

July 2022

HAK DAN KEWAJIBAN NEGARA PEMILIKI INSTALASI LEPAS PANTAI TERHADAP NAVIGASI INTERNASIONAL MENURUT HUKUM INTERNASIONAL

Hanna Adistyana Hefni
tyan.bee@gmail.com

Follow this and additional works at: <https://scholarhub.ui.ac.id/dharmasiswa>

Recommended Citation

Hefni, Hanna Adistyana (2022) "HAK DAN KEWAJIBAN NEGARA PEMILIKI INSTALASI LEPAS PANTAI TERHADAP NAVIGASI INTERNASIONAL MENURUT HUKUM INTERNASIONAL," *"Dharmasiswa" Jurnal Program Magister Hukum FHUI*: Vol. 1, Article 18.

Available at: <https://scholarhub.ui.ac.id/dharmasiswa/vol1/iss4/18>

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Law at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in "Dharmasiswa" Jurnal Program Magister Hukum FHUI by an authorized editor of UI Scholars Hub.

HAK DAN KEWAJIBAN NEGARA PEMILIKI INSTALASI LEPAS PANTAI TERHADAP NAVIGASI INTERNASIONAL MENURUT HUKUM INTERNASIONAL

Cover Page Footnote

Achmad Fahrudin dan Akhmad Solihin, *Perkembangan Hukum Laut Internasional dan Perundang-undangan Indonesia, Modul 1 Legalitas Kelautan dan Perikanan (Edisi 2)*, Universitas Terbuka Tangerang Selatan, 2018, hlm. 2. (ISBN: 9786023923175 / E-ISBN: 9786023923182) Eko Sulisti (Deputi Komunikasi Politik dan Diseminasi Kantor Staf Presiden), Kantor Staf Presiden, *Deklarasi Djuanda dan Hari Nusantara*, <http://ksp.go.id/deklarasi-djuanda-dan-hari-nusantara/>, edisi 18 Desember 2016, diakses pada 25 Februari 2020. Rini Mardika Ningsih & R. Sumaryanto, *Sejarah untuk Kelas XI SMA dan MA Program IPS, Jilid 2*, (PT. Tiga Serangkai Pustaka Mandiri, Solo, 2013), hlm. 133. Abdul Muthlmib Tahar, *Penegakan Hukum di Perairan Indonesia* dalam "Hukum Laut Internasional dalam Perkembangan, Seri Monograf Vol. 3 Tahun 2015, Fakultas Hukum Universitas Lampung, Justice Publisher, 2015, hlm. 3. sebagaimana terdapat pada konsideran UNCLOS 1982 yang menyatakan bahwa, "Prompted by the desire to settle, in a spirit of mutual understanding and cooperation, all issues relating to the law of the sea and aware of the historic significance of this Convention as an important contribution to the maintenance of peace, justice and progress for all peoples of the world,... Conscious that the problems of ocean space are closely interrelated and need to be considered as a whole..." Christian Wirth, *Whose 'Freedom of Navigation'?* Australia, China, the United States, and the Making of Order in the 'Indo-Pacific', *The Pacific Review*, Vol. 32 No. 4, UK, 2019, hlm. 481. UNCLOS, Pasal 2 ayat (1). UNCLOS, Pasal 56 ayat (1) dan Pasal 77 ayat (1). UNCLOS, Pasal 17 dan Pasal 58. Sam Bateman, *Some Thoughts on Australia and the Freedoms of Navigation, Security Challenges*, Vol. 11 No.2, Institute for Regional Security, 2015, hlm. 58. UNCLOS, Pasal 2. UNCLOS, Pasal 17. UNCLOS, Pasal 52 ayat (1). UNCLOS, Pasal 19 ayat (1). UNCLOS, Pasal 18 ayat (2). UNCLOS, Pasal 25 ayat (1). UNCLOS, Pasal 21 ayat (1). UNCLOS, Pasal 54. UNCLOS, Pasal 21 ayat (4). UNCLOS, Pasal 34 ayat (1). UNCLOS, Pasal 37. UNCLOS, Pasal 38 ayat (2). UNCLOS, Pasal 39 ayat (1) dan ayat (2). UNCLOS, Pasal 42. UNCLOS, Pasal 45. UNCLOS, Pasal 53 ayat (1). UNCLOS, Pasal 53 ayat (12). Siti Merida Hutagalung, *Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Manfaatnya dan Ancaman bagi Keamanan Pelayaran di Wilayah Perairan Indonesia*, *Jurnal Asia Pacific Studies*, Vol. 1 No. 1, *Journal of International Relations Study Program, Faculty of Social and Political Science, Universitas Kristen Indonesia*, January-June 2017, hlm. 83. UNCLOS, Pasal 53 ayat (3). UNCLOS, Pasal 54. Indonesia, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan*, Pasal 11. Eriec Firman, et. al, *Wacana Pembentukan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Rute Timur-Barat Ditinjau dari Hukum Internasional*, *Belli ac Pacis*, Vol. 2 No. 2, Desember 2016, hlm. 43. UNCLOS, Pasal 87 ayat (1) huruf a. menurut Pasal 56 ayat (1) huruf a UNCLOS 1982, Negara pantai memiliki hak berdaulat di ZEE untuk melaksanakan hak eksplorasi dan eksploitasi, melakukan konservasi dan mengatur SDA hayati dan non-hayati yang berada di lingkup ZEE dan yang berada di atas dasar laut, pada dasar laut itu sendiri, maupun di bawah dasar laut serta aktivitas eksplorasi dan eksploitasi apapun untuk tujuan ekonomi di ZEE. Sementara itu, Pasal 89 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa tidak ada Negara manapun yang dapat mengklaim kedaulatan di laut lepas, sehingga status pemanfaatan laut lepas adalah kembali pada prinsip common heritage of mankind dan benefit of mankind sebagaimana terdapat pada konsideran UNCLOS 1982. UNCLOS, Pasal 86. UNCLOS, Pasal 53 ayat (3). UNCLOS, Pasal 87 ayat (2). UNCLOS, Pasal 2 ayat (1). UNCLOS, Pasal 94. United Nations, *MARPOL 1973/1978, Regulasi 26 (1)*. Rafli Maulana & Khomsin, *Studi tentang Optimasi Peletakan Anjungan Minyak Lepas Pantai*, Vol. 6 No. 1, *Jurnal Teknik ITS, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya*, 2017, hlm. A-213. (ISSN: 2337-3539) Veriyanto, Hartono Yudo, & Berlian Arswendo A., *Analisa Kekuatan Konstruksi Jacket Platform terhadap Beban Gravitasi dan Interferensi Lingkungan di Perairan Madura Menggunakan FEM*, *Jurnal Teknik Perkapalan*, Vol. 4 No. 3, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang, Juli 2016, hlm. 669. Dadang ITS, *ITS.ac.id, Ternyata Begini Sejarah Pengeboran Migas Dunia*, <https://www.its.ac.id/news/2016/05/19/ternyata-begini-sejarah-pengeboran-migas-dunia/>,

diakses pada 2 Maret 2020. terdapat dua kejadian meluapnya aliran minyak tidak terkendali, yaitu pada bulan September 1909, sumur minyak Silvertip 1 milik Midway Gusher mengalirkan minyak sebanyak 10.000 hingga 20.000 barel per hari selama lebih kurang satu minggu sebelum akhirnya ditimbun dengan pasir. Kemudian peristiwa pada tahun 1910, dimana sumur galian Mays Consolidated yang mulai beroperasi pada 7 Maret 1910 mengalirkan minyak yang tidak terkontrol hingga 10.000 barel per hari. (sumber: Kenneth I. Takahashi & Donald L. Gautier, Chapter 3, A Brief History of Oil and Gas Exploration in the Southern San Joaquin Valley of California, Petroleum System and Geologic Assessment of Oil and Gas in the San Joaquin, Basin Province, California) Hossein Esmaeili, The Protection of Offshore Oil Rigs in International Laws (Part I), Australian Mining and Petroleum Law Journal, Vol. 18 No. 3, 1999, hlm. 246. Ayat (1) poin i Pasal 56 UNCLOS menyatakan bahwa pada ZEE, Negara pantai memiliki yurisdiksi sebagaimana disediakan oleh ketentuan yang relevan dari Konvensi ini terkait pembentukan dan penggunaan pulau buatan, instalasi, dan struktur; dan Ayat (1) huruf b Pasal 60 UNCLOS menyatakan bahwa pada ZEE, Negara pantai harus memiliki hak eksklusif untuk membangun dan mengotorisasi dan mengatur konstruksi, operasi, dan penggunaan dari instalasi dan struktur untuk tujuan sebagaimana disediakan pada Pasal 56 dan tujuan ekonomi lainnya. Pasal 80 UNCLOS menyatakan bahwa Pasal 60 berlaku mutatis mutandis terhadap pulau buatan, instalasi, dan struktur di landas kontinen. Ayat (1) huruf d Pasal 87 UNCLOS menyatakan bahwa laut lepas terbuka untuk semua Negara, baik itu Negara pantai ataupun Negara tidak berpantai. Kebebasan laut lepas dilaksanakan di bawah ketentuan Konvensi ini dan oleh hukum internasional lainnya. Yang terdiri dari kebebasan untuk membangun pulau buatan dan instalasi lainnya diijinkan di bawah hukum internasional, tunduk pada bab VI. UNCLOS, Pasal 60 Ayat (2), (3), (4), (5), (6), dan (7). Health and Safety Executive, hse.gov.uk, Offshore Health and Safety Law, <https://www.hse.gov.uk/offshore/law.htm>, diakses pada 10 Maret 2020. Legislation.gov.uk, Statutory Instruments 2019 No. 1166 on Offshore Installations: The Offshore Installations (Safety Zones) (No. 2) Order 2019, <http://www.legislation.gov.uk/uk/si/2019/1166/made>, diakses pada 10 Maret 2020. The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA) dirujuk dari konsiderannya merupakan konvensi yang mengatur tentang keamanan navigasi maritim dari tindakan-tindakan ilegal yang didasari terorisme. Esmaeili, The Protection of Offshore..., Hlm. 243. United Nations Treaty Collection (UNTC), treaties.un.org, Protocol to the Convention of 10 March 1988 for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platform Located on the Continental Shelf, <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002800b9af3>, diakses pada 30 Maret 2020. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, PHE WMO Operasikan Kembali PHE-40, <https://www.esdm.go.id/en/media-center/news-archives/phe-wmo-operasikan-kembali-phe-40>, edisi 10 September 2012, diakses pada 15 Maret 2020. Health and Safety Executive, Safety Zones around Oil and Gas Installation in Water around the UK, UK, 2008, hlm. 1. Zein Arfian, "Penilaian Risiko Tubrukan Kapal Akibat Instalasi Anjungan Lepas Pantai di Dekat Alur Pelayaran Barat Surabaya", Skripsi, Departemen Teknik Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, 2017, hlm. 18. Ibid., hlm. 20. Helle A. Oltedal, Ship-Platform Collision in the North Sea, Stord/Haugesund University College, Haugesund, Norway, in The Annual European Safety and Reliability Conference (ESREL), Helsinki, Finlandia, 25-29 Juni 2012, hlm. 2. Zhang Pengfei, et. al, Research on Prevention of Ship Collisions with Oil Rigs, Journal of Shipping and Ocean Engineering, 6, 2016, hlm. 279. ketentuan batas kecepatan ini berkaitan dengan persyaratan bagi pelepasan bahan cair berbahaya kategori A, B, dan C di area khusus, serta kategori D di seluruh area laut yang ditetapkan pada Regulasi 5 Annex II MARPOL 1973/1978. kecepatan kapal dibatasi oleh SOLAS dalam kaitannya dengan maximum ahead speed service, yaitu kecepatan terbesar yang dirancang kapal untuk mempertahankan layanan di laut pada arus laut terdalam, dan maximum astern speed, yaitu kecepatan yang diperkirakan kapal dapat mencapai pada kekuatan astern maksimum yang dirancang pada rancangan dasar laut terdalam. Jasper Faber, et. al., Regulated Slow Steaming in Maritime Transport: An Assesment of Options, Costs, and Benefits, CE Delft Report, Februari 2012, hlm. 70. Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 40 dan Pasal 41 ayat (4). Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 42 ayat (1) serta

