politik atau komunikasi publik yang dilakukan oleh Vietnam dalam rangka merespons kebijakan Indonesia yang mempengaruhi negaranya. Sedangkan pada penelitian penulis, peneliti lebih berfokus pada langkah hukum Vietnam dalam merespons penabrakan dan penjarahan Kapal Coast Guard China terhadap kapal nelayan Vietnam menggunakan dasar hukum Internasional.

2	2019	Farid, Hilsak Mulyana Fakultas Hukum Universitas Andalas	Tinjauan Yuridis Terhadap Tindakan Penjagaan Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) Tiongkok Menurut Hukum Internasional	1. Bagaimana tinjauan yuridis penjagan laut dan pantai (Sea and Coast Guard) Indonesia serta Tindakan Coast Guard Tiongkok menurut Hukum Internasional dan Hukum Indonesia? 2.Bagaimana dampak dari tindakan kapal penjaga pantai (Coast guard)Tiongkok terhadap hubungan Bilateral Indonesia dengan Tiongkok?	Pada penelitian disini penulis lebih berfokus pada tinjauan yuridis secara garis besar tentang penjagaan laut yang dilakukan oleh Coast Guard Tiongkok di Indonesia menurut Hukum Internasional. Sedangkan di penelitian ini, peneliti lebih memfokuskan pada kasus penabrakan Kapal Coast Guard China terhadap Kapal Nelayan Vietnam dengan analisis yuridisnya.
3	2015	Ni Putu Putri Wasundari Fakultas Hukum Universitas Udayana	Tinjauan Hukum Laut Internasional Terhadap Tindakan Illegal Fishing	1. Bagaimana kualifikasi hukum suatu tindakan Illegal Fishing terkait	Pada skripsi ini penulis lebih berfokus pada tindakan Illegal Fishing yang dilakukan oleh Kapal

			yang Dilakukan oleh Nelayan Vietnam di Wilayah Indonesia	dengan kasus penangkapan nelayan Vietnam oleh pemerintah Indonesia? 2. Apakah tindakan penenggelaman kapal yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia sah berdasarkan Hukum Laut Internasional?	Nelayan Vietnam terhadap Indonesia. Sedangkan penelitian ini, peneliti lebih berfokus pada kasus penabrakan dan penjarahan yang dilakukan oleh kapal Coast Guard China terhadap Kapal Nelayan Vietnam.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan paparan latar belakang tersebut, penulis mengajukan dua pertanyaan untuk dibahas dan dianalisis, yaitu:

1. Bagaimana Kasus Penabrakan dan Penjarahan yang dilakukan oleh Kapal *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam ditinjau dari *International Regulations for Preventing Collision at the Sea* 1972, *International Convention for the Safety of Life at the Sea* 1974, dan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982?
2. Bagaimana Langkah Penyelesaian Sengketa yang dapat ditempuh oleh China dan Vietnam Ditinjau dari Hukum Internasional?

D. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini hendak dicapai tujuan berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisa kasus Penabrakan dan Penjarahan yang dilakukan oleh Kapal *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam berdasarkan *International Regulations for Preventing Collision at the Sea* 1972, *International Convention for the Safety of Life at the Sea* 1974, dan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982.
2. Untuk mengetahui dan menganalisa Langkah Penyelesaian Sengketa yang dapat ditempuh oleh China dan Vietnam Ditinjau dari Hukum Internasional

E. Manfaat Penelitian

Manfaat dari Penelitian ini meliputi:

1. Manfaat Teoritis
   a. Memberikan hasil pemikiran dan penelitian dengan dasar hukum yang dapat dipertanggungjawabkan dalam lingkup hukum internasional, tepatnya untuk menjawab Kasus Penabrakan dan Penjarahan yang dilakukan oleh Kapal *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam
   b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar bagi Vietnam dan China dalam menyelesaikan sengketa Penabrakan dan Penjarahan yang dilakukan oleh Kapal *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam
   c. Hasil penelitian ini diharapkan menjadi referensi serta acuan bagi penelitian-penelitian mendatang mengenai penabrakan dan penjarahan kapal internasional yang dilakukan secara sengaja.
2. Manfaat Praktis
   a. Bagi Pemerintah sebuah Negara
      Hasil Penelitian ini dapat menjadi acuan bagi suatu pemerintahan jika terjadi penabrakan dan atau penjarahan yang terjadi di zona ekonomi eksklusif miliknya.
   b. Bagi Masyarakat Internasional
      Hasil penelitian ini dapat menjadi acuan bagi masyarakat internasional untuk memahami dan mengetahui pelanggaran Hukum Internasional di

wilayah yurisidksi sebuah negara. Masyarakat dapat mengetahui hal-hal apa saja yang dapat dilakukan dan tidak dapat dilakukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang ada.

F. Sistematika Penulisan

Agar mendapatkan gambaran yang jelas mengenai bagaimana struktur penulisan dalam penelitian ini, maka penulis akan menjabarkan bahasan yang akan dibagi kedalam bagian-bagian sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis akan memaparkan latar belakang dari penulisan penelitian yang akan dipilih. Latar belakang mengandung identifikasi dari masalah yang diteliti, batasan atau ruang lingkup masalah, kasus yang berkaitan, rumusan masalah yang diangkat penulis, tujuan dan manfaat dari penelitian, sistematika penulisan penelitian, serta metodologi penelitian yang akan digunakan.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Pada bab ini diuraikan teori dan pengertian yang berkaitan dengan penelitian agar dapat memberikan pemahaman yang mendasar, sehingga pengertian dan karakteristik menjadi lebih jelas.

BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ketiga berisi hasil penelitian beserta dasar hukum yang diperoleh peneliti. Dalam menjabarkan hasil penelitian, penulis akan membaginya ke dalam sub bagian agar sistematis dan mudah dipahami pembaca.

BAB IV PENUTUP

Bab terakhir berisi kesimpulan dari keseluruhan penelitian yang telah dijabarkan pada bab sebelumnya serta adanya saran atau rekomendasi kepada pihak yang terkait. Dengan demikian penelitian ini dapat bermanfaat.

G. Metode Penelitian

Dalam penelitian skripis ini penulis menggunakan jenis penelitian, pendekatan penelitian, sumber dan bahan hukum penelitian sebagaimana pemaparan berikut ini:

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah *yuridis normatif* atau disebut juga penelitian hukum *doctrinal*.[17] Dalam penelitian yuridis normatif, peneliti menelaah sumber hukum sekunder.[18] Penelitian yuridis normatif juga sering disebut sebagai penelitian hukum dengan cara meneliti literatur-literatur.[19] Kemudian dilanjutkan dengan penelitian terhadap data primer untuk menjawab permasalahan yang menjadi fokus penelitian yang mengkonsepkan hukum sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas.

2. Pendekatan Penelitian

Untuk menjawab rumusan masalah yang ada dalam penelitian, penulis akan menggunakan dua jenis pendekatan yaitu *Statute Approach* (pendekatan perundang-undangan) dan *Case Approach* (pendekatan kasus). Berikut adalah penjelasan mengenai dua pendekatan yang akan digunakan:

a. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*)

Pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan yang menelaah peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan fokus penelitian.[20] Pendekatan peraturan perundang-undangan adalah pendekatan yang harus digunakan dalam penelitian yuridis-normatif.[21] Dalam hal ini, penulis akan mempelajari hukum internasional yang berkaitan terhadap kecelakaan laut, wilayah laut, dan yurisdiksi negara di laut.

---

[17] Sukismo B., **Karakter Penelitian Hukum Normatif dan Sosiologis**, PUSKUMBANGSI LEPPA UGM, Yogyakarta, tanpa tahun, hlm.8.

[18] Roni Hanitijo Soemitro, **Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri**, Ghalia, Jakarta, 1988, hlm.10.

[19] Soekanto, Soerjono, **Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)**, Rajawali Pers, Jakarta , 2001, Hlm 13-14.

[20] Peter Mahmud Marzuki, **Penelitian Hukum**, Kencana, Jakarta, 2007, hlm.96.

[21] Ibrahin, Johnny, **Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif**, Bayumedia Publishing, Jakarta, 2006, Hlm. 302.

b. Pendekatan Kasus (*Case Approach*)

Pendekatan kasus adalah salah satu jenis pendekatan yang digunakan dalam penelitian yuridis normatif yang dimana peneliti mencoba membangun argumentasi hukum dalam perspektif kasus yang konkrit terjadi di lapangan, tentunya kasus tersebut harus berkaitan dengan kasus yang akan diteliti.[22] Dalam hal ini, penulis akan menganalisa kasus yang pernah terjadi mengenai kecelakaan laut, wilayah laut, dan yursidksi negara di laut.

3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

Bahan hukum diidentifkasi dari berbagai sumber. Bahan-bahan hukum ini akan diklasifikasikan sesuai dengan tingkatannya dalam memecahkan permasalahan yang diteliti. Berikut klasifikasi jenis bahan hukum:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang diperoleh langsung dari sumber orisinilnya. Dalam penelitian ini, bahan hukum primer yang digunakan sebagai referensi adalah:

1. *International Regulations for Preventing Collision at the Sea* 1972 tentang Peraturan Internasional untuk Mencegah Tabrakan di Laut;
2. *International Convention for the Safety of Life at the Sea* 1974 tentang Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut;
3. *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang menjelaskan serta memperkuat atau melawan hukum primer, didalamnya memuat rancangan undang-undang, buku-buku, hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum, dan lain sebagainya.

[22] https://www.saplaw.top/pendekatan-perundang-undangan-statute-approach-dalam-penelitian-hukum/ (8 Desember 2020)

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum pelengkap yang menjadi sampingan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder artinya hanya dipakai apabila diperlukan. Dalam penelitian ini, bahan hukum yang dapat dipergunakan sebagai bahan hukum tertier adalah peraturan perundang-undangan lain mulai dari undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan *Supreme Court*, hingga peraturan menteri.

4. Teknik Penelusuran Bahan Hukum

Teknik-teknik pengambilan/pengumpulan bahan hukum, penulis menggunakan studi kepustakaan, dan studi dokumentasi terhadap bahan-bahan hukum di pusat dokumentasi dan informasi hukum, perpustakaan, atau juga penelusuran melalui jejaring internet. Studi kepustakaan sangat penting karena suatu penelitian tidak mungkin dilakukan tanpa membaca terlebih dahulu.[23]

5. Teknik Analisis Bahan Hukum

Pada penelitian hukum yuridis normatif, pengolahan data dapat dilakukan dengan cara menganalisis dan mengolah bahan hukum tertulis. Hasil olahan tersebut akan berbentuk deskriptif-preskriptif yang dimana merupakan teknik analisis kualitatif. Dalam mengolah bahan hukum akan mengaitkannya dengan peraturan perundang-undangan, penerapan hukumnya serta pendapat ahli hukum.[24] Lalu dari bahan hukum yang berhasil dihimpun, penulis menganalisa dengan menggunakan teknik interperasi antara lain:

a. Interpretasi Sistematis

Teknik penafsiran hukum ini dilakukan dengan memperhatikan susunan yang berhubungan dengan pasal-pasal lainnya, baik dalam satu undang-undang yang sama maupun dengan peraturan perundang-undangan lainnya.[25]

---

[23] Harahap, Nursapia, **Penelitian Kepustakaan**. Jurnal Iqra', Volume 08 No. 01, 2014. Hlm. 69.
[24] Soerjono. *opt.cipt.*, Hlm 29.
[25] *Ibid.* hlm.31

b. Interpretasi Grammatikal

Penafsiran grammatikal dilakukan dengan menilai arti kata atau istilah yang terdapat pada peraturan perundang-undangan dengan mengacu pada makna kata atau istilah tersebut menurut tata bahasa yang lazim atau menurut kebiasaan.[26]

6. Definisi Konseptual

Definisi Konseptual adalah gambaran mengenai konsep khusus yang akan diteliti.[27] Bagian ini bertujuan untuk mencegah perbedaan penafsiran dalam suatu kata atau istilah yang akan digunakan dalam penelitian ini. Adapun beberapa istilah yang akan digunakan sebagai berikut:

1. Coast Guard

   Merupakan suatu badan atau organisasi yang bertugas untuk menjaga keamanan kelautan.

2. Penabrakan

   Merupkaan jenis tabrakan yang dilakukan secara sengaja oleh kendaraan transportasi kepada bangunan atau kendaraan lainnya.[28]

3. Penjarahan

   Merupakan sebuah proses, cara, atau perbuatan untuk merebut dan merampas milik orang lain.[29]

4. Zona Ekonomi Eksklusif

   Merupaka Suatu batas wilayah yang ditetapkan maksimal 200 mil dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur.[30]

5. Yurisdiksi

   Merupakan kompetensi atau kekuasaan hukum negara terhadap orang, benda, dan peristiwa hukum.[31]

---

[26] *Ibid.* hlm.32

[27] Sri Mamudji, **Metode dan Penelitian Penulisan Hukum,** Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2005, Hlm. 67.

[28] https://publicintelligence.net/ufouo-dhs-fbi-warning-terrorist-use-of-vehicle-ramming-tactics/ (9 Desember 2020)

[29] Kamus Besar Bahasa Indonesia

[30] Pasal 57 UNCLOS 1982

[31] Sefriani, **Hukum Internasional : Suatu Pengantar,** Rajawali Pers, Jakarta, 2014, hlm. 233

BAB II
KAJIAN PUSTAKA

A. Tinjuan Umum tentang *Coast Guard*

1. Pengertian *Coast Guard*

Istilah *Coast Guard* pertama kali diperkenalkan oleh Amerika Serikat pada tahun 1790 yang dimana mereka bekerja sama dengan Departemen Keuangan untuk menarik pokok pajak yang ada di laut. Di Amerika Serikat sendiri *Coast Guard* adalah pertahanan pantai, pencarian dan penyelamatan, dan cabang penegakan hukum maritim dari Angkatan Bersenjata Amerika Serikat.[32] Dalam Hukum Internasional sendiri tidak mengatur tentang *Coast Guard* ini, karena Hukum Internasional menyerahkan kebijakan dan kedaulatan kepada masing-masing negara untuk menjaga pertahanan pantainya. *Coast Guard* di Amerika Serikat sendiri adalah angkatan bersenjata terbesar ke lima setelah angkatan darat, laut, udara, dan mariner. Jumlahnya bahkan hampir sama dengan New York City Departement yang berjumlah 40.000 personel.[33]

Di Inggris pun juga memiliki *Coast Guard* yang diperkenalkan pada tahun 1822, sebagai *anti smuggling force*[34] yang artinya penegakan penyelundupan, yang dimana secara historis cukup mirip dengan Amerika Serikat juga. Pada tahun 1923, terbitlah *Coast Guard Acts of 1925* yang membuat *Coast Guard* Inggris menjadi bagian dari *maritime and coast guard agency* sehingga memiliki nama resmi menjadi *Her Majesty's Coast Guard* atau biasa disingkat HMCG[35]. Hal ini juga menegaskan bahwa HMCG merupakan badan khusus di bawah *maritime and coast guard agency* yang bertanggung jawab kepada *United Kingdom' Departement of Transportation Her Majesty' Coast Guard* yang memiliki tugas dalam pencarian dan penyelamatan. Dengan berlakunya *Coast Guard Acts* of 1925 tadi juga *Coast Guard* ini tidak lagi dibawah *Royal Navy* atau militer angkatan laut, namun dibawah *Board of Trade.* Anggota dari Coast Guard pun juga wewenang dari *Board of Trade*.

---

[32] Pasal 1 ***Title 14 of the United States Code***

[33] Institute for Career Research, ***Careers in United States Coast Guard,*** Institute for Career Research, Chicago, 2009, hlm.2

[34] Louise Butcher, ***Shipping : HM Coast Guard, History of The Coast Guard,*** Library of the House of Common London 2013, hlm.3

[35] Article 1 Paragraph 1 dan 2 Chapter 88 ***Coast Guard Act of 1925***

Selain Inggris, negara Asia pun juga memiliki *coast guard* yaitu di Jepang. *Coast Guard* di Jepang didirikan pada tahun 1948 tetapi masih tergabung dengan angkatan Laut Jepang, dan resmi dirubah menjadi *Japan Coast Guard* atau biasa disingkat JCG pada bulan April tahun 2000[36]. Jepang sendiri pun juga memiliki dasar hukum nasionalnya dalam membentuk Coast Guard ini yaitu *Law* No.28, April 27, 1948 atau biasa disebut *Japan Coast Guard Law* yang kemudian diamandemen juga menjadi *Law* No.102 of 1999. Di dalamnya disebutkan bahwa JCG diartikan untuk melindungi keselamatan orang-orang di laut, barang-barang, dan mencegah, mendeteksi,dan menekan kejahatan yang ada di laut.[37]

Negara Asia lain seperti India pun juga membentuk *Coast Guard* yang bernama *India Coast Guard* atau ICG. ICG direkomendasikan oleh Angkatan Laut India kepada Pemerintah dikarenakan meningkatnya operasi penyelundupan yang membuat biaya Angkatan Laut India terlalu boros serta mengganggu program latihan angkatan sendiri. Maka, langsunglah dibentuk *India Coast Guard*[38]. Pada Akhirnya ICG menjadi lembaga independen pada tahun 1978 dengan berlakunya *Coast Guard Act* 1978. ICG pun secara struktural juga berada dibawah pengawasan Kementerian Pertahanan India (*Ministry of Defence*) sama seperti Angkatan Darat, Udara, dan Laut yang ada di India.[39]

Selain India dan Jepang, Asia Tenggara pun juga ada negara yang memiliki *Coast Guard* yaitu Fillipina. Sejarahnya pun cukup awal dengan dibentuk 17 Oktober 1901 yang dimana bernama Biro *Coast Guard* dan Transportasi yang dimana strukturnya dibawah Departemen Perdagangan dan Kepolisian. Kapten Pelabuhan ditunjuk sebagai Direktur Biro *Coast Guard*.[40] Pada tanggal 6 Agustus 1967, Fillipina membuat Undang-Undang R.A. 5173 yang berisi tentang Fillipina *Coast Guard*, yang membuat secara resmi Fillipina *Coast Guard* atau disingkat menjadi PCG menjadi unit aktif dibawah Angkatan Laut Fillipina.

---

[36] Hiroshi Ishida**, *Looking Backward and Looking Forward***, Science Japan Journal, Oxford University Press, Volume 19 Issue 1,2016, hlm. 2.
[37] Article 1 ***Japan Coast Guard Law, Law No. 28 of 1948 jo Law No.102 of 1999***
[38] Dr Devakumar Jacob**, *India's Maritime Heritage and its Milestones***, International Journal of Scientific and Research Publication, Volume 4 Issue 5, 2014, hlm. 1.
[39] https://idsa.in/jds/2_1_2008_SynergisingIndianNavyandtheCoastGuard_Aba (19 September 2020)
[40] http://www.coastguard.gov.ph/content/?page_id=13 (19 September 2020)

Terkait fokus penelitian skripsi ini, China juga memiliki *Coast Guard*, bernama China *Coast Guard* atau dalam bahasa mandarin disebut dengan *Zhōngguó Hǎijǐng.* China *Coast Guard* merupakan badan koordinasi untuk pencarian dan penyelamatan maritim serta penegakan hukum di wilayah perairan Republik Rakyat China. Saat ini pun merupakan *Coast Guard* terbesar di dunia.[41] Awalnya China *Coast Guard* ini secara struktural organinasi berada dibawah *People's Armed Police*(PAP) yang dimana bertanggung jawab kepada Kementerian Keamanan Public (*Ministry of Public Security*) sampai 2013. Pada Maret 2013, China membuat keputusan untuk menyatukan China *Coast Guard* ini diunifikasi bersama *the State Oceanic Administration*.[42] *Coast Guard* yang baru ini telah beroperasi sejak Juli 2013.[43] Tetapi pada Juli 2018, China *Coast Guard* ini dipindahkan dari *State Oceanic Administration* lalu kembali lagi ke *People's Armed Police* yang dimana hal ini langsung berada dibawah *Central Military Commission*.[44] Nama resmi China Coast Guard pun tetap *Chinese People's Armed Police Force Coast Guard Corps* (PAPCGC), tetapi untuk "*China Coast Guard Bureau/China Coast Guard*" (CCGB/CCG) adalah sebagai penggunaan nama untuk umum.

Sama seperti China, negara Vietnam juga memiliki *coast guard* yang merupakan cabang dari Militer Vietnam dibawah kementerian pertahanan Vietnam. *Coast Guard* Vietnam pertama kali dibentuk melalui perintah Presiden Tran Duc Luong No 3-L / CTN (7 April 1998), mengumumkan *Coast Guard* Vietnam, yang telah diterima oleh Majelis Nasional Kesepuluh Vietnam pada tanggal 28 Maret 1998.[45] Sebelum dibentuknya *Coast Guard* Vietnam, institusi pelaksana tugas *Coast Guard* adalah angkatan Laut Vietnam dengan Direktorat Patroli Perbatasan (*Bộ Tư Lệnh Biên Phòng*), yang memiliki pos pemeriksaan di daerah muara dan pesisir.

[41] https://nationalinterest.org/feature/numbers-matter-chinas-three-navies-each-have-the-worlds-most-24653 (19 September 2020)
[42] http://www.chinadaily.com.cn/china/2013npc/2013-03/11/content_16296448.htm (19 September 2020)
[43] https://www.defensenews.com/article/20130723/DEFREG03/307230021/China-Unveils-Coast-Guard-Handle-Sea-Conflict/ (19 September 2020)
[44] https://www.janes.com/defence-news/ (19 September 2020)
[45] http://www.vpa.org.vn/vn/regulations/tailieu/phap-lenh-luc-luong-csbvn.htm (2 Oktober 2020)

Coast Guard Vietnam menjadi lembaga independen dari Angkatan Laut Vietnam pada 1 Maret 2008. Ia memiliki intelijen dalam ruang lingkup berdasarkan pertukaran internasional dan kerja sama dengan rekan-rekan ASEAN dalam penyelundupan dan operasi larangan narkoba di laut.

Di Indonesia sendiri masih ada kebingungan dalam *Coast Guard* sendiri karena ada Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dan Badan Keamanan Laut (Bakamla). KPLP sendiri adalah lembaga yang melaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.[46] Dijelaskan lebih lanjut pada pasal 276 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran "Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai". Terjaminnya keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah perairan Indonesia tentunya tidak lepas dari peran KPLP dalam menjalankan fungsinya sebagai penjaga dan penegak peraturan perundangan di laut dan pantai. Ketentuan pada pasal 276 Undang - Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengamanatkan pembentukan KPLP yang bertanggung jawab kepada Presiden melalui Menteri. KPLP harus dibentuk berdasarkan pasal 276 Undang - Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Sedangkan Bakamla sendiri merupakan instansi yang memiliki tugas sebagai penjaga keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia, lalu untuk memunculkan eksistensi tersendiri dalam pergaulan Internasional maka Bakamla menggunakan nama Indonesia *Coast Guard* (ICG). Dasar hukum dari Bakamla adalah Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan serta Peraturan Presiden Nomor 178 tahun 2014 Tentang Bakamla. Badan Keamanan Laut merupakan lembaga pemerintah nonkementerian yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden melalui menteri yang mengoordinasikannya.[47]

[46] Pasal 1 angka 59 **Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran**
[47] Pasal 60 **Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan**

Banyaknya instansi yang mempunyai kewenangan atas penjagaan keamanan di laut tersebut diantaranya adalah Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL), Polisi Air (Polair), Bea dan Cukai (BC), Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), serta Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP). Sebenarnya dari banyaknya instansi tersebut hanya dua atau tiga dari instansi tersebut yang benar-benar "instansi laut".[48]Hal ini jelas cukup membuat bingung tentang perbedaannya dan adanya tumpang tindih kewenangan juga.

2. Tugas Coast Guard

Coast Guard di Amerika Serikat yang biasa disebut *United States Coast Guard* awalnya memiliki tugas utama untuk memungut pajak cukai dan juga bertugas mengawasi serta mencegah penyelundupan barang maupun orang yang terjadi di laut.[49] Title 14 *US Code* juga menyebutkan bahwa USCG masuk ke dalam ranah militer Amerika Serikat dan ini membuat kapal *US Coast Guard* dapat memeriksa kapal asing dan menanyakan atau menggeledah identitas kapal asing tersebut.[50] Tugas utama *Coast Guard* yang tercantum 14 *US Code* adalah menegakkan hukum atau membantu penegakan hukum pada laut bebas dan dalam laut yurisdiksi Amerika Serikat.[51] Selain itu, US*Coast Guard* juga memiliki tugas membangun, mendirikan, memelihara dan mengoperasikan riset ilmiah oseanografi di laut bebas atau dalam perairan yurisidiksi Amerika Serikat. Untuk hal sanitasi, US *Coast Guard* berwenang mencegah polusi laut dan menangani kasus polusi seperti minyak tumpah.[52] Bahkan juga ada obat terlarang, yang dimana *US Coast Guard* juga berfungsi untuk menindak kapal yang dicurigai membawa obat terlarang.[53]

Dalam lalu lintas pelabuhan pun *US Coast Guard* juga wajib mengontrol lalu lintas di Pelabuhan Amerika Serikat dan mengawasi apabila ada kejadian yang

---

[48] Widjajanto, Andi, **Penataan Kebijakan Keamanan Nasional**, Dian Cipta, Bandung, 2013, hlm. 45

[49] Greg Shelton**, *The United States Coast Guard's Law Enforcement Authority Under 14 USC Section 89 : Smuggler's Blues or Boater' Nightmare***, William & Marry Law Review, Volume 34 Issue 3, 1993, hlm. 988

[50] US Coast Guard, ***Doctrine for the US Coast Guard,*** US Coast Guard Publication , Washington D.C, , 2014, hlm.4

[51] Kristin Marcinak, ***The US Coast Guard,*** Essential Library of US Military, Minnesota, 2015, hlm. 10

[52] ***United States Clean Water Act and Oil Pollution Act of* 1990**

[53] ***Title* 46 *US Code* 1901**

membahayakan.[54] *US Coast Guard* pun dapat menerapkan yurisdiksinya dalam laut bebas dengan dasar 14 *US Code* pasal 2, 89, dan 141.

Inggris yang memiliki *Coast Guard* pun juga memiliki tugasnya. Pada tahun 1822 ketika didirkan, mereka awalnya memiliki tugas mencegah penyelundupan serta menjaga keselamatan kapal karam dan unit penyelamat. Tahun 1923 yang dimana *Coast Guard* Inggris berada dibawah *Board of Trade* yang memiliki tugas lebih spesifik yaitu menjaga keselamatan di laut dan menyelamatkan korban-korban kecelakaan di laut.

Ketika sudah berlaku *Coast Guard Act* 1925, hal ini juga merubahnya nama menjadi *Her Majesty's Coast Guard* yang disingkat menjadi HMCG memiliki tugas pencarian korban di laut dan bertanggungjawab terhadap keselamatan di laut berkoordinasi dengan *UK Emergency Services* seperti Polisi, *Ambulance*, dan Pemadam Kebakaran.[55] Hingga sekarang tugas HMCG ini lebih sederhana yaitu pencarian dan penyelamatan di laut. Peran yang cukup sederhana dan lebih singkat ini dikarenakan tidak bertugas sebagai penjaga perbatasan ataupun sebagai organisasi militer.[56]

Di benua lainnya seperti Asia tepatnya di Negara Jepang juga *Coast Guard*nya memiliki tugas. *Japan Coast Guard* memiliki tujuan melindungi keselamatan orang-orang di laut, barang-barang, dan mencegah ,mendeteksi dan menekan kejahatan di laut. Sedangkan tugas yang diberikan oleh hukum positif di negara tersebut adalah:

a. Menjaga keamanan dan keteraturan di laut
b. Menerapkan pelaksanaan hukum di laut
c. Melakukan tugas search and rescue
d. Mencegah polusi laut
e. Menekan dan menindak kejahatan di laut dari tahap pencegahan hingga penanganan
f. Mengatur lalu lintas laut

---

[54] **T*itle* 33 *US Code* dan 1223 *Port and Waterways Safety Act***

[55] https://www.argyll-bute.gov.uk/roles-and-responsibilities-emergency-responders#coastguard (19 September 2020)

[56] Maritime and Coast Guard Agency, ***Search and Rescue Framework for the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland***, Quenns Printer and Controller, Southampton, 2008, hlm. 23

g. Memastikan keamanan di sektor maritim
h. Penindakan bilamana terjadi insiden di laut[57]

Japan Coast Guard pun juga sangat fokus dalam menangani pembajakan yang ada di laut dengan melakukan pemonitoran di laut, menganalisa masalah keamanan di laut, dengan memerhatikan hukum nasional jepang dan mematuhi hukum Internasional seperti UNCLOS.[58]

Selain Jepang, India juga memiliki *Coast Guard* yang bertugas juga tentunnya. Karena meningkatnya operasi penyelundupan di laut, membuat Angkatan Laut India memberikan saran kepada pemerintah India untuk membentuk badan khusus yang memiliki tugas dan kewenangan di laut atau perairan kedaulatan India. Hal ini disebabkan Angkatan Laut India yang mengalami pemborosan biaya karena hal itu serta membuat program latihan utamanya terganggu. *Coast Guard* yang akhirnya dinamakan India *Coast Guard* atau ICG ini pun mulai terlihat peranannya saat kasus *Liberation Tigers of Tamil Eelam*, khususnya dalam operation *Tasha* dan *Pawan* yang dimana ICG dikerahkan untuk menjaga wilayah laut perbatasan India dan Sri Lanka. India *Coast Guard* pun diresmikan dengan memiliki tugas:

a. Memastikan keamanan perlindungan pulau buatan, batas lepas pantai, dan pemasangan perangkat di zona maritim
b. Memberi perlindungan kepada nelayan termasuk bantuan di laut dalam keadaan darurat dan berbahaya
c. Mengambil langkah yang diperlukan untuk melindungi dan menjaga lingkungan maritim, mencegah, dan mengendalikan polusi di perairan
d. Membantu bea cukai dan otoritas lain dalam mencegah penyelundupan
e. Menegakkan berlakunya ketentuan di zona maritim
f. Mengukur keselamatan dan kekayaan serta mengoleksi data ilmiah[59]

ICG dikelompokkan sebagai pasukan bersenjata untuk menjaga keamanan di zona maritim India dan melindungi kepentingan India dalam sektor maritim sampai 200 mil Zona Laut.[60] Hal ini cukup berbeda dengan negara lain, karena di zona

[57] Article 2 ***Japan Coast Guard Law, Law No. 28 of 1948 jo Law No. 102 of* 1999**
[58] Lindsay Black, ***Japan's Maritime Strategy*,** Palgrave Macmillan, Hampshire, 2014, hlm.2
[59] *Article* 14 ***India Coast Guard Act of* 1978**
[60] Ibid

territorial sendiri yang menjaga adalah Polisi Air India. Setelah itu Zona Ekonomi Ekslusif sejauh 200 mil dijaga oleh ICG, masuk pada Zona Laut Bebas dijaga oleh Angkatan Laut India.

Di Negara Asia Tenggara seperti Fillipina pun juga memiliki *Coast Guard* yang bertugas juga tentunnya. Coast Guard di Fillipina biasa disebut *Phillipines Coast Guard* atau biasa disebut PCG. PCG bertanggungjawab untuk promosi keselamatan jiwa dan harta di laut dan perlindungan lingkungan maritim sebagaimana diamanatkan di bawah Peraturan Presiden 600, 601, 602, dan 979. Setelah berlakunya Hukum *Coast Guard* tahun 2009 di Fillipina, telah diberikan wewenang dan tugas untuk melakukan hal-hal preventif dalam memastikan keselamatan kapal.

Selain itu, Undang-undang tersebut memberikan kewenangan yang baru untuk menjawab tantangan permintaan sumber daya laut, kemajuan teknologi, dan perubahan iklim. PCG dalam birokrasi sebagai badan maritim utama dan memiliki peran penting dalam membangun bangsa.[61]

China yang memiliki *coast guard* serta merupakan pembahasan utama dalam penelitian kali ini pun juga memiliki tugas dan wewenangnya. Tugas dan wewenang *Coast Guard* China adalah :

a. Menjaga dan mengamankan wilayah laut territorial China
b. Mencegah dan Menangani pembajakan serta penyelundupan
c. Menjalankan kebijakan maritim China terhadap inspeksi Kapal Asing
d. Menjaga dan mengamankan pelabuhan serta zona garis pantai
e. Melakukan riset dan survey ilmiah dalam bidang maritim
f. *Search and Rescue* di wilayah yurisdiksi Laut China
g. Memberikan perlindungan kepada nelayan atau bidang perikanan

Pada bulan Juni 2018, *China Coast Guard* diberikan hak untuk menegakkan hukum terhadap rakyat sipil apabila melakukan aktivitas illegal di laut. Hal ini diberlakukan untuk menjaga ketentraman dan ketertiban, serta menjaga keamanan

[61] http://www.geocities.ws/kalasagnglahi/content13.html (20 September 2020)

di laut, saat menjalankan tugas terkait penggunaan sumber daya laut, perlindungan lingkungan laut, pengaturan perikanan, dan anti penyelundupan.[62]

Selain *Coast Guard* China yang memiliki tugas-tugasnya, *Coast Guard* Vietnam pun juga memiliki tugas tersendiri yang berbeda tentunya. *Coast Guard* Vietnam memiliki tanggung jawab untuk bekerja sama dengan badan-badan atau lembaga negara yang terkait untuk melaksanakan tugasnya. Jika terjadi suatu peristiwa atau insiden di laut, *Coast Guard* Vietnam harus bertanggungjawab atau melaporkan kepada badan serta lembaga yang terkait dan berkoordinasi dengan negara asing untuk menyelesaikan masalah tersebut.

Letnan Jenderal Phạm Đức Lĩnh yang merupakan Direktur Jenderal *Coast Guard* Vietnam mengatakan dalam *The 7th Heads of Asia Coast Guard Agencies Meeting* (HACGAM - 7) pada Juli 2011: *Coast Guard Vietnam* bertugas melindungi nelayan lokal pada saat di wilayah laut yang memiliki sengketa dengan negara lain dan bertugas untuk mengingatkan nelayan lokal agar tidak menyebrang atau menerobos perairan negara lain.[63] Tetapi tugas utama dari *Coast Guard* Vietnam adalah:

a. Penyelundupan narkoba
b. Perdagangan manusia
c. Penanggulangan Terorisme
d. Pembuangan limbah radioaktif dan beracun industri
e. Perlindungan Lingkungan Laut
f. Pengawasan Operasi Ilegal oleh Kapal Penangkap Ikan Asing
g. Penegakan hukum laut Vietnam
h. Bantuan laut
i. Koordinasi dan hubungan dengan luar negeri
j. Pencarian dan penyelamatan (SAR)
k. Pertahanan nasional - bersama Angkatan Laut Rakyat Vietnam[64]

---

[62] https://npcobserver.com/2018/06/22/npcsc-defers-vote-on-e-commerce-law-grants-law-enforcement-powers-to-military-controlled-coast-guard/ (20 September 2020)
[63] http://www.ppa.edu.vn/vn/Training/News-Events/93/1931/Vietnam-Marine-Police-Force-to-be-equipped-with-modern-vehicles.aspx (2 Oktober 2020)
[64] http://www.vpa.org.vn/vn/regulations/tailieu/phap-lenh-luc-luong-csbvn.htm (2 Oktober 2020)

Sedangkan di Indonesia sendiri karena ada dua lembaga yang memiliki wewenang layaknya *coast guard* yaitu Badan Keamanan Laut dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai. Maka disini terdapat dua wewenang yang memiliki potensi tumpang tindih. KPLP sendiri memiliki tugas yaitu :

a. Melakukan pengawasan keselamatan dan keamananpelayaran;
b. Melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;
c. Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
d. Pengawasan dan penertiban kegiatan *salvage*, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
e. Pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
f. Mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut[65]

Sedangkan Bakamla sendiri juga memiliki tugas yang hampir sama yaitu melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Dalam melaksanakan tugasnya ini, Bakamla memiliki fungsi :

a. Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
b. Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
c. Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
d. Menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patrol perairan oleh instansi terkait;
e. Memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;
f. Memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
g. Melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.[66]

[65] Pasal 277 ayat 1 **Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran**
[66] Pasal 62 **Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan**

B. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Laut

1. Pengertian Kecelakaan Laut

Menurut Komite Nasional Transportasi, Kecelakaan Kapal (*Ship Accident*) / Kecelakaan Laut (*Marine Casualty*) adalah suatu kejadian atau peristiwa yang mengakibatkan terjadinya hal-hal berikut:

a. Kematian/hilangnya nyawa seseorang, cedera/luka berat atas seseorang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau operasional kapal;
b. Hilangnya seseorang dari kapal atau sarana apung lainnya yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau pengoperasian kapal;
c. Hilangnya, atau menghilangnya sebuah kapal atau lebih;
d. Kerusakan material pada sebuah kapal atau lebih;
e. Kandasnya atau tidak mampunya sebuah kapal atau lebih, atau keterlibatan sebuah kapal dalam kejadian tabrakan;
f. Kerusakan material/barang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan, pengoperasian kapal;
g. Kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh rusaknya sebuah kapal atau lebih, atau berkaitan dengan pengoperasian kapal.[67]

Dalam Hukum Indonesia yang lain pun terdapat Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 245 memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Di Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal pun memberikan definisi juga yaitu Kecelakaan kapal meliputi :

a. kapal tenggelam;
b. kapal terbakar;
c. kapal tubrukan;
d. kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda;

[67] http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime_glossary.htm (20 September 2020)

e. kapal kandas.[68]

Dalam Kitab Umum Hukum Perdagangan pun tercantum pengertian tubrukan kapal menurut pasal 534 ayat (2) ialah yang dinamakan tubrukan kapal adalah tabrakan atau penyentuhan antara kapal-kapal satu dengan yang lainnya. Sedangkan dalam Hukum Internasional sendiri tidak memberikan definisi tentang Kecelakaan laut atau kecelakaan kapal. Tetapi Hukum Internasional memiliki *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* (COLREGS) 1972 tentang Peraturan Internasional untuk Mencegah Tabrakan di Laut, serta International *Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 tentang Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut yang dimana memberikan kriteria atau syarat kapal yang aman dan cara menghindari kecelakaan secara sengaja. Contoh dalam *Article* 8 *Regulations for Preventing Collisions at Sea* (COLREGS) 1972 mengatur tentang cara menghindari tabrakan sedangkan dalam *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 lebih mengatur tentang persyaratan keselamatan pelayaran.

2. Jenis Kecelakaan Laut

Kecelakaan laut pun terdapat jenisnya yang dimana juga tercantum di Komite Nasional Transportasi yaitu : Kecelakaan Sangat Berat (*Very Serious Casualty*) adalah suatu kecelakaan yang dialami satu kapal yang berakibat hilangnya kapal tersebut atau sama sekali tidak dapat diselamatkan (*total loss*), menimbulkan korban jiwa atau pencemaran beratKecelakaan Berat (*Serious Casualty)* adalah sebuah kecelakaan yang tidak dikategorikan sebagai kecelakaan sangat berat tetapi terkait dengan hal-hal sebagai berikut:

a. Terjadinya kebakaran di kapal, ledakan, kandas, senggolan (*contact*), kerusakan akibat cuaca buruk, keretakan badan kapal (*hull cracking*) atau dugaan cacat pada badan kapal (*suspected hull defect*) dll;
b. Kerusakan konstruksi yang menjadikan kapal tidak laik laut, misalnya ada kebocoran pada badan kapal di bawah garis air, tidak berfungsinya mesin induk kapal, kerusakan besar pada akomodasi dsbnya; atau

[68] Pasal 2 Ayat 2 **Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal**

c. Pencemaran laut, tidak peduli jumlah atau besarnya tumpahan; atau
d. Ketidak berdayaan kapal sehingga memerlukan 'penundaan' (*towage*) atau bantuan dari darat; dan/atau

Selain itu juga ada kejadian dapat memperhitungkan keadaan sekelilingnya dapat memungkinkan menjadi penyebab cedera serius atau gangguan kesehatan sese-orang dikarenakan kejadian atau peristiwa dibawah ini:

a. Meledaknya (*bursting*) atau lumpuhnya (*collapse*) suatu bejana tekan, saluran pipa atau katup; dan/ atau
b. Lumpuhnya (*collapse*) atau tidak bekerjanya dari suatu alat angkat, atau peralatan untuk memasuki ruangan (*access equipment*), atau penutup palka, peranca (*staging*); dan/atau
c. Jatuhnya muatan (*cargo*), pergeseran muatan yang tidak dikehendaki atau tolak bara kapal (*ballast*) yang menjadi sebab kemiringan kapal yang membahayakan atau jatuhnya muatan kelaut; dan/atau
d. Terjadinya kontak seseorang dengan serat asbes (*asbestos fibre*) yang terlepas, kecuali yang bersangkutan mengenakan pakaian pelindung lengkap;dan/ atau
e. Tersebarnya bahan berbahaya atau unsur yang dapat mencederai seseorang.

Selain itu juga terdapat pengertian Insiden Laut (*Marine Incident*) adalah peristiwa atau kejadian yang disebabkan atau yang berhubungan dengan pengoperasian kapal dan mengakibatkan kapal musnah atau hilangnya nyawa seseorang, atau yang menyebabkan konstruksi kapal mengalami kerusakan berat atau mengakibatkan pencemaran lingkungan.[69]

C. Tinjauan Umum tentang Zona Ekonomi Eksklusif(ZEE)

1. Pengertian Zona Ekonomi Eksklusif(ZEE)

Zona Ekonomi Ekslusif merupakan salah satu pranata hukum laut yang relatif baru yang belum dikenal dalam Konvensi Hukum Laut Jenewa 1958. Zona ekonomi ekslusif dapat dipandang sebagai titik kulminasi dari proses kristalisasi dari klaim-klaim sepihak negara-negara dengan berbagai nama dan substansi, baik secara individual

[69] http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime_glossary.htm (20 September 2020)

maupun kolektif mengenai perikanan di laut lepas yang berbatasan dengan laut teritorialnya masing-masing. Klaim-klaim sepihak ini berlangsung secara berkesinambungan, baik pada masa sebelum Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958 maupun sesudahnya hingga Konferensi Hukum Laut PBB 1973-1982.[70]

Menurut *United Nations Convention on Law of the Sea* atau biasa disebut dengan UNCLOS, Zona ekonomi eksklusif adalah wilayah yang berada di luar dan berbatasan dengan laut teritorial, tunduk pada rejim hukum khusus yang ditetapkan dalam Bagian ini, di mana hak dan yurisdiksi Negara pantai dan hak dan kebebasan Negara lain diatur oleh ketentuan-ketentuan yang relevan dari Konvensi ini.[71] Diatur lebih lanjut pada *article* 57 bahwa Zona ekonomi eksklusif tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur. Artinya ketentuan batas mengenai lebar maksimal ZEE sejauh 200 mil ini mengisyaratkan, bahwa tidak setiap negara pantai mesti memiliki ZEE dan hanya negara pantai yang memiliki lebar wilayah laut lebih dari 24 mil laut yang memungkinkan memiliki ZEE, sepanjang tidak berbatasan langsung dengan pantai negara lain pada jarak 24 mil laut tersebut.[72]

Sebagaimana diketahui diketahui bersama bahwa sumber hukum internasional yang diakui oleh berbagai Negara, misalnya tentang hukum di laut, diantaranya perjanjian internasional, kebiasaan internasional, sebagai praktik umum yang diterima sebagai hukum, prinsip-prinsip hukum umum yang diakui oleh bangsa-bangsa yang beradab, serta keputusan-keputusan pengadilan maupun pendapat para sarjana terkemuka di dunia.[73] Hal ini termasuk juga UNCLOS merupakan sumber hukum internasional.

Sedangkan pada Hukum Indonesia tepatnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia, Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah di bawahnya dan air di atasnya dengan

---

[70] I Wayan Parthiana, **Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia,** YRama Widya, Bandung, 2014 Hlm.143

[71] Article 55 ***United Nations Convention on Law of the Sea***

[72] Syafrinaldi,**Hukum Laut Internasional,** UIR Press, Pekanbaru, 2009, hlm. 19

[73] Kusumaatmaja & Agoes, **Pengantar Hukum Internasional** , Pusat Studi Wawasan Nusantara, Bandung, 2003, hlm. 45

batas terluar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia.[74]

[74] Pasal 2 **Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia**

BAB III
HASIL PEMBAHASAN

A. Penabrakan dan Penjarahan Kapal Nelayan Vietnam oleh Kapal *Coast Guard* China di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam berdasarkan *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 (COLREGS 1972)

Pada tahun 1972*, International Maritime Organizations* atau biasa disingkat IMO menerbitkan aturan navigasi yang harus ditaati oleh kapal dan kapal lain di laut yang bernama *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 (COLREGS 1972). Tujuan dari *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 yang terdiri dari 38 aturan dan 4 lampiran tersebut adalah mencegah terjadinya tabrakan di laut sehingga nakhoda, awak kapal selamat serta mencegah adanya pencemaran di laut. Negara-negara yang merupakan anggota *International Maritime Organizations*, memiliki hak untuk membuat instrumen hukum sendiri yang harus sesuai dan berdasarkan COLREGS 1972, untuk diimplementasikan pada wilayah yang merupakan yurisdiksi dari negara tersebut. Aturan-aturan yang ada di COLREGS 1972 diratifikasi oleh Negara yang menandatanganinya. Tiap Negara memiliki tanggungjawab untuk mengimplementasikannya pada kapal-kapal yang berada di wilayah negara tersebut. Sebagai contoh: *US Coast Guard* mengatur semua kapal USA (*United State of America*) yang memasuki wilayah perairan Kanada untuk menaati dan menggunakan peraturan perairan Kanada ketika memasuki wilayah perairan Kanada. China dan Vietnam merupakan anggota *International Maritime Organizaton* (China menjadi anggota IMO sejak tahun 1973 dan Vietnam menjadi anggota IMO sejak tahun 1984).[75]

Inovasi yang paling penting yang terdapat di COLREGS 1972 ada di *Rule* 10 yang mengatur tentang *Traffic Separation Schemes* atau skema lalu lintas perkapalan. *Rule* 10 ini mengatur tentang kecepatan yang aman, resiko-resiko tabrakan yang terjadi, dan bagaimana kapal seharusnya beroperasi di dekat skema lalu lintas kapal atau

[75] https://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx (17 Desember 2020)

ketika sedang berada di lalu lintas perkapalan tersebut. Sebuah skema lalu lintas perkapalan ini pertama kali ditemukan di Selat Dover pada tahun 1967.

Pada saat itu, lalu lintas perkapalan dioperasikan secara sukarela tanpa adanya peraturan, tetapi sejak 1971 ketika IMO memutuskan untuk mengadopsi hal ini dan memutuskan bahwa skema lalu lintas perkapalan ini wajib hukumnya.[76] Apalagi setelah terbitnya COLREGS 1972 membuat semakin jelas hukumnya.

Di dalam COLREGS 1972 terdapat 41 *rules* yang dibagi dalam 6 bagian. Bagian-bagian tersebut adalah:

1. *Part A – General* dalam hal ini mengatur tentang gambaran secara umum dan definisi-definisi yang diatur dalam COLRES 1972*;*
2. *Part B - Steering and Sailing* dalam hal ini mengatur tentang teknis mengemudi kapal dan berlayar*;*
3. *Part C - Lights and Shapes* dalam bagian ini mengatur mengenai teknis cahaya sorot yang harus digunakan dan bentuk dari kapal ketika tersorot cahaya*;*
4. *Part D - Sound and Light signals* dalam bagian ini mengatur mengenai tanda dan cahaya sinyal yang harus diperhatikan dalam kapal dan di laut*;*
5. *Part E – Exemptions* dalam bagian ini mengatur mengenai pengecualian-pengecualian yang ada dalam COLREGS 1972*;*
6. *Part F - Verification of compliance with the provisions of the Convention.*

Selain itu terdapat 4 *Annexes* yang mengatur mengenai hal-hal teknis seperti mengatur lampu sorot dan posisi yang tepatnya, penerapan sinyal yang digunakan, sinyal yang harus digunakan oleh kapal nelayan, dan sinyal yang digunakan untuk menunjukkan tanda bahaya. Apabila dijabarkan terdapat:

1. *Annex I - Positioning and technical details of lights and shapes,*
2. *Annex II - Additional signals for fishing vessels fishing in close proximity,*
3. *Annex III - Technical details of sounds signal appliances,*
4. *Annex IV - Distress signals.*

Dapat dikatakan bahwa COLREGS 1972 merupakan peraturan yang digunakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan laut antar negara. COLREGS 1972 bahkan

[76] AJ Norris, ***The "Other" Law of The Sea***. Naval War College Review, Vol.06 Issue 14, 2019, hlm. 89

dijadikan salah satu instrumen hukum yang utama oleh pengadilan Internasional untuk memutuskan apakah negara yang ada melanggar hukum internasional atau tidak.

Tetapi yang paling utama adalah digunakan untuk menganalisa bagaimana sebuah kapal berlayar di laut dari sisi batas aman kecepatan, peralatan, perlengkapan, atau pelayaran, dll. Pada umumnya COLREGS 1972 digunakan bersamaan dengan *International Convention for the Safety of Life at Sea* 1974 (SOLAS 1974).

International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 merupakan instrumen hukum yang dapat dimanfaatkan dan digunakan untuk menganalisa kasus penabrakan dan penjarahan Kapal *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam. Karena kedua negara yang bersengketa merupakan anggota IMO dan memiliki kewajiban mematuhi *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972. Ketika memasuki perairan negara lain, maka kapal negara tersebut harus mematuhi hukum negara pantai. Kapal *Coast Guard* China menganggap kapal nelayan Vietnam memasuki wilayah China berdasarkan *nine dash line*. Lalu tabrakan terhadap kapal nelayan Vietnam merupakan langkah penegakan hukum menurut China atas dasar operasi *Flashing Sword* 2020. Sedangkan menurut Vietnam, Kapal Coast Guard China yang memasuki wilayah ZEE Vietnam menurut UNCLOS 1982 dan melakukan penabrakan serta penjarahan terhadap kapal nelayan Vietnam. Menurut UNCLOS 1982, seharusnya Vietnam yang dapat melakukan penegakan hukum.

Penegakan Hukum (*law enforcement*) adalah tindakan menerapkan sarana hukum tertentu agar suatu peraturan hukum ditaati. Satjipto Rahardio berpendapat bahwa, penegakan hukum merupakan proses untuk mewujudkan keinginan hukum (yaitu pikiran dan gagasan filosofis pembuat undang-undang yang kemudian tertuang dalam bentuk aturan hukum) menjadi kenyataan.[77] Tetapi pada analisa kasus antara Vietnam dan China, menurut penulis COLREGS 1972 yang berlaku dan wajib ditaati.

[77] Satjipto Rahardjo, **Masalah Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis**, Sinar Baru, Bandung, 1983, hlm.24

Mengenai COLREGS 1972, terdapat pendapat Graham Danton yang merupakan Dosen senior Kelautan di Plymouth University, menurutnya COLREGS 1972 dinilai sangat penting sekaligus ekstrim dalam menafsirkan, didalam COLREGS 1972 terdapat Rule 2 menyebutkan bahwa:

"(a). Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

(b). In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger."

Yang dimana menurut Graham Danton, bahwa semua awak kapal harus mematuhi COLREGS 1972, namun tetap dapat menyimpang dari aturan-aturan yang ada didalam COLREGS 1972 dalam hal menghindar dari bahaya yang sifatnya mendadak, seperti bahaya navigasi, bahaya tubrukan dan setiap keadaan khusus termasuk keterbatasan kapal yang bersangkutan. Misalnya dalam *Rule* berikut ini[78]:

1. *Rule* 24 adalah tentang kapal tunda, dorong dan gandeng yang sedang menunda, mendorong dan menggandeng;
2. *Rule* 26 adalah tentang kapal ikan yang sedang menangkap ikan dengan alat-alat penangkap ikan yang dapat membatasi kemampuan olah gerak kapal ikan yang bersangkutan;
3. *Rule* 27 adalah tentang kapal yang terbatas kemampuan olah gerak nya seperti kapal navigasi yang sedang memasang, merawat atau mengangkat rambu navigasi, kabel laut (pipa laut; kapal keruk yang sedang mengeruk atau melakukan kegiatan didalam air; kapal induk yang sedang meluncurkan (melandaskan) pesawat terbang; kapal penyapu ranjau yang sedang melakukan tugas pembersihan ranjau dan sebagainya.

[78] Graham Dalton, ***Theory and Practice of Seamanship XI***, Routledge, London, 2002, Hlm.303

Maksud dari aturan-aturan diatas adalah misalnya kapal sebagai *previledge* vessel (kapal yang seharusnya mempertahankan laju dan haluan) lalu bertemu dengan suatu skuadron kapal perang dalam keadaan haluan berpotongan, maka dalam hal ini kapal boleh menyimpang dari *Rule* 15 yaitu:

"When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel."

Maka dalam hal ini kapal boleh menyimpang dari *Rule* 14 yaitu:[79]

"(a). When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

(b). Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.

(c). When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly."

Dalam hal ini bisa disimpulkan bahwa COLREGS 1972 membolehkan kapal-kapal melanggar aturan untuk menghindari penabrakan yang terjadi antar dua kapal. Situasi dan kondisi menjadi hal yang sangat penting untuk menghindari penabrakan yang terjadi antara dua kapal di laut. Sehingga pemahaman nakhoda dan awak kapal terhadap *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 menjadi sangat penting. Kaitannya dalam kasus penabrakan dan penjarahan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China, mereka berpotensi melakukan pelanggaran tetapi tidak untuk menghindari penabrakan. Malah sengaja dilakukan atas dasar operasi *Flashing Swords* 2020.

Oleh karena hal tersebut, maka kasus penabrakan dan penjarahan yang dilakukan oleh Coast Guard China dapat dianalisa menggunakan beberapa pasal yang ada dalam COLREGS 1972.

---

[79] Ibid

1. *Rule* 2 COLREGS 1972 isi yang mengatur tentang *Responsibility* terlebih dahulu:

"Responsibility

(a). Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

(b). In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger."

Apabila diterjemahkan secara singkat, pasal ini menjelaskan mengenai tanggungjawab dan kepatuhan yang harus dilakukan oleh seluruh awak kapal dari nakhkoda hingga kru kapal. Sehingga semuanya harus memperhatikan navigasi dan apabila diperlukan untuk melanggar COLREGS 1972 untuk mencegah terjadinya tubrukan di laut maka dapat dikecualikan.

Awak kapal yang dimaksud pun memiliki tugas tersendiri yang ada pada kapal. Mereka memiliki jabatan dengan tugas dan tanggungjawab masing-masing. Tanggungjawab paling utama pun berada di nahkoda sebagai pemimpin pelayaran. Awak atau kru kapal pada biasanya diklasifikasi menjadi 3 yaitu: [80]

1. Departemen Dek: Jabatan perwira di departemen dek dapat dimasukkan disini, tetapi tidak terbatas pada: nakhoda, mualim I, mualim II dan mualim III. Sedangkan untuk awak atau kru kapal yang tidak memiliki ijazah biasa disebut jurumudi dan kelasi. Mualim I memiliki tugas dan tanggungjawab terkait muatan kapal. Mualim II memiliki tugas tambahan yang sifatnya darurat yaitu menjadi petugas medis apabila terdapat keadaan yang memerlukan hal-hal medis, tanggungjawab utamanya sebagai perwira navigasi yang membuat rute pelayaran. Semua mualim bertugas di anjungan bersama dengan jurumudi selama 4 jam pagi dan 4 jam sore bergiliran saat kapal berlayar di laut. Awak yang berada di departemen dek pun umumnya meliputi:

[80] C. Hult, ***Swedish Seafarers and Seafaring Occupation 2010***, Kalmar Maritime Academy, Kalmar, 2012, hlm. 12

a. Nakhoda/*Master* adalah pimpinan yang memiliki komando penuh saat pelayaran
b. Mualim I/*Chief Officer*/*Chief Mate* memiliki tugas sebagai pengatur muatan, air tawar dan sebagai pengatur arah navigasi yang sesuai dengan arah tujuan
c. Mualim 2/*Second Officer*/*Second Mate* memiliki tugas untuk membuat rute peta pelayaran yang akan diarahkan oleh Mualim I/*Chief Officer*/*Chief Mate*.
d. Mualim 3/Third Officer/Third Mate memiliki tugas untuk mengatur, memeriksa, dan memelihara semua alat keselamatan kapal dan memiliki tugas tambahan untuk mengatur arah navigasi yang sesuai arahan Mualim I/*Chief Officer*/*Chief Mate*.
e. Markonis/*Radio Officer*/*Spark* memiliki tugas sebagai operator radio/komunikasi serta bertanggung jawab menjaga keselamatan kapal melalui sinyal komunikasi dan mendeteksi adanya bencana alam.
f. Serang, *bosun* atau *boatswain* (Kepala kerja bawahan)
g. *Able Bodied Seaman* (AB) atau Jurumudi
h. *Ordinary Seaman* (OS) atau Kelasi atau Sailor
i. *Pumpman* atau Juru Pompa, kru ini ditujukan untuk kapal-kapal tanker (kapal pengangkut cairan)

2. Departemen Mesin: Departemen yang memiliki tugas untuk mengoperasikan dan memelihara mesin kapal untuk menjalankan fungsi kapal sehari-hari. Umumnya kru yang berada di departemen mesin seperti:
a. KKM (Kepala Kamar Mesin)/*Chief Engineer* memiliki tanggungjawab dan memimpin atas semua mesin yang ada di kapal agar sesuai dengan pelaksanaannya. Semua mesin yang ada di kapal termasuk mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin crane, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin freezer, dll.
b. Masinis 1/ *Second Engineer* memiliki tugas untuk menjalankan dan memelihara atas semua yang terjadi di mesin induk

c. Masinis 2/ *Third Engineer* tugas untuk menjalankan dan memelihara atas semua yang terjadi di mesin bantu.

d. Masinis 3/ *Fourth Engineer* tugas untuk menjalankan dan memelihara atas semua yang terjadi di mesin pompa.

e. Juru Listrik/*Electrician* tugas untuk menjalankan dan memelihara atas semua yang terjadi di semua mesin yang menggunakan tenaga listrik dan seluruh tenaga cadangan.

f. Mandor (Kepala Kerja *Oiler* dan *Wiper*)

g. *Fitter* atau Juru Las

h. *Oiler* atau Juru Minyak

3. Departemen *Stewart*: Departemen yang memiliki tugas untuk memenuhi kebutuhan makanan dan minuman untuk semua kru yang ada di kapal tersebut. Umumnya kru yang berada di departemen *stewart* seperti:

a. Juru masak/ Koki memiliki tanggung jawab dan komando penuh atas segala makanan, baik itu memasak, pengaturan menu makanan, dan persediaan makanan.

b. Pelayan/*Mess boy* memiliki tugas untuk membantu Juru masak

Apabila dari penjabaran tentang kru-kru kapal diatas, maka kru atau awak kapal yang berada di *Coast Guard* China maupun kapal nelayan Vietnam wajib mematuhi COLREGS 1972 dan terikat olehnya dengan tanggungjawab. Tanggungjawab tersebut harus dipikul apabila terjadi tubrukan di laut. Dalam hal ini, *Coast Guard* China melakukan penabrakan terhadap kapal nelayan Vietnam, maka seluruh awak kapal *Coast Guard* China wajib bertanggungjawab mengenai hal tersebut. Sayangnya juga setelah terjadinya penabrakan lalu kapal nelayan Vietnam tenggelam, Coast Guard China tidak memiliki itikad tanggungjawab sebagaimana disebut dalam *Rule* 2 COLREGS 1972 tetapi malah melakukan penyiksaan seperti penendangan dan pemukulan terhadap kapal Nelayan Vietnam. Tujuan dari penyiksaan tersebut adalah memaksa nelayan-nelayan Vietnam untuk menandatangani pernyataan bahwa nelayan Vietnam telah melanggar *Summer Fishing Ban* yang melarang menangkap ikan di *nine dash line*. Setelah itu tercatat bahwa China tidak memberikan kompensasi

apapun sebagi bentuk tanggung jawab, tetapi mereka menyatakan akan tetap melakukan penegakan hukum operasi *Flashing Sword 2020.*[81]

Mengenai *Rule* 2 COLREGS 1972 ini, China tidak pertama kalinya melakukan pelanggaran atas pasal ini. China pernah terbukti melakukan pelanggaran tersebut pada tahun 2016 ketika terjadi sengketa dengan Fillipina mengenai Laut China Selatan di *Permanent Court of Arbitration*. Berikut adalah isi putusan PCA mengenai *Rule* 2 COLREGS 1972 terhadap China pada tahun 2016:

"First, the court found that Chinese MLE vessels violated Rule 2 of COLREGS, concluding that Chinese conduct was "irreconcilable with an obligation of responsible navigation." In this regard, the court accepted Captain Singhota's characterization of the Chinese vessels' conduct being in "total disregard of good seamanship and neglect of any precaution." Further, when considering an exception within Rule 2(b) in COLREGS that permits departure from the COLREGS "where necessary to avoid immediate danger," the court finds no evidence for such an exemption. In fact, the court found, If anything, the record suggests that the Chinese maneuvers themselves created an immediate danger, rather than having been undertaken in response to a pre-existing threat. Additionally, while the Tribunal is aware that China's statements suggest that its actions were justified as part of general law enforcement activities in the vicinity of a feature which China considers to comprise part of its sovereign territory, the Tribunal also recognizes that, where the operational requirements of law enforcement ships stand in tension with the COLREGS, the latter must prevail."[82]

Isi putusan tersebut mengartikan bahwa PCA telah memutuskan dan menemukan fakta-fakta bahwa China melakukan pelanggaran *rule* 2 COLREGS 1972 dengan kesimpulan "China tidak melakukan kewajiban bertanggungjawab atas navigasi yang dilakukan". Kesimpulan ini salah satunya diambil atas dasar pendapat ahli Gurpreet Singhota yang merupakan mantan Deputi *Director International Maritime Organization* dan *International Expert on Navigational Safety* di PCA, ia menyatakan bahwa "perilaku kapal China mengabaikan *good seamanship* atau biasa

[81] https://www.nzherald.co.nz/world/south-china-sea-chinese-coast-guard-rams-vietnamse-fishing-boat/. (27 Desember 2020)

[82] https://thediplomat.com/2016/09/the-important-south-china-sea-ruling-no-one-is-talking-about/ (27 Desember 2020)

disebut pelayaran yang baik dan mengabaikan tindakan pencegahan dalam hal apapun". PCA pun juga menambahkan bahwa China melakukan manuver-manuver berbahaya.