Pasal 43 ayat (3) dan ayat (4). Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 41 ayat (2) dan ayat (3). Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 42 ayat (3). Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 44. Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 46 ayat (1) dan Pasal 47. Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 46 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4). UNCLOS, Pasal 97. Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2011 tentang Alur-Pelayaran di Laut, Pasal 27 huruf b.

HAK DAN KEWAJIBAN NEGARA PEMILIK INSTALASI LEPAS PANTAI TERHADAP NAVIGASI INTERNASIONAL MENURUT HUKUM INTERNASIONAL

Hanna Adistyana Hefni

Fakultas Hukum Universitas Indonesia

Korespondensi: ryan.bee@gmail.com

Abstrak

Seiring perkembangan zaman, jenis dan metode eksplorasi dan eksploitasi laut juga mengalami perkembangan, seperti pengeboran minyak dan gas di lepas pantai serta pembangunan instalasi lepas pantai guna kelancaran proses eksploitasi dan produksi migas tersebut. Munculnya objek lain selain kapal di perairan tentu menjadi permasalahan bagi aktivitas navigasi internasional yang telah lama menjadi aktivitas bangsa-bangsa sejak dahulu. Karenanya tulisan ini membahas mengenai hak dan kewajiban Negara-Negara pemilik instalasi lepas pantai terhadap navigasi internasional menurut hukum internasional. Adapun metode yang digunakan pada tulisan ini adalah metode penelitian normatif. Selanjutnya hasil dari tulisan ini menemukan bahwa dalam upaya mengimplementasikan hak dan kewajiban tersebut Negara-Negara telah menerapkan kebijakan zona keselamatan seluas 500 meter di sekitar instalasi lepas pantai. Sejauh ini tidak ditemukan kasus pelanggaran navigasi internasional akibat dari kehadiran instalasi-instalasi lepas pantai tersebut. Sebaliknya, pelanggaran justru disebabkan oleh kapal-kapal yang melintas, yaitu menabrak instalasi lepas pantai dan timbulnya guncangan serta pergeseran akibat tingginya kecepatan yang melintas di sekitar instalasi sehingga berpotensi akan kegagalan operasi dan produksi instalasi. Permasalahan demikian perlu diatasi dengan memberikan pelatihan lebih lanjut dan lebih mendalam dari Negara bendera kapal bagi nahkoda kapal dan perlu adanya regulasi di tingkat nasional yang spesifik mengenai batas kecepatan aman kapal dan adanya kesepakatan internasional yang mengatur hal yang sama, sehingga perlindungan instalasi lepas pantai terjamin secara internasional.

Kata kunci: instalasi lepas pantai, navigasi internasional

Abstract

Along with the times, the types and methods of exploration and exploitation of the sea are also experiencing developments, such as oil and gas drilling offshore and the construction of offshore installations to smooth the process of oil and gas exploitation and production. The emergence of other objects besides ships in the waters certainly becomes a problem for international navigation activities which have long been the activities of nations since ancient times. Therefore this paper discusses the rights and obligations of the countries that have offshore installations to international navigation according to international law. The method used in this paper is a normative research method. Furthermore the results of this paper find that in an effort to implement these rights and obligations States have adopted a 500-meter safety zone policy around offshore installations. So far no cases of violations of international navigation have been found as a result of the presence of these offshore installations. On the contrary, violations are caused by ships passing by which crashing offshore installations and shocks and shifts the facility due to high speeds during passing around the installation, which potentially lead to failure of operation and production of the installation. Such problems need to be overcome by providing further and more in-depth training from the flag state of the ship captain and there is a need for specific national regulations regarding the safe speed limit of ships and international agreements governing the same, so that the protection of offshore installations is guaranteed internationally.

Keywords: *offshore installation, international navigation*

I. PENDAHULUAN

Bertambahnya sumber daya yang dapat dimanfaatkan menjadikan laut yang tadinya bersifat *unidimensional* menjadi *pluridimensional*¹. Hal ini kemudian menjadikan hukum laut ikut berkembang pesat mengikuti perkembangan-perkembangan aktivitas Negara-Negara tersebut di laut dalam empat tahapan perundingan, yaitu Konferensi Kodifikasi Hukum Laut Den Haag 1930, Konferensi Hukum Laut 1958 (UNCLOS I), Konferensi Hukum Laut 1960 (UNCLOS II), dan Konferensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS III). Sebagian besar pembicaraan pada konferensi-konferensi hukum laut tersebut adalah mengupayakan tercapainya kesepakatan mengenai luas laut teritorial suatu Negara. Tidak ketinggalan, Indonesia yang sejak 13 Desember 1957 telah mendeklarasikan diri sebagai Negara kepulauan melalui Deklarasi Djoeanda menyumbangkan *archipelagic state principle* pada UNCLOS I dan

¹ Achmad Fahrudin dan Akhmad Solihin, *Perkembangan Hukum Laut Internasional dan Perundang-undangan Indonesia*, Modul 1 Legalitas Kelautan dan Perikanan (Edisi 2), Universitas Terbuka Tangerang Selatan, 2018, hlm. 2. (ISBN: 9786023923175 / E-ISBN: 9786023923182)

batas 12 mil laut teritorial yang kemudian pada akhirnya mendapatkan pengakuan dan persetujuan dari Negara-Negara anggota PBB, kecuali Amerika Serikat, pada UNCLOS III².

Setelah tercapainya kesepakatan Negara-Negara tersebut pada UNCLOS III, diketahui bahwa laut selanjutnya terbagi menjadi delapan rezim, yaitu laut pedalaman, garis pangkal, laut teritorial, zona tambahan, perairan kepulauan, zona ekonomi eksklusif (ZEE), landas kontinen, dan laut lepas. Pembagian ini dimaksudkan untuk menentukan batas-batas pasti berlakunya kedaulatan penuh maupun hak berdaulat suatu Negara di wilayah perairan serta hak dan kewajiban apa saja yang ditimbulkan sebagai konsekuensi dari penguasaan Negara atas perairan tersebut, termasuk di dalamnya diatur pula mengenai pemanfaatan laut dalam hal konstruksi instalasi lepas pantai.

Konstruksi instalasi lepas pantai yang dilakukan Negara-Negara adalah topik utama dari tulisan ini. Dimana yang dimaksudkan untuk dibahas adalah mengenai hak dan kewajiban Negara-Negara pemilik instalasi lepas pantai terhadap hak *freedom of navigation* Negara lain atau navigasi internasional ditinjau dari hukum internasional, yaitu dalam hal ini UNCLOS yang disepakati pada tahun 1982 oleh Negara-Negara dunia sebagai kodifikasi hukum laut internasional. Lebih lanjut, tulisan ini akan disusun menjadi tiga bagian, yaitu bagian pertama atau A sebagai pendahuluan, bagian B berisikan pembahasan mengenai navigasi internasional dan ketentuan pelayaran menurut UNCLOS 1982, bagian C berupa uraian pembahasan mengenai instalasi lepas pantai, hak dan kewajiban Negara pemilik instalasi lepas pantai menurut UNCLOS 1982, serta tantangan implementasi hak dan kewajibannya, bagian D tentang kebijakan hukum nasional Indonesia terkait zona kamanan instalasi lepas pantai dan batas kecepatan aman kapal, serta bagian E sebagai penutup tulisan ini yang berisikan kesimpulan dan saran dari keseluruhan pembahasan.

II. PEMBAHASAN

A. Navigasi Internasional dan Ketentuan Pelayaran Menurut UNCLOS 1982

Sebagaimana diketahui bahwa aktivitas berlayar sudah sejak dahulu kala dilakukan oleh bangsa-bangsa dunia, utamanya bangsa Eropa. Pelayaran dilakukan oleh bangsa Eropa tidak lain dikarenakan untuk mewujudkan politik imperialisme yang dianutnya. Politik imperialisme ini terbagi menjadi dua, yaitu imperialisme kuno dan imperialisme modern. Adapun menurut politik imperialisme kuno, alasan bangsa Eropa melakukan pelayaran adalah untuk mencapai 3G, yaitu *gold* (mencari logam mulia atau kekayaan), *glory* (mendapatkan kejayaan bangsa dan memperluas cakupan kekuasaannya), dan *gospel* (menyebarkan agama nasrani). Sedangkan menurut politik imperialisme modern, alasan bangsa Eropa melakukan pelayaran adalah mencari dan mendapatkan wilayah baru untuk memasarkan hasil industrinya, mencari dan mendapatkan wilayah yang menghasilkan bahan mentah atau bahan baku bagi kebutuhan industrinya, dan mendapatkan wilayah untuk menanamkan modal³. Untuk itu, aktivitas berlayar sangatlah esensial perannya dalam kemajuan suatu bangsa dan Negara, sehingga aktivitas pelayaran masih aktif dilakukan oleh Negara-Negara dunia hingga kini meski telah ada moda angkutan lainnya.

Menyadari akan pentingnya aktivitas berlayar bagi setiap Negara, maka klausa navigasi internasional menjadi materi yang dimasukkan ke dalam UNCLOS oleh Negara-

² Eko Sulisti (Deputi Komunikasi Politik dan Diseminasi Kantor Staf Presiden), Kantor Staf Presiden, *Deklarasi Djuanda dan Hari Nusantara*, <http://ksp.go.id/deklarasi-djuanda-dan-hari-nusantara/>, edisi 18 Desember 2016, diakses pada 25 Februari 2020.

³ Rini Mardika Ningsih & R. Sumaryanto, *Sejarah untuk Kelas XI SMA dan MA Program IPS*, Jilid 2, (PT. Tiga Serangkai Pustaka Mandiri, Solo, 2013), hlm. 133.

Negara perunding⁴. Hal ini dimaksudkan untuk pedoman pelaksanaan hak dan kewajiban Negara pantai yang perairannya dilewati kapal berbendera asing maupun Negara pemilik kapal terkait navigasi di setiap rezim perairan⁵ sekaligus merupakan penerapan hukum kebiasaan internasional yang diambil dari konsep *mare liberum* Hugo Grotius⁶. Pengaturan ini diperlukan sebab mengingat bahwa dewasa ini setiap rezim perairan memiliki status yang berbeda-beda, seperti halnya perairan pedalaman dan laut teritorial yang Negara pantai memiliki kedaulatan penuh atasnya⁷, sementara pada ZEE dan landas kontinen, Negara pantai hanya memiliki hak berdaulat untuk mengeksplorasi dan memanfaatkan sumber daya alam hayati dan non-hayati di rezim perairan ini⁸. Lebih lanjut, pengaturan navigasi internasional pada UNCLOS juga ditujukan untuk memberikan *freedom of navigation* tidak hanya bagi Negara pantai namun juga Negara tidak berpantai⁹. Sehingga setiap Negara, terlepas dari kondisi geografisnya, memiliki hak untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi laut, meskipun pada Negara tidak berpantai keuntungan mengeksploitasi laut tidak sebanyak dan seluas Negara pantai.

Perbedaan rezim dan hukum yang berlaku pada setiap rezim perairan menyebabkan terjadinya pembagian lagi terhadap ketentuan navigasi internasional. Yang mana navigasi internasional diketahui dibagi menjadi tiga rezim pada UNCLOS, yaitu lintas damai yang diterapkan pada laut teritorial dan perairan kepulauan, transit melalui selat yang diperuntukkan bagi navigasi internasional, dan navigasi melalui *archipelagic sea-lanes* di atas perairan kepulauan¹⁰. Adapun ketentuan navigasi internasional selain dari tiga rezim tersebut, seperti pada ZEE dan laut lepas, terdapat di dalam beberapa bab berbeda. Beberapa ketentuan berada di dalam bab III tentang selat yang digunakan untuk navigasi internasional, sementara yang lainnya terdapat masing-masing pada bab V tentang ZEE dan bab VII tentang laut lepas. Untuk lebih jelasnya, ketentuan mengenai navigasi internasional berdasarkan rezim perairan sebagaimana tersebut di atas akan dijelaskan sebagai berikut:

1. Laut teritorial dan perairan kepulauan

Persamaan rezim hukum laut teritorial dan perairan kepulauan disebutkan pada Pasal 2 UNCLOS yang menyatakan bahwa kedaulatan bagi Negara kepulauan selain meliputi wilayah daratan dan perairan pedalaman, juga meliputi perairan kepulauan, laut teritorial, dan ruang udara di atas perairan tersebut serta dasar laut dan tanah di bawahnya¹¹. Untuk itu, ketentuan penyelenggaraan navigasi internasional pada dua teritori perairan ini adalah sama, yaitu setiap kapal dari semua Negara, baik Negara pantai

⁴ Abdul Muthlimb Tahar, *Penegakan Hukum di Perairan Indonesia* dalam "Hukum Laut Internasional dalam Perkembangan, Seri Monograf Vol. 3 Tahun 2015, Fakultas Hukum Universitas Lampung, Justice Publisher, 2015, hlm. 3.

⁵ sebagaimana terdapat pada konsideran UNCLOS 1982 yang menyatakan bahwa, "*Prompted by the desire to settle, in a spirit of mutual understanding and cooperation, all issues relating to the law of the sea and aware of the historic significance of this Convention as an important contribution to the maintenance of peace, justice and progress for all peoples of the world,...* Conscious that the problems of ocean space are closely interrelated and need to be considered as a whole..."

⁶ Christian Wirth, *Whose 'Freedom of Navigation'? Australia, China, the United States, and the Making of Order in the 'Indo-Pacific'*, *The Pacific Review*, Vol. 32 No. 4, UK, 2019, hlm. 481.

⁷ UNCLOS, Pasal 2 ayat (1).

⁸ UNCLOS, Pasal 56 ayat (1) dan Pasal 77 ayat (1).

⁹ UNCLOS, Pasal 17 dan Pasal 58.

¹⁰ Sam Bateman, *Some Thoughts on Australia and the Freedoms of Navigation*, Security Challenges, Vol. 11 No.2, Institute for Regional Security, 2015, hlm. 58.

¹¹ UNCLOS, Pasal 2.

maupun Negara tidak berpantai, memiliki hak lintas damai di wilayah perairan laut teritorial¹² dan perairan kepulauan¹³.

Suatu kapal dikatakan melintas dengan damai apabila ia tidak mengganggu kedamaian, ketertiban umum, dan keamanan Negara pantai¹⁴ dengan ketentuan bahwa melintasnya kapal harus secara terus menerus tanpa ada penghentian dan cepat¹⁵. Melintasnya kapal dikatakan tidak damai jika kemudian kapal itu mengganggu kedamaian, ketertiban umum, dan keamanan Negara pantai dengan terlibat pada aktivitas-aktivitas berikut:

- a. setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
- b. setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;
- c. setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan Negara pantai;
- d. setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan Negara pantai;
- e. peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap angkutan udara di atas kapal;
- f. peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;
- g. bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundangundangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara Pantai;
- h. setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan Konvensi ini;
- i. setiap kegiatan perikanan;
- j. kegiatan riset atau survey;
- k. setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya Negara pantai; dan
- l. setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

Mengingat bahwa hukum internasional sendiri bersifat kesepakatan, maka UNCLOS memberikan hak kepada Negara pantai untuk memberlakukan suatu tindakan yang diperlukan terhadap kapal yang tidak melintas dengan damai¹⁶ dan untuk membentuk hukum nasional berkaitan dengan penegakan hak lintas damai kapal asing di wilayah laut teritorial¹⁷ dan perairan kepulauan¹⁸ dengan ketentuan bahwa regulasi tersebut berkesesuaian dengan UNCLOS maupun kesepakatan internasional lainnya. Lebih lanjut, kapal-kapal yang melintas di kedua wilayah perairan tersebut pun berkewajiban untuk mentaati segala regulasi internasional yang berkaitan dengan lintas damai guna menghindari terjadinya kecelakaan di laut¹⁹. Sebaliknya, Negara pantai kemudian diwajibkan untuk melakukan publikasi apabila ia mengetahui adanya bahaya terhadap navigasi di wilayah perairan laut teritorialnya.

¹² UNCLOS, Pasal 17.

¹³ UNCLOS, Pasal 52 ayat (1).

¹⁴ UNCLOS, Pasal 19 ayat (1).

¹⁵ UNCLOS, Pasal 18 ayat (2).

¹⁶ UNCLOS, Pasal 25 ayat (1).

¹⁷ UNCLOS, Pasal 21 ayat (1).

¹⁸ UNCLOS, Pasal 54.

¹⁹ UNCLOS, Pasal 21 ayat (4).

2. Selat yang digunakan untuk navigasi internasional

Ketentuan mengenai penggunaan selat untuk navigasi internasional ditempatkan pada BAB III UNCLOS yang meliputi Pasal 34 hingga Pasal 45. Tujuan adanya ketentuan ini adalah agar pelaksanaan navigasi internasional di suatu selat tidak mengganggu status hukum dari rezim perairan lainnya yang merupakan bagian dari selat tersebut maupun pelaksanaan kedaulatan atau yurisdiksi dari Negara yang berbatasan dengan selat²⁰. Pelaksanaan navigasi internasional pada selat dibagi menjadi 2 jenis, yaitu lintas transit dan lintas damai.

Suatu kapal dikatakan melakukan lintas transit ketika ia melakukan navigasi dari satu titik laut lepas atau ZEE ke titik lain dari laut lepas atau ZEE melalui suatu selat yang berada di antara salah satu atau kedua zona maritim tersebut²¹. Pelaksanaan lintas transit oleh kapal diharuskan secara terus-menerus dan cepat dengan pengecualian bagi kapal yang memang tujuannya adalah memasuki, meninggalkan, atau kembali dari wilayah Negara yang berbatasan dengan selat²². Selain itu, terdapat ketentuan lebih lanjut yang harus dipatuhi oleh kapal-kapal yang melakukan lintas transit di selat, yaitu²³:

- a. Melanjutkan perjalanan tanpa penundaan melalui atau pada selat;
- b. Menahan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan apapun terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Negara yang berbatasan dengan selat, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas hukum internasional yang tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
- c. Menahan diri dari kegiatan apapun selain transit secara terus menerus langsung dan secepat mungkin dalam cara normal kecuali diperlukan karena *force majeure* atau karena adanya kesulitan;
- d. memenuhi peraturan hukum internasional yang diterima secara umum, prosedur dan praktek tentang keselamatan di laut termasuk Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut; dan
- e. memenuhi peraturan internasional yang diterima secara umum, prosedur dan praktek tentang pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran yang berasal dari kapal.