Apabila dapat disimpulkan China telah mengulangi perbuatan yang sama yaitu tidak melakukan kewajiban tanggungjawab atas navigasi. Padahal sudah jelas, China merupakan anggota IMO yang wajib mematuhi COLREGS 1972. Sedangkan Vietnam belum pernah terbukti melakukan pelanggaran *rule* 2 COLREGS 1972 sebelumnya. Vietnam hanya pernah diduga melanggar *Rule* 2 COLREGS 1972[83] pada bulan April 2019, ketika Vietnam menabrak kapal TNI milik Indonesia di Laut Natuna.[84] Atas dasar hal tersebut dengan karakteristik kejadian yang sama, Coast Guard China melanggar *Rule* 2 COLREGS 1972 dikarenakan mengabaikan tanggung jawab navigasi sehingga melakukan penabrakan terhadap kapal nelayan Vietnam pada bulan April dan Juni 2020.

2. *Rule* 3 COLREGS 1972 yang menjelaskan tentang definisi-definisi yang diatur dalam COLREGS 1972 ini sendiri, yang berisi:

"General definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

(a). The word "vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

(b). The term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.

(c). The term "sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.

(d). The term "vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.

(e). The word "seaplane" includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.

---

[83] Githa, Narzif, dan Dwi Astuti Palupi, ***Juridical Analysis Of The Collision Between Indonesian Navy Ships And Vietnam Coast Guards In Natuna Waters According To International Law (Solas Convention And Colreg) And National Law***, Jurnal Bung Hatta ,Vol.12 No.2, 2020, hlm. 6

[84] https://www.cnnindonesia.com/nasional/20190429083719-20-390387/ketegangan-di-laut-natuna-kapal-vietnam-tabrak-kapal-tni-al (27 Desember 2020)

(f). The term "vessel not under command" means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

(g). The term "vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel. The term "vessels restricted in their ability to manoeuvre" shall include but not be limited to:

(i). a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;

(ii). a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;

(iii). a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;

(iv). a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;

(v). a vessel engaged in mine clearance operations;

(vi). a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.

(h). The term "vessel constrained by her draught" means a power-driven vessel which, because of her draught in relation to the available depth and width of navigable water, is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.

(i). The word "underway" means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.

(j). The words "length" and "breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.

(k). Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.

(l). The term "restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

(m). The term "Wing-In-Ground (WIG) craft" means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action."

Pada pasal ini pun mengartikan bahwa banyak jenis-jenis kapal yang berada di laut. Umumnya jenis kapal ini dibagi menjadi lima:[85]

[85] Dubrovsky dan Lyakhovitsky, ***MultiHull Ships***, Backbone Publishing Company, New York, 2001, hlm. 15

1. Kapal Penumpang atau *Passenger Ships*: Kapal penumpang ini berfungsi untuk mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak. Kapal penumpang memiliki beberapa jenis lagi yaitu:
   a. Kapal Pesiar: Kapal ini memiliki tujuan untuk pelayaran pesiar. Lalu penumpang menaiki kapal pesiar ini dengan tujuan untuk menikmati waktu yang ingin dihabiskan di atas kapal pesiar tersebut. Dikarenakan memang kapal pesiar memiliki beragam fasilitas mewah layaknya hotel bintang lima. Untuk rute perjalanannya hanya berkeliling saja, yaitu memulai dari pelabuhan yang sama dan berlabuh pada pelabuhan yang sama.
   b. Kapal Samudra: Kapal samudra ini memiliki kemiripan dengan kapal pesiar. Fasilitas yang dimiliki oleh kapal samudra ini juga sama dengan kapal pesiar. Tetapi untuk rute perjalanannya berbeda dengan kapal pesiar. Kapal samudra berangkat dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain terutama untuk menyebrang benua atau samudra yang berbeda. Contoh yang paling terkenal dari kapal samudra adalah Kapal Titanic.
   c. Kapal Feri: Kapal ini berfungsi untuk menyebrangi laut maupun sungai dengan mengangkut penumpang beserta kendaraannya. Kendaraan yang diangkut pun beraneka ragam seperti mobil pribadi, motor, truk, dan bus.
2. Kapal Barang: Kapal barang memiliki ukuran yang besar, yang dimana digunakan untuk mendistribusikan barang dalam jumlah besar dan massal. Kapal Barang sendiri pun terdapat:
   a. Kapal Peti Kemas: Kapal *container* atau kapal peti kemas merupakan kapal yang berfungsi untuk mengangkut *container* yang memiliki ukuran standard. Biasanya container akan diangkat di kapal. Jenis kapal ini sangat mudah ditemui ketika di pelabuhan.
   b. Kapal Tanker Minyak: Kapal tanker ini berfungsi untuk mengangkut cairan minyak. Lalu, ada dua jenis dari kapal ini, yaitu kapal tanker pengangkut minyak jadi dan kapal tanker pembawa minyak mentah. Untuk jenis kapal pengangkut minyak mentah cenderung memiliki

ukuran lebih kecil dibanding kapal tanker pengangkut minyak jadi. Kemudian juga jenis kapal ini dibuat dengan konstruksi yang kokoh agar tidak terjadi insiden minyak tumpah di laut.

c. Kapal Pengangkut Barang Curah: Kapal ini memiliki fungsi untuk mengangkut barang-barang seperti batu bara, semen, biji-bijian, bijih logam, dan lain sebagainya. Jenis kapal laut ini memiliki palka atau rongga-rongga kargo yang terpisah.

d. Kapal Pengangkut Barang Berat: Kapal pengangkut barang berat dirancang untuk mengangkut barang yang ukurannya besar bahkan melebihi ukuran kapalnya. Jenis kapal ini biasanya juga mengangkut kapal lain. Selain itu juga bisa berupa peralatan kilang minyak ataupun kapal besar lainnya. Kargo pada kapal ini juga tidak dibatasi oleh pagar apapun dengan tujuan agar pengangkutan bisa dari segala arah. Dalam hal mengangkut kapal besar lain seperti kapal pesiar, maka badan kapal pengangkut dapat ditenggelamkan agar kapal pesiar digeser ke atas area yang ditenggelamkan.

3. Kapal Fungsional: Jenis kapal ini tidak digunakan untuk mengangkut penumpang maupun barang, tetapi berfungsi untuk melakukan tugas-tugas tertentu. Jenis kapal laut fungsional seperti:

a. Kapal Tunda: Kapal ini berukuran kecil difungsikan untuk menarik atau mendorong kapal lain. Kapal tunda juga dapat memindahkan kapal lain yang dalam kondisi tidak memungkinkan untuk bergerak atau memang tidak bisa bergerak sendiri seperti kapal tongkang, kapal rusak, atau platform minyak. Kapal tunda biasanya digunakan untuk membuka pintu laut pelabuhan atau penyelamatan di laut. Kapal tunda ini biasanya dioperasikan menggunakan mesin uap, tetapi di era modern ini menggunakan mesin diesel.

b. Kapal Penyelamatan: Sesuai namanya kapal ini ditujukan untuk membawa petugas dalam melakukan misi penyelamatan di laut. Kapal ini tentunya berfungsi untuk menolong korban kecelakaan di laut.

c. Kapal Derek: Kapal jenis ini memiliki fungsi untuk mengangkat barang berat dan juga melakukan pekerjaan di lepas pantai. Kapal ini dilengkapi dengan derek raksasa untuk menjalankan fungsinya.
d. Kapal Pengebor: Kapal ini berfungsi untuk melakukan pengeboran minyak batu bara atau sumur gas di perairan dalam laut atau pengeboran ilmiah. Kapal pengebor memiliki fitur peralatan pengeboran dalam menjalankan fungsinya.
e. Kapal Pengeruk: Kapal pengeruk memiliki fungsi menggali dalam operasi pengerukan yang ada di laut. Kapal ini biasanya juga digunakan untuk menghasilkan bahan pasir untuk tujuan reklamasi. Apabila diilustrasikan kapal ini akan menyedot pasir di dasar laut yang kemudian dikumpulkan di suatu tempat untuk reklamasi.
f. Kapal Pemadam Kebakaran: Sesuai dengan namanya Kapal pemadam kebakaran merupakan kapal yang berfungsi untuk memadamkan api. Dengan desain hampir mirip seperti kapal tunda ataupun kapal penyelematan agar perlengkapan dalam memadamkan api cukup memadai.

4. Kapal Angkatan Laut dan *Coast Guard*: Kapal angkatan laut dan *coast guard* jelaslah memiliki fungsi untuk melaksanakan operasi militer laut serta menjaga pertahanan pantai. Biasanya yang paling sering diketahui adalah:
   a. Kapal Perang: Kapal ini tentunya digunakan untuk bertempur di laut kapanpun dan dimanapun. Desain kapal perang ini pun pasti berbeda dengan kapal biasa serta cara membuatnya juga berbeda. Karena selain dilengkapi oleh persenjataan tempur di laut, kapal ini harus memiliki konstruksi yang kokoh agar mampu menahan serangan dari kapal lain. Kapal perang hanya membawa senjata, amunisi, dan pasokan peralatan untuk awaknya sendiri.
   b. Kapal Patroli: Kapal patrol merupakan kapal angkatan laut yang memiliki ukuran lebih kecil. Karena kapal ini dirancang untuk melakukan tugas-tugas pertahanan di pesisir pantai. Jenis kapal ini umumnya ditemukan dalam berbagai peran perlindungan perbatasan, termasuk anti

penyelundupan, anti pembajakan, patroli perikanan, dan penegakan hukum imigrasi.

c. Kapal Selam: Kapal selam merupakan kapal yang berfungsi untuk menyelam dibawah permukaan laut karena desain dari kapal tersebut. Tentunnya kapal ini digunakan untuk kepentingan militer seperti patroli atau pertempuran di dalam laut. Sebagain besar angkatan laut memiliki kapal jenis ini.

d. Kapal Coast Guard: Kapal yang digunakan oleh Coast Guard di suatu negara untuk menjaga pertahanan pantai. Karena Coast Guard pada setiap negara sendiri berbeda, ada yang dibawah angkatan laut dan ada juga yang tidak.

5. Kapal Penangkap Ikan: Yang dimaksud dari kapal penangkap ikan adalah kapal, perahu, atau alat apung lainnya yang digunakan untuk menangkap ikan serta melakukan operasi penangkapan ikan. Jenis kapal penangkap ikan terdapat :[86]

   a. Kapal Pukat Cincin: Kapal pukat cincin merupakan kapal yang paling efektif untuk menangkap sekumpulan ikan. Karena kapal ini terdapat tempat untuk mengamati pergerakan ikan di tiang utama. Bahkan kapal yang berukuran besar terdapat fasilitas bangunan pengamatan dan helipad. Kapal yang sering digunakan oleh nelayan adalah kapal pukat cincin atau *purse seine* kayu tanpa menggunakan *power block*. Kapal pukat cincin jenis ini menggunakan tenaga manusia untuk menggerakkan kapal. Lalu biasanya kapal ini juga memiliki awak kapal sebanyak 20-35 orang. Kemudian untuk muatannya sendiri mencapai 30-600 *gross Tonnage* atau tonase kotor. Untuk sistem operasinya sendiri terdapat dua yaitu satu kapal dan dua kapal. Serta kapalnya sendiri memiliki dua jenis yaitu kapal pukat cincin pantai dan kapal pukat cincin lepas pantai.

   b. Kapal Pukat Hela: Kapal ini memiliki nama lain yaitu *trawler*, kapal yang didesain untuk menarik pukat hela di belakang kapal. Biasanya kapal-kapal ini memiliki geladak kerja di buritan, tetapi ada beberapa

[86] Fyson J, ***Design of Small Fishing Vessels***, Fishing News Book Ltd, Farnham, 1985, hlm. 3

kapal hasil modifikasi dari kapal lain yang pengoperasiannya menggunakan kapal puket hela samping (*side trawl*).

c. Kapal Jaring: kapal yang memiliki desain dan peralatan untuk pengoperasian jaring yang berukuran besar. Jaring yang berukuran besar ini diletakkan di lambung kanan dan kiri kapal secara bergantian untuk dinaik turunkan. Lampu-lampu penarik perhatian ikan) untuk dipermukaan maupun dibawah air (*underwater fishing lamp*) pun juga dimiliki oleh kapal ini.

d. Kapal Pancing Joran: Kapal pancing joran ini terdapat dua tipe, tipe Amerika dan Jepang. Kapal pancing joran juga memiliki sebutan lain yaitu *huhate* atau *pole and line*. Kapal ini memiliki peralatan seperti tangka umpan hidup dan *water sprayer* yang berfungsi untuk memancing ikan keluar. Kapal ini juga memiliki kapasitas 10-80 GT dengan awak kapal yang berjumlah 15-30 orang. Kapal ini juga terdapat tiga jenis, seperti kapal *huhate* perairan pantai, kapal *huhate* perairan lepas pantai, dan kapal *huhate* perairan samudra.

e. Kapal Rawai: Kapal ini juga terdapat dua tipe pancing yaitu tipe Eropa dan Jepang. Kapal ini memiliki kapasitas 50-200 GT dengan awak kapal 10-25 orang. Dalam menangkap ikan, kapal ini mampu berlayar cukup lama dengan waktu 15-60 hari dengan perlengkapan pelempar tali, pengatur tali, penarik tali, dan palka.

f. Kapal Tonda: Kapal penangkapan ikan dengan pancing yang ditarik sepanjang permukaan. Ukuran kapal tonda sangat variatif dari yang berukuran kecil dengan geladak terbuka hingga berukuran besar. Memiliki karakteristik mampu menampung kurang dari 15 GT dengan awak kapal 5-7 orang. Kapal ini memiliki dua jenis, yaitu tonda permuakaan (*surface*) dan tonda pertengahan (*mind water*).

Dengan penjabaran jenis kapal diatas tentunya sesuai dengan *rule* 2 ini yang menjelaskan berbagai jenis kapal yang diatur di COLREGS 1972 dan berbagai jenis kemampuan kapal juga. Apabila melihat definisi pada huruf (a) yang mendefinisikan arti kata *vessel* yang mengartikan semua hal yang dapat dijadikan alat transportasi di

atas air, dengan definisi tersebut jelas kapal *Coast Guard* China dan kapal nelayan Vietnam termasuk dalam definisi ini dan diatur juga tentunya.

Lalu melihat juga huruf (b) yang mendefinisikan mengenai *power-driven vessel* yang artinya semua kapal yang digerakkan oleh mesin, kapal *Coast Guard* China termasuk dalam kategori tersebut karena mereka digerakkan oleh mesin 3901 *cutter* dan berat kapal mencapai 12.000 ton.[87]

Sedangkan untuk kapal nelayan Vietnam lebih didefinisikan lagi pada huruf (d) yang menyebutkan *vessel engaged in fishing*, mengartikan bahwa kapal yang terlibat dalam menangkap ikan menggunakan jaring, tali, tali pukat, atau alat penangkap lainnya. Hal tersebut jelas mengatur dan mendefinisikan kapal nelayan Vietnam yang dianggap di COLREGS 1972. Karena kapal nelayan Vietnam kebanyakan menggunakan jaring berukuran kurang dari 25m untuk menangkap ikan. Hal tersebut pun sudah diatur oleh *Ministry of Agriculture and Rural Development* Vietnam.[88]

Lalu juga terdapat definisi pada huruf (i) yang menyebutkan *underway* yang artinya kapal berlayar. Dijelaskan bahwa definisi kapal berlayar atau berjalan adalah ketika kapal sedang tidak berlabuh menggunakan jangkar atau berada di pantai. Yang dimaksud jangkar adalah alat pemberat kapal yang diturunkan ke dasar laut, sungai, atau perairan lainnya dengan tujuan menepi dan memberhentikan kapal.[89] Lalu pada kejadian penabrakan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam, kedua kapal tersebut sama-sama berjalan yang mengartikan bahwa masuk dalam definisi *underway* sesuai dengan *rule* 3 huruf (i) COLREGS 1972.

Dapat disimpulkan oleh peneliti bahwa kapal *Coast Guard* China dan kapal Nelayan Vietnam sama-sama diatur serta didefinisikan pada *rule* 3 COLREGS 1972. Karena kapal *Coast Guard* China masuk dalam definisi *vessel* di huruf a, dan memiliki mesin penggerak sesuai definisi *power-driven vessel* di huruf b serta sedang berjalan atau tidak berlabuh sesuai definisi *underway* di huruf (i) COLREGS 1972.

---

[87] https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/china-sent-monster-ship-roam-the-south-china-sea-20608 (27 Desember 2020)

[88] Nguyen Long dan Nguyen Dinh Dzung, ***Review of Vietnam's Legal, Policy, and Institutional Arrangements in Light of WCPFC Requirements,*** Consultancy Report WPEAOFM Project No.01, 2010, hlm. 9

[89] Sujanto, **Pesawat Kapal**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1986, hlm. 74

Kapal Nelayan Vietnam juga sama-sama masuk dalam definisi *vessel* di huruf a, sedang berjalan atau tidak berlabuh di huruf (i), dan juga *vessel engaged fishing* di huruf d.

3. *Rule* 6 COLREGS 1972mengenai *safe speed* atau kecepatan pada batas aman sebuah kapal ketika berlayar di laut.

Isi *Rule* 6 COLREGS 1972 adalah sebagai berikut:

"*Safe speed*

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

In determining a safe speed, the following factors shall be among those taken into account:

(a). By all vessels:

(i). the state of visibility;

(ii). the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;

(iii). the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;

(iv). at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;

(v). the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;

(vi). the draught in relation to the available depth of water.

(b). Additionally, by vessels with operational radar:

(i). the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;

(ii). any constraints imposed by the radar range scale in use;

(iii). the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;

(iv). the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;

(v). the number, location and movement of vessels detected by radar;

(vi). the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity."

Kecepatan kapal pada umumnya dihitung menggunakan satuan knot. Knot adalah satuan kecepatan yang digunakan oleh kapal yang dimana kecepatannya sama dengan satu mil laut, hitungannya 1 knot=1,852 km/h.[90] Kecepatan kapal ini tidak

[90] Tim Bartlett, ***RYA Navigation Handbook,*** Royal Yachting Association, Southampton, 2008, hlm. 4

memiliki hubungan timbal balik dengan bahan bakar yang digunakan, namun cepat atau lambatnya kapal lebih dipengaruhi oleh desain sebuah kapal atau operasional kapal itu sendiri.

Kapal yang melaju lebih lambat akan memiliki emisi udara yang lebih sedikit daripada kapal yang melaju cepat.[91] Untuk mengukur berapa kecepatan tersebut di era modern biasanya kapal sudah menggunakan GPS. Sistem GPS ini terdiri dari pemancar, penerima, dan sistem satelit. Saat ini, metode inilah yang paling akurat. Metode lainnya untuk mengukur kecepatan sebuah kapal adalah menggunakan *doppler shift* dan *correlation velocity log* atau biasa disingkat CVL. Doppler shift ini akan mengukur menggunakan efek Doppler yaitu menggunakan gelombang atau frekuensi. Denyut suara dari gelombang tersebut dihasilkan oleh gerakan kapal yang akan dipantulkan dari dasar laut dan diukur menggunakan instrument sonar. Tetapi untuk metode ini sudah jarang digunakan karena terlalu rumit dan perkembangan teknologi GPS yang sudah pesat.[92]

Jenis kapal yang berbeda pun tentunya memiliki kecepatan rata-rata yang berbeda seperti:[93]

1. Kapal Pengangkut Curah – 13 to 15 knots
2. Kapal Peti Kemas – 16 to 24 knots
3. Kapal Tanker Minyak – 13 to 17 knots
4. Kapal Pengangkut Barang Berat – 16 to 22 knots
5. Kapal Pesiar – 20 to 25 knots

Jenis kapal yang berbeda dengan desain yang berbeda, muatan yang berbeda, serta konsep yang berbeda tentunnya akan membuat kecepatan kapal berbeda. Kecepatan kapal dipengaruhi berbagai faktor seperti pergerakan atau manuver kapal, arah angin, cuaca laut, kondisi lambung kapal, baling-baling, dan lain-lainnya. Untuk kapal yang muatannya kosong tentu pergerakannya lebih ringan. Karena resistensi permukaan lambung dengan permukaan laut lebih dekat sehingga tidak banyak beban pada mesin utama, hal ini mengakitbatkan kecepatan menjadi lebih cepat tetapi tidak

---

[91] M.Tello, S Ribeiro e Silva, C Guedes Soares, ***Seakeeping Performance of Fishing Vassels in Irregular Wave***, Elsevier, Vol.38 Issue 5-6, 2011, hlm. 3

[92] Satria A, **Ekologi Politik Nelayan**, PT LKiS Pelangi Aksara, Bandung, 2009, hlm. 5

[93] https://www.marineinsight.com/guidelines/speed-of-a-ship-at-sea/ (29 Desember 2020)

menambah daya. Sedangkan untuk kapal yang memiliki isi muatan resistensi pada lambung kapal akan lebih banyak. Mesin utama pun akan bebannya akan tertambah sehingga kecepatan lebih rendah.

Besarnya gaya angin dan arah angin akan mempengaruhi beban pada mesin utama sehingga berdampak pula dengan tinggi atau rendahnya kecepatan kapal. Pemanfaatan *hull* dan *propeller* atau biasa disebut baling-baling belakang pendorong kapal juga berpengaruh pada mesin utama kapal. Selain itu, posisi kapal berjalan juga mempengaruhi kecepatan seperti berada di dekat pelabuhan, tepi pantai, dan kanal. Posisi tersebut juga menentukan terkait navigasi yang aman dan manuver kapal yang tepat. Lalu juga pada topografi laut tertentu, kecepatan kapal juga wajib dikurangi.[94]

Dari penjelasan jenis-jenis kecepatan pada kapal tersebut maka hal ini sesuai dengan *Rule* 6 COLREGS 1972. *Rule* ini menjelaskan tentang kecepatan kapal pada batas aman dengan situasi dan kondisi tambahan tertentu. Kapal harus berlayar dengan kecepatan yang aman agar kapal dapat mencegah atau menghindari terjadinya kemungkinan tabrakan dengan kapal lain yang ada di laut. Kaitan dengan penabrakan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam adalah seharusnya Coast Guard China menerapkan *safe speed* ketika didepan terdapat kapal nelayan Vietnam. Hampir tidak mungkin Coast Guard China melakukan penabrakan dan menyebabkan kapal Nelayan Vietnam tenggelam dengan kecepatan yang aman. Karena menurut E.C Trupper dan KJ Rawson rekonstruksi kapal dapat tenggelam karena ditabrak dari samping mengenai lambung kapal dan dengan kecepatan yang cukup tinggi.[95]

Apalagi ada tambahan situasi dan kondisi terutama pada huruf b nomor (iv) yang menjelaskan tentang adanya kemungkinan kapal kecil didepan apabila tidak terdeteksi radar.

Kapal nelayan Vietnam tentunya memiliki ukuran lebih kecil dibanding *kapal Coast Guard* China. Seharusnya apabila Coast Guard China menaati safe speed dan situasi kondisi tersebut tidak akan terjadi tabrakan yang menyebabkan kapal nelayan Vietnam tenggelam dikarenakan kapal *Coast Guard* China akan memungkinkan untuk

[94] Ibid.

[95] E.C Trupper dan KJ Rawson, ***Basic Ship Theory***, Butterworth-Heinemann, Boston, 2001, hlm. 23

menghindar. Kapal nelayan Vietnam sendiri menerapkan *safe speed* karena pada saat kejadian bulan April dan Juni 2020, mereka menghadap utara sehingga tidak ada objek apapun didepannya. Lalu kapal *Coast Guard* China menabrak mengenai lambung kapal bagian kiri.

China tidak pertama kalinya melanggar *Rule* 6 COLREGS 1972 ini. China terbukti melanggar *rule* ini pada kasus sebelumnya, ketika sengketa dengan Fillipina di *Permanent Court of Arbitration* pada tahun 2016. PCA memutuskan bahwa China melanggar *Rule* 6 COLREGS 1972 mengenai kecepatan pada batas aman yang dimana kecepatan tersebut memungkinkan untuk menghindari terjadinya tabrakan dengan kapal Fillipina di laut. Walaupun *Rule* 6 COLREGS 1972 sendiri tidak memberikan angka atau definisi pasti mengenai batas kecepatan yang aman. Berikut ini adalah isi putusannya:[96]

> "*In this instance, however, both Professor Allen and Captain Singhota consider the incidents described above to have occurred at unsafe speeds. The Tribunal concurs with that view and determines that the Chinese vessels' actions breached Rule 6"*

Professor Allen yang merupakan professor Hukum Internasional di University of Washington serta Captain Singhota menjelaskan dalam putusan tersebut bahwa memang China berada di kecepatan yang tidak aman. Sehingga hal itu menyebabkan terjadinya tubrukan dan pelanggaran pada *Rule* 6 COLREGS 1972. Atas dasar hal itu, maka PCA memutuskan bahwa hal yang dilakukan oleh China menyebabkan pelanggaran pada *Rule* 6 COLREGS 1972**.**

Maka dari itu dapat disimpulkan bahwa China berpotensi melakukan pelanggaran yang sama pada kasus penabrakan Coast Guard China terhadap kapal nelayan Vietnam. Tetapi memang pada kasus dengan kapal nelayan Vietnam ini, secara sengaja kapal Coast Guard China melakukan penabrakan atas dasar penegakan hukum operasi *Flashing Sword 2020*. Berbanding terbalik dengan Vietnam yang tidak memiliki sejarah yang terbukti melanggar *rule* 6 COLREGS 1972. Hal ini juga dikarenakan Vietnam hanya berlayar di ZEE Vietnam sendiri menurut UNCLOS 1982.

[96] https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/china-sent-monster-ship-roam-the-south-china-sea-20608 (27 Desember 2020)

4. *Rule* 7 COLREGS 1972 mengenai resiko-resiko terjadinya penubrukan atau kecelakaan di laut, yaitu:

"Risk of collision

(a). Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

(b). Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

(c). Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

(d). In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:

(i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;

(ii). such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range"

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, musibah berarti kejadian yang menyedihkan yang menimpa yang merupakan malapetaka atau bencana.[97] Sehingga dapat disimpulkan bahwa Musibah kapal merupakan peristiwa yang menyedihkan atau malapetaka/bencana yang menimpa kapal itu sendiri beserta awak dan muatannya. Kecelakaan yang terjadi pada kapal tentunya cukup sulit diprediksi dan dapat terjadi dimana saja serta kapanpun. Oleh sebab itu untuk mengurangi resiko-resiko terjadinya kecelakaan atau tubrukan antar kapal di laut maka kapal wajib melakukan persiapan atau biasa disebut manajemen keselamatan seperti:[98]

1. Menaati *International Safety Management code* (ISM *code*)
2. Melakukan pengetesan sistem operasi kemudi darurat (*Emergency Rudder*)
3. Memeriksa beroperasinya GPS (*Global Positioning System*)
4. Melakukan uji kelayakan sekoci (*David*) penolong untuk diturunkan dan dinaikan
5. Memeriksa kelayakan Jangkar dan rantai jangkar agar dalam keadaan baik

[97] Kamus Besar Bahasa Indonesia

[98] HM Thamrin, **Manajemen Keselamatan dan Upaya Pencegahan Kapal ke Titik Nol (*Zero Accident*)**, Jurnal Ilmiah Widya, Vol.3 No.2, 2015, hlm. 3

6. Persiapan penerimaan Pilot (*pandu*),dan menurunkan Pilot
7. Memeriksa *smoke detector* di anjungan untuk mengantisipasi terjadinya kebakaran yang tidak terduga di palka-palka
8. Mengecek Peta-peta mulai dari tempat berangkat sampai ke tempat tujuan sudah dikoreksi dan di-*update*
9. Melakukan pemeriksaan terhadap generator dan *tes running*
10. Mengecek lampu-lampu jalan dan lampu-lampu darurat
11. Menguji hidup atau matinya darurat mesin Induk
12. Melakukan dan memeriksa Internal audit serta *Management review*
13. Menguji pengoperasian *Oil Water Sparator* (OWS),

Mengecek tutup palka dan peralatan bongkar muat juga alat elektronik.

Dalam hal menangani manajemen keselamatan sebenarnya International Maritime Organization juga telah mengeluarkan ISM *Code* atau *International Safety Management Code* dengan edisi terakhirnya adalah tahun 1993. Tetapi peraturan ini memang lebih seperti panduan dengan pendekatan yang lebih individualis ke kapal-kapal. Peraturan ini pun akhirnya resmi berlaku pada tahun 1998. ISM-Code mengacu kepada 13 elemen yang terdiri dari:[99]

1. Elemen umum;
2. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan;
3. Tanggungjawab dan perlindungan lingkungan;
4. Tanggungjawab dan wewenang perusahaan;
5. Petugas yang ditunjuk di darat;
6. Tanggungjawab dan wewenang nakhoda;
7. Sumber daya dan tenaga kerja;
8. Pengembangan rencana pengoperasian kapal;
9. Kesiapan menghadapi keadaan darurat;
10. Pelaporan dan analisis ketidaksesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya;
11. Pemeliharaan kapal dan perlengkapan;
12. Verifikasi, tinjauan, dan evaluasi perusahaan;

[99] Hanok Mandoku, **Sebuah Analisis Tentang Sebab-Sebab Kejadian Kecelakaan KM. Putri Ayu di Perairan Ambon-Maluku**, ARIKA, Vol.06 No.02, 2012, hlm. 3

13. Sertifikasi, verifikasi dan pengawasan.

Dengan penjabaran dan penjelasan tentang resiko tubrukan dan manajemen keselamatan kapal maka hal itu jelas sesuai serta berhubungan dengan *rule* 7 COLREGS 1972. Pada pasal ini menjelaskan terkait menghadapi resiko-resiko tubrukan di laut yang harus dihadapi. Dengan adanya kesiapan radar, kompas, dan mental untuk menghindari tubrukan. Kaitannya dengan kasus penabrakan *Coast Guard China* terhadap kapal nelayan Vietnam adalah pada huruf (a) disitu dijelaskan bahwa setiap kapal wajib melakukan segala cara yang ada untuk menghindari terjadinya tubrukan di laut. Sedangkan yang terjadi adalah *Coast Guard* China dengan sengaja menabrak dan tidak melakukan usaha untuk menghindari tabrakan dengan kapal nelayan Vietnam, hal itu justru dilakukan berdasarkan penegakan hukum operasi *Flashing Sword* 2020. Ini mengartikan bahwa Coast Guard China jelas melakukan pelanggaran pada *rule* 7 huruf (a) COLREGS 1972 dengan sengaja melakukan penabrakan terhadap kapal nelayan Vietnam tanpa adanya usaha untuk menghindari. Untuk kapal nelayan Vietnam sendiri cukup sulit untuk menghindari tubrukan dari arah barat ketika sedang menuju arah utara.

Setelah itu terdapat tambahan kondisi situasi pada huruf (d) nomor (ii) yaitu menjelaskan tentang adanya resiko apabila ketika mendekati kapal yang sangat besar atau derek atau ketika mendekati kapal dalam jarak dekat. Pasal ini tentunya berhubungan dengan kasus penabrakan *Coast Guard China* terhadap kapal nelayan Vietnam karena ketika sebelum terjadinya penabrakan kapal *Coast Guard* China maupun kapal nelayan Vietnam dapat melihat adanya kapal yang mendekat. Tetapi dalam kejadian tersebut, dapat dianalisa posisi kapal yang mana yang memiliki kewajiban untuk menghindar.

Kapal nelayan Vietnam sedang menuju arah utara dan tidak menyadari adanya kapal *Coast Guard China* dari arah barat sehingga menabrak lambung kapalnya. Sedangkan kapal *Coast Guard China* tentunya memiliki peralatan radar untuk mendeteksi adanya kapal didepan karena memang memiliki niat sengaja menabrak tanpa memperhatikan resiko tersebut atas dasar penegakan hukum operasi *Flashing Sword* 2020.

Dalam hal ini sudah jelas bahwa Coast Guard China melanggar pasal tersebut karena tidak memperhatikan resiko adanya kapal didepannya, sedangkan kapal nelayan Vietnam tidak memperhatikan adanya kapal besar yang mendekat.

Tetapi dari posisi kapal nelayan Vietnam, sangat sulit untuk menghindari hal tersebut karena sedang menghadap arah utara sedangkan untuk menghindari tubrukan dari arah barat maka kapal harus melakukan perputaran dengan cepat yang tidak memungkinkan bagi teknologi *steering gear* bagi sebuah kapal nelayan[100], apalagi yang datang adalah kapal *Coast Guard* China yang berukuran lebih besar.

Sayangnya hal ini bukan pertama kalinya China melakukan pelanggaran *rule* 7 COLREGS 1972, karena pada tahun 2016 terbukti pada putusan PCA bahwa China melanggar *rule* 7 COLREGS 1972 saat bersengketa dengan Fillipina. Berikut adalah isi putusannya:[101]

> "*Indeed, far from avoiding a collision, the actions of the Chinese ships made the possibility of a collision substantially more likely. That fact alone—independent of any question as to whether a collision, whether through the crew's effort or by good fortune, was ultimately averted—suffices to demonstrate a violation of the COLREGS.*"

Dalam putusan tersebut, PCA mengatakan bahwa China malah tidak melakukan hal apapun untuk menghindari terjadinya tabrakan justru tindakan China lah yang membuat terjadinya tabrakan. Fakta tersebut bahkan membuat PCA mengesampingkan adanya kemungkinan faktor-faktor luar yang membuat tabrakan seperti kondisi atau cuaca alam, sehingga fakta tersebut cukup untuk memutuskan bahwa China melanggar *rule* 7 COLREGS Hal ini cukup mirip dengan kasus yang diambil oleh peneliti, karena China melakukan tabrakan secara sengaja. Untuk Vietnam sendiri belum pernah terbukti atau diadili dalam rangka melanggar *rule* 7 COLREGS 1972.

---

[100] Ryan Suryadi Putra, **Pengelolaan Keselamatan Kerja Nelayan di PPI Batukaras Kabupaten Pangandaran**, Albacore, Volume 01 No 01, 2017, hlm. 4

[101] https://thediplomat.com/2016/09/the-important-south-china-sea-ruling-no-one-is-talking-about/ (29 Desember 2020)

5. *Rule* 8 COLREGS 1972 yang menjelaskan tentang tindakan-tindakan yang harus dilakukan untuk menghindari tubrukan, pasal ini biasanya digabungkan dengan rule 7 COLREGS 1972, berikut adalah isi dari aturan ini:

"Action to Avoid Collision

(a). Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

(b). Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

(c). If there is sufficient sea-room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

(d). Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

(e). If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

(i). A vessel which, by any of these Rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea-room for the safe passage of the other vessel.

(ii). A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the Rules of this part.

(iii). A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the Rules of this part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision."

Dalam hal ini semua kapal wajib melakukan tindakan-tindakan yang ada di pasal ini untuk menghindari tabrakan. Setiap tindakan pun harus memperhatikan situasi dan kondisi. Pasal ini tentunnya berkaitan dengan penabrakan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam.

Pertama adalah pada huruf (a) yang menjelaskan bahwa setiap tindakan untuk menghindari tubrukan harus diambil dengan memperhatikan *the observance of good seamanship. Coast Guard* China tidak melakukan tindakan untuk menghindari terjadinya tabrakan tetapi malah sengaja melakukan tubrukan tersebut. Pada akhirnya menyebabkan kapal nelayan Vietnam tenggelam.

Sama seperti *Rule* 2 juga, China tentunya melanggar *the observance of good seamanship* yang mengartikan seorang pelaut harus memiliki skill dan pengetahuan mengenai navigasi, merawat dan mengoperasikan kapal dengan baik.[102]

Selanjutnya, huruf (b) aturan ini menjelaskan apabila terdapat kapal lain yang terlihat secara visual dengan mata telanjang atau pada radar maka kapal wajib mengurangi kecepatan atau merubah jalur walaupun hanya sedikit saja sehingga tubrukan dapat dihindari. Faktanya kapal *Coast Guard China* tidak melakukan pengurangan kecepatan atau perubahan jalur sedikit pun, karena mereka tetap terus menerjang dan tentunya kecepatan menjadi berkurang setelah menabrak. Tentunnya kapal nelayan Vietnam sudah terlihat dalam radar, karena sesuai dengan alasan kapal *Coast Guard* China mereka melakukan penegakan operasi *flashing sword 2020*. Untuk merubah jalur atau haluan, kapal memiliki *steering gear* yang dimana dimiliki oleh *Coast Guard* China. *Steering gear* adalah salah satu peralatan yang utama di dalam sebuah kapal. Peralatan ini berfungsi untuk mengendarai kapal untuk berbelok ke arah kiri (*port side*) dan kanan (*starboard side*).[103]

Steering gear sendiri dapat berfungsi ketika kapal sedang bergerak. Sehingga kapal nelayan Vietnam memang sudah terlihat dan diincar untuk dilakukan tabrakan. Pada akhirnya, kapal *Coast Guard China* jelas melanggar pada Rule 8 huruf b COLREGS 1972, karena sengaja melakukan tabrakan dan tidak mengurangi kecepatan atau merubah jalur kapalnya berjalan.

Dalam sejarahnya, China ternyata pernah melakukan pelanggaran *Rule* 8 COLREGS 1972 sebelumnya yaitu pada tahun 2016 ketika bersengketa dengan

[102] https://ecolregs.com/index.php? (30 Desember 2020)
[103] Tony Santiko, **Strategi Mengatasi Terganggunya Pengoperasian *Steer Gear* di Kapal SV.Swissco Samson**, Jurnal Dinamika Bahari, Volume 10 No.1, 2019, hlm. 2

Fillipina di *Permanent Court of Arbitration.* China saat itu terbukti melakukan pelanggaran tersebut yaitu dengan isi putusan:[104]

"*Indeed, far from avoiding a collision, the actions of the Chinese ships made the possibility of a collision substantially more likely. That fact alone—independent of any question as to whether a collision, whether through the crew's effort or by good fortune, was ultimately averted—suffices to demonstrate a violation of the COLREGS. For the same reasons as those underlying its conclusion with respect to Rule 2(a), the Tribunal considers the other requirement imposed by Rule 8, namely "due regard to the observance of good seamanship," also to have been violated."*

Pada putusan tersebut menyebutkan bahwa China telah melanggar *the observance of good seamanship* yang ada pada *rule* 8 COLREGS 1972. Hal tersebut merupakan kesimpulan yang diambil dari pelanggaran yang ada pada *rule* 2 huruf (a). Oleh karena itu, PCA cukup mudah untuk menyimpulkan bahwa China telah melanggar *rule* 8. Pada kasus ini mengartikan bahwa China telah melakukan pelanggaran yang sama dan juga terkait dengan kesengajaan yang sama. Untuk Vietnam sendiri hanya pernah diduga melanggar *rule* 8 COLREGS 1972 ketika melakukan penabrakan terhadap Kapal patroli milik TNI AL KRI Tjiptadi-381.[105] Hal ini belum pernah terbukti dengan putusan pengadilan.[106] Tetapi yang jelas apabila menengok kebelakang, memang hanya China yang pernah melakukan pelanggaran tersebut.

6. *Rule* 15 COLREGS 1972 tentang situasi menyebrang untuk menghindari tabrakan. Rule ini menjelaskan bahwa:

"*Crossing situation*

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel."

[104] https://thediplomat.com/2016/09/the-important-south-china-sea-ruling-no-one-is-talking-about/ (30 Desember 2020)

[105] https://regional.kompas.com/read/2019/04/30/09543651/5-fakta-kapal-tni-al-ditabrak-kapal-vietnam-susi-akan-tenggelamkan-kapal?page=all (30 Desember 2020)

[106] Githa, Narzif, dan Dwi Astuti Palupi, ***Juridical Analysis of The Collision Between Indonesian Navy Ships And Vietnam Coast Guards In Natuna Waters According To International Law (Solas Convention And Colreg) And National Law***, Jurnal Bung Hatta, Vol.12 No.2, 2020, hlm. 6

Pasal ini menjelaskan apabila dua kapal saling menyebrang maka salah satunya yang paling memungkinkan wajib untuk menghindar agar tidak terjadi tubrukan.[107] Pada kejadian kasus penabrakan *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam, apabila dilihat dari posisi masing-masing kapal, yang paling memungkinkan untuk menghindar adalah kapal *Coast Guard* China. Karena kapal nelayan Vietnam sedang menuju arah utara sedangkan *Coast Guard* China datang dari arah barat.[108]

Coast Guard China jelas memungkinkan untuk langsung menghindar karena mereka datang dari arah barat dan memiliki cukup waktu untuk menghindarkan tabrakan. Sedangkan kapal nelayan Vietnam menuju arah utara yang dimana akan membutuhkan waktu untuk menghindar karena kapal *Coast Guard* China sendiri lebih besar ukurannya. Kapal nelayan Vietnam pun tidak memiliki teknologi untuk mendeteksi keberadaan kapal *Coast Guard* China dari jauh sehingga akan sulit untuk menghindar,[109] apalagi mereka tidak mengetahui bahwa mereka akan ditubruk secara sengaja. Apabila disimpulkan dengan fakta yang terjadi dan isi pasal ini, jelas bahwa Coast Guard China melanggar *rule* 15 COLREGS 1972 karena tidak melakukan tindakan untuk menghindari tubrukan saat terjadinya *crossing situation* antar dua kapal.

Berdasarkan analisis penulis, ditemukan fakta bahwa China bukan pertama kalinya melanggar *rule* 15 COLREGS 1972. China pernah melanggar rule tersebut sesuai dengan putusan PCA ketika sengketa dengan Fillipina pada tahun 2016 yang berisi:[110]

> "*On April 28, 2012, FLEC 310 approached BRP Pampanga to within 600 yards; fifteen minutes later, it passed BRP Edsa II from the starboard quarter to the port side at a distance of "barely 200 yards." In other words, rather than abiding by the applicable regulations by "keep[ing] out of the way" and avoiding the other ship, FLEC 310 did the opposite."*

[107] Kjell Ivar Overgard, ***Observation and Assessment of Crossing Situations between Pleasure craft and a Small Passenger Ferry***, WMU Journal of Maritime Affairs, 2020, hlm. 5

[108] https://abcnews.go.com/International/wireStory/philippines-backs-vietnam-china-sinks-fishing-boat-70037606 (11 Januari 2021)

[109] https://vietnamnews.vn/society/715017/electronic-technology-will-help-improve-fisheries-management.html (31 Desember 2020)

[110] https://jusmundi.com/en/document/decision/en-the-south-china-sea-arbitration-the-republic-of-philippines-v-the-peoples-republic-of-china-award-tuesday-12th-july-2016 (31 Desember 2020)

Pada putusan tersebut PCA menjelaskan bahwa kapal China mendekati kapal Fillipina dengan jarak 600 *yard.* Lalu hanya dengan waktu 15 menit, ia melakukan manuver dari kuarter kanan ke sisi kiri kepada kapal Fillipina lain dengan jarak hampir 200 *yard.* Padahal *rule* 15 menjelaskan bahwa kapal harus menyingkir dan memberikan jalan apabila dalam posisi tersebut, tetapi yang dilakukan oleh China justru sebaliknya. Sehingga PCA mengambil kesimpulan dan memutuskan bahwa China melakukan pelanggaran *rule* 15 COLREGS 1972.

Sedangkan apabila melihat *track record* Vietnam dalam kaitannya dengan rule 15 COLREGS 1972, pernah terdapat friksi antara Indonesia dan Vietnam yang diduga melanggar pasal tersebu tetapi hal itu masih bersifaat dugaan belum ada putusan hukumnya.[111]

Hal ini jelas bahwa China telah melakukan pelanggaran yang sama terhadap kapal nelayan Vietnam.

7. *Rule* 16 COLREGS 1972

Rule 16 COLREGS 1972 ini merupakan aturan yang berhubungan dan terkait dengan *rule* 15 COLREGS 1972, dimana isinya adalah:

> *"Action by give-way vessel*
> *Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear."*

Pada pasal ini menjelaskan bahwa setiap kapal yang sudah diinstruksikan untuk menyingkir dan menghindar harus apabila terdapat kapal lain untuk menghindari tubrukan. Kaitannya pada kasus penabrakan *Coast Guard* China terhadap kapal melayan Vietnam ini adalah pada saat kejadian bulan April 2020, Coast Guard China bersikeras telah memberitahukan kapal nelayan Vietnam untuk segera menyingkir. Tetapi kapal nelayan Vietnam tidak segera menyingkir dan malah melakukan manuver-manuver berbahaya yang menyebabkan kapal nelayan Vietnam tenggelam sendiri setelah menabrak kapal *Coast Guard* China.[112]

---

[111] https://theinsiderstories.com/indonesia-seizes-four-vietnamese-illegal-fishing-vessels/ (31 Desember 2020)

[112] https://hot.grid.id/read/182210816/kembali-berulah-kapal-coast-guard-china-tabrak-dan-jarah-ikan-hasil-tangapan-perahu-nelayan-vietnam-negara-tetangga-kutuk-kesewenang-wenangan-beijing?page=all (31 Desember 2020)

Apabila dalam keterangan China ini mengartikan bahwa kapal nelayan Vietnam mengabaikan instruksi dari kapal *Coast Guard* China. Mengabaikan instruksi tersebut mengartikan bahwa kapal nelayan Vietnam melakukan pelanggaran pada *rule* 16 COLREGS 1972. Karena apabila sudah diinstruksikan, kapal wajib menyingkir atau menghindar bahkan dapat melakukan tindakan tersebut lebih awal agar jalur tetap kosong sehingga tidak terjadi tubrukan.

Dalam linimasa sebuah kejadian dalam hukum laut Internasional tercatat bahwa China pernah melakukan pelanggaran rule 16 COLREGS 1972 pada tahun 2016 ketika bersengketa dengan Fillipina di *Permanent Court of Arbitration* Den Haag. Disitu terdapat sebuah putusan yang memutuskan bahwa:[113]

> *"On April 28, 2012, FLEC 310 approached BRP Pampanga to within 600 yards; fifteen minutes later, it passed BRP Edsa II from the starboard quarter to the port side at a distance of "barely 200 yards." In other words, rather than abiding by the applicable regulations by "keep[ing] out of the way" and avoiding the other ship, FLEC 310 did the opposite. The attempt by CMS 71, on 26 May 2012, to cut across the bow of MCS 3008 from the port (left) side at a distance of merely 100 yards admits of the same error. Accordingly, both incidents constituted a breach of the Rules of the COLREGS in this respect."*

Putusan tersebut menjelaskan bahwa kapal China pada tahun 2012 pernah memotong jalur kapal Fillipina dengan jarak 100 *yards* dan diakui oleh China bahwa hal itu memang benar terjadi. Karena jelas memotong jalur dengan jarak yang cukup pendek sangat berbahaya dan membuat terjadi tubrukan.[114] Hal itu mengartikan bahwa memang China melakukan pelanggaran pada *rule* 16 COLREGS 1972. Pada akhirnya PCA memberikan akhir putusan kesimpulan dari kasus tersebut sebagai berikut: [115]

> "*In light of the foregoing analysis, the Tribunal considers China to have repeatedly violated the Rules of the COLREGS over the course of the interactions described by the crew of the Philippine vessels and as credibly assessed in the two expert reports. Where Chinese vessels were under an obligation to yield, they persisted; where the regulations called for a safe distance, they infringed it. The actions are not suggestive of occasional negligence in failing to adhere to*

[113] https://www.twomargins.com/c/South-China-Sea-Ruling:-July-12,-2016-hjwbkr (31 Desember 2020)
[114] J Creswell, ***Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Traditions***, Sage, California, 2007, hlm. 75
[115] https://www.twomargins.com/c/South-China-Sea-Ruling:-July-12,-2016-hjwbkr (31 Desember 2020)

the COLREGS, but rather point to a conscious disregard of what the regulations require."

Kesimpulan dari PCA menjelaskan bahwa China telah melanggar COLREGS 1972 berkali-kali sebagaimana laporan dari dua ahli terhadap kasus terhadap Fillipina ini. Ketika kapal China diinstruksikan untuk menyerah, mereka tetap bertahan lalu ketika China diinstruksikan untuk menjaga jarak aman, mereka tetap melanggar padahal instruksi tersebut sesuai dengan COLREGS 1972. Bahkan PCA menambahkan bahwa China bukan hanya lalai secara tidak sengaja tetapi benar-benar mengabaikan COLREGS 1972 karena dilakukan berkali-kali.

Untuk Vietnam sendiri belum pernah ada tindakan pelanggaran pada pasal ini. Apabila dapat disimpulkan maka China memang pernah memiliki latar belakang dalam melanggar pasal ini, tetapi pada kaitan kasus yang diteliti oleh peneliti, Vietnam yang memiliki potensi dalam melanggar pasal ini.

8. *Rule* 18 COLREGS 1972 yang mengatu tanggung jawab antar kapal. Rule ini menyatakan bahwa:

"Responsibilities between vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

(a). A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:

(i). a vessel not under command;

(ii). a vessel restricted in her ability to manoeuvre;

(iii). a vessel engaged in fishing;

(iv). a sailing vessel.

(b). A sailing vessel underway shall keep out of the way of:

(i). a vessel not under command;

(ii). a vessel restricted in her ability to manoeuvre;

(iii). a vessel engaged in fishing.

(c). A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of:

(i). a vessel not under command;

(ii). a vessel restricted in her ability to manoeuvre.

(d).

(i). Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.

(ii). A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.
(e). A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this part.
(f).
(i). A WIG craft shall, when taking off, landing and in flight near the surface, keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation;
(ii). a WIG craft operating on the water surface shall comply with the Rules of this Part as a power-driven vessel."

Berdasarkan aturan ini, kapal yang sedang berlayar harus menghindar dari kapal-kapal yang disebutkan di atas. Dalam *rule* ini pun terdapat pengecualian yaitu *rule* 9 yang mengatur tentang jalur yang sempit, *rule* 10 yang mengatur tentang skema lalu lintas kapal, dan *rule* 13 yang mengatur tentang penyalipan. Hal itu tentunya berkaitan dengan penabrakan yang dilakukan oleh kapal *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam. Sebagaimana disebutkan dalam *rule* 3 COLREGS 1972 bahwa kapal Coast Guard merupakan jenis kapal yang *power-driven* yaitu menggunakan mesin. Pada huruf (a) disebutkan bahwa kapal berjenis *power-driven* yang sedang berlayar wajib menghindari kapal nelayan yang tertera di (iii). Tetapi yang terjadi malah kapal *Coast Guard* China melakukan penabrakan tersebut secara sengaja. Hal ini mengartikan bahwa kapal Coast Guard China melakukan pelanggaran terhadap *rule* 18 COLREGS 1972. Dalam situasi ketika penabrakan pun tidak ada situasi sedang berada di jalur yang sempit, lalu lintas kapal, dan menyalip.

Untuk kapal nelayan Vietnam sendiri diatur juga pada huruf (c) yang mengatur bahwa kapal nelayan atau penangkap ikan wajib menghindar dari kapal yang sedang tidak dibawah komando dan kapal yang terbatas pergerakannya.[116] Kapal *Coast Guard* China pun tidak masuk dalam dua kategori kapal tersebut. Hal ini mengartikan bahwa kapal nelayan Vietnam tidak memiliki kewajiban untuk menghindar dari kapal *Coast Guard* China, apalagi kapal nelayan Vietnam menuju arah utara dan memang sudah sengaja akan ditabrak oleh *Coast Guard* China.

[116] Frederick James, ***A Review of the Current Collision Regulations to Accommodate Multiple Ship Situations and MASS***, Journal of Physics: Conference Series, 2019, hlm. 8

B. Penabrakan dan Penjarahan Kapal Nelayan Vietnam oleh Kapal *Coast Guard* China di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam Berdasarkan *International Convention for The Safety of Life at The Sea* 1974 (SOLAS 1974)

International Convention for The Safety of Life at The Sea (SOLAS) 1974 adalah sekumpulan aturan internasional yang mengatur keselematan maritim yang memiliki tujuan untuk memberikan jaminan keselamatan hidup di laut sejak 1914, karena pada tahun-tahun tersebutlah banyak terjadi kecelakaan kapal yang menelan korban jiwa dengan jumlah yang cukup masif. Awalnya peraturan ini dibuat fokus dengan aturan tentang kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan komunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan lainnya. Modernisasi peraturan SOLAS sejak 1960, adalah menggantikan Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960. Setelah itu mulai menunjukkan perkembangan dengan terdapat aturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal yaitu:[117]

1. Desain konstruksi kapal
2. Permesinan dan instalasi listrik
3. Pencegah kebakaran
4. Alat-alat keselamatan
5. Alat komunikasi dan
6. keselamatan navigasi.

Usaha-usaha untuk melakukan penyempurnaan dan perkembangan dilakukan melalui *amandement* hasil konvensi *International Maritime Organization*, hal tersebut dilakukan dengan cukup beruntun yaitu pada 1966, 1967, 1971 dan 1973. Sayangnya usaha untuk memberlakukan aturan-aturan secara internasional kurang berjalan karena adanya syarat-syarat prosedural seperti diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, ternyata sulit dicapai pada waktu yang diharapkan.