Sebagaimana ketentuan pelaksanaan navigasi internasional yang ditetapkan pada rezim hukum perairan laut teritorial dan perairan kepulauan, Negara yang berbatasan dengan selat yang digunakan untuk navigasi internasional diberikan hak untuk membentuk hukum dan regulasi nasional berkaitan dengan di antaranya keselamatan navigasi serta penetapan alur laut dan skema pemisah lalu lintas di selat. Bagi Negara, regulasi terkait haruslah diterapkan terhadap semua kapal tanpa adanya diskriminasi, sementara bagi kapal yang melintas diwajibkan untuk tunduk pada ketentuan yang ditetapkan oleh Negara yang berbatasan dengan selat. Apabila kemudian terdapat kapal yang melanggar ketentuan navigasi internasional dalam pelaksanaan lintas di selat hingga menyebabkan kerusakan dan kerugian bagi Negara yang berbatasan dengan selat, Negara tempat kapal itu didaftarkan memiliki tanggungjawab internasional atas kerusakan dan kerugian tersebut²⁴.

²⁰ UNCLOS, Pasal 34 ayat (1).

²¹ UNCLOS, Pasal 37.

²² UNCLOS, Pasal 38 ayat (2).

²³ UNCLOS, Pasal 39 ayat (1) dan ayat (2).

²⁴ UNCLOS, Pasal 42.

Adapun ketentuan lintas damai di selat yang digunakan untuk navigasi internasional tidak berbeda dengan ketentuan yang terdapat pada rezim hukum perairan laut teritorial dan perairan kepulauan sebagaimana disebutkan di atas. Karenanya pelaksanaan lintas damai di selat yang digunakan untuk navigasi internasional mengacu pada BAB II bagian 3 UNCLOS²⁵.

3. Alur laut kepulauan

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya bahwa kapal asing dapat melakukan navigasi internasional melalui perairan kepulauan dengan memanfaatkan hak lintas damai yang diberikan UNCLOS. Dalam hal pengimplementasian hak tersebut, Negara kepulauan seperti Indonesia diminta untuk membentuk alur laut kepulauan yang dapat dilewati oleh kapal di wilayah perairan kepulauan²⁶. Apabila Negara kepulauan diketahui tidak menentukan alur laut kepulauan sebagaimana dimintakan oleh UNCLOS, maka kapal-kapal asing tetap dapat melaksanakan hak lintas damai di perairan kepulauan dengan berlayar melalui alur yang biasa digunakan untuk navigasi internasional²⁷.

Sekilas ketentuan di atas tampak seperti kebebasan yang diberikan UNCLOS kepada Negara kepulauan untuk menentukan atau tidak menentukan alur laut kepulauannya. Namun apabila diperhatikan dengan seksama, sebenarnya ketentuan ini merupakan suatu paksaan tersirat dari UNCLOS agar Negara kepulauan menetapkan alur laut kepulauan tersebut, jika tidak, maka konsekuensi yang akan diterima adalah diberlakukannya alur laut yang biasa digunakan bagi navigasi internasional di perairan kepulauan, yang kemudian dapat diinterpretasikan bahwa Negara harus tunduk pada kesepakatan internasional terkait pelaksanaan navigasi internasional sehingga hukum nasional hanya bersifat 'menyesuaikan'²⁸.

Adapun pelaksanaan hak lintas damai oleh kapal di alur laut kepulauan memberlakukan ketentuan bahwa navigasi internasional harus dilakukan secara terus-menerus dan cepat, serta ditambah dengan tidak terhalang oleh lintas transit yang dilakukan kapal lain²⁹. Selain itu, kewajiban yang dikenakan kepada kapal asing selama melintas di atas perairan kepulauan berlaku *mutatis mutandis* dengan ketentuan melintas di selat yang digunakan untuk navigasi internasional sebagaimana telah disebutkan pada pembahasan sebelumnya³⁰.

Indonesia sebagai Negara kepulauan telah menetapkan 3 alur laut kepulauan beserta cabang-cabangnya yang selanjutnya dikenal dengan alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) dan diatur pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan. Ketiga ALKI tersebut, yakni³¹:

²⁵ UNCLOS, Pasal 45.

²⁶ UNCLOS, Pasal 53 ayat (1).

²⁷ UNCLOS, Pasal 53 ayat (12).

²⁸ Siti Merida Hutagalung, *Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Manfaatnya dan Ancaman bagi Keamanan Pelayaran di Wilayah Perairan Indonesia*, Jurnal Asia Pacific Studies, Vol. 1 No. 1, Journal of International Relations Study Program, Faculty of Social and Political Science, Universitas Kristen Indonesia, January-June 2017, hlm. 83.

²⁹ UNCLOS, Pasal 53 ayat (3).

³⁰ UNCLOS, Pasal 54.

³¹ Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesian Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan, Pasal 11.



- a. ALKI I yang mencakup rute untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintas Laut Natuna, Selatan Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda ke Samudra Hindia atau sebaliknya;
- b. ALKI cabang IA mencakup rute untuk pelayaran dari Selatan Singapura melintasi Laut Natuna, Selatan Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda ke Samudra Hindia atau sebaliknya, atau melintasi Laut Natuna ke Laut Cina Selatan atau sebaliknya;
- c. ALKI II mencakup rute untuk pelayaran dari Sulawesi melintasi Selat Makasar, Laut Flores dan Selat Lombok ke Samudra Hindia atau sebaliknya;
- d. ALKI IIIA mencakup rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu sebelah Barat Pulau Sawu ke Samudra Hindia atau sebaliknya;
- e. ALKI cabang IIIB mencakup rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda dan Laut Leti ke Laut Timor atau sebaliknya;
- f. ALKI cabang IIIC mencakup rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, ke Laut Arafuru atau sebaliknya;
- g. ALKI cabang IIID mencakup rute untuk pelayaran dari Samudra Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram dan Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu sebelah Timur Pulau Sawu ke Samudra Hindia atau sebaliknya; dan
- h. ALKI cabang IIIE mencakup rute untuk pelayaran dari Sulawesi melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Laut Ombai, dan Laut Sawu sebelah barat Pulau Sawu atau Laut Sawu sebelah Timur Pulau Sawu ke Samudra Hindia atau sebaliknya, atau melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Leti dan Laut Timor ke Samudra Hindia atau sebaliknya, atau Laut Seram dan Laut Banda ke Laut Arafuru atau sebaliknya.

Meski telah ditetapkan demikian, masih ada permintaan dari Negara seperti Amerika Serikat dan Australia agar Indonesia membuka ALKI IV yang mencakup rute Timur-Barat guna mempermudah dan mempercepat pelayaran kapal-kapal mereka, disertai pula dengan klaim rute pelayaran normal yang biasa digunakan Australia untuk navigasi internasional³². Namun tentu permintaan itu kembali kepada kebijaksanaan Indonesia, menimbang ketetapan UNCLOS sebagaimana dijelaskan di atas dan fakta bahwa Indonesia telah memberikan 3 ALKI guna keperluan navigasi internasional.

4. ZEE dan Laut Lepas

Ketentuan mengenai kebebasan navigasi bagi kapal di rezim ZEE dan laut lepas diseragamkan berdasarkan Pasal 58 ayat (1) BAB V tentang ZEE yang berbunyi, *"In the exclusive economic zone, all States, whether coastal or land-locked, enjoy, subject to the relevant provisions of this Convention, the freedoms referred to in article 87 of navigation and overflight..."*

Dimana Pasal 87 tentang *freedom of the high seas* menetapkan, di antaranya, bahwa laut lepas terbuka bagi semua Negara, baik itu Negara pantai maupun Negara tidak berpantai untuk melaksanakan kebebasan navigasi sesuai dengan persyaratan yang terdapat pada UNCLOS dan regulasi internasional lain yang disepakati³³. Meski demikian, mengingat bahwa status hukum kedua rezim tersebut berbeda³⁴, maka

³² Eric Firman, *et. al, Wacana Pembentukan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Rute Timur-Barat Ditinjau dari Hukum Internasional*, Belli ac Pacis, Vol. 2 No. 2, Desember 2016, hlm. 43.

³³ UNCLOS, Pasal 87 ayat (1) huruf a.

³⁴ menurut Pasal 56 ayat (1) huruf a UNCLOS 1982, Negara pantai memiliki hak berdaulat di ZEE untuk melaksanakan hak eksplorasi dan eksploitasi, melakukan konservasi dan mengatur SDA hayati dan non-hayati yang berada di lingkup ZEE dan yang berada di atas dasar laut, pada dasar laut itu sendiri, maupun di bawah dasar laut serta aktivitas eksplorasi dan eksploitasi apapun untuk tujuan ekonomi di ZEE. Sementara

ketentuan pada BAB VII tentang Laut Lepas UNCLOS tidak serta merta seluruhnya diterapkan pada rezim ZEE³⁵, karena dalam melaksanakan kebebasan navigasi pada rezim ZEE, kapal asing masih memiliki kewajiban untuk tunduk pada hukum dan regulasi nasional Negara pantai yang memiliki hak berdaulat di ZEE³⁶, sementara dalam implementasi kebebasan navigasi di rezim laut lepas, kapal-kapal diwajibkan untuk menghormati kepentingan dari Negara lain yang juga melaksanakan aktivitas di laut lepas sesuai dengan hak mereka yang telah ditentukan oleh UNCLOS³⁷.