Lalu pada rentang 1974, dibuatlah konvensi baru bernama SOLAS 1974 yang dimana pada setiap amandemen yang diberlakukan sesuai target waktu yang sudah

[117] https://jurnalmaritim.com/solas-konvensi-internasional-keselamatan-pelayaran-yang-terinspirasi-tragedi-titanic/ (1 Januari 2021)

ditentukan, kecuali terdapat penolakan dari 1/3 jumlah negara anggota atau bisa disebut 50% dari pemilik *tonnage* yang ada di dunia yang berlayar di laut. Hal ini ternyata sesuai dengan kecelakaan tanker yang terus terjadi secara beruntun pada 1976-1977, sehingga atas inisiatif dari Presiden Amerika saat itu yaitu Jimmy Charter mengadakan konferensi khusus yang membahas mengenai tambahan-tambahan terhadap SOLAS 1974, hal tersebut dilakukan agar keselamatan maritim dan laut dapat meningkat dari segi keefektifan.[118] SOLAS 1974 pun sekarang berlaku dengan bagian-bagian berikut:[119]

1. Bab I: Ketentuan Umum, pada bab ini mengatur mengenai survei berbagai jenis kapal, dan ketentuan pemeriksaan kapal oleh negara lain.
2. Bab II-1: Konstruksi, pada bab ini mengatur mengenai persyaratan yang ada konstruksi kapal, sekat-sekat kedap air, stabilitas kapal, permesinan kapal dan kelistrikan.
3. Bab II-2: Perlindungan dari kebakaran, deteksi kebakaran dan pemadam kebakaran. pada bab ini mengatur mengenai ketentuan yang ada pada sekat kedap api, sistem deteksi kebakaran, dan peralatan, jenis dan jumlah pemadam kebakaran diberbagai jenis kapal. Detail bab ini dapat dilihat di *Fire Protection Code*.
4. Bab III: Alat-alat keselamatan dan penempatannya. Pada bab ini mengatur mengenai alat-alat keselamatan dan penyelematan dari berbagai situasi lalu diberlakukan *Life Saving Appliances Code*
5. Bab IV: Komunikasi Radio (*Radio Communications*). Pada bab ini mengatur mengenai pembagian wilayah laut, jenis dan jumlah alat komunikasi yang harus ada di kapal serta peroperasiannya. Dasar dari bab ini adalah *Global Maritime Distress and Safety System* yaitu sistem pengiriman komunikasi otomatis ke pantai melalui satelit.[120]

---

[118] D Lasse dan Fatimah, **Pelatihan Keselamatan bagi Anak Buah Kapal,** Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik, Volume 2 Nomor 2, 2016, hlm. 2

[119] https://www.marineinsight.com/maritime-law/safety-of-life-at-sea-solas-convention-for-prevention-of-marine-pollution-marpol-a-general-overview/ (1 Januari 2021)

[120] Abdul Rozak dan Henny Destiana, **Pengaruh Sistem Pelayanan Jasa Pemasangan *Global Maritime Distress & Safety System***, Jurnal Pilar Nusa Mandiri, Volume 13 Nomor 2, 2017, hlm.1

6. Bab V: Keselamatan Navigasi (*Safety of Navigation*), Pada bab ini mengatur mengenai ketentuan peralatan navigasi yang harus ada di kapal, termasuk Radar, *Automatic Identification System*, *Voyage Data Recorder* dan mesin serta kemudi kapal.
7. Bab VI: Pengangkutan muatan (*Carriage of Cargoes*), Pada bab ini mengatur mengenai bagaimana menyiapkan dan penanganan ruang muat dan muatan, pengaturan muatan termasuk *lashing*. Derivasinya adalah IG (*International Grain*) *Code*.
8. Bab VII: Pengangkutan muatan berbahaya (*Carriage of dangerous goods*), Pada bab ini mengatur mengenai penyiapan dan penanganan muatan berbahaya yang dimuat di kapal. Turunan dari bab ini dikenal dengan nama *International Maritime Dangerous Goods Code*.
9. Bab VIII: Kapal nuklir *(Nuclear ships*), Pada bab ini mengatur mengenai hal-hal harus dipenuhi oleh kapal yang menggunakan tenaga nuklir, termasuk bahaya-bahaya radiasi yang ditimbulkan.
10. Bab IX: Manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal (*Management for the Safe Operation of Ships*), Pada bab ini mengatur mengenai manajemen pengoperasian kapal untuk menjamin keselamatan pelayaran. Bab ini hadir dikarenakan peratalan yang memiliki teknologi tinggi pun tidak dapat menjamin keselamatan apabila tanpa manajemen atau SDM yang mengoperasikan dengan baik dan sesuai. Dari Bab inilah lahir *International Safety Management Code*.
11. Bab X: Keselamatan untuk kapal berkecepatan tinggi (*Safety measures for high-speed craft*), Pada bab ini mengatur mengenai pengoperasian kapal yang berkecepatan tinggi. Dari sini kemudian diberlakukan *High Speed Craft Code.*
12. Bab XI-1: Langkah khusus untuk meningkatkan keselamatan maritim (*Special measures to enhance maritime safety*), Pada bab ini mengatur mengenai RO (*Recognized Organization*), yaitu suatu lembaga yang ditunjuk oleh pemerintah untuk melaksanakan tugas survey kapal atas nama pemerintah, nomor identitas kapal dan *Port State Control* (Pemeriksaan kapal berbendera asing oleh suatu negara).

13. Bab XI-2: Langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim (*Special measures to enhance maritime security*), Pada bab ini mengatur mengenai bagaimana meningkatkan keamanan maritim, oleh kapal, syahbandar dan pengelola pelabuhan. Dari Bab ini kemudian diberlakukan *International Ship and Port Facility Security Code*.
14. Bab XII: Langkah keselamatan tambahan untuk kapal pengangkut muatan curah (*Additional safety measures for bulk carriers*), Pada bab ini mengatur mengenai tambahan konstruksi untuk kapal pengangkut curah yang memiliki panjang lebih dari 150 meter.
15. Bab XIII: Verifikasi kesesuaian (*Verification of compliance*), Pada bab ini mengatur mengenai implementasi SOLAS 1974 di negara-negara yang telah meratifikasi. Penambahan Bab ini untuk mendukung pemberlakuan *Triple I Code (IMO Instrument Implementation Code).*
16. Bab XIV: Langkah keselamatan untuk kapal yang beroperasi di perairan kutub (*Safety measures for ships operating in polar waters*) Pada bab ini mengatur mengenai ketentuan-ketentuan yang harus dipenuhi oleh kapal yang berlayar di wilayah kutub dan sekitarnya. Derivasi bab ini adalah *Polar Code.*

Oleh karena itu SOLAS 1974 merupakan salah satu peraturan yang tepat untuk menganalisa kasus penabrakan yang dilakukan oleh Coast Guard China terhadap kapal nelayan Vietnam karena peraturan ini membahas mengenai keselamatan dalam dunia maritim. Sehingga bisa dilihat pada kasus ini apakah sudah sesuai dengan hal-hal dengan tujuan keselamatan di dunia maritim internasional. China dan Vietnam pun sama-sama anggota *International Maritime Organization.* China telah melakukan ratifikasi SOLAS 1974 pada tanggal 25 Mei 1980, sedangkan Vietnam juga telah melakukan aksesi SOLAS 1974 pada tanggal 18 Maret 1991.[121] Hal ini pun membuat peraturan ini cocok untuk digunakan sebagai bahan analisa dikarenakan kedua negara sama-sama mematuhi SOLAS 1974. Berikut ini paparan dan analisis terhadap kasus Vietnam dan China berdasarkan SOLAS 1974:

[121] https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800ec37f (1 Januari 2021)

1. *Chapter* I *Regulations* 2 SOLAS 1974

Chapter I *Regulations* 2 SOLAS 1974 menjelaskan mengenai definisi-definisi mengenai kapal yang diatur pada peraturan ini, yang berisi:

"*Definitions*

For the purpose of the present regulations, unless expressly provided otherwise:

(a). Regulations means the regulations contained in the annex to the present Convention.

(b). Administration means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

(c). Approved means approved by the Administration.

(d). International voyage means a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely.

(e). A passenger is every person other than:

(i). the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and

(ii). a child under one year of age.

(f). A passenger ship is a ship which carries more than twelve passengers.

(g). A cargo ship is any ship which is not a passenger ship.

(h). A tanker is a cargo ship constructed or adapted for the carriage in bulk of liquid cargoes of an inflammable see footnote nature.

(i). A fishing vessel is a vessel used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea.

(j). A nuclear ship is a ship provided with a nuclear power plant.

(k). New ship means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 25 May 1980.

(l). Existing ship means a ship which is not a new ship.

(m). A mile is 1,852 m or 6,080 ft.

(n). Anniversary date means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the relevant certificate."

Dalam pasal tersebut menjelaskan mengenai definisi-definisi sebuah kata yang akan digunakan dalam peraturan ini, termasuk administrasi, jarak, jenis penumpang, dan jenis-jenis kapal yang akan diatur dan diakui dalam peraturan ini. Hal ini pun terkait dengan kasus penabrakan yang dilakukan oleh kapal Coast Guard China

terhadap kapal nelayan Vietnam, yang dimana akan menjelaskan mengenai eksistensi dua kapal tersebut dalam pasal ini.

Pada pasal diatas terdapat huruf (i) yang memberikan definisi mengenai *fishing vessel* yaitu kapal yang digunakan untuk menangkap ikan, paus, anjing laut, dan walrus atau makhluk hidup yang ada di laut. Definisi tersebut tentunya sesuai dengan kapal nelayan Vietnam yang tentunya menangkap ikan, yang dimana kebanyakan menangkap ikan tuna.[122] Kapal nelayan sendiri memang memiliki arti kapal yang memiliki alat penangkap ikan seperti jaring, cantrang,dll yang digunakan untuk membantu menangkap ikan serta yang mengoperasikan adalah nelayan.[123] Sedangkan untuk kapal Coast Guard China sendiri tidak didefinisikan dalam SOLAS 1974 pada pasal ini tetapi bukan berarti jenis kapal Coast Guard China tidak diatur dalam SOLAS 1974.

2. *Chapter* I *Regulations* 3 SOLAS 1974

Untuk Chapter I Regulations 3 SOLAS 1974 sebenarnya masih berkaitan dengan Chapter I Regulations 2 SOLAS 1974 yang mengatur tentang pengecualian-pengecualian pada SOLAS 1974 ini, yang isinya adalah:

"Exceptions

(a). The present regulations, unless expressly provided otherwise, do not apply to:

(i). Ships of war and troopships.

(ii). Cargo ships of less than 500 tons gross tonnage.

(iii). Ships not propelled by mechanical means.

(iv). Wooden ships of primitive build.

(v). Pleasure yachts not engaged in trade.

(vi). Fishing vessels.

(b). Except as expressly provided in chapter V, nothing herein shall apply to ships solely navigating the Great Lakes of North America and the River St Lawrence as far east as a straight line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island and, on the north side of Anticosti Island, the 63rd meridian."

---

[122] Lan Ho, ***My Boat My Identity : Investment in Tuna Fishing in Vietnam***, Australian Journal Management, Volume 40 Nomor 3, 2015, hlm.1

[123] M.R Siombo, **Hukum Perikanan Nasional dan Internasional**, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2010, hlm. 65

Pasal ini menjelaskan mengenai bahwa SOLAS 1974 tidak akan berlaku bagi kapal perang, *troopship*, kapal cargo yang memiliki berat kurang dari 500 ton, kapal yang tidak digerakkan oleh mesin, kapal kayu yang lama, *yacht* yang tidak terlibat dalam perdagangan, kapal penangkap ikan, kecuali *Chapter* V mengatur hal lain. Hal ini tentu terkait dengan kasus penabrakan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam. Dalam hal ini, kapal nelayan Vietnam tidak diberlakukan dengan SOLAS 1974, karena sesuai yang disebutkan bahwa kapal nelayan dikecualikan oleh *Chapter* I *Regulations* 3 SOLAS 1974. Tetapi hal ini tentunya tidak berpengaruh, karena yang menabrak adalah kapal *Coast Guard* China bukan kapal nelayan Vietnam. Sehingga SOLAS 1974 tentunya akan diberlakukan kepada kapal *Coast Guard* China, karena peraturan ini bertujuan untuk menjamin keselamatan dalam dunia maritim.

Kapal *Coast Guard* sendiri pada pasal tersebut tidak dikecualikan yang mengartikan bahwa kapal *Coast Guard* tetap menaati SOLAS 1974. Pada pasal tersebut hanya mengecualikan pada kapal perang dan *troopship.* Kapal Coast Guard sendiri bukan merupakan jenis kapal yang digunakan untuk berperang atau alat transportasi untuk tentara-tentara negara China.

Sedangkan kapal perang adalah suatu kapal yang dimiliki oleh angkatan bersenjata suatu Negara yang memakai tanda luar yang menunjukkan ciri khusus kebangsaan kapal tersebut, di bawah komando seorang perwira yang diangkat untuk itu oleh Pemerintah Negaranya dan yang namanya terdapat di dalam daftar dinas militer yang tepat atau daftar serupa, dan yang diawaki oleh awak kapal yang tunduk pada disiplin angkatan bersenjata reguler.[124] Lalu troopship sendiri merupakan kapal yang dimiliki oleh angkatan militer sebuah negara untuk menjadi alat transportasi yang membawa tentara.[125] Apabila dapat disimpulkan, Coast Guard China wajib menaati SOLAS 1974 dalam beroperasi karena mereka tetap diatur dan dianggap oleh SOLAS 1974.

[124] Article 29 *United Nations Conventions of the Law of the Sea* 1982
[125] https://www.merriam-webster.com/dictionary/troopship (1 Januari 2021)

3. *Chapter* II *Regulations* 3 SOLAS 1974

Pada pasal ini menjelaskan definisi *steering gear* yang ada pada kapal, yang dimana hal itu terkait dengan definisi pada *parts* C, D, dan E berikutnya. Pasal ini berisi tentang:

"For the purpose of parts C, D and E, unless expressly provided otherwise:

1. Steering gear control system is the equipment by which orders are transmitted from the navigation bridge to the steering gear power units. Steering gear control systems comprise transmitters, receivers, hydraulic control pumps and their associated motors, motor controllers, piping and cables.

2. Main steering gear is the machinery, rudder actuators, steering gear power units, if any, and ancillary equipment and the means of applying torque to the rudder stock (e.g. tiller or quadrant) necessary for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship under normal service conditions.

3. Steering gear power unit is:

.1. in the case of electric steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment;

.2. in the case of electrohydraulic steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment and connected pump;

.3. in the case of other hydraulic steering gear, a driving engine and connected pump.

4. Auxiliary steering gear is the equipment other than any part of the main steering gear necessary to steer the ship in the event of failure of the main steering gear but not including the tiller, quadrant or components serving the same purpose.

5. Normal operational and habitable condition is a condition under which the ship as a whole, the machinery, services, means and aids ensuring propulsion, ability to steer, safe navigation, fire and flooding safety, internal and external communications and signals, means of escape, and emergency boat winches, as well as the designed comfortable conditions of habitability are in working order and functioning normally….."

Steering Gear system sendiri juga terbagi menjadi dua yaitu:[126]

1. *Hydraulic*

[126] https://www.marineinsight.com/naval-architecture/understanding-steering-gear-ships/ (2 Januari 2021)

2. Electro-Hydraulic

Sebuah kontrol utama di *steering gear system* ini bisa dilakukan di posisi *steering gear*, tentunya hal ini mirip dengan mobil yang dimana semua kemampuan kemudi berada di *steering gear* pengemudi mobil. Kemampuan berbelok sebuah kapal pun juga dilakukan dari steering gear system yang menyatu.[127] *Steering gear system* menghasilkan kemampuan torsi ketika berbelok, ia akan mentransmisikan ke batang kemudi untuk memutar *steering gear*. Steering gear sendiri memiliki komponen-komponen kecil dan memiliki keunikan sendiri, tetapi dalam hal berbelok dan menghindarkan dari tabrakan prinsipnya tetap sama.[128]

Berdasarkan penjabaran tentang *system of steering gear dan* pasal ini, dapat dijelaskan bahwa kapal memiliki *steering gear control system*, bagian *steering gear*, situasi dan operasional dalam menggunakan *steering gear*. Kaitannya dalam kasus penabrakan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam jelas ada dikarenakan *Coast Guard* China dalam melakukan hal tersebut terdapat *steering gear*. Pada angka 1-4 dijelaskan bagaimana teknologi *steering gear* yang ada, serta terdapat alat bantu *steering gear* apabila steering gear utama terdapat kerusakan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa *steering gear* harus memiliki kemudi utama dan kemudi tambahan yang memiliki teknologi serta navigasi untuk menghindari penabrakan.

Apabila terjadi penabrakan maka kapten kapal dapat langsung dengan cepat melakukan *switch*, tetapi pada hal ini *Coast Guard* China melakukan penabrakan secara sengaja, hal ini karena kapal sudah modern dan dapat melakukan pencegahan dengan teknologi seperti itu.[129] Sehingga dapat dikatakan *Coast Guard* China melanggar pasal ini dengan tidak memperhatikan keselamatan kemudi laut.

---

[127] Sarifuddin dan Mantoro, **Kebocoran pada Pompa Hidrolik *Steering Gear* dengan Satu *Rudder* di Kapal MT.Pelita Energi,** Jurnal Teknika Pelayaran, Vol.6, 2017, hlm. 4

[128] Rolls Royce, ***Steering and Stabilitations***, Naval Marine, England, 2008, hlm. 47

[129] Chitti Babu, Govinda Rao, dan Santa Rao, ***Design of Accurate Steering Gear Mechanism***, Journal Mechanics and Mechanical Engineering, Vol.22 No.1, 2018, hlm. 4

Lalu terdapat angka 5 yang menjelaskan terkait operasional yang normal adalah kondisi kapal secara keseluruhan harus baik dari segi mesin, sarana, *steering gear*, alat bantu, kemampuan untuk mengemudi, navigasi yang aman, dll.

Tentunya hal ini terkait dengan kasus penabrakan yang dilakukan oleh kapal *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam. Karena ketika melakukan penabrakan secara sengaja artinya *Coast Guard* China telah melanggar atau mengabaikan terkait kemampuan mengemudi dan menerapkan navigasi yang aman.[130] Padahal dalam SOLAS 1974 sudah jelas untuk menerapkan keselamatan dalam laut.[131]

4. Chapter V Regulations 15 SOLAS 1974

Setelah itu terdapat *Chapter* V yang berisi tentang *safety of navigation* pada tepatnya di *Regulations* 15 SOLAS 1974 ini juga terkait dengan kasus penabrakan yang dilakukan oleh Coast Guard China terhadap Vietnam yaitu berisi:

> *"All decisions which are made for the purpose of applying the requirements of regulations 19, 22, 24, 25, 27 and 28 and which affect bridge design, the design and arrangement of navigational systems and equipment on the bridge and bridge procedures see footnote shall be taken with the aim of:*
> *.1. facilitating the tasks to be performed by the bridge team and the pilot in making full appraisal of the situation and in navigating the ship safely under all operational conditions;*
> *.2. promoting effective and safe bridge resource management;*
> *.3. enabling the bridge team and the pilot to have convenient and continuous access to essential information which is presented in a clear and unambiguous manner, using standardized symbols and coding systems for controls and displays;*
> *4. indicating the operational status of automated functions and integrated components, systems and/or sub-systems;*
> *.5. allowing for expeditious, continuous and effective information processing and decision-making by the bridge team and the pilot;*

---

[130] Changwoo Ha, ***Criminal Jurisdiction for Ship Collision and Marine Pollution in High Seas-Focused on the 2015 Judgement on M/V Ernest Hemingway Case***, Journal of International Maritime Safety Environmental Affairs and Shipping, Vol.4 No.1, 2020, hlm. 3

[131] https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS) (2 Januari 2021)

.6. preventing or minimizing excessive or unnecessary work and any conditions or distractions on the bridge which may cause fatigue or interfere with the vigilance of the bridge team and the pilot; and

.7. minimizing the risk of human error and detecting such error, if it occurs, through monitoring and alarm systems, in time for the bridge team and the pilot to take appropriate action."

Pada Bab V Peraturan 15 SOLAS 1974 yang menyatakan bahwa setiap pemerintah yang terikat perjanjian SOLAS memiliki keharusan memiliki peraturan untuk membentuk penjaga pantai dan untuk menyelamatkan orang-orang yang dalam kesusahan di laut dan pantainya. Pengaturan ini harus mencakup pendirian, operasi dan pemeliharaan sarana keselamatan maritim seperti yang biasa digunakan dalam praktik dan perlu memperhatikan kepadatan lalu lintas berlayar di laut dan bahaya navigasi dan sarana-sarana yang memadai untuk menemukan dan menyelamatkan orang.[132] Dalam hal ini *Coast Guard* China keberadaannya diakui oleh SOLAS 1974 dan wajib menaati SOLAS 1974. Seperti yang diketahui tujuan dari Bab V Peraturan 15 SOLAS 1974 adalah untuk menyelamatkan orang-orang yang dalam kesusahan di laut. Tetapi *Coast Guard* China malah melakukan penabrakan dan penjarahan terhadap kapal nelayan Vietnam di ZEE Vietnam secara sengaja yang mengartikan bahwa hal itu jauh dari frasa menyelamatkan orang-orang yang kesusahan di laut. Setelah menenggalamkan pun, *Coast Guard* China tidak melakukan penyelamatan tapi malah memukuli kru kapal nelayan Vietnam dan memaksa nelayan Vietnam menandatangani pernyataan bahwa mereka telah melanggar operasi *Flashing Sword* 2020.

C. Penabrakan dan Penjarahan Kapal Nelayan Vietnam oleh Kapal *Coast Guard* China di Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam Berdasarkan *United Nations Conventions on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982)

China dan Vietnam sama-sama meratifikasi UNCLOS 1982, sehingga menjadi relevan apabila UNCLOS 1982 menjadi bahan untuk melakukan analisa kasus ini. Tercatat, China meratifikasi sejak tanggal 7 Juni 1996 sedangkan Vietnam meratifikasi

[132] Liberta Bintoro, Ranggi W dan Siti Muslimah, **Urgensi Pembentukan Indonesian Sea and Coast Guard**, Belli ac pacis, Vol. 1. No.1 Juni, 2015, Hlm. 10

sejak tanggal 25 Juli 1994.[133] Pada akhirnya, China dan Vietnam memang sama-sama mematuhi UNCLOS 1982 serta mengganggap UNCLOS 1982 berlaku.

Berdasarkan analisis dan penelusuran mengenai kasus kapal Vietnam dan China ini, penulis berpendapat bahwa UNCLOS 1982 dapat dijadikan bahan untuk melakukan analisa terhadap kasus penabrakan dan penjarahan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam. Menurut UNCLOS 1982, Vietnam memiliki hak berdaulat di wilayah ZEE-nya, dan yurisdiksi yang berlaku di wilayah tersebut adalah yurisdiksi Vietnam. Pasal-pasal dalam UNCLOS 1982 yang dapat dijadikan dasar dalam menganalisis kasus ini adalah sebagai berikut:

1. *Article* 55-75 UNCLOS 1982 Mengenai Zona Ekonomi Eksklusif(ZEE)

Pasal 55-75 ini mengatur mengenai Zona Ekonomi Eksklusif yang menjadi kawasan tabrakan dan penjarahan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam. Pertama-pertama dalam UNCLOS diatur bahwa negara pantai memiliki hak dan kewajiban di ZEE. Hak yang dimiliki oleh Vietnam dalam ZEE-nya menurut pasal 56 angka (1) adalah:

> "1. Hak-hak berdaulat untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan sumber kekayaan alam, baik hayati maupun nonhayati, dari perairan diatas dasar laut dan dari dasar laut dan tanah di bawahnya dan berkenaan dengan kegiatan lain untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi ekonomi zona tersebut, seperti produksi energi dari air, arus dan angin;
>
> 2. Yurisdiksi eksklusif atas pembuatan dan pemakaian pulau buatan, instalasi, dan bangunan;
>
> 3. Yurisdiksi eksklusif atas riset ilmiah kelautan;
>
> 4. Yurisdiksi eksklusif atas perlindungan dan pelestarian lingkungan laut;
>
> 5. Penetapan zona keselamatan yang pantas (tidak boleh lebih dari 500 m yang diukur dari setiap titik terluar) di sekeliling pulau buatan, instalasi, dan bangunan untuk menjamin keselamatan pelayaran maupun keselamatan pulau buatan, instalasi, dan bangunan."

Hak-hak yang ada pada ZEE Vietnam tersebut tentunya berkaitan dengan kasus penabrakan dan penjarahan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal

[133] https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6-a&chapter=21&clang=_en (3 Januari 2021)

nelayan Vietnam di ZEE Vietnam. Dalam hal ini kapal nelayan Vietnam mematuhi dan memang memiliki hak untuk menangkap ikan karena hal tersebut termasuk dalam hal eksplorasi dan eksploitasi sumber kekayaan alam.

Sehingga apa yang dilakukan oleh kapal nelayan Vietnam sudah sesuai, hal tersebut menyebabkan tindakan yang dilakukan oleh kapal Coast Guard China tidak dapat dibenarkan karena memang Vietnam memiliki hak menangkap ikan di ZEE-nya sendiri.

Sedangkan China sendiri tentunya memiliki hak berdaulat sendiri di ZEE-nya sepanjang 200 mil, yang dimana berbatasan dengan empat laut yaitu Laut Bohai, Laut Kuning, Laut Cina Timur, dan Laut China Selatan. Disitulah letak hak berdaulat dari China berlaku. Tetapi menurut Liu Feng yang merupakan mantan *vice president of the National Institute for South China Sea Studies*, hak berdaulat China untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi tidak menguntungkan karena ruang maritimnya harus berbagi dengan negara lain.[134]

Seperti yang disebut pada pasal 57 UNCLOS 1982 menyebutkan bahwa:

> " Zona ekonomi eksklusif tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur."

Garis pangkal yang dimaksud adalah garis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar dari laut teritorial. Hal ini mengartikan bahwa ZEE Vietnam memang benar adanya berada di kepulauan Paracel yang dimana itu adalah letak posisi kejadian penabrakan dan penjarahan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam. Seperti yang tercatat dan sesuai dengan pasal 57 UNCLOS 1982 bahwa negara boleh mengklaim ZEE hingga 200 mil, Vietnam mengklaim zona ekonomi eksklusif (ZEE) 1.395.096 km2 (538.650 mil persegi) dengan 200 mil laut (370,4 km; 230,2 mil) dari pantainya.[135] Sedangkan China sendiri sebenarnya juga mengklaim zona ekonomi eksklusif sepanjang 200 mil dengan luas total sebanyak 2.236,430 km2 yang dimana sebenarnya luasnya hampir dua kali lipat dari ZEE

[134] https://thediplomat.com/2016/07/china-and-unclos-an-inconvenient-history/ (3 Januari 2021)
[135] http://www.seaaroundus.org/data/#/eez/704?chart=catchchart&dimension=taxon&measure=tonnage&limit=10 (3 Januari 2021)

Vietnam.[136] Pada penjabaran ini dapat disimpulkan bahwa memang *Coast Guard* China ini memasuki wilayah ZEE Vietnam menurut UNCLOS 1982, yang memang perlu diingat kedua negara ini mematuhi konvensi tersebut.

Lalu terdapat juga hak dan kewajiban yang dimiliki oleh negara lain seperti China di ZEE Vietnam yaitu adalah:

1. Menurut pasal 58 ayat 1: "Negara memiliki hak untuk melakukan kebebasan pelayaran dan penerbangan serta kebebasan meletakkan kabel dan pipa bawah laut di ZEE yang bukan miliknya".
2. Menurut pasal 58 ayat 3: "Negara memiliki kewajiban untuk memperhatikan hak dan kewajiban negara pantai yang memiliki zona ekonomi eksklusif dan mentaati peraturan yang ditetapkan oleh negara tersebut".

Dua pasal ini memiliki keterkaitan dengan penabrakan penjarahan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal nelayan Vietnam. Sehingga dapat diartikan bahwa China memiliki hak untuk melakukan pelayaran di ZEE Vietnam dan tidak memiliki masalah sama sekali. Sehingga Vietnam harus menghormati Coast *Guard China* dalam berlayar di wilayahnya. Karena yang dilakukan oleh *Coast Guard* China sesuai dengan pasal 58 ayat 1 yaitu memiliki kebebasan pelayaran.[137] Kebebasan pelayaran ini tentunya tidak boleh dilanggar karena terdapat kasus bernama *The Arctic Sunrise* di ITLOS atau *International Tribunal for The Law of The Sea* pada tahun 2013. Kasus tersebut melibatkan Russia dengan Belanda di ZEE Russia, yang dimana Russia melakukan investigasi secara sepihak di kapal *Greenpeace* berbendera Belanda. Salah satu kesimpulannya adalah Russia memang melanggar pasal 58 ayat 1 yang dimana tidak menghargai kebebasan pelayaran.[138]

Dalam kasus antara Belanda dan Rusia tersebut, pada awalnya Russia tidak melaksanakan putusan tersebut tetapi setelah terdapat putusan PCA tahun 2016 antara China dan Fillipina, Russia akhirnya sepakat untuk membayar kompensasi kepada Belanda.

---

[136] Xinmin Ma, ***China and the UNCLOS : Practices and Policies,*** The Chinese Journal of Global Governance, Vol.5, 2019, hlm.4

[137] https://vietnamnews.vn/politics-laws/523828/unclos-1982-remains-a-framework-for-legal-order-for-the-seas-and-oceans.html (3 Januari 2021)

[138] Putusan *Internatonal Tribunal for the Law of the Sea* 22 November tahun 2013 Nomor 22

Kapal *Coast Guard* China dalam melakukan pelayaran ke area ZEE Vietnam bukan berdasarkan UNCLOS 1982. Melainkan berdasarkan *nine dash line* yang mereka klaim berikut adalah gambaran petanya :[139]

Gambar 1. Nine Dash Line yang Diklaim oleh China

Lalu terdapat pasal 58 ayat 3 yang menjelaskan mengenai kewajiban yang harus dipikul negara lain di ZEE negara pantai. Dalam kasus ini *Coast Guard* China jelas melakukan pelanggaran dengan melakukan penabrakan dan penjarahan terhadap kapal nelayan Vietnam atas dasar penegakan hukum operasi *Flashing Sword* 2020. Karena menurut pasal tersebut yang memiliki peraturan serta penegakan hukumnya adalah Vietnam yang memang memiliki hak berdaulat di lokasi tersebut.

Ketika China melakukan penegakan hukum di wilayah ZEE Vietnam, hal tersebut mengartikan bahwa China tidak menaati peraturan yang diterapkan negara pantai, dan tidak memperhatikan hak serta kewajiban Vietnam di ZEE-nya.

Seharusnya Vietnam sendiri lebih berani menerapkan kebijakannya di ZEE-nya sendiri terkait penabrakan penjarahan yang dilakukan oleh Coast Guard China.

[139] https://www.chinausfocus.com/peace-security/the-nine-dash-line-and-its-basis-in-international-law (11 Januari 2021)

Kebijakan sendiri merupakan sarana untuk mencapai tujuan dengan penuh pertimbangan, yang dimana pertimbangan tersebut berisi hal-hal terbaik.[140]

Apabila Vietnam mengeluarkan kebijakan yang berkaitan dengan hal itu, maka Vietnam dianggap mempunyai kompetensi untuk melakukan penuntutan atau penghukuman terhadap China berdasarkan hukum nasionalnya, sehingga Vietnam dapat dianggap memiliki yurisdiksi di ZEE-nya oleh China.[141] Karena jelas yang berhak melakukan penegakan hukum di areanya adalah Vietnam. Lalu, penegakan Hukum (*law enforcement*) sendiri menurut Jimly Asshiddiqie, adalah kegiatan yang mencakup pelaksanaan dan penerapan hukum serta penindakan hukum terhadap subjek hukum yang melanggar atau melakukan penyimpangan terhadap hukum yang berlaku.[142]

Selanjutnya terdapat pasal 73 UNCLOS 1982 ayat 1 yang berbunyi:

> "Negara pantai dapat, dalam melaksanakan hak berdaulatnya untuk melakukan eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan hayati di zona ekonomi eksklusif mengambil tindakan demikian, termasuk menaiki kapal, memeriksa, menangkap dan melakukan proses peradilan, sebagaimana diperlukan untuk menjamin ditaatinya peraturan perundang-undangan yang ditetapkannya sesuai dengan ketentuan Konvensi ini."