Pada rezim ZEE dan laut lepas tampak bahwa hak navigasi disebut dengan istilah 'hak kebebasan navigasi' (*freedom of navigation*) dan bukan 'hak lintas damai' sebagaimana pada laut teritorial dan perairan kepulauan. Padahal sesungguhnya hak lintas damai sendiri merupakan bagian dari hak kebebasan navigasi. Perbedaan ini tidak dapat dipungkiri disebabkan oleh status kedaulatan Negara pada rezim-rezim hukum laut tersebut. Dimana pada rezim hukum laut teritorial dan perairan kepulauan Negara pantai memiliki status berdaulat penuh³⁸, sehingga lintas damai diterapkan dengan persyaratan-persyaratan sebagaimana disebutkan pada penjelasan di atas karena kapal asing tersebut berada dalam wilayah kedaulatan penuh suatu Negara pantai. Sebaliknya, pada ZEE, dimana Negara pantai hanya memiliki hak berdaulat untuk melaksanakan hak-hak tertentu, dan laut lepas yang tidak sedikitpun dari bagiannya Negara boleh mengklaim kedaulatan, hak kebebasan navigasi diterapkan dengan tunduk pada ketentuan sebagaimana ditetapkan oleh UNCLOS demi menjaga keamanan dan keselamatan navigasi³⁹.

Ketentuan navigasi internasional seperti yang telah dijelaskan di atas, dirancang sedemikian rupa dengan tujuan agar pelaksanaannya oleh Negara yang satu tidak menimbulkan kerugian atau ketidaknyamanan bagi Negara lain. Karenanya ketentuan ini menjadi wajib bagi setiap Negara untuk mematuhi dalam melaksanakan navigasi internasional di wilayah perairan dengan memperhatikan pada rezim perairan mana kapalnya berada agar mengetahui hak dan kewajibannya sehingga sengketa akibat dari terjadinya pelanggaran hak dan kewajiban dalam implementasi hak berlayar dapat diminimalisir semaksimal mungkin.

B. Instalasi Lepas Pantai, Hak dan Kewajiban Negara Pemilik Instalasi Lepas Pantai Menurut UNCLOS 1982, serta Tantangan Implementasi Hak dan Kewajibannya

Instalasi lepas pantai atau disebut juga sebagai anjungan lepas pantai, menurut *International Convention for Prevention of Pollution from the Ships (MARPOL) 1973/1978*, didefinisikan sebagai “*any fixed or floating drilling rig...engaged in the exploration, exploitation, or associated offshore processing of sea-bed mineral resources...*”⁴⁰ atau, bangunan atau struktur yang dibangun di lepas pantai untuk mendukung proses eksplorasi dan eksploitasi bahan tambang

itu, Pasal 89 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa tidak ada Negara manapun yang dapat mengklaim kedaulatan di laut lepas, sehingga status pemanfaatan laut lepas adalah kembali pada prinsip *common heritage of mankind* dan *benefit of mankind* sebagaimana terdapat pada konsideran UNCLOS 1982.

³⁵ UNCLOS, Pasal 86.

³⁶ UNCLOS, Pasal 53 ayat (3).

³⁷ UNCLOS, Pasal 87 ayat (2).

³⁸ UNCLOS, Pasal 2 ayat (1).

³⁹ UNCLOS, Pasal 94.

⁴⁰ United Nations, MARPOL 1973/1978, Regulasi 26 (1).

maupun mineral alam yang fungsi utamanya adalah untuk eksploitasi dan produksi gas dan minyak bumi⁴¹. Adapun jenis-jenis instalasi lepas pantai di antaranya⁴²:

- a. *Jacket* atau *template*, yaitu instalasi yang dikembangkan untuk operasi di laut dangkal atau memiliki kedalaman yang sedang dengan dasar tebal, lunak, dan berlumpur;
- b. *Caisson*, yaitu instalasi kecil dengan deck kecil yang diperlukan bagi operasi pada laut dengan kedalaman tidak lebih dari 60 meter dan memiliki kandungan minyak yang tidak dangkal; dan
- c. *Tower*, yaitu instalasi yang memiliki daya apung dan ditempatkan di laut utara pada kedalaman 160 meter.

Penemuan instalasi lepas pantai hingga ada dan digunakan saat ini dimulai dari ditemukannya minyak dan gas (migas) oleh bangsa Tionghoa pada tahun 347 M yang kemudian berlanjut kepada penemuan migas di belahan dunia lainnya. Pada kisaran tahun 1809 hingga 1859, Amerika Serikat dan Eropa mengembangkan pengeboran migas dengan teknik *percussion*, yaitu penumbukan terhadap batuan. Dari sini berbagai teknologi dikembangkan untuk mempermudah penggalan migas, sampai akhirnya pada tahun 1920-1940, pengeboran migas lepas pantai menjadi bukti kemajuan di bidang ini, bersamaan dengan tumbuhnya perhatian terhadap bencana-bencana yang mungkin terjadi selama proses eksplorasi⁴³, belajar dari peristiwa pada tahun 1910 ketika jutaan barel minyak keluar tidak terkendali di Lakeview Gusher⁴⁴.

Perkembangan metode eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut seperti pengeboran di lepas pantai dan pengkonstruksian instalasi lepas pantai merupakan fenomena baru yang kemudian dilakukan tidak hanya oleh Amerika Serikat dan Eropa saja, melainkan Negara-Negara lainnya di dunia juga ikut melakukannya. Pengeboran migas di lepas pantai dan dibangunnya instalasi lepas pantai tentu mempengaruhi metode eksplorasi dan eksploitasi laut lainnya, utamanya navigasi internasional. Karenanya dalam perundingan pembentukan hukum laut, klausula yang mencakup konstruksi instalasi lepas pantai di zona landas kontinen juga menjadi salah satu yang dibahas pada konferensi Hukum Laut I (UNCLOS I)⁴⁵, dimana ketentuan ini menjadi pedoman bagi Negara-Negara pemilik instalasi-instalasi lepas pantai selama proses pengoperasian hingga selesai beroperasi.

Pada UNCLOS III atau UNCLOS 1982, ketentuan terkait konstruksi instalasi lepas pantai tidak hanya terdapat pada bab tentang landas kontinen, melainkan tersebar dalam beberapa bab dan beberapa pasal. Pengaturan ini melingkupi hal-hal hak dan kewajiban

⁴¹ Rafli Maulana & Khomsin, *Studi tentang Optimasi Peletakan Anjungan Minyak Lepas Pantai*, Vol. 6 No. 1, Jurnal Teknik ITS, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, 2017, hlm. A-213. (ISSN: 2337-3539)

⁴² Veriyanto, Hartono Yudo, & Berlian Arswendo A., *Analisa Kekuatan Konstruksi Jacket Platform terhadap Beban Gravitasi dan Interferensi Lingkungan di Perairan Madura Menggunakan FEM*, Jurnal Teknik Perkapalan, Vol. 4 No. 3, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang, Juli 2016, hlm. 669.

⁴³ Dadang ITS, ITS.ac.id, *Ternyata Begini Sejarah Pengeboran Migas Dunia*, <https://www.its.ac.id/news/2016/05/19/ternyata-begini-sejarah-pengeboran-migas-dunia/>, diakses pada 2 Maret 2020.

⁴⁴ terdapat dua kejadian meluapnya aliran minyak tidak terkendali, yaitu pada bulan September 1909, sumur minyak Silvertip 1 milik Midway Gusher mengalirkan minyak sebanyak 10.000 hingga 20.000 barel per hari selama lebih kurang satu minggu sebelum akhirnya ditimbun dengan pasir. Kemudian peristiwa pada tahun 1910, dimana sumur galian Mays Consolidated yang mulai beroperasi pada 7 Maret 1910 mengalirkan minyak yang tidak terkontrol hingga 10.000 barel per hari. (sumber: Kenneth I. Takahashi & Donald L. Gautier, *Chapter 3, A Brief History of Oil and Gas Exploration in the Southern San Joaquin Valley of California*, Petroleum System and Geologic Assessment of Oil and Gas in the San Joaquin, Basin Province, California)

⁴⁵ Hossein Esmaeili, *The Protection of Offshore Oil Rigs in International Laws (Part I)*, Australian Mining and Petroleum Law Journal, Vol. 18 No. 3, 1999, hlm. 246.

Negara pemilik instalasi lepas pantai, utamanya hak dan kewajiban terhadap navigasi internasional Negara lain di rezim perairan tempat instalasi dibangun. Adapun rezim perairan yang diizinkan untuk pembangunan instalasi lepas pantai menurut UNCLOS 1982 adalah ZEE⁴⁶, landas kontinen⁴⁷, dan laut lepas⁴⁸. Dalam membangun instalasi lepas pantai pada tiga rezim perairan tersebut, Negara-Negara memiliki hak dan kewajiban sebagaimana dijabarkan pada tabel berikut⁴⁹

Sebagai bentuk kepatuhan terhadap ketentuan tersebut di atas, Negara-Negara anggota UNCLOS 1982 mengadopsinya ke dalam hukum domestik mereka, seperti Indonesia melalui di antaranya Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif (UU ZEE) dan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, serta Inggris melalui *Health and Safety at Work etc. Act 1974 (Application Outside Great Britain) Order 2013*⁵⁰ dan *The Offshore Installations (Safety Zones) (No. 2) Order 2019 No. 1166*⁵¹.

Selain UNCLOS, terdapat pula *Rome Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf 1988 (Rome Protocol)*, yaitu protokol dari *The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA)*⁵², dimana protokol ini mensyaratkan Negara-Negara pemilik instalasi lepas pantai untuk menetapkan ketentuan hukuman bagi tindakan ilegal terhadap instalasi lepas pantai di zona landas kontinen⁵³. Namun, Rome Protocol hanya diadopsi oleh 36 Negara saja, di antara Negara tersebut termasuk Amerika Serikat, Kanada, dan Inggris⁵⁴. Oleh karena itu, ketentuan terkait hak dan kewajiban Negara pemilik instalasi lepas pantai mengacu pada UNCLOS 1982.

Pengimplementasian kebijakan hak dan kewajiban Negara pemilik instalasi lepas pantai terhadap navigasi internasional sebagaimana disebutkan di atas tidak selalu berjalan seperti yang diharapkan ketentuan normatif. Kondisi empiris menunjukkan adanya tantangan-tantangan yang harus dihadapi dalam upaya mengimplementasikan kebijakan

⁴⁶ Ayat (1) poin i Pasal 56 UNCLOS menyatakan bahwa pada ZEE, Negara pantai memiliki yurisdiksi sebagaimana disediakan oleh ketentuan yang relevan dari Konvensi ini terkait pembentukan dan penggunaan pulau buatan, instalasi, dan struktur; dan Ayat (1) huruf b Pasal 60 UNCLOS menyatakan bahwa pada ZEE, Negara pantai harus memiliki hak eksklusif untuk membangun dan mengotorisasi dan mengatur konstruksi, operasi, dan penggunaan dari instalasi dan struktur untuk tujuan sebagaimana disediakan pada Pasal 56 dan tujuan ekonomi lainnya.

⁴⁷ Pasal 80 UNCLOS menyatakan bahwa Pasal 60 berlaku *mutatis mutandis* terhadap pulau buatan, instalasi, dan struktur di landas kontinen.

⁴⁸ Ayat (1) huruf d Pasal 87 UNCLOS menyatakan bahwa laut lepas terbuka untuk semua Negara, baik itu Negara pantai ataupun Negara tidak berpantai. Kebebasan laut lepas dilaksanakan di bawah ketentuan Konvensi ini dan oleh hukum internasional lainnya. Yang terdiri dari kebebasan untuk membangun pulau buatan dan instalasi lainnya diizinkan di bawah hukum internasional, tunduk pada bab VI.

⁴⁹ UNCLOS, Pasal 60 Ayat (2), (3), (4), (5), (6), dan (7).

⁵⁰ Health and Safety Executive, *hse.gov.uk*, *Offshore Health and Safety Law*, <https://www.hse.gov.uk/offshore/law.htm>, diakses pada 10 Maret 2020.

⁵¹ Legislation.gov.uk, *Statutory Instrument s 2019 No. 1166 on Offshore Installations: The Offshore Installations (Safety Zones) (No. 2) Order 2019*, <http://www.legislation.gov.uk/uk/si/2019/1166/made>, diakses pada 10 Maret 2020.

⁵² The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA) dirujuk dari konsiderannya merupakan konvensi yang mengatur tentang keamanan navigasi maritim dari tindakan-tindakan ilegal yang didasari terorisme.

⁵³ Esmaeili, *The Protection of Offshore...*, Hlm. 243.

⁵⁴ United Nations Treaty Collection (UNTC), *treaties.un.org*, *Protocol to the Convention of 10 March 1988 for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platform Located on the Continental Shelf*, <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002800b9af3>, diakses pada 30 Maret 2020.

tersebut. Hal ini tampak pada timpangnya kenyataan di lapangan bahwa tidak ditemukan adanya informasi mengenai instalasi lepas pantai yang mengganggu navigasi internasional. Sebaliknya, yang terjadi justru permasalahan yang ditimbulkan oleh kapal yang melintas di sekitar instalasi lepas pantai, seperti yang terjadi pada instalasi milik Pertamina Hulu Energi (PHE) yang ditabrak oleh kapal kargo pada 11 Agustus 2010 hingga mengalami kemiringan 17,5 derajat dan menyebabkan dihentikannya operasi serta produksi anjungan tersebut untuk sementara waktu karena alasan keselamatan⁵⁵.

Kejadian sebagaimana yang dialami instalasi milik PHE tersebut seharusnya dapat dihindari oleh nahkoda kapal, mengingat pada ketentuan UNCLOS di atas dikatakan bahwa instalasi lepas pantai memiliki zona keselamatan seluas 500 meter yang mengitarinya. Untuk itu dapat dipahami bahwa ketentuan ini telah menjadi kesepakatan dan hukum kebiasaan internasional, dengan terjadinya tabrakan tersebut tentu merupakan pelanggaran hak zona keamanan instalasi lepas pantai, di mana sudah sepatutnya tidak dilewati oleh kapal dan tidak boleh ada kapal yang mendekati instalasi melewati jarak tersebut.

Berkaitan dengan peristiwa di atas, hukum domestik Indonesia mengaturnya pada Pasal 41 ayat (1) Permenhub tentang Sarana Bantuan Navigasi-Pelayaran bahwa, “di luar zona keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat dilalui kapal dengan menjaga jarak aman”. Inggris sendiri dalam suatu dokumen berjudul “*Safety Zones around Oil and Gas Installation in Water around the UK*” menyatakan bahwa zona keamanan dan keselamatan instalasi lepas pantai selebar 500 meter terbentuk secara otomatis⁵⁶. Sekali lagi ini membuktikan bahwa hak zona keamanan instalasi lepas pantai sudah menjadi maklum internasional dan wajib bagi nahkoda kapal untuk memperhatikan arah laju kapalnya. Meski demikian, perlu diketahui pula beberapa alasan yang menyebabkan kapal mendekati dan hingga menabrak instalasi lepas pantai, yaitu:

- a. *Drifting collision*, tubrukan kapal ke instalasi lepas pantai akibat mengalami kerusakan mesin kapal dan terjadinya penyimpangan alur berlayar dari alur yang sebenarnya dengan kecepatan tertentu (*drift velocity*), yang mana *drift velocity* bergantung pada kecepatan angin, arus, dan gelombang⁵⁷; dan
- b. *Contact ram collision (powered collision)*, tubrukan kapal ke instalasi lepas pantai karena adanya *navigational error* atau *human error*⁵⁸. *Contact ram collision* juga dapat disebabkan oleh buruknya kemampuan melihat dari nahkoda atau radar yang digunakan tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Terdapat 3 syarat suatu tubrukan dapat dikategorikan sebagai *contact ram collision*, yaitu⁵⁹:
 - Kapal harus berada pada jalur tabrakan yang sama dengan instalasi;
 - Nahkoda harus dalam kondisi tidak menyadari bahwa jalur tabrakan cukup jauh untuk kapal mencapai instalasi; dan

⁵⁵ Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, *PHE WMO Operasikan Kembali PHE-40*, <https://www.esdm.go.id/en/media-center/news-archives/phe-wmo-operasikan-kembali-phe-40>, edisi 10 September 2012, diakses pada 15 Maret 2020.

⁵⁶ Health and Safety Executive, *Safety Zones around Oil and Gas Installation in Water around the UK*, UK, 2008, hlm. 1.

⁵⁷ Zein Arfian, “Penilaian Risiko Tubrukan Kapal Akibat Instalasi Anjungan Lepas Pantai di Dekat Alur Pelayaran Barat Surabaya”, Skripsi, Departemen Teknik Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, 2017, hlm. 18.

⁵⁸ *Ibid.*, hlm. 20.

⁵⁹ Helle A. Oltedal, *Ship-Platform Collision in the North Sea*, Stord/Haugesund University College, Haugesund, Norway, in The Annual European Safety and Reliability Conference (ESREL), Helsinki, Finlandia, 25-29 Juni 2012, hlm. 2.

- Instalasi (operator) harus dalam kondisi tidak menyadari situasi yang terjadi atau menyadari situasi yang terjadi namun tidak mampu untuk memperingatkan kapal untuk segera mengalihkan arah berlayarnya kembali normal.

Tidak hanya permasalahan kapal yang menabrak instalasi lepas pantai seperti alasan-alasan di atas, permasalahan lain yang dihadapi instalasi lepas pantai juga timbul karena kecepatan kapal yang melintas terlalu tinggi sehingga menyebabkan pergeseran pada instalasi lepas pantai. Hal ini bahkan bisa terjadi meski kapal dengan kecepatan sedang, sebab energi gelombang yang datang pada instalasi lepas pantai mudah menyebabkan deformasi anggota struktural instalasi dan bisa saja menyebabkan kegagalan total dalam proses operasi dan produksi lantaran instalasi lepas pantai cenderung dirancang untuk menahan dampak guncangan yang lebih kecil⁶⁰.

Permasalahan berkaitan dengan batas kecepatan kapal dalam hukum internasional yang dikeluarkan IMO sangat disayangkan tidak meliputi hal keselamatan dan keamanan instalasi lepas pantai, melainkan berkuat di seputar perlindungan lingkungan maritim yang terdapat di dalam regulasi internasional seperti MARPOL1973/1978⁶¹ dan *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*⁶² dengan justifikasi legal berdasarkan pertimbangan berikut⁶³:

- a. Kewajiban setiap Negara untuk melindungi lingkungan laut di bawah ketentuan UNCLOS;
- b. Kewajiban semua Negara untuk memastikan penurunan emisi gas rumah kaca di bawah ketentuan *UN Framework Convention on Climate Change*;
- c. Hak Negara pantai untuk melindungi populasi mereka dari efek polusi atmosfer; dan
- d. Kewajiban setiap Negara untuk memastikan bahwa aktivitas di dalam yurisdiksi mereka tidak akan menyebabkan kerugian bagi Negara atau wilayah lain di luar yurisdiksi nasionalnya.

Pada titik ini terlihat bahwa tantangan yang dihadapi Negara pemilik instalasi lepas pantai dalam mengimplementasikan hak atas keamanan dan keselamatan instalasi lepas pantai tidak lain juga disebabkan oleh kekosongan hukum terkait batas kecepatan aman kapal di sekitar instalasi lepas pantai. Hal ini sudah sepatutnya mendapat perhatian pemangku kepentingan internasional, utamanya IMO, untuk membentuk kesepakatan berskala internasional mengenai batas kecepatan aman kapal di sekitar instalasi. Dengan demikian, baik hak dan kewajiban Negara pemilik instalasi lepas pantai terhadap navigasi internasional dapat berjalan beriringan.

C. Kebijakan Hukum Nasional Indonesia terkait Zona Kemanan Instalasi Lepas Pantai dan Batas Kecepatan Aman Kapal

⁶⁰ Zhang Pengfei, *et. al*, *Research on Prevention of Ship Collisions with Oil Rigs*, *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, 6, 2016, hlm. 279.

⁶¹ ketentuan batas kecepatan ini berkaitan dengan persyaratan bagi pelepasan bahan cair berbahaya kategori A, B, dan C di area khusus, serta kategori D di seluruh area laut yang ditetapkan pada Regulasi 5 Annex II MARPOL 1973/1978.