Pada pasal ini tentunya berkaitan dengan penegakan hukum yang dilakukan oleh China terhadap kapal nelayan Vietnam. Pasal ini memperbolehkan negara pantai untuk melakukan penegakan hukum dalam hal untuk melakukan eksplorasi, yang dimana diperbolehkan untuk memeriksa, menangkap, dan menaiki kapal lain seperti yang dilakukan oleh *Coast Guard* China dalam rangka menegakkan hukum operasi Flashing Sword 2020 yaitu melarang penangkapan ikan di musim panas guna memulihkan cadangan ikan untuk China. Tetapi pada kasus ini, China melakukan penegakkan hukum tersebut di wilayah ZEE Vietnam. Sehingga China dapat dikatakan melanggar pasal ini, karena melakukan penegakkan hukum yang bukan ada pada wilayahnya.

---

[140] Deliana Ayu Saraswati dan Joko Setiyono, **Yurisdiksi Kriminal Negara Dalam Penenggelaman Kapal Pelaku Tindak Pidana Illegal Fishing Di Perairan Indonesia**, Law Reform, Vol. 13 No. 2 , 2017, hlm. 185.

[141] Sri Dwi Retno Ningsih, Supanto, dan Emmy Latifah, ***Corporation As The Actors Of Fisheries Crime In Indonesia***, Jurnal Dinamika Hukum, Vol.18 No. 2, 2018, hlm.210.

[142] Supriadi & Alimudin, **Hukum Perikanan di Indonesia**, Sinar Grafika, Palu, 2011, hlm. 2.

Dasarnya adalah *nine dash line*, yang dimana seperti kita ketahui dasar tersebut tidak dapat dianggap berdasarkan putusan *Permanent Court of Arbitratio*n pada tahun 2016 dalam sengketa antara China dan Fillipina.[143]

2. *Article* 287 UNCLOS 1982 Mengenai Pemilihan Penyelesaian Sengketa

Berikutnya terdapat pasal 287 yang menjelaskan tentang kebebasan pemilihan penyelesaian sengketa yang berisikan:

"1. Pada waktu menandatangani, meratifikasi atau aksesi pada Konvensi ini atau pada setiap waktu setelah itu, suatu Negara bebas untuk memilih, dengan membuat pernyataan tertulis, satu atau lebih dari cara-cara berikut untuk menyelesaikan sengketa perihal interprestasi atau penerapan Konvensi ini:

(a) Mahkamah Internasional Hukum Laut yang dibentuk sesuai denngan Lampiran VI;

(b) Mahkamah Internasional;

(c) suatu mahkamah arbitrasi khusus yang dibentuk sesuai dengan Lampiran VIII;

(d) suatu mahkamah arbitrasi khusus yang dibentuk sesuai dengan Lampiran VIII untuk satu jenis sengketa atau lebih yang tertera didalamnya.

2. Suatu pernyataan yang dibuat berdasarkan ayat 1 tidak akan mempengaruhi atau dipengaruhi oleh kewajiban suatu Negara Peserta untuk menerima yurisdiksi Kamar Sengketa Dasar Laut Mahkamah Internasional Hukum Laut sejauh dan dengan cara yang ditentukan dalam Bab XI bagian 5.

3. Suatu Negara Peserta yang menjadi suatu pihak dalam suatu sengketa yang tidak diliput oleh suatu pernyataan yang berlaku, harus dianggap telah menerima arbitrasi sesuai dengan Lampiran VII.

4. Apabila para pihak dalam sengketa telah menerima prosedur yang sama untuk penyelesaikan sengketa, maka sengketa tersebut dapat diserahkan hanya pada prosedur demikian, kecuali apabila para pihak bersepakat secara lain.

5. Apabila para pihak dalam sengketa tidak menerima prosedur yang sama untuk penyelesaian sengketa, maka sengketa itu dapat diserahkan hanya pada arbitrasi sesuai dengan Lampiran VII, kecuali jika para pihak bersepakat secara lain.

6. Suatu pernyataan yang dibuat berdasarkan ayat 1 akan tetap berlaku hingga 3 (tiga) bulan setelah pemberitahuan pencabutan didepositkan pada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa.

7. Suatu pernyataan baru, pemberitahuan pencabutan atau kadaluwarsanya suatu pernyataan bagaimana juga tidak mempengaruhi proses yang sedang

[143] Mifta Hanifah, Nanik Trihastuti, dan Peni Susetyorini, **Penyelesaian Sengketa Fillipina Terhadap China Mengenai Laut China Selatan melalui Permanet Court of Arbitration**, Diponegoro Law Journal Volume 6 Nomor 1, 2017, hlm. 4

berlangsung di suatu pengadilan atau mahkamah yang mempunyai yurisdiksi berdasarkan pasal 27 ini, kecuali para pihak bersepakat secara lain.

8. Pernyataan-pernyataan dan pemberitahuan yang dimaksud pasal ini harus didepositkan pada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa yang akan meneruskan salinan-salinannya kepada Negara-negara Peserta."

Pada pasal ini mengatur tentang pemilihan penyelesaian sengketa menurut UNCLOS 1982. Dalam sengketa antara China dan Vietnam tentunya memerlukan kesepakatan dalam pemilihan penyelesaian sengketa dalam perspektif UNCLOS 1982. Pada ayat (1) disebutkan bahwa China dan Vietnam dapat memilih ITLOS, ICJ, dan Badan Arbitrase. Apabila menengok kebelakang. Pada tahun 2016, China dan Fillipina pernah menyelesaikan sengketa melalui Permanent Court of Arbitration. Hasil tersebut seperti yang diketahui memenangkan gugatan Fillipina terkait *nine dash line* dan memastikan ZEE Fillipina itu sendiri.[144] Tetapi seperti yang diketahui juga, Arbitrase tidak mampu menerapkan putusan tersebut dan China mengabaikan putusan tersebut. Dalam hal pilihan-pilihan penyelesaian sengketa antara China dan Vietnam akan dibahas oleh peneliti secara mendetail di berikutnya.

D. Penyelesaian Sengketa antara China dan Vietnam dalam Kasus Penabrakan dan Penjarahan yang Dilakukan oleh *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam Menurut Hukum Internasional

Hukum Internasional memiliki peran penting dalam penyelesaian sengketa internasional, yaitu sebagai pemberi cara untuk para pihak menyelesaikan sengketanya menurut hukum internasional. Hukum Internasional sendiri memberikan dua cara awalnya, yaitu cara penyelesaian damai dan kekerasan atau peperangan. Perang merupakan cara yang memang ada dan telah dipraktekkan cukup lama dalam menyelesaikan sengketa. Sehingga pada jaman dulu, perang dijadikan sebagai instrument dan kebijakan luar negeri untuk negara-negara yang ada. Salah satu contohnya adalah Napoleon Bonaparte seorang tokoh Prancis menggunakan perang untuk menguasai wilayah-wilayah di Eropa di abad XIX.[145]

---

[144] https://news.detik.com/internasional/d-3251971/ini-putusan-lengkap-mahkamah-arbitrase-soal-laut-china-selatan (4 Januari 2021)

[145] Huala Adolf, **Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional**, Cetakan Ketiga, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hlm. 1

Dengan hal ini maka peneliti memutuskan untuk meneliti kemungkinan-kemungkinan pilihan penyelesaian sengketa yang dapat dilakukan antara China dan Vietnam. Karena sengketa tersebut merupakan sengketa internasional.

1. Penyelesaian Sengketa Kasus Penabrakan dan Penjarahan *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam Menurut Perserikatan Bangsa-Bangsa

Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) merupakan organisasi internasional yang anggotanya negara dan lahir pada 24 Oktober 1945. Bisa dikatakan PBB merupakan organisasi internasional yang memiliki cakupan terluas dan terlengkap, namun hal itulah yang membuat kompleks. Ruang lingkupnya PBB pun sangat luas yaitu semua negara di dunia entah negara itu anggotanya maupun non-anggota. Sekarang pun PBB merupakan organisasi yang memiliki *influence* dan *role* dalam menjaga kelangsungan hidup umat manusia di dunia, terutama dalam bidang bidang perdamaian dan keamanan internasional (*international peace and security*) ataupun dibidang ekonomi sosial, hal tersebut tak lepas karena PBB merupakan organisasi besar atau organisasi internasional *par excellence* yang dikenal dunia dan masyarakat internasional.[146]

Sesuai yang diungkapkan diatas bahwa PBB memiliki peranan dalam menjaga perdamaian dan kedamaian internasional. Maka dari itu tercantum pada pasal 2 ayat (3) di Piagam PBB tentang sengketa internasional yang berisi:

"*All Members shall settle their international disputes by peaceful means in such a manner that international peace and security are not endangered*"

Pada pasal tersebut mengartikan bahwa setiap anggota harus menyelesaikan sengketa internasional secara damai. Kaitannya tentunya dalam sengketa antara China dan Vietnam adalah dua negara tersebut wajib menyelesaikan sengketa secara damai tanpa adanya kekerasan. China dan Vietnam wajib mematuhi pasal tersebut karena mereka merupakan anggota PBB. China merupakan negara anggota PBB sejak

[146] James Baros, ***The United Nations, Past, Present and Future***. The Free Press, New York, 1972, hlm.3

24 Oktober 1945, sedangkan Vietnam sendiri merupakan negara anggota PBB sejak 20 September 1977.

Track record untuk China sendiri dalam menyelesaikan sengketa damai salah satunya yang baru-baru ini terjadi adalah sengketa wilayah China dengan India di Ladakh,[147] hal ini membuktikan bahwa China mampu menyelesaikan sengketa secara damai.

Pasal mengenai sengketa damai tersebut sesuai dengan tujuan PBB mengenai pasal 1 Piagam PBB yang memang mendorong perdamaian dan keamanan Internasional. Hal tersebut merupakan kewajiban PBB dalam mendorong sengketa-sengketa dapat diselesaikan dengan cara yang damai. Tujuan tersebut diciptakan karena pecahnya perang Dunia ke II, sehingga hal tersebut mencegah terjadinya perang dunia berikutnya.[148] Tetapi hal tersebut juga mengartikan pasal tersebut mencegah terjadinya peperangan antara China dan Vietnam juga.

Dalam hubungan cara penyelesaian sengketa yang damai tersebut, PBB mengeluarkan pasal 33 Piagam PBB yang berisi:

> "*1. The parties to any dispute, the continuance of which is likely to endanger the maintenance of international peace and security, shall, first of all, seek a solution by negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements, or other peaceful means of their own choice.*
> *2. The Security Council shall, when it deems necessary, call upon the parties to settle their dispute by such means.*"

Pasal 33 sebenarnya memiliki kesamaan dengan Resolusi Majelis Umum PBB No. 2625 (XXV) 1970 mengenai *General Assembly on Principles of International Law concerning Friendly Relations and Cooperations among states with the Charter of the United Nations* yang dimana menyatakan bahwa

> "*States Shall accordingly seek early and just settlement of their International Disputes by negoitations, inquiry, and mediation, concillitaion, and arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of other choice.*"

---

[147] https://internasional.kontan.co.id/news/sempat-tegang-india-china-sepakat-selesaikan-sengketa-perbatasan-lewat-jalur-damai (5 Januari 2021)

[148] Ashri Muhammad, **Hukum Internasional dan Hukum Islam tentang Sengketa dan Perdamaian**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2013, hlm. 264

Pasal dan resolusi tersebut mengartikan bahwa penyelesaian sengketa antar pihak dapat dibagi menjadi dua yaitu penyelesaian sengketa di luar pengadilan dan melalui pengadilan.

Penyelesaian sengketa diluar pengadilan sendiri terdapat negosiasi, penyelidikan, mediasi, dan konsiliasi. Sedangkan penyelesaian sengketa melalui pengadilan dapat ditempuh melalui lembaga arbitrase dan pengadilan. Kaitannya dengan sengketa antara China dan Vietnam, kedua pihak wajib melakukan pemilihan penyelesaian sengketa sesuai dengan Pasal 33 Piagam PBB dan Resolusi Majelis Umum PBB No. 2625 (XXV) 1970.

Melalui cara diplomatik seperti negosiasi, penyelidikan, mediasi, dan konsiliasi sedangkan melalui cara hukum yaitu Arbitrase dan pengadilan. Seperti yang kita ketahui China sendiri pernah menerima putusan dari *Permanent Court of Arbitration* bahwa *Nine dash line* tidak diakui. Cara-cara diplomatik antara China dan Vietnam akan dibahas oleh peneliti secara mendetalil setelah ini.

2. Penyelesaian Sengketa Kasus Penabrakan dan Penjarahan *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam Melalui Diplomasi

Cara-cara diplomatik sendiri merupakan cara yang secara nyata dicantumkan dalam hukum yaitu pada pasal 2 ayat 3 Piagam PBB. Hal ini menegaskan bahwa cara diplomasi sendiri bukan hanya sebuah asumsi atau murni politik namun juga diatur dalam hukum Internasional. Sehingga cara diplomatik merupakan salah satu penyelesaian sengketa yang sah menurut hukum internasional termasuk sengketa antara China dan Vietnam. Maka dari itu KM Panikkar yang merupakan diplomat asal India menyebutkan bahwa diplomasi adalah seni dalam hubungan internasional yang mengedepankan kepentingan suatu negara dalam hubungannya dengan negara lain, hal tersebut diungkapkan dalam bukunya yang berjudul *The Principle of Diplomacy*, yang dimana hal ini merupakan kepentingan nasional suatu negara dalam dunia internasional, sayangnya oleh sebagian orang diplomasi hanya dilihat sebagai negosiasi-negosiasi atau tawar menawar dengan negara lain dan cenderung negatif.[149]

[149] Roy SL, ***Diplomacy***, Jakarta, Rajawali Pers, 2001 , hlm.21

Dalam hal ini, diplomasi memiliki fungsi dalam melaksanakan negosiasi dan diplomasi sendiri memiliki ruang lingkup dalam hal menyelesaikan perbedaan yang ada serta menjamin kepentingan negara melalui negosiasi yang sukses, apabila gagal pun bisa jadi perang menjadi cara penyelesaian sengketa. Kerjasama, persuaian dan pertentangan merupakan 3 hal yang mendasar dalam diplomasi yang dilaksanakan oleh suatu negara. Dalam proses diplomasi sendiri dapat dipastikan bahwa suatu negara akan melakukan tiga hal tersebut.[150] Diplomasi sendiri dibagi menjadi dua yaitu: [151]

1. *Soft Diplomacy*: diplomasi dalam bentuk penyelesaian secara damai dalam bidang kebudayaan, bahasa, persahabatan dan ekonomi
2. *Hard Diplomacy*: diplomasi dalam bentuk perang, yaitu agresi militer dan politik

Soft Diplomacy biasanya dilakukan dengan perundingan bilateral. Sedangkan *Hard Diplomacy* sendiri biasanya dilakukan dengan menunjukkan kekuatan militer dan melakukan kerja sama pertahanan dengan negara lain untuk mencegah terjadinya konflik.

Diplomasi dapat dikatakan efektif juga tergantung bagaimana kekuatan negara tersebut. Apabila negara menerapkan diplomasi, mereka juga harus melihat kekuatan dan sumber daya negaranya. Karena kekuatan dan sumber daya sebuah negara merupakan bentuk kapabiltas suatu negara terhadap negara lain dalam diplomasi. [152]

Diplomasi sendiri pun juga diatur dalam Konvensi Wina tahun 1961 mengenai hubungan diplomatik. Dalam hal ini terdapat pada Pasal 2 Konvensi Wina tahun 1961 yang berisi:

"Pembukaan hubungan diplomatik antara negara-negara dan pembukaan perwakilan tetap diplomatik dilakukan atas dasar saling kesepakatan"

Pasal tersebut mengartikan bahwa negara dalam hal melakukan hubungan diplomatik dengan negara lain harus wajib adanya kesepakatan antar dua pihak tersebut. Kesepakatan tersebut harus dalam bentuk untuk membuka hubungan

---

[150] Ibid, hlm. 4

[151] Andri Hadi SH.LLM, Bahan seminar "**Politik Luar Negeri Indonesia: Prospek dan tantangan dalam Era Globalisasi**",Dirjen IDP Departemen Luar Negeri RI, 2009

[152] M Saeri, **Diplomasi dalam Perspektif Politik**, Jurnal Antar Bangsa, Vol 1 No 2, 2003, Hlm. 137-138

diplomatik dan kesepakatan untuk membuka perwakilan tetap. Dalam penyelesaian sengketa antara China dan Vietnam sendiri hal ini berkaitan karena langkah penyelesaian sengketa paling awal adalah menggunakan langkah diplomasi antara China dan Vietnam yang dimana langkah-langkah tersebut harus sesuai dengan Konvensi Wina 1961. Hal ini tentunya sesuai dikarenakan Vietnam dan China sendiri telah melakukan hubungan diplomatik sejak 1950.[153] Pembukaan hubungan diplomatik sendiri dilakukan dengan adanya kedutaan besar, kedutaan besar China untuk Vietnam sendiri terletak di Hanoi sedangkan kedutaan besar Vietnam untuk China terletak di Beijing.

Penyelesaian sengketa melalui diplomatik pun terdapat beberapa langkah yang pertama yaitu:

1. Negosiasi

   Cara pertama adalah dengan melakukan negosiasi. Cara ini memang terkesan lebih disukai oleh negara karena sifatnya kooperatif dan lunak serta selalu memberikan *win-win solution* bagi kedua pihak. Dalam bernegosiasi terdapat Prinsip *equidistance* merupakan cara kompromis untuk meredam ego masing-masing negara. Hasil dari negosiasi biasanya adalah perjanjian bilateral, trilateral, ataupun multilateral.[154] Dalam kaitannya dengan China dan Vietnam mereka dapat melakukan perjanjian penetapan batas maritim.

2. Pencarian Fakta

   Lalu terdapat pencarian fakta yang dilakukan dengan cara menunjuk suatu badan independen untuk menyelidiki fakta-fakta yang menjadi sebab sengketa. Hal tersebut dilakukan agar para pihak mendapatkan laporan mengenai fakta-fakta yang terjadi, sehingga pihak yang bersengketa dapat menyelesaikan sengketanya. Tujuan dari pencarian fakta ini adalah:

   a. Membentuk dasar untuk menyelesaikan sengketa antar pihak
   b. Memeriksa kepatuhan para pihak terhadap perjanjian Internasional
   c. Memberikan informasi untuk dasar pertimbangan sebuah putusan di tingkat Internasional (Pasal 34 Piagam PBB), contohnya adalah

[153] http://english.sina.com/1/2005/1028/51407.html (6 Januari 2021)
[154] Huala Adolf, op.cit, hlm. 26

pembentukan *United Nations Special Commision* yang dikirim ke Irak untuk memeriksa keberadaan senjata pemusnah massal.

Dasar hukum Internasional yang mengatur tentang pencarian fakta ini adalah pasal 9-36 *the Hague Convention on The Pacific Settlement of Disputes* tahun 1899 dan 1907. Pada pasal tersebut mengatur tentang pembentukan komisi pencari fakta.[155] Dalam kaitannya dengan sengketa antara China dan Vietnam, komisi pencari fakta dapat melakukan pencarian fakta-fakta yang terjadi penabrakan dan penjarahan yang dilakukan oleh Coast Guard China terhadap kapal nelayan Vietnam dari segi posisi tabrakan dan hal-hal teknis terkait kapal.

3. Jasa Baik

Cara ini merupakan penyelesaian sengketa dengan mengikutsertakan pihak ketiga. Tujuan dari mengikutsertakan pihak ketiga adalah agar kontak langsung antara kedua pihak tetap terjamin. Pihak ketiga ini biasanya adalah negara, perorangan (mantan kepala negara), atau organisasi internasional seperti ASEAN atau PBB. Ketentuan Jasa baik pun diatur dalam pasal 33-38 Piagam PBB, pasal 45-46 Konvensi Wina 1961 mengenai hubungan diplomatik, dan pasal 8 Konvensi Wina 1963 mengenai hubungan konsuler.[156] Cara ini pun bisa dilakukan oleh China dan Vietnam dalam menyelesaikan sengketa dengan melibatkan ASEAN atau PBB sebagai organisasi internasional yang terkait. ASEAN merupakan organisasi negara asia tenggara yang dimana Vietnam terlibat dalam sengketa ini dan posisi kasus penabrakan sendiri terjadi di laut China Selatan yang dimana juga terdapat negara asia tenggara lainnya. Sehingga ASEAN memiliki peran untuk menjaga stabilitas Asia Tenggara. Peran ASEAN ini dapat diwujudkan dengan mempertemukan China dan Vietnam untuk melakukan perundingan.[157] Sedangkan PBB juga dapat menjadi pihak ketiga dalam menerapkan *Preventive Diplomacy*. *Preventive Diplomacy* adalah tindakan yang dimana berguna untuk mencegah meluasnya sengketa antara kedua pihak. Biasanya Sekjen PBB, Dewan Keamanan, Majelis Umum, atau

[155] Huala Adolf, op.cit, hlm. 29
[156] Huala Adolf, op.cit, hlm. 32
[157] S Bateman, ***Managing the South China Sea: Sovereignty Is Not The Issue***. S.Rajaratnam School of International Studies, Singapore, 2011, hlm. 43

organisas-organisasi regional bekerjasama dengan PBB yang akan turun untuk melakukan hal tersebut. Contohnya adalah tahun 1999 ketika perwakilan Dewan Keamanan melakukan hal tersebut pada kasus Kosovo yang melibatkan pertikaian etnis antara Serbia dan Albania.[158]

4. Mediasi

   Mediasi juga sama halnya dengan mengikutsertakan pihak ketiga yang menjadi mediator dimana sifatnya netral dan independen. Dalam menjalankan fungsinya, mediator tidak memiliki keterikatan pada hukum acara tertentu. Mediator memiliki kebebasan dalam menentukan proses penyelesaian sengketa. Tetapi perannya sendiri hanya memberikan saran-saran atau usulan dalam penyelesaian sengketa.[159] China dan Vietnam pun dapat memilih mediator yang mereka sepakati dalam mediasi guna menyelesaikan sengketa. Karena hal tersebut diatur dalam pasal 3-4 *The Hague Convention on The Peaceful Settlement of Disputes* dan Pasal 33-38 Piagam PBB.

5. Konsliliasi

   Sama halnya dengan sebelumnya konsiliasi juga melibatkan pihak ketiga yang disebut konsiliator yang dimana biasanya diminta oleh para pihak. Menurut Bindschedler yang merupakan seorang sarjana Jerman, konsiliasi dipilih karena adanya sifat ketidakberpihakan dan kenetralan. Badan konsiliasi sendiri biasanya ada yang terlembaga atau bersifat *adhoc* (sementara). Tetapi tetap saja saran-saran yang diberikan tidak terdapat kekuatan hukum.[160] China dan Vietnam pun bisa memilih konsiliasi untuk menyelesaikan sengketa karena hal ini diatur dalam Pasal 33-38 Piagam PBB dan *The Hague Convention for the Pacific Settlement for International Disputes*.

3. Penyelesaian Sengketa Kasus Penabrakan dan Penjarahan *Coast Guard* China Terhadap Kapal Nelayan Vietnam Melalui Jalur Hukum

[158] Ashri Muhammad, **Hukum Internasional dan Hukum Islam tentang Sengketa dan Perdamaian**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, hlm. 264
[159] Huala Adolf, op.cit, hlm. 34
[160] Huala Adolf, op.cit, hlm. 36

Para pihak dalam menyelesaikan sengketa melalui jalur hukum biasanya akan memilih pengadilan. Pemilihan penyelesaian sengketa melalui jalur hukum merupakan opsi terakhir apabila penyelesaian sengketa melalui diplomatik tidak berhasil.

Pengadilan dapat dibagi ke dalam dua kategori, yaitu pengadilan permanen dan pengadilan ad hoc atau pengadilan khusus.[161] Mahkamah Internasional (*the International Court of Justice*) merupakan salah satu contoh pengadilan internasional yang permanen. Sedangkan pengadilan ad hoc atau khusus biasanya digunakan oleh organisasi ekonomi internasional. Pengadilan adhoc dalam ekonomi internasional biasanya akan menangani tentang sengketa yang timbul akibat dari perjanjian ekonomi internasional.[162]

Pada pasal 287 UNCLOS telah mengatur penyelesaian sengketa mengenai Hukum Laut Internasional yaitu dengan *International Tribunal Law of The Sea, International Court of Justice,* Mahkamah Arbitrase dan Mahkamah Arbitrase Khusus. Oleh karena itu penyelesaian sengketa jalur hukum yang dapat dilakukan China dan Vietnam adalah melalui *International Tribunal Law of The Sea, International Court of Justice,* Mahkamah Arbitrase dan Mahkamah Arbitrase Khusus.

3.1. *International Tribunal Law of The Sea*

UNCLOS 1982 membentuk sebuah badan hukum yang independen untuk mengadili sengketa yang timbul karena penerapan UNCLOS 1982 yang disebut *The International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS). Orang-orang yang terdapat di ITLOS sendiri bukan orang sembarangan karena memiliki reputasi tinggi dalam hal keadilan, integritas, dan kompetensi dalam hukum laut internasional yang berjumlah 21 anggota independen. Dalam statute sendiri Sesuai dengan ketentuan yang ada dalam Statuta, ITLOS memiliki 3 *chambers* yaitu *Chamber of Summary Procedure, Chamber for Fisheries Disputes, Chamber for Marine Environment Dispute*s dan *Chamber for Maritime Delimitation Disputes.*[163] Sebelum adanya ITLOS, *International Court of Justice* atau Mahkamah Internasional merupakan badan peradilan yang dipilih dalam menyelesaikan sengketa dengan cara litigasi. Dalam dasar putusannya pun ICJ

---

[161] Huala Adolf, op.cit, hlm. 58

[162] *Ibid.,* hlm. 24.

[163] Boer Mauna, **Hukum Internasional : Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global**, PT.Alumni, Bandung, 2005, hlm. 420

tidak hanya menggunakan UNCLOS melainkan ketentuan Hukum Internasional yang berkaitan dengan sengketa.

Oleh karena itu UNCLOS 1982 membentuk Tribunal Internasional yang berada di Hamburg pada tanggal 1 Agustus 1996. Dalam perkembangan sistem peradilan Internasional, negara-negara peserta diarahkan untuk menerima prosedur yang memaksa (*compulsory procedures*) hal tersebut merupakan pertama kalinya di dalam sebuah mekanisme dalam konvensi. UNCLOS 1982 dalam Pembukaannya menyatakan bahwa konvensi:

> "Mengakui keinginan untuk membentuk melalui Konvensi ini , dengan mengindahkan secara layak kedaulatan semua Negara , suatu tertib hukum laut dan samudra yang dapat memudahkan komunikasi internasional dan memajukan penggunaan laut dan samudera secara damai , pendayagunaan sumber kekayaan alamnya secara adil dan efisien , konservasi sumber kekayaan hayatinya dan pengkajian , perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dan konservasi kekayaan alam hayatinya, mengatur secara umum tentang penegakan hukum di laut teritorial maupun ZEE suatu Negara." [164]

Cakupan yurisdiksi ITLOS sendiri cukup luas dikarenakan mampu menangani setiap sengketa mengenai penerapan dan hal-hal yang bermasalah dalam UNCLOS 1982. Kompetensi ITLOS sendiri terbuka untuk negara-negara anggota konvensi dan badan-badan yang bukan negara. Semua perselisihan dan permohonan yang diajukan terkait ketentuan UNCLOS 1982 merupakan cakupan yurisdiksi ITLOS. Tidak hanya itu, perjanjian internasional yang berkaitan tentang hukum laut dan terdapat masalah penafsiran dan atau implementasinya maka dapat diajukan ke ITLOS.[165]

Untuk tahapan awal sendiri dalam mengajukan sengketa ke ITLOS sendiri sebagai berikut:

1. Kedua pihak atau negara yang bersengketa wajib sepakat untuk menyelesaikan sengketanya di ITLOS.
2. Kedua belah pihak wajib mengajukan persetujuan secara tertulis kepada ITLOS.

---

[164] https://www.jentera.ac.id/publikasi/sengketa-batas-maritim-dan-zona-pembangunan-bersama/ (21 Desember 2020)

[165] Marsita Kantjai, **Kewenangan Tribunal Internasional Hukum Laut Dalam Penyelesaian Sengketa Kelautan Menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982**, Lex Privatum, Vol. VII No.1, 2019, hlm. 3

Apabila para pihak sudah melakukan hal tersebut, ITLOS akan melakukan upaya sementara terhadap wilayah yang disengketakan agar tidak adanya peperangan atau kerusakan pada wilayah tersebut.

Untuk sifat keputusan akhir dari ITLOS sendiri mengikat kepada negara-negara yang terlibat dalam sengketa tersebut, pengambilan keputusan dilakukan dengan cara sistem suara terbanyak dari anggota mahkamah apabila suaranya sama banyak maka ketua mahkamah akan menjadi suara penentu.[166] Lalu apabila terdapat salah satu pihak memiliki perbedaan penafsiran putusan atau implementasinya terjadi kesalahan maka para pihak dapat mengajukan kepada mahkamah terkait interpretasi untuk mengubah, meralat, dan membatalkan. Tetapi dalam hal mengubah keputusan hanya dapat dilakukan apabila terdapat fakta baru dan kesalahan dalam keputusan.

Apabila terdapat cacat hukum dalam sebuah putusan maka penolakan terhadap putusan juga dapat dilakukan. Para pihak melakukan penolakan keputusan didasarkan pada doktrin pembatalan (*nullify doctrine*).