⁶² kecepatan kapal dibatasi oleh SOLAS dalam kaitannya dengan *maximum ahead speed service*, yaitu kecepatan terbesar yang dirancang kapal untuk mempertahankan layanan di laut pada arus laut terdalam, dan *maximum astern speed*, yaitu kecepatan yang diperkirakan kapal dapat mencapai pada kekuatan astern maksimum yang dirancang pada rancangan dasar laut terdalam.

⁶³ Jasper Faber, *et. al*, *Regulated Slow Steaming in Maritime Transport: An Assesment of Options, Costs, and Benefits*, *CE Delft Report*, Februari 2012, hlm. 70.

Pada pembahasan sebelumnya disebutkan bahwa Indonesia sebagai salah satu Negara anggota UNCLOS 1982 telah mengesahkan beberapa UU terkait aktivitas-aktivitas di wilayah perairan, di antara kebijakan-kebijakan tersebut yang secara langsung substansinya mengandung klausa mengenai instalasi lepas pantai yaitu UU Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen (UU Landas Kontinen), UU Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif (UU ZEE), dan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Adapun peraturan mengenai petunjuk pelaksana maupun petunjuk teknis pelaksanaan dari UU tersebut yaitu Permenhub Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (Permenhub Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran), Permenhub Nomor PM 68 Tahun 2011 tentang Alur-Pelayaran di Laut, serta Permen ESDM Nomor 1 Tahun 2011 tentang Pedoman Teknis Pembongkaran Instalasi Lepas Pantai Minyak dan Gas Bumi (Permen ESDM Pedoman Teknis Pembongkaran Instalasi Lepas Pantai Minyak dan Gas Bumi).

Sebagaimana telah diketahui bahwa pelanggaran cenderung terjadi dalam implementasi hak Negara pemilik instalasi lepas pantai terhadap navigasi internasional, yaitu berupa tabrakan kapal kepada instalasi lepas pantai disebabkan oleh faktor dari kapal yang melewati batas zona keamanan instalasi. Terhadap hal ini, hukum nasional Indonesia pada dasarnya telah menetapkan bahwa hanya petugas kenavigasian, kapal Negara, atau kapal asing yang dalam rangka melakukan inspeksi dan perawatan yang boleh memasuki wilayah zona keamanan⁶⁴. Selain itu, telah ditetapkan pula bahwa kapal hanya diizinkan untuk melintas atau berlabuh jangkar di luar zona keamanan 500 meter dengan memperhatikan jarak aman sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik⁶⁵, hal ini hanya dapat dikecualikan bagi kapal yang harus melalui alur navigasi di wilayah perairan sempit yang lebarnya kurang dari 500 meter, dengan syarat kapal harus menjaga jarak aman paling sedikit 1,5 (satu setengah) kali panjang kapal⁶⁶ dan memperhatikan radius lingkaran putar dengan menjaga jarak aman sesuai kecakapan pelaut yang baik⁶⁷.

Lebih lanjut, menambatkan kapal di sekitar instalasi lepas pantai pun dikategorikan sebagai bentuk tindakan yang dapat mengakibatkan kerusakan dan/atau hambatan dan dapat dikenai *sanctio*⁶⁸ berupa kewajiban untuk memperbaiki atau mengganti Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran—dalam konteks ini yaitu instalasi lepas pantai—dengan biaya dibebankan kepada pemilik atau operator kapal⁶⁹ dalam jangka waktu paling lama 60 (enam puluh) hari kalender sejak kerusakan terjadi sehingga fasilitas tersebut dapat berfungsi kembali seperti semula. Apabila pada batas waktu yang diberikan tersebut perbaikan atau penggantian tidak dilakukan, Pemerintah Republik Indonesia melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia akan melakukan

⁶⁴ Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 40 dan Pasal 41 ayat (4).

⁶⁵ Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 42 ayat (1) serta Pasal 43 ayat (3) dan ayat (4).

⁶⁶ Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 41 ayat (2) dan ayat (3).

⁶⁷ Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 42 ayat (3).

⁶⁸ Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 44.

⁶⁹ Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 46 ayat (1) dan Pasal 47.

perbaikan atau penggantian fasilitas instalasi lepas pantai dengan biaya dibebankan kepada pemilik dan/atau operator kapal⁷⁰.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut di atas, Indonesia telah dengan sangat jelas menetapkan zona keamanan, larangan memasuki zona keamanan bagi pihak yang tidak berkepentingan, serta peringatan bagi setiap kapal untuk memperhatikan jarak berlayar dari zona keamanan instalasi lepas pantai. Hal ini sejalan dengan ketentuan pada Pasal 21 ayat (1) huruf b UNCLOS 1982 yang memberikan hak kepada Negara pemilik instalasi lepas pantai untuk membentuk aturan lebih lanjut pada level nasional. Sementara itu, adanya frasa ‘sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik’ pada ketentuan yang terdapat di Permenhub Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran menunjukkan bahwa nahkoda kapal juga menjadi kunci keselamatan daripada kapal. Sehingga dalam hal terjadinya tabrakan antara kapal dan instalasi lepas pantai, timbul kewajiban bagi Negara bendera kapal maupun Negara kewarganegaraan nahkoda kapal untuk bertanggungjawab atas kecelakaan antara kapal dan instalasi lepas pantai, serta untuk kemudian mencabut lisensi berlayar si nahkoda⁷¹.

Adapun kemudian menggunakan hipotesa bahwa pada kasus tabrakan antara kapal dan instalasi lepas pantai milik PHE disebabkan ketidaktahuan nahkoda kapal akan eksistensi dari instalasi tersebut akibat belum diperbaruinya peta laut oleh Indonesia sebagai Negara pemilik instalasi lepas pantai, hal ini akan sangat terbantah dengan ketentuan pada Pasal 44 ayat (4) Permenhub Alur-Pelayaran di Laut yang menyatakan bahwa,

“Lokasi bangunan atau instalasi, spesifikasi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, dan zona keamanan dan keselamatan berlayar diumumkan dengan mencantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta disiarkan melalui stasiun radio pantai.”

Berdasarkan bunyi dari Pasal 44 ayat (4) Permenhub Alur-Pelayaran di Laut tersebut, meski peta laut belum diperbaharui, nahkoda tetap memperoleh informasi mengenai lokasi instalasi lepas pantai yang terbaharui melalui siaran stasiun radio pantai. Dengan adanya ketentuan ini, maka hipotesa pada kasus tabrakan antara kapal dan instalasi lepas pantai milik PHE akibat terlambatnya Indonesia sebagai Negara pemilik instalasi lepas pantai memperbaharui peta laut tidak mendapatkan pembenaran.

Adapun berkaitan dengan gangguan terhadap instalasi lepas pantai yang disebabkan oleh kecepatan kapal yang melintas di sekitar instalasi, Indonesia berupaya untuk melakukan tindakan preventif melalui Pasal 27 huruf a Permenhub Alur-Pelayaran di Laut yang berbunyi,

“setiap kapal harus senantiasa bergerak dengan kecepatan aman sehingga dapat mengambil tindakan yang tepat dan berhasil guna untuk menghindari tubrukan dan dapat diberhentikan dalam suatu jarak yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada...”

Dalam menentukan kecepatan aman sebagaimana diterangkan pada ketentuan tersebut di atas, faktor-faktor berikut harus diperhatikan oleh nahkoda kapal, yaitu⁷²:

- a. Bagi semua kapal:
 - 1) keadaan penglihatan;

⁷⁰ Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Pasal 46 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4).

⁷¹ UNCLOS, Pasal 97.

⁷² Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2011 tentang Alur-Pelayaran di Laut, Pasal 27 huruf b.



- 2) kepadatan lalu lintas, termasuk pemusatan-pemusatan kapal atau kapal lain apapun;
 - 3) kemampuan olah gerak kapal dengan acuan khusus pada jarak henti dan kemampuan berputar dalam keadaan yang ada;
 - 4) pada malam hari adanya cahaya latar belakang seperti yang berasal lampu-lampu darat atau hambur-pantul dari penerangan-penerangan sendiri;
 - 5) keadaan angin, laut dan arus, serta adanya bahaya-bahaya navigasi di sekitarnya;
 - 6) sarat (draught) kapal sehubungan dengan kedalaman air yang ada.
- b. Bagi kapal-kapal yang dilengkapi radar yang bekerja dengan baik:
- 1) sifat-sifat khusus, daya guna dan keterbatasan-keterbatasan pesawat radar;
 - 2) kendala-kendala apapun yang disebabkan oleh skala jarak radar yang digunakan;
 - 3) pengaruh keadaan laut, cuaca dan sumber-sumber gangguan lain pada penginderaan dengan radar;
 - 4) kemungkinan bahwa kapal-kapal kecil, es dan benda-benda apung lain tidak terindra oleh radar pada jarak yang memadai;
 - 5) jumlah, tempat dan gerakan dari kapal-kapal yang terindra oleh radar;
 - 6) perkiraan yang lebih tepat dari penglihatan yang sekiranya mungkin dilakukan bilamana radar digunakan untuk menentukan jarak kapal-kapal atau benda-benda lain di sekitarnya.

Apabila kapal berada pada situasi penglihatan nahkoda terbatas, Pasal 37 Permenhub Alur-Pelayaran di Laut mengatur sebagai berikut:

- a. setiap kapal harus berlayar dengan kecepatan aman yang disesuaikan dengan keadaan dan suasana penglihatan terbatas yang ada;
- b. setiap kapal harus benar-benar memperhatikan keadaan dan suasana penglihatan terbatas yang ada;
- c. kapal yang mengidera kapallain hanya dengan radar harus menentukan apakah sedang berkembang situasi saling mendekati terlalu rapat danl atau apakah ada bahaya tubrukan;
- d. jika kapal itu harus melakukan tindakan dalam waktu yang cukup lapang ketentuan bahwa bilamana tindakan demikian terdiri dari perubahan haluan, maka sejauh mungkin harus dihindari hal-hal sebagai berikut:
 - 1) perubahan haluan ke kiri terhadap kapal yang ada di depan arah melintang, selain daripada kapal yang sedang disusul;
 - 2) perubahan haluan ke arah kapal yang ada di arah melintang atau di belakang arah melintang.
- e. kecuali telah yakin bahwa tidak ada bahaya tubrukan, setiap kapal yang mendengar isyarat kabut kapal lain yang menurut pertimbangannya berada di depan arah melintangnya, atau yang tidak dapat menghindari situasi saling mendekati terlalu rapat hingga kapal yang ada di depan arah melintangnya, harus mengurangi kecepatannya serendah mungkin yang dengan kecepatan itu kapal tersebut dapat mempertahankan haluannya;
- f. jika dianggap perlu kapal meniadakan kecepatannya sama sekali dan bagaimanapun juga berlayar dengan kewaspadaan khusus hingga bahaya tubrukan telah berlalu.

Kebijakan-kebijakan kecepatan aman bagi kapal yang termuat pada Permenhub Alur-Pelayaran di Laut sebagaimana dijabarkan di atas sesungguhnya sudah jelas dan dapat dimengerti. Akan tetapi, kekurangan dan ketidakjelasan dari kebijakan tersebut adalah tidak terdapatnya kalimat yang secara pasti menyatakan pada kecepatan berapa knot suatu kapal dapat dinyatakan berkecepatan aman, utamanya apabila berada di sekitar instalasi lepas pantai. Sehingga batas kecepatan aman di sini sangat bergantung pada subjektifitas nahkoda kapal. Padahal apabila batas kecepatan aman ditentukan secara legal, maka selain kapal

terhindar dari tabrakan dengan instalasi, lalu lintas kapal di sekitar instalasi yang mungkin menimbulkan gangguan juga dapat diminimalisir. Oleh karena itu, pengembangan lebih lanjut dari kebijakan ini dirasa masih sangat diperlukan untuk memenuhi unsur kepastian hukum, baik bagi nahkoda kapal maupun bagi kelangsungan operasi instalasi lepas pantai.

III. KESIMPULAN

Perkembangan jenis dan metode eksplorasi dan eksploitasi perairan dari waktu ke waktu mempengaruhi substansi dari UNCLOS. Salah satunya adalah mengenai konstruksi instalasi lepas pantai guna melakukan eksploitasi gas dan minyak bumi yang berada di dasar laut. Ketentuan mengenai konstruksi instalasi lepas pantai ini juga diikuti dengan materi hak dan kewajiban Negara pemilik instalasi lepas pantai terhadap *freedom of navigation* atau navigasi internasional Negara lain, yang artinya Negara instalasi lepas pantai harus menjamin bahwa fasilitas miliknya tidak akan mengganggu atau menyebabkan Negara lain tidak dapat melaksanakan hak kebebasan berlayarnya di rezim perairan seperti ZEE, landas kontinen, dan laut lepas yang menjadi rezim perairan yang diijinkan bagi pembangunan instalasi lepas pantai. Dalam implementasi hak dan kewajiban tersebut, belum ditemukan kasus gangguan navigasi internasional akibat keberadaan dari instalasi lepas pantai di rezim perairan. Yang terjadi justru adalah instalasi lepas pantai milik Negara-Negara tersebut mengalami gangguan dan kendala dalam melaksanakan haknya seperti ditabrak ataupun mengalami guncangan yang disebabkan oleh kapal yang melintas.

Terhadap dua permasalahan tersebut di atas, tulisan ini memberikan saran, yaitu bahwa Negara bendera kapal agar memberikan pelatihan lebih lanjut dan lebih dalam pada nahkoda kapal agar dapat memahami situasi-situasi dimana terjadi kerusakan pada kapal yang mungkin menyebabkan tabrakan pada instalasi lepas pantai. Kemudian, Indonesia melalui hukum nasionalnya harus mengembangkan dan menjabarkan kebijakan terkait kecepatan aman kapal, dimana kebijakan ini menentukan angka pasti batas kecepatan aman kapal, khususnya ketika kapal berada di sekitar instalasi lepas pantai, serta kesepakatan internasional antar Negara yang mengatur mengenai kecepatan aman kapal yang melintas di sekitar instalasi lepas pantai dirasa perlu untuk dibentuk, sehingga fasilitas tersebut perlindungannya terjamin secara internasional dari berbagai kecelakaan yang mungkin terjadi seperti pergeseran yang mengganggu kelangsungan operasi dan produksi.

Daftar Pustaka

Artikel

- Bateman, Sam, “*Some Thoughts on Australia and the Freedoms of Navigation*”, Security Challenges, Vol. 11 No.2, Institute for Regional Security, 2015.
- Esmacili, Hossein, “The Protection of Offshore Oil Rigs in International Laws (Part I)”, Australian Mining and Petroleum Law Journal, Vol. 18 No. 3, 1999.
- Firman, Eric, et. al, “*Wacana Pembentukan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Rute Timur-Barat Ditinjau dari Hukum Internasional*”, Belli ac Pacis, Vol. 2 No. 2, Desember 2016.
- Hutagalung, Siti Merida, “*Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Manfaatnya dan Ancaman bagi Keamanan Pelayaran di Wilayah Perairan Indonesia*”, Jurnal Asia Pacific

- Studies, Vol. 1 No. 1, Journal of International Relations Study Program, Faculty of Social and Political Science, Universitas Kristen Indonesia, January-June 2017.
- Maulana, Rafli, & Khomsin, “*Studi tentang Optimasi Peletakan Anjungan Minyak Lepas Pantai*”, Jurnal Teknik ITS, Vol. 6 No. 1, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, 2017.
- Pengfei, Zhang, et. al, “*Research on Prevention of Ship Collisions with Oil Rigs*”, Journal of Shipping and Ocean Engineering, 6, 2016. Doi: 10.17265/2159-5879/2016.05.003
- Veriyanto, Hartono, Yudo, & Berlian Arswendo A., “*Analisa Kekuatan Konstruksi Jacket Platform terhadap Beban Gravitasi dan Interferensi Lingkungan di Perairan Madura Menggunakan FEM*”, Jurnal Teknik Perkapalan, Vol. 4 No. 3, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang, Juli 2016.
- Wirth, Christian, “*Whose Freedom of Navigation? Australia, China, the United States, and the Making of Order in the Indo-Pacific*”, The Pacific Review, Vol. 32 No. 4, UK, 2019.

Buku

- Fahrudin, Achmad dan Akhmad Solihin, “*Perkembangan Hukum Laut Internasional dan Perundang-undangan Indonesia*”, Modul 1 Legalitas Kelautan dan Perikanan (Edisi 2), Universitas Terbuka Tangerang Selatan, 2018. ISBN: 978-602-3923-17-5 / E-ISBN: 978-602-3923-18-2.
- Ningsih, Rini Mardika & R. Sumaryanto, “*Sejarah untuk Kelas XI SMA dan MA Program IPS*”, Jilid 2, PT. Tiga Serangkai Pustaka Mandiri, Solo, 2013.
- Tahar, Abdul Muthalib, “*Penegakan Hukum di Perairan Indonesia*” dalam “*Hukum Laut Internasional dalam Perkembangan*”, Seri Monograf Vol. 3 Tahun 2015, Fakultas Hukum Universitas Lampung, Justice Publisher, 2015. ISBN: 978-602-1071-29-8.

Peraturan Perundang-undangan

- Indonesia, Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif, LNRI Nomor 44 Tahun 1983, TLNRI Nomor 3260.
- _____, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan.
- _____, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantuan Navigasi-Pelayaran.
- _____, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2011 tentang Alur-Pelayaran di Laut.

Perjanjian Internasional

- United Nations, *Convention on the Law of the Sea 1982*.
- _____, *International Convention for Prevention of Pollution from the Ships 1973/1978*.
- _____, *International Convention for the Safety of Life at Sea 1974*.

Peraturan Negara Lain

- United Kingdom, *Health and Safety at Work etc. Act 1974 (Application Outside Great Britain) Order 2013*.
- _____, *The Offshore Installations (Safety Zones) (No. 2) Order 2019 No. 1166*.

Internet

- Dadang ITS, ITS.ac.id, *Ternyata Begini Sejarah Pengeboran Migas Dunia*, <https://www.its.ac.id/news/2016/05/19/ternyata-begini-sejarah-engeboran-migas-dunia/>, diakses pada 2 Maret 2020.
- Health and Safety Executive, hse.gov.uk, *Offshore Health and Safety Law*, <https://www.hse.gov.uk/offshore/law.htm>, diakses pada 10 Maret 2020.
- Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, *PHE WMO Operasikan Kembali PHE-40*, <https://www.esdm.go.id/en/media-center/news-archives/phe-wmo-operasikan-kembali-phe-40>, edisi 10 September 2012, diakses pada 15 Maret 2020.
- Legislation.gov.uk, *Statutory Instrument s 2019 No. 1166 on Offshore Installations: The Offshore Installations (Safety Zones) (No. 2) Order 2019*, <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2019/1166/made>, diakses pada 10 Maret 2020.
- Sulisti, Eko, (Deputi Komunikasi Politik dan Diseminasi Kantor Staf Presiden), Kantor Staf Presiden, <http://ksp.go.id/deklarasi-djuanda-dan-hari-nusantara/>, edisi 18 Desember 2016, diakses pada 25 Februari 2020.

Lain-lain

- Faber, Jasper, et. al., “Regulated Slow Steaming in Maritime Transport: An Assesment of Options, Costs, and Benefits”, CE Delft Report, Februari 2012.
- Oltedal, Helle A., “Ship-Platform Collision in the North Sea”, Stord/Haugesund University College, Haugesund, Norway, in The Annual European Safety and Reliability Conference (ESREL), Helsinki, Finlandia, 25-29 Juni 2012.
- Takahashi, Kenneth I. & Donald L. Gautier, “Chapter 3, A Brief History of Oil and Gas Exploration in the Southern San Joaquin Valley of California”, Petroleum System and Geologic Assessment of Oil and Gas in the San Joaquin, Basin Province, California.
- Zein Arfian, “*Penilaian Risiko Tubrukan Kapal Akibat Instalasi Anjungan Lepas Pantai di Dekat Alur Pelayaran Barat Surabaya*”, Skripsi, Departemen Teknik Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, 2017.
- Health and Safety Executive, “*Safety Zones around Oil and Gas Installation in Water around the UK*”, UK, 2008.