Dalam hal tersebut China dan Vietnam dapat menempuh jalur hukum melalui ITLOS dikarenakan kedua negara menaati UNCLOS. Tetapi karena ITLOS memiliki yurisdiksi dalam hal interpretasi dan penerapan UNCLOS, maka China dan Vietnam dapat mengajukan sengketa terkait yurisdiksi dan penegakan hukum yang berlaku di area Paracels Island. Karena area tersebut terjadinya penabrakan dan penjarahan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China. Sehingga dapat diputuskan penegakan hukum operasi *Flashing Sword* 2020 di area tersebut sah atau tidak menurut UNCLOS 1982.

3.2. *International Court of Justice*

Setelah ITLOS, penyelesaian sengketa melalui jalur hukum atau *judicial settlement* dapat dilakukan melalui badan peradilan internasional atau *world court atau international court*. Berdasarkan hukum internasional penyelesaian melalui jalur hukum dapat melalui: *Permanent Court of International Justice* (PCIJ atau Mahkamah Permanen Internasional), *International Court of Justice* (ICJ atau Mahkamah Internasional), *the International Tribunal for the Law of the Sea* (Konvensi Hukum

[166] Chairul Anwar, **Hukum Internasional Horizon Baru Hukum Laut Internasional Konvensi Hukum Laut 1982**, Djambatan, Jakarta, 1989, hlm. 134

Laut 1982), atau *International Criminal Court* (ICC).[167] Sebelum ICJ dibentuk terdapat PCIJ yang dibentuk oleh Liga Bangsa-Bangsa dengan dasar pasal XIV Konvenan LBB tahun 1922. Dewan (*Council*) merupakan badan LBB yang membantu berdirinya PCIJ.

Mahkamah Internasional sendiri memiliki dua macam yurisdiksi yaitu:

1. Yurisdiksi memutuskan perkara-perkara pertikaian (*Contentious Case*)

Dalam hal ini negara lah yang diperbolehkan menjadi pihak dalam perkara yang diajukan Mahkamah terkait sengketa yang sifatnya menyangkut perselisihan hukum. Negara yang dimaksudkan terdapat 3 jenis kategori yaitu:

Pertama, Semua anggota PBB ipso facto yang menjadi pihak pada statuta Mahkamah Internasional (Pasal 93 ayat 1 Piagam PBB);

Kedua, Negara-negara yang mendapatkan rekomendasi dari Dwan Keamanan PBB tetapi bukan anggota PBB dan tetap memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan oleh Majelis Umum;

Ketiga, Negara-negara yang bukan anggota PBB dan peserta Statuta, tetapi menjadi pihak-pihak dalam sengketa tertentu yang menyebabkan harus tampil di muka Mahkamah. Berdasarkan pasal 35 Piagam PBB hal tersebut dimungkinkan karena Statuta dan resolusi Dewan Keamanan 15 Oktober 1946 memberikan persyaratan mengenai negara tersebut yaitu negara wajib mematuhi ketentuan-ketentuan dalam putusan Mahkamah dan memenuhi syarat yang tercantum dalam pasal 94 Piagam PBB yang menyatakan bahwa : *"Setiap anggota PBB berusaha memenuhi keputusan-keputusan Mahkamah Agung Internasional dalam hal apapun di mana anggota tersebut menjadi suatu pihak".*

Sedangkan yursidiksi Mahkamah Internasional sendiri tercantum pada pasal 36 ayat 1 yang pada dasarnya sebenarnya atas kesepakatan para pihak, yang berisi:

"Wewenang dan Mahkamah akan menempuh semua perkara yang diajukan oleh pihak-pihak dan semua hak terutama yang ditentukan dalam Piagam PBB atau dalam perjanjian dan konvensi-konvensi yang berlaku".

---

[167] Peter Malanczuk, ***Akehurst's Modern Introduction to International Law***, 7th Rev. Ed. Routledge, London, 1997, hlm. 270. Lihat juga dalam Huala Adolf, *op.cit.,* hlm 58.

Hal ini menekankan bahwa negara memiliki kebebasan untuk bersepakat dan tidak dapat dipaksa untuk melakukan persidangan tanpa kesepakatan, sehingga Mahkamah Internasional hanya dapat melakukan persidangan apabila kedua belah pihak telah setuju untuk menyelesaikan sengketa melalui Mahkamah Internasional.

Pasal 38 ayat (1) merupakan dasar hukum bagi Mahkamah Internasional dalam hal mengadili sengketa-sengketa yang menetapkan bahwa: Dalam hal memutuskan suatu sengketa sesuai dengan Hukum Internasional maka akan berlaku :

a. Konvensi-konvensi Internasional baik yang memiliki kaitan dengan negara-negara yang berselisih yang sifatnya umum maupun yang khusus.
b. Kebiasaan-kebiasaan Internasional yang telah terkualifikasi sebagai Hukum Internasional.
c. Asas-asas hukum umum yang telah diakui oleh negara-negara yang ada di dunia.
d. Keputusan-keputusan pengadilan dan doktrin-doktrin dari para ahli hukum yang memiliki reputasi tinggi serte terkualifikasi di berbagai Negara, yang dimana hal tersebut sebagai bahan pelengkap untuk peraturan-peraturan hukum.

Tidak hanya itu dalam ayat (2) Pasal ini menyebutkan terdapat kondisi atau situasi tertentu para pihak akan meminta Mahkamah Internasional untuk memutuskan sengketa berdasarkan asas *Ex aequo Et bono*. Kasus tersebut tidak akan diputuskan melalui prinsip-prinsip hukum sebagai dasar pertimbangan melainkan prinsip yang menekankan keadilan bagi pihak-pihak yang bersengketa.

Dalam mengajukan sengketa antar negara kepada Mahkamah Internasional terdapat dua cara yaitu: Pertama Melalui suatu pemberitahuan (*Notification*) kepada Kepaniteraan Mahkamah (*Registy*) berdasarkan adanya, Kedua terdapat kesepekatan khusus (*Special Agreement*) atau perjanjian tertulis (*Written Aplication*) yang dibuat oleh kedua belah pihak yang bersengketa dimana hal tersebut ditujukan kepada Kepaniteraan Mahkamah. Saat melakukan pengajuan sengketa tertulis maupun lisan maka wajib mencantumkan pokok persoalan serta pihak yang terkait didalamnya.

Metode pengajuan sengketa yang berbeda disesuaikan oleh para pihak yang bersengketa. Kondisi tersebut memang terjadi apabila terdapat perselisihan antar pihak, kedua belah pihak bersepakat untuk mengajukan ke pengadilan dengan kesepakatan khusus yang telah dibuat. Setelah itu kasus tersebut dikirimkan ke pengadilan.

Ketika mengajukan perkara tersebut para pihak diminta untuk menunjuk kuasa (*Agent*) yang berfungsi sebagai perwakilan pihak dihadapan Mahkamah yang dimana sifat kuasanya bersifat mutlak yaitu memegang kekuasaan penuh untuk melakukan apapun demi kepentingan pihaknya. Biasanya seorang *agent* akan didampingi dan dibantu oleh *Co agent, Deputy agent, Assisten agent* dan *Additional agent.*

Selain Agent terdapat pula Council dan Advocates (penasehat-penasehat hukum) yang berfungsi untuk membantu kuasa hukum dalam melakukan segala hal yang berkaitan tentang pembelaan (*Pleading*). Kebangsaan para penasehat hukum tersebut tidak harus sama dengan kuasa hukum yang bersangkutan, yang artinya dibolehkan berbeda kebangsaan.

Hak istimewa dan kekebalan diplomatik pun dimiliki oleh Pengacara dan penasihat hukum serta hakim pengadilan. Hal ini ditujukan agar pelaksanaan tugas dalam pengadilan tersebut tidak mempengaruhi martabat mereka.

Dalam hal mengajukan nama perwakilan negara kepada panitera, maka kasus yang disetujui oleh pengadilan juga harus diajukan dengan nama kedua belah pihak. Nama perwakilan negara / wilayah pemohon pun harus disebutkan dalam aplikasi litigasi terkait kasus yang telah disetujui tersebut.

Setelah pihak negara tergugat menotifikasi sengketa secepatnya menyampaikan nama-nama kuasa (wakil) yang akan mewakilinya. Apabila terjadi perbedaan mengenai penafsiran serta ruang lingkup dari hasi putusan tersebut, Mahkamah akan memberikan penafsiran sesuai dengan permintaan salah satu pihak yang bersangkutan.

Sengketa-sengketa yang diadili dan diperiksa oleh Mahkamah Internasional dapat berakhir karena suatu kondisi atau hal-hal sebagai berikut:

a. Adanya kesepakatan dari para pihak

Kesepakatan dalam mengakhiri sengketa ini dapat dilakukan pada tahap persidangan apapun dengan memberitahukan kepada Mahkamah bahwa mereka telah bersepakat untuk mengakhirinya. Surat putusan atau *order* penghapusan sengketa pun akan dikeluarkan oleh Mahkamah Internasional agar sengketa tersebut dapat dihapus dari daftar Mahkamah. Contoh seperti ini, tampak dalam sengketa-sengketa yang ditangani PCIJ yaitu *the Delimanition of Territorial Water between Island of Castello and the Coast of Anatolia, Losinger, Bochgrave .*

b. Tidak dilanjutkannya Persidangan (*Discontinuance*)

Apabila suatu negara penuntut atau pemohon telah melakukan kesepakatan untuk tidak melanjutkan persidangan dan menarik kembali sengketanya lalu memberitahukan kepada Mahkamah, maka persidangan tidak akan dilanjutkan. Sehingga Mahkamah Internasional akan mengeluarkan surat putusan atau *order* untuk menghapus sengketa dari daftar Mahkamah.

c. Dikeluarkannya putusan (*Judgement*)

Hal ini merupakan cara yang paling banyak ditemui untuk mengakhiri sengketa yang telah diajukan ke Mahkamah Internasional. Hasil akhir yang ditunggu-tunggu oleh para pihak yang bersengketa di *International Court of Justice* tentunya adalah Putusan (*Judgement*) dan berharap hasil putusan tersebut berpihak pada negaranya. Putusan tersebut dibuat oleh Mahkamah Internasional setelah melihat fakta-fakta yang ada dan bukti-bukti yang ditunjukkan selama persidangan yang dimana hal tersebut ditetapkan dalam sidang terbuka.

Sumber-sumber hukum yang dijadikan dasar putusan Mahkamah Internasional dalam pasal 38 ayat (1) tidak menunjukkan stratifikasi atau kelas dalam sumber hukum tersebut. Klasifikasi yang dapat digunakan adalah bahwa dua urutan yang

pertama adalah tergolong kedalam sumber hukum utama atau primer. Dua lainnya adalah sumber hukum tambahan atau subsider.[168]

Hal tersebut dapat dikatakan bahwa Mahkamah Internasional menggunakan sumber hukum utama seperti perjanjian internasional terlebih dahulu. Hukum kebiasaan internasional hanya digunakan oleh Mahkamah Internasional apabila tidak terdapat sumber hukum utama atau sumber hukum utama tersebut tidak membantu pada kasus yang diperiksa. Apabila sumber hukum tersebut tetap kurang membantu Mahkamah dalam memutuskan suatu perkara maka sumber hukum subside juga harus masuk dalam pertimbangan yaitu prinsip-prinsip hukum umum dan putusan pengadilan terdahulu serta pendapat para ahli (doktrin).[169]

2. Putusan Berdasarkan Prinsip *Ex Aequo et Bono*

Pada pasal 38 ayat 2 Statuta Mahkamah Internasional disebutkan bahwa Mahkamah Internasional memiliki wewenang dalam hal memutus perkara yang memiliki prinsip *Ex Aequo et Bono* (kepatutan dan kelayakan, keadilan dalam hukum internasional) tetapi hal tersebut harus ada kesepakatan antara kedua belah pihak. Hal tersebut memberikan arti bahwa Mahkamah dapat melakukan putusan secara objektif berdasarkan kepatutan dan keadilan tanpa adanya ikatan kaidah-kaidah hukum.[170]

Tetapi, belum pernah ada yang melaksanakan penyelesaian sengketa di Mahkamah Internasional menggunakan sumber hukum yang disebutkan.[171]

Lalu sifat seluruh putusan Mahkamah sendiri mengikat, final, dan tidak ada banding yang dimana hal tersebut tercantum pada pasal 60 Statuta Mahkamah Internasional:

> "Keputusan itu adalah terakhir dan tak dapat mengadakan banding. Dalam hal ini terjadi perselisihan mengenai makna dan ruang lingkup dari keputusan itu Mahkamah akan menafsirkannya atas permohonan sesuatu pihak".

---

[168] Mochtar Kusuma Atmadja, **Pengantar Hukum Internasional**, Bina Cipta, Bandung, 1978, hlm. 108

[169] Huala Adolf, **Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional**, Sinar Grafika, Jakarta, 2004, hlm. 87

[170] J.G. Starke, **Pengantar Hukum Internasional**, diterjemahkan oleh Bambang Iriana Djajaatmadja, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 668.

[171] Rebecca M. M. Wallace, **Hukum Internasional**, diterjemahkan oleh Bambang Arumadi, IKIP Semarang Press, Semarang, 1993, hlm.293

Sesuai yang disebutkan bahwa prinsip terkait dengan putusan tersebut berlaku pada semua keputusan yang dibuat oleh Mahkamah. Entah yang mengeluarkan Mahkamah dengan anggota penuh (*full bench of the court*) atau oleh suatu *Chamber.*

Sifat mengikatnya putusan Mahkamah ini sudah diratifikasi, aksesi, atau penerimaan atas Statuta Mahkamah. Hal tersebut didasarkan pada Pasal 94 Piagam PBB yang berisi sebagai berikut:

1) *"Each member of the United Nations undertakes to comply with the decision of the International Court of Justice in any case to which it is a party.*

2) *If any party to a case fails to perform the obligations incumbent upon it under a judgment rendered by the court, the other party may have recourse to the Security Council, which may, if it deems necessary, make recommendations or decide upon measures to be taken to give effect to the judgment."*

Selain itu putusan yang mengikat para pihak juga tercantum pada pasal 59 Statuta Mahkamah yang menyatakan bahwa "*the decision of the Court has no binding force except between the parties and in respect of that particular case*".

Oleh karena hal tersebut keputusan yang dikeluarkan oleh Mahkamah Internasional dapat mengikat para pihak yang bersengketa, sehingga negara akan patuh dan taat pada keputusan Mahkamah Internasional. Apabila negara yang bersengketa tidak mematuhi keputusan Mahkamah Internasional maka sesuai dengan pasal 94 Piagam PBB, negara lawan dapat meminta Dewan Keamanan PBB untuk melakukan tindakan agar keputusan Mahkamah Internasional tersebut dilaksanakan. Hal ini dikarenakan Mahkamah Internasional sendiri tidak dapat menegakkan keputusannya.[172]

Apabila terdapat negara yang tidak menghadiri persidangan di Mahkamah, maka hal tersebut tidak dapat menghalangi Mahkamah dalam mengambil putusan tetapi dengan syarat yang tercantum pada pasal 53 ayat (1) Statuta Mahkamah

[172] F. Sugeng Istianto**, Hukum Internasional**, Yogyakarta, Atmadjaya, 1998, hlm. 97.

Internasional yang menyatakan bahwa Mahkamah harus yakin betul dalam mengeluarkan putusan dengan berdasarkan fakta dan hukum yang berlaku. Dengan hal tersebut pihak yang tidak hadir pun tidak dapat menolak putusan yang telah ditetapkan oleh Mahkamah. Karena kekuasaan dalam hal menafsirkan dan mengubah putusan merupakan wewenang pengadilan.

Pada hal terkait penolakan putusan tersebut terdapat ketentuan dalam hal mengajukan sebagai berikut:

a) Atas permohonan salah satu pihak, hal ini terjadi ketika terdapat perselisihan antara kedua belah pihak mengenai penafsiran putusan dan salah satu pihak mengajukan permohonan kepada Mahkamah untuk menafsirkan putusan tersebut. Namun, tidak semua permintaan tersebut dikabulkan misalnya dalam sengketa *the Treaty of Neuilly* dan *the asylum* yaitu sebuah perjanjian yang yang mewajibkan Bulgaria menyerahkan wilayahnya.
b) Salah satu pihak juga dapat mengajukan permohonan perubahan suatu putusan dalam hal terkait ditemukan fakta baru yang diketahui merupakan faktor yang penting untuk memengaruhi isi putusan. Fakta tersebut tidak pernah muncul dalam persidangan karena baru diketahui.

Pengajuan permohonan tersebut hanya dapat diajukan oleh pihak yang belum mengetahui fakta baru tersebut dan tidak muncul karena kelalaianya. Jangka waktu permohonan tersebut adalah paling lambat 6 bulan sejak ditemukannya fakta baru tersebut dan maksimal 10 tahun sejak Mahkamah memberikan putusannya. Hal ini dinyatakan dalam sengketa *the Application for the Revision and Interpretation of the Judgement of 24 February 1982 in the case concerning the Continental Shelf (Tunisia vs Libya Arab Jamahiriya).*

Apabila permohonan diajukan di luar jangka waktu tersebut maka Mahkamah akan menolak melakukan penafsiran atau perubahan putusan yang diminta.

Setelah penjabaran diatas maka China dan Vietnam dapat memilih melakukan penyelesaian sengketa melalui Mahkamah Internasional. Sengketa dapat diajukan atas dasar pertikaian atau prinsip *Ex Aequo et Bono*. Jika mengajukan atas dasar pertikaian maka pengajuan atas dasar potensi pelanggaran COLREGS 1972, SOLAS 1974, atau UNCLOS 1982 serta *Illegal Fishing*.

Tetapi apabila pengajuan atas dasar prinsip *Ex Aequo et Bono*, maka dapat diajukan tentang pengujian kepatutan dan keadilan penabrakan serta yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal Nelayan Vietnam. Hasil putusan Mahkamah Internasional pun juga mengikat nantinya untuk China dan Vietnam sehingga apapun hasilnya sengketa kemungkinan besar akan berakhir.

3.3. Mahkamah Arbitrase

Arbitrase merupakan penyelesaian sengketa kepada pihak ketiga yang sifatnya netral. Di era modern ini, Badan Arbitrase banyak digunakan oleh pihak-pihak yang ingin menyelesaikan sengketa internasional. Biasanya penyerahan sengketa kepada arbiterase tertulis pada pembuatan klausul (*clause compromissoire*) kesepakatan apabila terjadi sengketa atau kesepakatan untuk menyerahkan sengketa kepada arbiterasi sesudah sengketa terjadi. Arbiter atau arbitrator merupakan penyebutan bagi orang yang dipilih untuk menjadi "hakim" pada saat Arbitrase.[173]

Para pihak dapat memilih arbiter sesuai dengan kesepakatan masing-masing pihak. Arbiter yang dipilih memiliki keahlian terkait pokok sengketa dan netral. Keahlian tersebut tidak selalu mengenai hukum tapi mengenai bidang-bidang lainnya seperti ahli keuangan, konstruksi bangunan, kapal, dll. Apabila arbiter telah ditunjuk maka ia akan membuat atau mengeluarkan *terms of reference* atau 'aturan permainan' (hukum acara) yang menjadi cara kerja mereka. Hal yang disengketakan, yurisdiksi seorang arbiter dan aturan sidang biasanya adalah hal yang dimuat dalam *terms of reference* tersebut.

Term of reference tersebut juga memerlukan kesepakatan oleh para pihak yang bersengketa tentunya.[174]

Apabila menengok kebalakang dalam sejarah, cara ini sebenarnya sudah ada sejak jaman Yunani kuno. Tetapi pada akhirnya Arbitrase dikenal melalui *the Hague Convention for the Pacific Settlement of International Disputes* tahun 1889 dan 1907. Dalam konvensi tersebut akhirnya membentuk badan Arbitrase Internasional yaitu *Permanent Court of Arbitration*.[175]

---

[173] Huala Adolf, *loc.cit.,* hlm. 23
[174] *Ibid.*
[175] *Ibid,* hlm 23 - 24

Ruang lingkup pada badan arbiterase internasional publik ini yaitu: "Suatu alternatif penyelesaian sengketa melalui pihak ketiga (badan arbitrase) yang ditunjuk dan disepakat para pihak (negara) secara sukarela untuk memutus sengketa yang bukan bersifat perdata dan putusannya bersifat final dan mengikat." Istilah yang digunakan adalah "alternatif" dan "pihak ketiga" (badan arbitrase). Pada istilah pertama tersebut digunakan kata "alternative" karena memang arbitrase dilihat sebagai salah satu alternatif penyelesaian sengketa internasional dan diakui oleh hukum internasional.

Lalu terdapat istilah pihak ketiga karena penggunaan nama arbitase sendiri tidak selalu digunakan dalam badan-badan penyelesaian sengketa alternatif. Contohnya dalam bentuk penyelesaian sengketa yang dilakukan di *General Agreement ofn Tariffs and Trade* (GATT) (sebelum diganti menjadi *World Trade Organisation* atau Organisasi Perdagangan Dunia), Panel adalah istilah yang digunakan dalam penyelesaian sengketa tersebut bukan panel. *Claims Tribunal* merupakan istilah lain yang dikenal dalam Hukum Internasional. Menurut sebagian orang, Arbitrase merupakan alternatif penyelesaian sengeketa yang efektif dan adil. Badan Arbitrase telah memberikan kontribusi yang besar bagi kemajuan perkembangan dalam Hukum Internasional sendiri. Contohnya terdapat pada sengketa yang terjadi antara Amerika Serikat dan Belanda terkait *Kepulauan Palmas (Miangas)* yang dimana Max Huber menjadi arbiter tunggal dalam memutus sengketa tersebut, hal ini merupakan bukti bahwa peranan badan ini memang ada dalam hukum internasional.[176]

Badan Arbitrase yang dapat dipilih oleh para pihak dalam menyelesaikan sengketa pun terdapat dua cara yaitu : secara terlembaga (*institutionalized*) atau kepada suatu badan arbitrase *ad hoc* (sementara). Badan Arbiterase yang terlembaga maksudnya adalah badan arbitrase yang memang sudah berdiri dan ada serta memiliki *terms of reference*. Contoh dari badan arbitrase terlembaga adalah *the Permanent Court of Arbitration* (PCA) di Den Haag. Kemudian terdapat badan Arbitrase *ad hoc* yang merupakan badan yang dibuat oleh para pihak untuk menyelesaikan sengketa dan tugasnya akan berakhir ketika putusan sengketa telah dikeluarkan.[177]

[176] *Ibid.,* hlm. 39-40
[177] *Ibid.,* hlm. 40.

Tetapi terdapat kekurangan dalam penunjukkan badan arbitrase *ad hoc* karena akan adanya kesulitan di kemudian hari seperti para pihak harus memahami hakikat arbitrase dan merumuskan hukum acara yang disepakati. Lalu terdapat beberapa faktor positif yang terdapat pada penyelesaian sengketa melalui arbitrase :[178]

1. Hakim dipilih dengan bebas oleh para pihak baik secara langsung maupun tidak (dalam hal ini dengan bantuan pihak ketiga misalnya pengadilan internasional untuk menunjuk arbitrator untuk salah satu atau kedua belah pihak. Hal ini penting karena apabila suatu negara menyerahkan sengketanya kepada pihak ketiga (dalam hal ini: arbitrase), apabila negara memilih sengketanya diputus oleh pihak ketiga, maka negara harus memiliki pertimbangan terhadap kredibilitasnya.;
2. Hukum acara, dasar putusan, dan persyaratan dipilih sesuai dengan kebebasan para pihak;
3. Prinsip putusan arbitrase memiliki sifat yang final dan mengikat;
4. Para pihak dapat memilih persidangan dilakukan secara rahasia dan tertutup. Contoh persidangan arbitrase yang dibuat secara rahasia misalnya saja persidangan dan argumen atau dengar pendapat secara lisan yang tertutup dalam kasus *Rainbow Warriors Arbitration*. Hal yang sama tampak dalam kasus *Anglo- French Continental Shelf Case*.
5. Tujuan dan tugas suatu badan arbitrase juga dengan bebas ditentukan oleh para pihak yang bersengketa.

Apabila ada faktor positif tentunya juga terdapat kekurangan dari pemilihan badan arbitrase ini. Kekurangan dari badan arbitrase adalah :[179]

1) Negara-negara masih belum memiliki komitemen penuh untuk menyelesaikan sengketanya kepada badan-badan pengadilan internasional termasuk arbitrase internasional;

[178] *Ibid.,* hlm. 40-41.
[179] *Ibid.,* hlm. 41

2) Putusan dalam Arbitrase tidak menjamin mengikat para pihaknya. Hukum Internasional belum memberikan cara melaksanakan putusan arbitrase terhadap pihak yang kalah.

Penggunaan penyelesaian sengketa melalui arbitrase sendiri diatur pada hukum internasional sebagai berikut :[180]

1) *The Hague Convention for the Pacific Settlement of International Dispute* (tahun 1899 dan 1907);
2) Pasal 13 *Covenant of the League of Nations*. Pasal 13 ayat 1 Konvenan antara lain mewajibkan negara-negara anggotanya untuk menyerahkan sengketa-sengketa mereka kepada badan arbitrase (atau pengadilan internasional) apabila sengketa-sengketa tersebut tidak dapat diselesaikan secara diplomatik. Ketentuan ini diperkuat dengan dibentuknya suatu protokol di Jenewa pada tahun 1924. Namun, perjanjian tersebut tidak berlaku karena hanya ada sedikit negara yang terkait dengan perjanjian tersebut.
3) *The General Act for the Settlement of International Dispute* pada tanggal 26 September 1928. Dibuatnya *the General Act* ini dipengaruhi oleh kegagalan Protokol 1924. Suatu Komisi khusus yaitu *the Convention on Arbitration and Security* dibentuk untuk merumuskan *the General Act*. Perjanjian tersebut berlaku pada tanggal 16 Agustus 1929 dan diratifikasi oleh 23 negara termasuk negara besar yaitu Perancis, Inggris dan Italia.
4) Pasal 33 Piagam PBB yang memuat beberapa alternatif penyelesaian sengekta, antara lain arbitrase, yang dapat dimanfaatkan oleh negara-negara anggota PBB;
5) The UN Model on Arbitration procedure, yang disahkan oleh Resolusi Majelis Umum PBB 1962 (XIII) tahun 1958.

Model Law ini sebenarnya adalah hasil karya ILC (Komisi Hukum Internasional) yang menaruh perhatian besar terhadap arbitrase. Special Rapporteur ILC, Georges Scelle, memimpin pengkajian arbitrase selama sekitar 10 tahun.

---

[180] *Ibid.,* hlm.42

Rancangan pengkajiannya berisi 32 Pasal diserahkan kepada Majelis Umum PBB pada tahun 1952. Setelah mendapat usulan dari Negara-negara anggota, rancangan perjanjian arbitrase ini diserahkan kembali pada tahun 1955. Namun demikian negara-negara tidak memberi reaksi positif terhadap rancangan Scelle tersebut. Pada tahun 1955, ILC kembali mengkaji ulang seluruh rancangan perjanjian dan mengubah nama perjanjian tersebut menjadi sekedar Model Hukum (Model Law).

Dalam kaitannya dengan sengketa yang dilakukan oleh China dan Vietnam maka dapat diajukan di Badan Arbitrase Internasional atau kedua negara ini membuat badan Arbitrase *ad hoc* yang bertujuan untuk menyelesaikan sengketa ini. Hal ini dapat memberikan keuntungan, karena arbiter dapat dipilih dalam keahlian mengenai perkapalan dan laut yang tentunya berkaitan dengan sengketa yang terjadi antara China dan Vietnam. Tetapi apabila menengok sejarah, China pernah mengabaikan putusan PCA pada tahun 2016 ketika bersengketa dengan Fillipina. Sehingga kekurangannya adalah putusan Arbitrase akan sulit dilaksanakan.

3.4. Mahkamah Arbitrase Khusus

Selanjutnya terdapat Mahkamah Arbitrase Khusus yang berisikan panel para ahli yang menangani perselisihan dari area tertentu seperti perikanan, lingkungan laut, penelitian ilmiah, navigasi, dll.[181] Mahkamah Arbitrase Khusus sendiri diatur dalam *Annex* VII di UNCLOS 1982 yang berisikan 5 pasal. Sengketa yang dapat diajukan kepada Arbitrase khusus sendiri adalah perikanan, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, laut penelitian ilmiah, atau navigasi, termasuk polusi dari kapal dan oleh dumping hal ini tercantum pada pasal 1 *Annex* VII di UNCLOS 1982.

Para ahli yang akan menangani sengketa yang diajukan terdapat daftar yang berisi para ahli yang dimana hal ini diatur pada pasal 2 ayat (2) *Annex* VII UNCLOS 1982 yaitu:

a. Ahli di bidang perikanan tercatat pada daftar yang ada di Organisasi Pangan dan Pertanian Perserikatan Bangsa-Bangsa
b. Ahli di bidang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut tercatat pada daftar yang ada oleh *United Nations Environment Programme*

[181] https://www.international-arbitration-attorney.com/id/law-of-the-sea-dispute-settlement-mechanism/ (6 Januari 2021)

c. Ahli di bidang ilmiah kelautan penelitian tercatat pada daftar yang ada oleh *Inter-Governmental Oceanographic Commission*
d. Ahli di lapangan navigasi, termasuk polusi dari kapal dan oleh dumping tercatat pada daftar yang ada di *International Maritime Organization*

Namun sebagaimana disebutkan dalam pasal 2 ayat (3) *Annex* VII UNCLOS 1982 maka setiap negara yang bersengketa tersebut dapat mengajukan dua ahli yang memiliki kemampuan masing-masing di bidang hukum, ilmiah, atau aspek teknis lainnya yang dimana ahli tersebut sudah memiliki reputasi yang diakui dalam bidangnya serta memiliki reputasi keadilan dan integritas yang tinggi. Tetapi nama yang diajukan tersebut harus terdapat dalam daftar yang disebutkan diatas.

Tata cara persidangan sendiri Arbitrase khusus ini terdapat terdiri dari lima anggota yang akan menangani sengketa yang diajukan hal tersebut diatur pada pasal 3 huruf (a) *Annex* VII UNCLOS 1982. Para pihak yang bersengketa pun juga harus melakukan kesepakatan untuk menunjuk presiden untuk Mahkamah Arbitrase Khusus ini hal tersebut diatur pada huruf (d). Tetapi pada huruf (e) juga disebutkan apabila para pihak juga dapat sepakat untuk menyerahkan penunjukkan presiden tersebut kepada pihak ketiga. Lalu pada huruf (f) juga mengatur apabila terdapat kekosongan di proses Arbitrase ini maka dibuatlah perjanjian atau kesepakatan di awal masing-masing pihak yang bersengketa untuk mengisi kekosongan tersebut.

Pada prosesnya juga tercantum pada pasal 5 ayat (1) Annex VII UNCLOS 1982 yaitu terdapat pencari atau penyelidikan fakta-fakta yang terjadi pada sengketa. Pencarian fakta tersebut dilakukan agar Mahkamah Arbitrase Khusus dapat melakukan pertimbangan-pertimbangan dalam hal melakukan putusan sengketa yang terjadi antara kedua belah pihak.

Dalam sengketa yang terjadi antara China dan Vietnam dapat memilih Mahkamah Arbitrase Khusus sesuai dengan pasal 287 ayat (1) UNCLOS 1982, karena dua negara tersebut memang mematuhi UNCLOS 1982. Mahkamah Arbitrase Khusus dapat dijadikan alternatif penyelesaian sengketa juga dikarenakan berisi ahli yang berhubungan dengan kasus penabrakan dan penjarahan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap kapal Nelayan Vietnam.

Kasus tersebut dapat mendapatkan perspektif ahli dalam bidang perikanan yang dapat memberikan pendapat mengenai kemungkinan kapal nelayan Vietnam yang melakukan *illegal fishing* di wilayah China. Lalu juga terdapat ahli di bidang navigasi yang dapat memberikan pendapat mengenai teknis navigasi dalam hal penabrakan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China secara sengaja atau tidak secara sengaja.

BAB IV
PENUTUP

A. Kesimpulan

Sebagai penutup dari skripsi ini, penulis akan memberikan sejumlah kesimpulan yang dapat diambil disertai dengan saran yang didasari oleh temuan dan hasil selama penelitian. Secara khusus, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. China melakukan pelanggaran dalam sejumlah Hukum Internasional terhadap Vietnam terkait penabrakan dan penjarahan yang dilakukan oleh Coast Guard China terhadap kapal Nelayan Vietnam di ZEE Vietnam. Pelanggaran tersebut dilihat oleh peneliti melalui penafsiran terhadap Hukum Internasional berdasarkan putusan atau kasus yang pernah terjadi sebelumnya. Dari segi penabrakan kapal yang dilakukan China telah melanggar *Rule* 2, *Rule* 6, *Rule* 7, *Rule* 8, *Rule* 15, dan *Rule* 18 COLREGS 1972 sedangkan Vietnam melanggar dalam pengabaian serta penghindaran tubrukan pada *Rule* 16 COLREGS 1972. Sedangkan apabila dilihat dari SOLAS 1974, China melanggar *Chapter* II *Regulations* 3 SOLAS 1974 terkait *steering gear system* yang terdapat di kapal. Tidak hanya itu tetapi China juga melanggar *Chapter* V *Regulations* 15 SOLAS 1974 terkait menyelamatkan orang di laut. Dari perspektif UNCLOS 1982 sendiri terdapat pelanggaran yang dilakukan oleh China yaitu pasal 58 ayat (3) UNCLOS 1982 yang mengatur tentang yurisdiksi Negara pada ZEE, lokasi kejadian tersebut terbukti merupakan ZEE Vietnam berdasarkan pasal 57 UNCLOS 1982 serta China melanggar pasal 73 ayat (1) UNCLOS 1982 terkait penegakan hukum di ZEE.
2. Setelah ditemukan pasal-pasal dalam hukum Internasional yang dilanggar tentunya harus terdapat penyelesaian sengketa antara China dan Vietnam. Peneliti disini menganalisa pilihan penyelesaian sengketa melalui diplomatik dan hukum. Terdapat banyak cara yang dapat dilakukan oleh China dan Vietnam mulai dari diplomatik seperti melalui negosiasi, mediasi, konsiliasi, dll dikarenakan kedua negara ini memiliki hubungan diplomatik. Tetapi

UNCLOS 1982 sendiri juga memberikan penyelesaian sengketa melalui jalur hukum seperti ITLOS, ICJ, Mahkamah Arbitrase dan Mahkamah Arbitrase Khusus. Dengan berbagai pertimbangan menurut peneliti yang paling sesuai dalam menyelesaikan sengketa yang terjadi adalah melalui Mahkamah Internasional karena putusannya yang mengikat dan dapat dilaksanakan melalui dewan Keamanan apabila negara ada yang mengabaikan putusan dari Mahkamah Internasional.

B. Saran

Dalam hal konvensi-konvensi yang terdapat di Hukum Laut Internasional seperti COLREGS 1972, SOLAS 1974, dan UNCLOS 1982 dibuat sedetail mungkin. Tetapi dalam hal implementasi serta pemanfaatan sangatlah kurang dan tidak banyak disebut di dunia hukum Internasional. Padahal negara-negara yang ada bisa berpotensi melanggar konvensi tersebut. Maka dari itu konvensi-konvensi yang dibentuk oleh IMO terutama harus lebih digalakkan lagi terutama soal penegakan hukumnya. Karena apabila tidak, akan terjadi kasus-kasus yang sejenis lagi.

Pada perihal sengketa internasional, sengketa internasional sering disamakan dengan istilah "sengketa antar negara". Pandangan ini merupakan pandangan klasik yang menganggap bahwa negara merupakan yang merupakan satu-satunya subyek hukum internasional, sementara dalam perkembangannya, saat ini bukan saja negara yang merupakan subyek hukum internasional, tetapi terdapat subyek hukum internasional yang bukan negara yaitu individu dan organisasi internasional.

Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional dalam prosesnya dapat melalui beberapa proses dan cara, dan dalam hal ini, saran penulis perihal penyelesaian sengketa kasus Penabrakan dan Penjarahan yang dilakukan oleh *Coast Guard* China terhadap Kapal Nelayan Vietnam di ZEE Vietnam proses Pengadilan dengan Mahkamah Internasional. Karena, ada beberapa hal yang dapat digaris bawahi mengenai pemilihan melalui Mahkamah Internasional tersebut, yaitu sebagai berikut:

a. Putusan Mahkamah Internasional dapat mengikat kedua belah pihak dan putusannya dapat dilaksanakan apabila terjadi pengabaian antara salah satu pihak yang kalah atau kurang puas.
b. China pernah melakukan pengabaian terhadap putusan *Permanent Court of Arbitration* tahun 2016 ketika sengketa dengan Fillipina.

Hukum Internasional dalam hal ini merupakan subjek yang dinamis, dan juga istimewa. Hukum Internasional sejatinya merupakan sebuah payung hukum yang berfungsi untuk memberikan kepastian hukum. Sebuah kepastian hukum bagi mereka yang memiliki, tidak lagi memiliki hal – hal yang harus digunakan untuk mempertahankan hak berdaulat bagi negaranya. Hukum Internasional harus terus berusaha untuk berkembang dan mengikuti perkembangan masyarakat internasional, Hukum Internasional harus hadir dan tegas dalam perkara penyelesaian sengketa antar negara dalam hal penabrakan kapal dan yurisdiksi yang ada di ZEE.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Huala Adolf. **Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional**, Sinar Grafika, Jakarta, 2016

Didik Mohammad Sodik. **Hukum Laut Internasional**, Aditama, Jakarta, 2014

Sukismo B. **Karakter Penelitian Hukum Normatif dan Sosiologis**, PUSKUMBANGSI LEPPA UGM, Yogyakarta, tanpa tahun

Roni Hanitijo Soemitro. **Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri**, Ghalia, Jakarta, 1988

Soekanto, Soerjono. **Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)**, Rajawali Pers, Jakarta, 2001

Peter Mahmud Marzuki. **Penelitian Hukum**, Kencana, Jakarta, 2007

Ibrahin, Johnny. **Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif**, Bayumedia Publishing, Jakarta, 2006

Sri Mamudji. **Metode dan Penelitian Penulisan Hukum**, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2005

Sefriani. **Hukum Internasional: Suatu Pengantar**, Rajawali Pers, Jakarta, 2014

Institute for Career Research. ***Careers in United States Coast Guard***, Institute for Career Research, Chicago, 2009

Louise Butcher. ***Shipping : HM Coast Guard, History of The Coast Guard***, Library of the House of Common London, London, 2013

Widjajanto, Andi. **Penataan Kebijakan Keamanan Nasional**, Dian Cipta, Bandung, 2013

US Coast Guard. ***Doctrine for the US Coast Guard***, US Coast Guard Publication, Washington D.C, 2014

Kristin Marcinak. ***The US Coast Guard***, Essential Library of US Military, Minnesota, 2015

Maritime and Coast Guard Agency, ***Search and Rescue Framework for the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland***, Quenns Printer and Controller, Southampton, 2008

Lindsay Black. ***Japan's Maritime Strategy***, Palgrave Macmillan, Hampshire, 2014

I Wayan Parthiana. **Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia**, YRama Widya, Bandung, 2014

Syafrinaldi. **Hukum Laut Internasional**, UIR Press, Pekanbaru, 2009

Kusumaatmaja & Agoes. **Pengantar Hukum Internasional**, Pusat Studi Wawasan Nusantara, Bandung, 2003

Satjipto Rahardjo. **Masalah Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis**, Sinar Baru, Bandung, 1983

Graham Dalton. ***Theory and Practice of Seamanship XI***, Routledge, London, 2002

C. Hult. ***Swedish Seafarers and Seafaring Occupation 2010***, Kalmar Maritime Academy, Kalmar, 2012

Dubrovsky dan Lyakhovitsky. ***MultiHull Ships***, Backbone Publishing Company, New York, 2001

Fyson J. ***Design of Small Fishing Vessels***, Fishing News Book Ltd, Farnham, 1985

Sujanto. **Pesawat Kapal**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1986

Tim Bartlett. ***RYA Navigation Handbook***, Royal Yachting Association, Southampton, 2008

Satria A. **Ekologi Politik Nelayan**, PT LKiS Pelangi Aksara, Bandung, 2009

E.C Trupper dan KJ Rawson. ***Basic Ship Theory***, Butterworth-Heinemann, Boston, 2001

J Creswell. ***Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Traditions***, Sage, California, 2007

M.R Siombo. **Hukum Perikanan Nasional dan Internasional**, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2010

Rolls Royce. ***Steering and Stabilitations***, Naval Marine, England, 2008

Supriadi & Alimudin. **Hukum Perikanan di Indonesia**, Sinar Grafika, Palu, 2011

James Baros. ***The United Nations, Past, Present and Future***, The Free Press, New York, 1972

Ashri Muhammad. ***Hukum Internasional dan Hukum Islam tentang Sengketa dan Perdamaian***, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2013

Roy SL. ***Diplomacy***, Rajawali Pers, Jakarta, 2001

S Bateman. ***Managing the South China Sea: Sovereignty Is Not The Issue***, S.Rajaratnam School of International Studies, Singapore, 2011

Boer Mauna. **Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global**, PT.Alumni, Bandung, 2005

Chairul Anwar. ***Hukum Internasional Horizon Baru Hukum Laut Internasional Konvensi Hukum Laut 1982***, Djambatan, Jakarta, 1989

Peter Malanczuk. ***Akehurst's Modern Introduction to International Law***, Routledge, London, 1997

Mochtar Kusuma Atmadja. **Pengantar Hukum Internasional**, Bina Cipta, Bandung, 1978

J.G. Starke. **Pengantar Hukum Internasional**, diterjemahkan oleh Bambang Iriana Djajaatmadja, Sinar Grafika, Jakarta, tanpa tahun

Rebecca M. M. Wallace. **Hukum Internasional**, diterjemahkan oleh Bambang Arumadi, IKIP Semarang Press, Semarang, 1993,

F. Sugeng Istianto. **Hukum Internasional**, Atmadjaya, Yogyakarta, 1998

Internet

https://www.wartaekonomi.co.id/read265313/apa-itu-nine-dash-line-atau-9-garis-putus-putus-yang-china-klaim-di-laut-natuna (Diakses Pada Tanggal 30 September 2020 Pukul 12.08 WIB)

https://www.reuters.com/article/us-vietnam-china-southchinasea/vietnam-protests-beijings-sinking-of-south-china-sea-boat-idUSKBN21M072 (Diakses Pada Tanggal 8 Januari 2021 Pukul 12.11 WIB)

https://www.scmp.com/news/china/military/article/3078452/china-says-vietnamese-fishing-boat-rammed-coastguard-ship (Diakses Pada Tanggal 11 November 2020 Pukul 12.12 WIB)

https://ge.usembassy.gov/southeast-asian-countries-challenge-china-over-maritime-claims/ (Diakses Pada Tanggal 11 November 2020 Pukul 12.12 WIB)

https://amti.csis.org/the-cauldron-boils-over-vietnam-vs-china/ (Diakses Pada Tanggal 11 November 2020 Pukul 12.12 WIB)

https://www.scmp.com/news/china/article/1526701/vietnam-airs-video-chinese-ship-sinking-fishing-boat-south-china-sea (Diakses Pada Tanggal 11 November 2020 Pukul 12.14 WIB)

https://internasional.kontan.co.id/news/kapal-china-tabrak-lagi-kapal-vietnam-di-laut-china-selatan-negara-tetangga-cemas (Diakses Pada Tanggal 7 Desember 2020 Pukul 12.15 WIB)

https://www.nzherald.co.nz/world/south-china-sea-chinese-coast-guard-rams-vietnamse-fishing-boat/EAWPNYW7UTOVUTCUXKPN5VOBMQ/ (Diakses Pada Tanggal 11 November 2020 Pukul 12.15 WIB)

http://cimsec.org/vietnams-struggles-in-the-south-china-sea-challenges-and-opportunities/45800 (Diakses Pada Tanggal 11 November 2020 Pukul 12.15 WIB)

https://www.laosnews.net/news/265431737/china-rams-vietnamese-fishing-vessel-near-paracel-islands (Diakses Pada Tanggal 11 November 2020 Pukul 12.19 WIB)

https://www.nytimes.com/2016/07/13/world/asia/south-china-sea-hague-ruling-philippines.html (Diakses Pada Tanggal 19 November 2020 Pukul 12.19 WIB)

https://www.saplaw.top/pendekatan-perundang-undangan-statute-approach-dalam-penelitian-hukum (Diakses Pada Tanggal 8 Desember 2020 Pukul 12.20 WIB)

https://publicintelligence.net/ufouo-dhs-fbi-warning-terrorist-use-of-vehicle-ramming-tactics/ (Diakses Pada Tanggal 9 Desember 2020 Pukul 12.22 WIB)

https://idsa.in/jds/2_1_2008_SynergisingIndianNavyandtheCoastGuard_Aba (Diakses Pada Tanggal 19 September 2020 Pukul 12.23 WIB)

http://www.coastguard.gov.ph/content/?page_id=13 (Diakses Pada Tanggal 19 September 2020 Pukul 12.23 WIB)

https://nationalinterest.org/feature/numbers-matter-chinas-three-navies-each-have-the-worlds-most-24653 (Diakses Pada Tanggal 19 September 2020 Pukul 12.25 WIB)

http://www.chinadaily.com.cn/china/2013npc/2013-03/11/content_16296448.htm (Diakses Pada Tanggal 19 September 2020 Pukul 12.26 WIB)

https://www.defensenews.com/article/20130723/DEFREG03/307230021/China-Unveils-Coast-Guard-Handle-Sea-Conflict/ (Diakses Pada Tanggal 19 September 2020 Pukul 12.26 WIB)

https://www.janes.com/defence-news/ (Diakses Pada Tanggal 19 September 2020 Pukul 12.26 WIB)

http://www.vpa.org.vn/vn/regulations/tailieu/phap-lenh-luc-luong-csbvn.htm (Diakses Pada Tanggal 2 Oktober 2020 Pukul 12.26 WIB)

https://www.argyll-bute.gov.uk/roles-and-responsibilities-emergency-responders#coastguard (Diakses Pada Tanggal 19 September 2020 Pukul 12.27 WIB)

http://www.geocities.ws/kalasagnglahi/content13.html (Diakses Pada Tanggal 20 September 2020 Pukul 12.28 WIB)

https://npcobserver.com/2018/06/22/npcsc-defers-vote-on-e-commerce-law-grants-law-enforcement-powers-to-military-controlled-coast-guard/ (Diakses Pada Tanggal 20 September 2020 Pukul 12.29 WIB)

https://www.ppa.edu.vn/vn/Training/News-Events/93/1931/Vietnam-Marine-Police-Force-to-be-equipped-with-modern-vehicles.aspx (Diakses Pada Tanggal 2 Oktober 2020 Pukul 12.29 WIB)

https://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime_glossary.htm (Diakses Pada Tanggal 20 September 2020 Pukul 12.32 WIB)

https://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx (Diakses Pada Tanggal 17 Desember 2020 Pukul 12.33 WIB)

https://www.nzherald.co.nz/world/south-china-sea-chinese-coast-guard-rams-vietnamse-fishing-boat/. (Diakses Pada Tanggal 27 Desember 2020 Pukul 12.35 WIB)

https://thediplomat.com/2016/09/the-important-south-china-sea-ruling-no-one-is-talking-about/ (Diakses Pada Tanggal 27 Desember 2020 Pukul 12.35 WIB)

https://www.cnnindonesia.com/nasional/20190429083719-20-390387/ketegangan-di-laut-natuna-kapal-vietnam-tabrak-kapal-tni-al (Diakses Pada Tanggal 27 Desember 2020 Pukul 12.37 WIB)

https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/china-sent-monster-ship-roam-the-south-china-sea-20608 (Diakses Pada Tanggal 27 Desember 2020 Pukul 12.39 WIB)

https://www.marineinsight.com/guidelines/speed-of-a-ship-at-sea/ (Diakses Pada Tanggal 29 Desember 2020 Pukul 12.40 WIB)

https://ecolregs.com/index.php? (Diakses Pada Tanggal 30 Desember 2020 Pukul 12.42 WIB)

https://regional.kompas.com/read/2019/04/30/09543651/5-fakta-kapal-tni-al-ditabrak-kapal-vietnam-susi-akan-tenggelamkan-kapal?page=all (Diakses Pada Tanggal 30 Desember 2020 Pukul 12.45 WIB)

https://abcnews.go.com/International/wireStory/philippines-backs-vietnam-china-sinks-fishing-boat-70037606 (Diakses Pada Tanggal 11 Januari 2021 Pukul 12.46 WIB)

https://vietnamnews.vn/society/715017/electronic-technology-will-help-improve-fisheries-management.html (Diakses Pada Tanggal 31 Desember 2020 Pukul 18.46 WIB)

https://jusmundi.com/en/document/decision/en-the-south-china-sea-arbitration-the-republic-of-philippines-v-the-peoples-republic-of-china-award-tuesday-12th-july-2016 (Diakses Pada Tanggal 31 Desember 2020 Pukul 18.47 WIB)

https://theinsiderstories.com/indonesia-seizes-four-vietnamese-illegal-fishing-vessels/ (Diakses Pada Tanggal 31 Desember 2020 Pukul 18.48 WIB)

https://hot.grid.id/read/182210816/kembali-berulah-kapal-coast-guard-china-tabrak-dan-jarah-ikan-hasil-tangapan-perahu-nelayan-vietnam-negara-tetangga-kutuk-kesewenang-wenangan-beijing?page=all (Diakses Pada Tanggal 31 Desember 2020 Pukul 18.49 WIB)

https://www.twomargins.com/c/South-China-Sea-Ruling:-July-12,-2016-hjwbkr (Diakses Pada Tanggal 31 Desember 2020 Pukul 18.49 WIB)

https://jurnalmaritim.com/solas-konvensi-internasional-keselamatan-pelayaran-yang-terinspirasi-tragedi-titanic/ (Diakses Pada Tanggal 1 Januari 2021 Pukul 01.50 WIB)

https://www.marineinsight.com/maritime-law/safety-of-life-at-sea-solas-convention-for-prevention-of-marine-pollution-marpol-a-general-overview/ (Diakses Pada Tanggal 1 Januari 2021 Pukul 01.51 WIB)

https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800ec37f (Diakses Pada Tanggal 1 Januari 2021 Pukul 01.52 WIB)

https://www.merriam-webster.com/dictionary/troopship (Diakses Pada Tanggal 1 Januari 2021 Pukul 01.53 WIB)

https://www.marineinsight.com/naval-architecture/understanding-steering-gear-ships/ (Diakses Pada Tanggal 2 Januari 2021 Pukul 12.54 WIB)

https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS) (Diakses Pada Tanggal 2 Januari 2021 Pukul 12.55 WIB)

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6-a&chapter=21&clang=_en (Diakses Pada Tanggal 3 Januari 2021 Pukul 12.56 WIB)

https://thediplomat.com/2016/07/china-and-unclos-an-inconvenient-history/ (Diakses Pada Tanggal 3 Januari 2021 Pukul 12.57 WIB)

http://www.seaaroundus.org/data/#/eez/704?chart=catchchart&dimension=taxon&measure=tonnage&limit=10 (Diakses Pada Tanggal 3 Januari 2021 Pukul 12.58 WIB)

https://vietnamnews.vn/politics-laws/523828/unclos-1982-remains-a-framework-for-legal-order-for-the-seas-and-oceans.html (Diakses Pada Tanggal 3 Januari 2021 Pukul 12.59 WIB)

https://www.chinausfocus.com/peace-security/the-nine-dash-line-and-its-basis-in-international-law (Diakses Pada Tanggal 11 Januari 2021 Pukul 13.00 WIB)

https://news.detik.com/internasional/d-3251971/ini-putusan-lengkap-mahkamah-arbitrase-soal-laut-china-selatan (Diakses Pada Tanggal 4 Januari 2021 Pukul 13.02 WIB)

https://internasional.kontan.co.id/news/sempat-tegang-india-china-sepakat-selesaikan-sengketa-perbatasan-lewat-jalur-damai (Diakses Pada Tanggal 5 Januari 2021 Pukul 13.06 WIB)

http://english.sina.com/1/2005/1028/51407.html (Diakses Pada Tanggal 6 Januari 2021 Pukul 13.06 WIB)

https://www.jentera.ac.id/publikasi/sengketa-batas-maritim-dan-zona-pembangunan-bersama/ (Diakses Pada Tanggal 21 Desember 2020 Pukul 13.07 WIB)

https://www.international-arbitration-attorney.com/id/law-of-the-seadispute-sett-mechanism/ (Diakses Pada Tanggal 6 Januari 2021 Pukul 13.08 WIB)

Jurnal

Usmawadi Amir**, "Penegakan IUU Fishing Menurut UNCLOS 1982 (Studi Kasus : Volga *Case*)"**, Jurnal Opinio Juris , Volume 12 , 2013

Harahap, Nursapia, "**Penelitian Kepustakaan"**, Jurnal Iqra', Volume 08 No. 01, 2014

Hiroshi Ishida, "***Looking Backward and Looking Forward"***, Oxford University Press, Science Japan Journal, Volume 19 Issue 1,2016

Dr Devakumar Jacob, "***India's Maritime Heritage and its Milestones, International Journal of Scientific and Research Publication"***, Volume 4 Issue 5, 2014

Greg Shelton, "***The United States Coast Guard's Law Enforcement Authority Under 14 USC Section 89 : Smuggler's Blues or Boater' Nightmare"***, William & Marry Law Review, Volume 34 Issue 3, 1993

Githa, Narzif, dan Dwi Astuti Palupi, "***Juridical Analysis Of The Collision Between Indonesian Navy Ships And Vietnam Coast Guards In Natuna Waters According To International Law (Solas Convention And Colreg) And National Law***", Jurnal Bung Hatta ,Volume 12 Nomor 2, 2020

Nguyen Long dan Nguyen Dinh Dzung, "***Review of Vietnam's Legal, Policy, and Institutional Arrangements in Light of WCPFC Requirements"***, Consultancy Report WPEAOFM Project, No.01, 2010

M.Tello, S Ribeiro e Silva dan C Guedes Soares, "***Seakeeping Performance of Fishing Vassels in Irregular Wave"***, Elsevier, Volume 38 Issue 5-6, 2011

HM Thamrin, "**Manajemen Keselamatan dan Upaya Pencegahan Kapal ke Titik Nol (*Zero Accident*)",** Jurnal Ilmiah Widya, Volume 3 Nomor 2, 2015

Hanok Mandoku, "**Sebuah Analisis Tentang Sebab-Sebab Kejadian Kecelakaan KM. Putri Ayu di Perairan Ambon-Maluku"**, Arika, Volume 06 Nomor 02, 2012

Ryan Suryadi Putra, "**Pengelolaan Keselamatan Kerja Nelayan di PPI Batukaras Kabupaten Pangandaran"**, Albacore, Volume 01 Nomor 01, 2017

Tony Santiko, "**Strategi Mengatasi Terganggunya Pengoperasian *Steer Gear* di Kapal SV.Swissco Samson"**, Jurnal Dinamika Bahari, Volume 10 Nomor 1, 2019

Kjell Ivar Overgard, "***Observation and Assessment of Crossing Situations between Pleasure craft and a Small Passenger Ferry***", WMU Journal of Maritime Affairs, 2020

Frederick James, "***A Review of the Current Collision Regulations to Accommodate Multiple Ship Situations and MASS"***, Journal of Physics: Conference Series, 2019

D Lasse dan Fatimah, "**Pelatihan Keselamatan bagi Anak Buah Kapal**", Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik, Volume 2 Nomor 2, 2016

Abdul Rozak dan Henny Destiana, "**Pengaruh Sistem Pelayanan Jasa Pemasangan *Global Maritime Distress & Safety System***", Jurnal Pilar Nusa Mandiri, Volume 13 Nomor 2, 2017

Lan Ho, "***My Boat My Identity : Investment in Tuna Fishing in Vietnam"***, Australian Journal Management, Volume 40 Nomor 3, 2015

Sarifuddin dan Mantoro, "**Kebocoran pada Pompa Hidrolik *Steering Gear* dengan Satu *Rudder* di Kapal MT.Pelita Energi"**, Jurnal Teknika Pelayaran, Volume 6, 2017

Chitti Babu, Govinda Rao, dan Santa Rao, "***Design of Accurate Steering Gear Mechanism"***, Journal Mechanics and Mechanical Engineering, Volume 22 Nomor 1, 2018

Changwoo Ha, "***Criminal Jurisdiction for Ship Collision and Marine Pollution in High Seas-Focused on the 2015 Judgement on M/V Ernest Hemingway Case***", Journal of International Maritime Safety Environmental Affairs and Shipping, Volume 4 Nomor 1, 2020

Liberta Bintoro, Ranggi W dan Siti Muslimah, "**Urgensi Pembentukan *Indonesian Sea and Coast Guard***", Belli ac pacis, Volume 1 Nomor 1 Juni, 2015

Xinmin Ma, "***China and the UNCLOS : Practices and Policies***", The Chinese Journal of Global Governance, Volume 5, 2019

Deliana Ayu Saraswati dan Joko Setiyono, "**Yurisdiksi Kriminal Negara Dalam Penenggelaman Kapal Pelaku Tindak Pidana *Illegal Fishing* Di Perairan Indonesia**", Law Reform, Volume 13 Nomor 2 , 2017

Sri Dwi Retno Ningsih, Supanto, dan Emmy Latifah, "***Corporation As The Actors Of Fisheries Crime In Indonesia***", Jurnal Dinamika Hukum, Volume 18 Nomor 2, 2018

Mifta Hanifah, Nanik Trihastuti, dan Peni Susetyorini, "**Penyelesaian Sengketa Fillipina Terhadap China Mengenai Laut China Selatan melalui *Permanet Court of Arbitration***", Diponegoro Law Journal Volume 6 Nomor 1, 2017

Andri Hadi, Bahan seminar "**Politik Luar Negeri Indonesia: Prospek dan tantangan dalam Era Globalisasi**",Dirjen IDP Departemen Luar Negeri RI, 2009

M Saeri, "**Diplomasi dalam Perspektif Politik"**, Jurnal Antar Bangsa, Volume 1 Nomor 2, 2003

Marsita Kantjai, "**Kewenangan Tribunal Internasional Hukum Laut Dalam Penyelesaian Sengketa Kelautan Menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982**", Lex Privatum, Volume VII Nomor 1, 2019

Peraturan Perundang-undangan

Piagam PBB / *Charter Of The United Nations*

International Court Of Justice Statute (ICJ *Statute*)

International Regulations for Preventing Collision at the Sea 1972

International Convention for the Safety of Life at the Sea 1974

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

Title 14 *of the United States Code*

Coast Guard Act of 1925

Japan Coast Guard Law, Law No. 28 of 1948 jo Law No.102 of 1999

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

United States Clean Water Act and Oil Pollution Act of 1990

Title 46 US Code 1901

Title 33 US Code

1223 Port and Waterways Safety Act

India Coast Guard Act of 1978

Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia