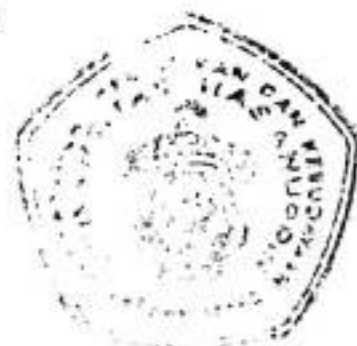


**PRAKTEK FLAG OF CONVENIENCE
DALAM
HUKUM LAUT INTERNASIONAL**



S K R I P S I

Diajukan sebagai salah satu syarat memperoleh
gelar Sarjana Hukum Jurusan Hukum
Internasional pada Fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin

O L E H

MICELLA SIAHAYA

89 02 213

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
UJUNG PANDANG**

1994

PERPUSTAKAAN PUSAT UNIV. HASANUDDIN	
Tgl. terima	10-02-1995
Jml. op. 1	-
Jml. op. 2	1 EYP
Jml. op. 3	H
Jml. op. 4	95 20 03 124
Jml. op. 5	"

AMSAAL 3 : 5,6

Percayalah kepada Tuhan
dengan segenap hatimu dan
janganlah bersandar kepada
pengertianmu sendiri.
Akulah Dia dalam segala
lakumu, maka Ia akan
meluruskan jalanmu.

PERSETUJUAN KONSULTAN

Diterangkan bahwa skripsi dari saudara :

Nama : Micella Siahaya
Nomor Pokok : 89 02 213
Jurusan : Hukum Internasional
Program : Strata Satu
Judul : PRAKTEK FLAG OF CONVENIENCE DALAM
HUKUM LAUT INTERNASIONAL

Telah diperiksa dan disetujui dalam ujian skripsi.

Ujung Pandang, 1 Desember 1994

KONSULTAN I



(U.R.Pattileuw,SH)

Nip. 130 264 070

KONSULTAN II



(Albert Kollis,SH)

Nip. 130 785 087

PERSETUJUAN UNTUK MENEMPUH UJIAN SARJANA



Diterangkan bahwa Skripsi dari :

Nama : MICELLA SIAHAYA
Nomor pokok : 89 02 213
Program. : Strata Satu
Jurusan : Hukum Internasional
Judul : PRAKTEK FLAG OF CONVENIENCE
DALAM HUKUM LAUT INTERNASIONAL

Telah diterima oleh Pimpinan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin untuk diajukan dalam Ujian Skripsi.

Ujung Pandang, 12 Desember 1994

Dekan
Fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin



EDER SANUSI, S.H., M.S

NIP. 130 222 252

PENGESAHAN UJIAN SARJANA

Diterangkan bahwa skripsi dari saudara :

Nama : Micella Siahaya
Nomor Pokok : 89 02 213
Program : Strata Satu
Jurusan : Hukum Internasional
Judul Skripsi : PRAKTEK FLAG OF CONVENIENCE DALAM HUKUM LAUT INTERNASIONAL

Telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji dengan susunan panitia ujian sebagai berikut :

Ketua : M. Said Nisar, SH, LLM
Sekretaris : Laode Muh. Syarif, SH
Penguji : 1. Ny. Alma Pattileuw, SH, MH
2. Marcel Hendrapati, SH, MH
3. Marthen Nappang, SH
4. Abd. Maasba Magassing, SH, MH
5. S.M. Noor, SH
Konsultan : 1. U.R. Pattileuw, SH
2. Albert Lokollo, SH

Ujung Pandang, 22 Desember 1984

Ketua



M. Said Nisar, SH, LLM

NIP. 130 369 521

Sekretaris



Laode Muh. Syarif, SH

NIP. 131 992 462

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBARAN PERSETUJUAN KONSULTAN	ii
LEMBARAN PERSETUJUAN UJIAN SARJANA	iii
LEMBARAN PENGESAHAN	iv
DAFTAR ISI	v
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	viii
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Batasan Dan Perumusan Masalah	8
1.3. Tujuan Dan Kegunaan Penulisan	9
1.4. Sistematika Pembahasan	9
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	11
2.1. Pengertian Flag Of Convenience	11
2.2. Sejarah Pertumbuhan Flag of Convenience	18
2.2.1. Praktek Open Registry Di Panama	21
2.2.2. Praktek Open Registry Di Liberia	21
2.2.3. Praktek Open Registry Di Honduras	22
2.2.4. Praktek Open Registry Di Bahama	23
2.2.5. Praktek Open Registry Di Syprus	23
2.3. Praktek Pendaftaran Kapal di Indonesia	24
BAB III. METODE PENELITIAN	32

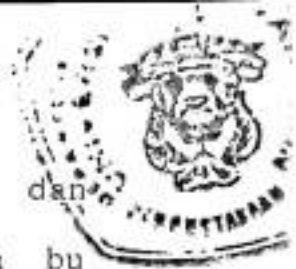
BAB	IV. PEMBAHASAN DAN ANALISIS MASALAH	33
	4.1. Pengaruh Yang Timbul Dari Praktek Flag Of Convenience (Open Regis- try).	33
	4.1.1. Tidak Adanya Pengawasan Yang Efektif Oleh Negara Bendera, Kurangnya Laporan Tentang Keselamatan, Kondisi Awak Kapal Yang Buruk, Upah Yang Rendah Dan Laporan Polusi Yang Buruk	34
	4.1.2. Flag Of Convenience Me- nawarkan Persaingan Yang Tidak Sehat Terhadap Armada- Armada Dari Negara Lain.....	41
	4.2. Ketentuan-Ketentuan Internasional Menyangkut Masalah Pencemaran Di Laut Oleh Kapal	41
	4.3. Internasional Labour Organization (ILO) Dalam Usahanya Memperbaiki Kondisi Kerja Bagi Awak Di Bawah Flag Of Convenience	48
	4.4. Konvensi Genewa Tahun 1986 Tentang Persyaratan Pendaftaran Kapal	54
BAB	V. PENUTUP	65
	5.1. Simpulan.....	65
	5.2. Saran	67
DAFTAR	PUSTAKA	69
LAMPIRAN	71

KATA PENGANTAR

Puji . syukur pada Allah Bapa atas segala berkat serta kasih karunia yang telah diberikannya, sehingga skripsi ini dapat selesai meskipun dalam wujud yang sederhana.

Dalam memulai penulisan sampai pada penyelesaian skripsi ini, penulis menyadari adanya keterbatasan materi dan penggunaan bahasa, namun atas bimbingan dan bantuan yang besar dari konsultan, akhirnya skripsi ini dapat penulis rampungkan. Untuk semua bantuan itu, penulis ucapkan terima kasih sedalam-dalamnya kepada :

- Bapak U.R.Pattileuw,SH dan Bapak Albert Lokollo,SH selaku Konsultan I dan II penulis yang telah menyediakan waktu dan tenaga guna membimbing dan memeriksa skripsi ini.
- Ibu Alma Pattileuw,SH, MH yang dalam kesibukannya sewaktu menjalani program Master beliau di Bandung masih menyempatkan diri guna mengumpulkan bahan bagi penulisan skripsi penulis, juga atas bimbingan yang telah diberikan selama penulisan skripsi ini.
- Bapak Kadir Sanusi,SH,MS, Bapak Idris Buyung,SH serta Bapak Maasba Magassing,SH selaku Dekan, Ketua Jurusan dan Sekretaris Jurusan.
- Seluruh staf pengajar dan segenap civitas akademika Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
- Teman-teman penulis yang telah banyak memberi masukan ; Johny Wijaya, Fredy Goysal, Johny Paulus, Rudy.



- Teman-teman di Venus yang disibukkan dengan membawa dan mengambil skripsi ini. Juga pada Ully, bu Andre serta bu Jimmy yang ikut mencari bahan.
- Untuk Rini, Linda, Wenda, Dety, Lusy, Stefi serta Evy yang merupakan sahabat-sahabat dekat yang setia (juga dalam masa-masa ujian) sejak di bangku awal perkuliahan hingga sekarang ini.

Tak lupa penulis mengucapkan banyak terima kasih pada segenap keluarga (tante, om, oma serta sepupu) atas dukungan dan bantuan yang selalu mereka berikan. Untuk sepupuku Chichi yang sudah susah payah mengetik skripsi ini.

Pada adik-adikku ; Sandra, Andi dan Rio. Dan terima kasih sekaligus maaf pada mami dan papi yang sudah membesarkan, mendidik dan membimbing penulis dengan segala pengorbanannya, walaupun mami tidak sempat melihat selesainya kuliah penulis ini.

Semoga Allah Bapa senantiasa memberkati usaha dan kerja mereka. Begitu juga pada semua pihak yang tidak sempat penulis sebutkan yang telah membantu penulis.

Sebagai penutup, penulis mengharapkan kritik dan saran yang dapat menyempurnakan skripsi ini.

Ujung Pandang, 1 Desember 1994

Penulis

A B S T R A K

Semakin ketatnya persaingan di bidang pelayaran menyebabkan tumbuh suburnya praktek penggunaan bendera negara lain oleh suatu kapal asing. Sudah sering kita dengar misalnya suatu kapal Amerika Serikat berbendera Panama. Praktek ini sendiri dikenal dengan istilah flag of convenience atau open registry. Dalam praktek ini pemilik kapal mendaftarkan kapalnya pada negara-negara yang menetapkan syarat-syarat yang ringan guna memperoleh tanda kebangsaannya. Dengan demikian antara kapal dengan negara bendera hanya menggambarkan hubungan yang minimal.

Dengan sendirinya praktek ini membawa pengaruh bagi dunia pelayaran internasional. Pengaruh itu menyangkut antara lain seperti tiadanya pengaturan-pengaturan tentang biaya dan jaminan sosial bagi awak, begitu pula menyangkut kebebasan untuk merekrut awak kapal dari kebangsaan manapun dengan biaya yang rendah, serta tiadanya pengawasan oleh negara terhadap syarat-syarat keselamatan bagi kapal. Oleh karena kurangnya pengawasan itulah maka kapal-kapal di bawah flag of convenience rawan terhadap kecelakaan. Semua keadaan itu dimungkinkan oleh karena masih lemahnya ketentuan-ketentuan yang mengatur hal tersebut.

Situasi-situasi yang berlangsung ini akhirnya menjadi perdebatan dalam lingkungan internasional, sehingga sudah dirasakan sebagai sesuatu yang mendesak

guna melahirkan suatu upaya internasional khususnya dalam bentuk ketentuan-ketentuan/peraturan-peraturan hukum untuk menanggulangi dan mewujudkannya.

Konvensi PBB tahun 1986 tentang Persyaratan Pendaftaran Bendera Kapal merupakan produk dari upaya khusus tersebut. Konvensi ini diharapkan dapat menutup dan meredam kelemahan-kelemahan dari ketentuan yang ada sebelumnya.

B A B I

P E N D A H U L U A N

1.1. LATAR BELAKANG MASALAH

Sejak dahulu kala manusia telah menyadari perlunya tukar menukar barang dalam rangka memenuhi kebutuhannya, atau yang lazim kita sebut sebagai perdagangan atau perniagaan. Tukar menukar barang ini perlu dilakukan karena sesungguhnya dalam keadaan wajar tidak suatu negara-pun yang mampu untuk memenuhi seluruh kebutuhannya sendiri tanpa kerja sama atau bantuan dari negara lain, perkecualian hal ini hanya terdapat pada suatu masyarakat yang sangat primitif dan kebutuhannya amat minimal.

Dengan demikian selama manusia ada, maka selama itu pula kebutuhan akan tukar menukar barang-barang akan terus berlangsung, tidak peduli batas-batas negara, bangsa atau ideologi. Melalui kegiatan perdagangan atau perniagaan itu pula yang merupakan salah satu jalan tersebarnya peradaban manusia di dunia.

Adapun yang menjadi sarana utama untuk menunjang kegiatan perdagangan atau perniagaan-itu adalah alat pengangkut atau transportasi untuk mengangkut barang-barang tersebut. Tanpa adanya alat pengangkut ini maka praktis perniagaan akan menjadi statis, karena dalam prakteknya apa yang disebut berniaga atau berdagang adalah memindahkan suatu barang dari suatu

sumber (produsen/pemilik barang) di suatu tempat ke konsumen di tempat yang lain yang jaraknya terpisah relatif jauh.

Jika pada awalnya kegiatan perdagangan atau perniagaan itu hanya dilakukan melalui daratan saja, maka lama kelamaan manusia merasa perlu untuk berniaga menyeberangi sungai, danau dan akhirnya laut.

Penjelajahan dengan kapal laut untuk tujuan perdagangan/perniagaan telah dimulai beberapa abad yang lalu. Pada awalnya hubungan perniagaan itu timbul dari negara-negara di sekitar laut tengah dan kemudian menjalar ke utara dan timur sampai ke negara-negara Eropa Barat dan Eropa Timur. Dengan semakin berkembangnya dunia perniagaan yang ditunjang oleh transportasi di laut, maka dirasakan perlu adanya peraturan yang mengatur perihal penyelenggaraan dan pengoperasian kapal itu.

Untuk memperoleh kepastian hukum atas kapal maka lebih dahulu kapal tersebut harus didaftarkan. Mengenai asal mula adanya peraturan bahwa kapal-kapal laut harus didaftarkan, tidak ada kepastian tentang hal itu. Namun sejak tahun 1296-1297 di Boston, Amerika Serikat sudah tercatat adanya 60 kapal yang didaftarkan.¹⁾

Pendaftaran kapal ini dimaksudkan untuk memperoleh suatu tanda kebangsaan kapal dan ini diperlukan supaya kepada kapal diwenangkan untuk mengibarkan bendera kebangsaan. Bendera kapal ini merupakan bendera dari -

1. WARTINI SOEGENG, Pendaftaran Kapal Indonesia, PT. ERESKO, Bandung, 1988, hal. 02

negara dimana kapal itu didaftarkan, dan dengan pengibaran bendera tersebut maka hukum yang berlaku atasnya adalah hukum nasional negara bendera. Di laut lepas semua kapal tunduk sepenuhnya pada peraturan-peraturan dan ketentuan-ketentuan negara tersebut.

Berkaitan dengan penentuan nasionalitas kapal ini menurut R.R. CHURCHILL & A.V. LOWE ada beberapa fungsi dari nasionalitas kapal yaitu ²⁾ :

1. Nasionalitas kapal menunjukkan hak dan kewajiban negara bendera.
2. Nasionalitas kapal menunjukkan negara mana yang akan melaksanakan yurisdiksi terhadap kapal itu.
3. Nasionalitas kapal menunjukkan negara mana yang berhak melaksanakan perlindungan diplomatik atas nama kapal.
4. Nasionalitas kapal menunjukkan pada sekutu atau musuh-musuhnya bahwa kapalnya hadir di kawasan itu

Pandangan dan pemikiran-pemikiran seperti itu akhirnya melahirkan suatu pasal dalam hukum laut international yang mengatakan bahwa setiap kapal laut harus bernaung di bawah suatu bendera laut tertentu, agar diketahui hukum dari negara mana yang berlaku bagi kapal itu dengan penumpang serta muatannya selama berlayar ditengah-tengah samudra raya.³⁾

2). R.R. CHURCHILL AND A.V. LOWE, THE LAW OF THE SEA, MANCHASER UNIVERSITY PRESS, 1983. hal. 180
dikutip oleh HUALA ADOLF, PRO JUSTITIA tahun IX No. 1, Jan. 1991, Hal. 55-561

3). R. WIRJONO PRODJODIKORO, Hukum Laut bagi Indonesia Sunar Bandung, Bandung, 1981 Hal. 35

Adapun ketentuan mengenai pendaftaran kapal ini sudah diatur dalam konvensi Genewa tahun 1958 tentang Laut Lepas yaitu pada pasal 4 dan pasal 5.

Pasal 4 ini menentukan bahwa :

Every State, whether coastal or not, has the right to sail ships under its flag on the high seas.

Pasal ini memberi kebebasan kepada pemilik kapal untuk menentukan nasionalitas kapalnya, yaitu nasionalitas suatu negara yang syarat-syarat pendaftarannya tidak terlalu ketat. Pasal 4 ini merupakan penegasan atas hukum kebiasaan internasional yang berlaku, berasal dari kasus THE MUSCAT DHOWS CASE.

Adapun duduk perkara kasus tersebut adalah : di tahun 1844, Perancis mengadakan perjanjian dengan Sultan Muscat yang isinya mengizinkan pemakaian bendera Perancis pada kapal-kapal dagang milik Sultan Muscat disekitar laut Hindia, Teluk Persia dan Laut Merah. Terhadap perjanjian itu, Inggris menentangnya karena menganggap izin pemakaian bendera itu telah melanggar deklarasi yang ditandatangani oleh kedua negara (Inggris dan Perancis) tahun 1862 yang bersama-sama menghormati kemerdekaan Muscat. Timbul persengketaan antar negara-negara tersebut dan masalah itu dibawa kehadapan The Permanent Court of Arbitration dalam tahun 1904. Pada akhirnya putusan court memenangkan Perancis dengan argumentasi :

"Generally speaking it belongs to every sovereign to decide whom he will accord the right to fly its flag and to prescribe the rules governing such grants"⁴⁾.

4). D. P. O. CONNELL, INTERNATIONAL LAW, SWEET AND MAXWELL, LONDON 1970. Hal. 606 dikutip oleh HUALA ADOLI, Op Cit, Hal. 57.

Pada pasal 5 dari konvensi ini juga mengatur tentang nasionalitas, registrasi dan bendera kapal. Pasal 5 tersebut berbunyi demikian :

1. Each State shall fix the condition for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.
2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effective.

Pada pasal 5 ini juga ditetapkan syarat harus adanya suatu genuine link atau menurut terjemahan PROF. MOCHTAR KUSUMAATMADJA hubungan yang sungguh-sungguh. Syarat genuine link juga merupakan suatu perwujudan azas efektivitas, yang merupakan syarat guna pengakuan kapal tersebut oleh negara-negara lain.⁵⁾

Sedangkan kriteria-kriteria untuk menentukan adanya genuine link agak sulit ditentukan batasannya. Pada tahun 1955 ILC (International Law Commission) PBB yang merancang ketentuan konvensi hukum laut Genewa 1958 telah berupaya untuk membuat kriteria tersebut. Waktu itu dalam upayanya merancang konvensi, ILC terpengaruh oleh putusan yang dikeluarkan Mahkamah Internasional dalam kasus NOTTEBOHM

5). MOCHTAR KUSUMAATMADJA, HUKUM LAUT INTERNASIONAL
BINA CIPTA, BANDUNG, 1978. Hal. 148

tahun 1950. Dalam kasus itu ILC mensyaratkan bahwa suatu negara yang mengklaim perlindungan diplomatik kepada warga negaranya yang berada dalam kesulitan, maka nasionalitas harus merupakan refleksi hukum daripada hubungan yang sungguh-sungguh atau genuine link antara orang itu dengan negara yang hendak melindunginya.

Meskipun demikian pada akhirnya ILC merasa sulit untuk memberikan kriteria tentang hubungan yang sungguh-sungguh itu secara spesifik.

Pengaturan tentang bendera kapal inipun diatur lagi dalam Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 yang merupakan konvensi paling lengkap dari konvensi-konvensi internasional tentang hukum laut sebelumnya. Pasal yang mengatur hal tersebut yaitu pada pasal 91 dan dijabarkan pada pasal-pasal selanjutnya yaitu pasal 92, pasal 93 dan pasal 94. Lengkapnya pasal 91 berbunyi :

1. Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.
2. Every State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

Pasal 91 tersebut mengatakan bahwa setiap negara harus menetapkan syarat-syarat bagi pemberian kebangsaannya pada kapal dalam wilayahnya dan hak untuk mengibarkan benderanya. Selanjutnya bahwa harus ada kaitan yang sungguh-sungguh antara negara dan kapal itu.

Pasal 94 konvensi juga menguatkan hal itu, dengan menyebutkan bahwa :

1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.
2. In particular every State shall :
 - a. Maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulation on account of their small size, and
 - b. Assume jurisdiction under its internal law over each ships flying its flag and its master, officers and crew respect of administrative, technical and sosial matters concerning the ship.

Pasal ini bermaksud, bahwa tiap negara harus melaksanakan secara efektif yurisdiksi dan pengawasannya dalam bidang administratif, teknik dan sosial atas kapal yang mengibarkan benderanya.

Seperti yang ditetapkan dalam pasal 91 tentang harus adanya genuine link antara kapal dengan bendera, maka syarat itu juga yang merupakan syarat dasar yang diminta oleh konvensi pada negara-negara yang hendak memberikan tanda kebangsaannya pada kapal-kapal tertentu. Kewenangan negara-negara untuk menerapkan syarat-syarat dalam praktek internasional tidak selalu sama.

Dalam praktek internasional ketentuan serta persyaratan mengenai hubungan yang sungguh-sungguh (genuine link) antara kapal dengan benderanya itu masih lemah. Kelemahan dari ketentuan itu pula yang menyebabkan

adanya negara-negara tertentu seperti Liberia, Panama dan Honduras yang memberikan tanda kebangsaannya pada kapal-kapal asing dengan syarat yang ringan. Pemberian inilah yang disebut sebagai flag of convenience atau open registry (pendaftaran terbuka).

Berdasarkan latar belakang seperti yang dikemukakan di atas itulah maka penulis memilih judul skripsi ini sebagai : **PRAKTEK FLAG OF CONVENIENCE DALAM HUKUM LAUT INTERNASIONAL.**

1.2. BATASAN MASALAH

Dengan melihat bahwa penggunaan bendera negara lain guna mendapatkan kebangsaan dari negara itu terhadap kapal yang ditetapkan dengan syarat yang lunak/ringan maka dapat dikemukakan beberapa permasalahan, yang ditetapkan sebagai berikut :

- Bagaimanakah implikasi dari praktek flag of convenience
- Sejauh mana upaya yang dilakukan oleh konvensi PBB tentang persyaratan pendaftaran bendera kapal guna memperbaiki ketentuan dalam Konvensi Hukum Laut Genewa tahun 1958 dan Konvensi Hukum Laut Internasional tahun 1982.

Demikianlah beberapa batasan masalah yang akan diuraikan dalam skripsi ini.

1.3. TUJUAN DAN KEGUNAAN PENULISAN

TUJUAN PENULISAN

Bertitik tolak dari batasan masalah yang telah diuraikan sebelumnya, maka penyusunan skripsi ini antara lain bertujuan.

- apakah akibat yang dapat timbul dari praktek tersebut.
- serta upaya hukum apa yang dilakukan guna menutup kelemahan-kelemahan yang mengakibatkan berkembang-nya praktek flag of convenience di dunia internasional.

KEGUNAAN PENULISAN

Kegunaan yang diharapkan bisa didapat dari penulisan skripsi ini adalah :

1. Diharapkan bisa menjadi sumbangan pemikiran bagi almamater Fakultas Hukum, UNHAS.
2. Secara subjektif skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam mencapai gelar Sarjana Hukum pada jurusan Hukum Internasional, Fakultas Hukum UNHAS.

1.4. KOMPOSISI BAB/SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan skripsi ini disusun dalam lima bab yang masing-masing terdiri dari :

Bab pertama : Bab pendahuluan

Dengan mengemukakan latar belakang, batasan dan perumusan masalah, tujuan dan kegunaan

penulisan serta sistematika penulisan/
komposisi bab.

- Bab kedua : merupakan tinjauan pustaka yang mencakup pengertian dan penjelasan dari hal yang melatarbelakangi timbulnya praktek flag of convenience serta uraian tentang praktek pendaftaran kapal di Indonesia.
- Bab ketiga : berisi metode penelitian yang berasal dari penelitian kepustakaan.
- Bab keempat : merupakan pembahasan dan analisis masalah dari implikasi praktek flag of convenience serta konvensi PBB tahun 1986 dalam upayanya mengisi kekosongan yang menimbulkan praktek tersebut.
- Bab kelima : merupakan bab terakhir yang terdiri dari simpulan dan saran.

B A B I I
TINJAUAN PUSTAKA



PENGERTIAN DAN PENJELASAN

2.1. PENGERTIAN FLAG OF CONVENIENCE

Dalam setiap penulisan kerap kali masalah arti dan makna dari suatu istilah yang dipakai sering dipertanyakan. Lazimnya dalam menjelaskan, arti pertama ditujukan pada arti harfiah dan kemudian ditingkatkan menjadi sebuah makna atau arti konsepsionalnya.

Flag of convenience terdiri dari 2 kata yaitu flag yang berarti bendera dan convenience yang berarti untuk mudahnya. Jadi flag of convenience secara harfiah berarti bendera kemudahan. Secara konseptual flag of convenience menggambarkan suatu hubungan dimana sebuah negara menawarkan tanda kebangsaannya kepada kapal-kapal asing dengan syarat yang ringan. Meskipun demikian sampai saat ini belum ada definisi tentang flag of convenience yang diterima secara umum. Berdasarkan laporan ROCHDALE seperti yang dikemukakan pada tahun 1970, juga mengakui sulitnya merumuskan definisi yang tepat untuk istilah itu. Laporan tersebut berbunyi :

"It is not easy to provide a simple definition of flag of convenience which effectively encompasses their significance and characteristics"¹⁾

1). Committee of Inquiry Into Shipping, London, HMSO, 1950, CMD 4337, dikutip oleh GEORGE C. KASOULIDES, Hal. 544 dalam HUALA ADOLF, Flag of Convenience, PRO JUSTITIA tahun IX No. 1 Januari 1991, Hal. 52.

Secara teknis definisi dari flag of convenience tergantung pada konsep-konsep yaitu hubungan yang sungguh-sungguh (genuine link) dan pengawasan yang efektif. Kedua hal ini sangat sulit untuk diartikan/ditafsirkan. Suatu penelitian oleh UNCTAD (United Nation Conference on Trade and Development) menggarisbawahi masalah identifikasi ini dengan memberikan 2 pertanyaan ²⁾ :

- a. Apakah kontrol yang efektif membuktikan adanya hubungan yang sungguh-sungguh, atau
- b. Dapatkah hubungan yang sungguh-sungguh (genuine link) didefinisikan dalam hubungan dengan kepemilikan/kewarganegaraan dari awak kapalnya.

Berdasarkan sudut pandang ekonomi maka flag of convenience menurut K. GRUNDEY ³⁾ adalah :

"The flag of a State whose government sees registration not as a procedure necessary in order to impose sovereignty and hence control over its shipping, but as a service which can be sold to foreign ship owners wishing to escape the fiscal or other consequences of registration under their own flags."

Yang diartikan kurang lebih bahwa flag of convenience adalah bendera dari suatu negara dimana pemerintahnya melihat bahwa pendaftaran bukanlah suatu yang sangat penting guna menentukan kekuasaan dan pengawasan terhadap kapal tersebut, tetapi sebagai suatu jasa yang dapat

2). W.E. BUTLER, The Law of The Sea and International Shipping : ANGLO - SOVIET POST - UNCLOS PERSPECTIVES, OCEANA PUBLICATION, 1985. Hal. 414

3). IBID, Hal. 415-416.

dijual pada pemilik kapal asing yang ingin menghindari kewajiban fiskal atau konsekuensi-konsekuensi lain di bawah benderanya sendiri. Hal tersebut juga sama dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh DOGANIS dan METAXAS, bahwa apa yang diupayakan oleh penulis guna mendefinisikan negara-negara open registry yaitu dengan menitikberatkan pada aspek-aspek ekonomi saja. Seperti bahwa bentuk umum yang mengikat negara-negara yang memberikan pendaftaran kapalnya adalah kondisi-kondisi prefensial yang menjamin pemilik-pemilik kapal mendaftarkan kapalnya guna menghindari :

- a. Kewajiban keuangan
- b. Sifat-sifat dan persyaratan-persyaratan perkapalan apabila kapal-kapal tersebut didaftarkan di negaranya.⁴⁾

B.N. METAXAS juga mendefinisikan flag of convenience sebagai :

"..... flag of convenience may be defined as national flags of those states with whom ship owners is in order to avoid, firstly, fiscal obligation, and secondly, the conditions and terms of employment or factors of production that would have been applicable of their tonnage was entered in the register of their own companies."⁵⁾

Lebih lanjut lagi inti ekonomi dari pendaftaran kapal telah dikupas oleh penulis-penulis Soviet berdasarkan analisa-analisa :

- 4). R. S. DOGANIS AND D.N. METAXAS, THE IMPACT OF FLAG CONVENIENCE, RESEARCH REPORT NO. 3 dikutip oleh G.S. EGIYAN dalam FLAG OF CONVENIENCE OF OPEN REGISTRATION OF SHIPS, MARINE POLICY VOL. 14 No.2, Maret 1990, hal. 107
- 5). B. METAXAS, SOME THOUGHTS ON FLAG OF CONVENIENCE, MARITIME STUDIES AND MANAGEMENT II, dikutip oleh GEORGE C. KASOULIDES. Hal. 72, HUALA ADOLF, Op. Cit, hal. 53.

"The registration of ships under a flag of convenience is a form of exporting capital, that is, the placing of capital abroad and the flow to the country of the real owner of the increased value Registration under a flag of convenience is not merely a formal act changing the national application of a ship. The ship owner after such registration operates in accordance with the procedure characteristic of the flag of convenience country (nation taxation, level of earning of the crew, social insurance, technical requirements for the fleet) all flag of convenience countries establish the lowest taxes, incomes taxes being virtually not levied."⁶⁾

Dalam beberapa penelitian terdapat 15 faktor yang menandai negara-negara "open registry", tetapi 2 hal yang menjadi faktor yang sangat khusus yaitu :

1. Kebebasan dari pajak pendapatan dan tidak dikontrolnya penggunaan keuangan.
2. Kemungkinan menyewa awak kapal dengan upah yang rendah dan mengurangi jumlah mereka.⁷⁾

Jika kita melihat laporan dari panitia penyidik perkapalan di bawah pimpinan LORD ROCHDALE maka terdapat 6 sifat utama dari negara-negara flag of convenience yaitu :

1. Negara tempat pendaftaran memberikan wewenang pada warga negara asing untuk memiliki kapal-kapal di bawah benderanya atau mengontrolnya.
2. Prosedur pendaftaran atau penarikan pendaftarannya mudah. Biasanya sebuah kapal dapat didaftar pada salah satu konsulat di luar negeri.

6). G. A. LEVIKOE MEZHOUNARONDE MORKOE TORGOUOE SUDOKHOOSTVO, 1978 hal. 74-78, dikutip oleh G.S. EGIYAN. LOC CIT.

7). E. OSIEKE, FLAG OF CONVENIENCE = RECENT DEVELOPMENT, AMERICAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW vol. LXXIII, 1979 dikutip oleh G.S. EGIYAN, IBID.

3. Pendapatan dari pengoperasian kapal tidak tunduk pada pajak setempat, atau biaya bebannya sangat rendah; biaya yang dipungut biasanya biaya pendaftaran dan biaya tonase yang tidak begitu besar.
4. Negara pendaftaran adalah suatu negara kecil yang tidak memerlukan semua tonase untuk didaftar tetapi penerimaan yang sangat kecil dapat diimbangi oleh kapal yang berjumlah besar yang dapat mempengaruhi pendapatan nasional dan neraca pembayaran.
5. Pengawakan kapal oleh warga negara asing adalah bebas dilakukan.
6. Negara tempat pendaftaran tidak mempunyai wewenang baik secara administratif untuk memaksakan peraturan nasional atau internasional berkenaan dengan peraturan pelayaran, bahkan negara itu juga tidak mempunyai keinginan atau kekuasaan guna mengawasi perusahaan-perusahaan pelayaran.⁸⁾

Lebih lanjut terdapat 2 definisi flag of convenience seperti yang dikeluarkan oleh EEC (European Economic Community) shipping policy opinion yaitu :

Definisi pertama berbunyi :

A flag of convenience can be defined as a flag of any country allowing the registration of foreign owned

8). REPORT OF COMMITTEE OF INQUIRY INTO SHIPPING (THE ROCHDALE REPORT) dikutip oleh B.N. METAXAS dalam FLAG OF CONVENIENCE, MARINE POLICY, Januari 1981, hal. 58.

and foreign controlled vessels under conditions which for whatever reasons, are convenient and opportung for the persons who are registering the vessels.⁹⁾

Adapun bunyi definisi kedua adalah :

A flag of convenience can be defined as the flag of such countries whose law allows - and indeed make it easy - for the ships owned by foreign nationals of companies to fly those flags in contrast to the practice in the maritime countries where the right to fly the national flag is subject to stringent conditions and involves far reaching obligations.¹⁰⁾

Dari definisi-definisi yang disebutkan di atas, maka pada pokoknya kita dapat melihat bahwa alasan utama praktek flag of convenience mengacu pada pertimbangan kepentingan ekonomi bagi perusahaan pelayaran. Bagi kapal yang berada di bawah pendaftaran terbuka dapat dimiliki dan diawaki oleh pihak-pihak asing dengan biaya yang murah. Bahwa karena tingginya upah tenaga kerja maritim dibeberapa negara tertentu misalnya Amerika Serikat, sehingga mendorong pemilik-pemilik kapal negara itu meng-ibarkan bendera negara lain. Hal ini juga diperoleh darihasil laporan yang dikeluarkan UNCTAD. Berdasarkan laporan dari suatu studi mengenai perpajakan di negara-negara pendaftaran terbuka, umumnya menyimpulkan bahwa perpajakan muncul menjadi suatu faktor minor yang mempengaruhi pemilik kapal mengoperasikan kapal-kapalnya pada bendera-bendera pendaftaran terbuka¹¹⁾,

9). BOCZEK, B.A, FLAG OF CONVENIENCE, CAMBRIDGE, MASS, 1962 hal. 2 dikutip oleh ERIC ELLEN & DONALD CAMPBELL, INTERNATIONAL MARITIME FRAUD, SWEET AND MAXWELL, 1981 hal. 64.

10). IBID.1h8.5

11). HUALA ADOLF, OP CIT, hal. 50

sedangkan biaya awak menjadi faktor mayor (yang utama)¹²⁾.

Namun demikian ada juga negara yang memang menawarkan benderanya pada kapal-kapal asing tetapi dengan syarat yang lebih ketat. Praktek ini disebut sebagai quasi flag of convenience. Quasi flag of convenience sebagaimana yang didefinisikan oleh DOGANIS dan METAXAS adalah ¹³⁾ :

Register that offer some or all of the advantages of flag of convenience but do have a substansial national requirement for some of the shipping registered under their flag.

"Sistem pendaftaran yang menawarkan sebagian atau semua keuntungan dari flag of convenience tetapi yang sesungguhnya mempunyai persyaratan yang mendasar terhadap beberapa pendaftaran di bawah bendera mereka."

Sebagai penutup maka dapat kita lihat definisi tentang pendaftaran terbuka bagi kapal-kapal yang telah ditetapkan dalam konvensi PBB tentang pendaftaran kapal tahun 1984 yaitu :

A State of open registration means any State which does not require that its citizens directly or through share participation in the capital of any joint - stock society be the owners or characters of a vessel without a crew or otherwise have responsibility for the operation of a ship registered in that State."¹⁴⁾

12). H.W. WEFERS BETTINK, SUPRA, hal. 74, HUALA ADOLF, IBID

13). R. DOGANIS AND B.N. METAXAS, THE IMPACT OF FLAG OF CONVENIENCE, W.E. BUTLER, OP CIT. hal. 415

14). UNCTAD TD/RS/CONF/10/ADD. 1 dal. 5, G.S. EGIYAN, OP CIT, Hal. 108

2.2. SEJARAH PERTUMBUHAN FLAG OF CONVENIENCE

Sejarah praktek flag of convenience dapat dikatakan sudah seumur negara-negara nasional modern.

Sebagai contoh pertama, pada abad 18 kapal-kapal yang berkaitan dengan kepentingan Perancis dan berdagang di semenanjung Peloponnesia berlayar di bawah bendera Perancis. Begitu pula dengan kapal-kapal dari Genoa yang berdagang di wilayah itu turut menggunakan bendera Perancis. Dikemudian hari ketika Perancis memperluas konsulernya dan meningkatkan jumlah iuran, kapal-kapal dari Genoa ini berpindah dengan menggunakan bendera Austria. Bendera Austria ini juga digunakan oleh beberapa kapal Napoli yang berdagang di pantai selatan Yunani pada waktu itu.

Lebih lanjut terdapat bukti yang mendukung bahwa beberapa kapal menggantikan benderanya dengan bendera lain selama dalam perjalanan. Kapal-kapal Genoa menaikkan bendera Inggris sebelum memasuki teluk Corinth. Hal ini sesuai dengan kebijaksanaan yang dikeluarkan oleh konsul Inggris di Patras yang bertujuan guna menempatkan kapal-kapal di bawah perlindungan bendera Inggris guna menetralkan dominasi Perancis di wilayah Peloponnesia.

Selama pertengahan abad 18 kapal-kapal Yunani juga turut menggunakan bendera Turki. Sekalipun oleh perjanjian KIOUTSOUK - KAINARZI yang ditandatangani pada 21 July 1774, Yunani berhak menggunakan bendera Rusia, selain itu bendera Malta juga digunakan oleh kapal-kapal Yunani.

Contoh lainnya pada tahun 1760 dan 1770 pemilik-pemilik kapal utamanya orang Irlandia yang berdiam di Inggris, berlayar dengan menggunakan bendera Perancis. Pemilik-pemilik kapal Inggris pada pertengahan abad 19 juga turut berlayar dengan menggunakan bendera Norwegia.

Penggunaan bendera negara lain oleh suatu kapal juga dapat disebabkan guna menghindari ketentuan hukum dari negara pemilik kapal. Ini dapat dilihat pada kasus di Amerika Serikat, dimana pada awal tahun 1920 dikeluarkan larangan guna mengangkut minuman keras pada kapal-kapal yang berbendera negara itu, guna menghindarinya maka 2 kapal berbendera Amerika Serikat yaitu *Resolute* dan *Reliance* mendaftarkan kapalnya di Panama dan berlayar dengan menggunakan bendera negara tersebut.

Pada akhir Perang Dunia I fenomena penggunaan bendera-bendera negara lain oleh suatu kapal semakin berkembang. Dimana negara-negara tertentu yang bukan merupakan negara maritim utamanya Panama, Liberia dan Honduras yang dikenal dengan nama Pan Lib Hon mulai mendaftarkan kapal-kapal asing di bawah benderanya.¹⁵⁾ Negara-negara tersebut menyewakan benderanya pada kapal-kapal dagang asing dengan pembayaran tertentu, dan membatasi hanya untuk mendapatkan kebangsaan setelah diperkuat oleh dokumen-dokumen tertentu yang menggambarkan hubungan yang minimal dari kapal itu dengan negara benderanya masing-masing.

15). HUALA ADOLF, OP CIT, HAL. 49

Setelah itu semakin banyak negara berkembang yang mulai menawarkan benderanya pada kapal-kapal asing termasuk Lebanon, Singapura, Syprus, Bahama dan Bermuda. Terdapat 17 yang dikategorikan sebagai negara flag of convenience atau quasi flag of convenience,¹⁶⁾ negara-negara tersebut yaitu :

- | | |
|--------------|--------------------------|
| 1. Liberia | 10. Lebanon |
| 2. Panama | 11. Seychelles |
| 3. Singapura | 12. Cayman Isle |
| 4. Syprus | 13. Maldive Isle |
| 5. Somalia | 14. Nederland Antilleskh |
| 6. Bermuda | 15. Malta |
| 7. Bahama | 16. Oman |
| 8. Hondura | 17. Hongkong |
| 9. Cosa Rica | |

Tidak dapat dipungkiri bahwa andil armada-armada negara open registry bagi total bobot mati tonase di dunia terus mengalami peningkatan dari 6 % di awal tahun 1950 menjadi 20 % di akhir tahun 1960 dan meningkat menjadi 1/3 total bobot mati tonase dunia di tahun 1977.¹⁷⁾

Semakin suburnya praktek ini dilatarbelakangi oleh faktor ekonomi, dimana dengan menggunakan bendera negara lain di atas kapalnya dapat menekan biaya pengoperasian sehingga dapat bersaing secara internasional.

16). ERIC ELEEN & DONALD CAMPBELL, *OP CIT* Hal. 64

17). BERNHARD J. ABRAHAMSSON, *International Ocean Shipping : Current Concepts and Principles*, WESTVIEW PRESS, BOULDER, COLORADO, 1980, hal. 132.

Berikut ini merupakan negara asal pemilik kapal disertai total bobot mati tonasnya yaitu :

Amerika Serikat	67.376 juta ton
Yunani	40.666 juta ton
Hongkong	33.304 juta ton
Jepang	18.105 juta ton ¹⁸⁾

Guna membandingkan praktek open registry di beberapa negara maka kita perlu melihat ketentuan-ketentuan serta praktek dari beberapa negara tersebut utamanya Liberia, Panama, Honduras, Bahama serta Syprus.

2.2.1. Praktek Open Registry di Panama

Perundang-undangan di Panama memberikan hak bagi perusahaan dan pemilik kapal asing guna mendaftarkan kapal-kapal di bawah benderanya. Menurut undang-undang perburuhan Panama tahun 1972 pada pasal 226 menentukan bahwa untuk sebuah kapal yang berada di bawah bendera Panama harus mempunyai tidak kurang dari 10% awak kapalnya berkewarganegaraan Panama, atau orang asing yang menikah dengan warganegara Panama serta bertempat tinggal di Panama.

2.2.2. Praktek Open Registry di Liberia

Sesuai peraturan perundang-undangan di Liberia maka kapal yang bertonase di atas 1600 ton dapat didaftar di Liberia hanya jika pemiliknya warga negara Liberia atau

18). ERIC ELLEN & DONALD CAMPBELL, OP CIT, Hal. 65.

perusahaan tersebut didirikan dan didaftarkan di Liberia. Namun demikian dalam kenyataannya tidaklah demikian. Peraturan di Liberia juga tidak memuat persyaratan-persyaratan tentang partisipasi warga negara Liberia dalam modal/saham dari perusahaan pelayaran tersebut. Oleh karena itu partisipasi warga negara dalam pembagian modal sebagai salah satu unsur genuine link guna memenuhi syarat untuk mendapatkan kebangsaan pada suatu kapal tidaklah diharuskan.

Armada-armada berbendera Liberia terdiri dari kapal besar seperti tanker minyak dan kapal barang.

2.2.3. Praktek Open Registry di Honduras

Undang-undang Honduras tentang perdagangan maritim nasional tahun 1943 juga tidak melarang pendaftaran kapal asing di bawah benderanya. Menurut pasal 4 ayat 2¹⁹⁾ :

"All ships, respective of tonnage, belonging to individuals or companies who have their residence in Honduras. Whether of Honduran or foreign nationality, shall receive Honduran nationality and shall be registered in the ships register if they are regularly in Honduran water or if it is desirable that such ships be registered in the ports of Honduras".

Peraturan Honduras juga mengizinkan kapal-kapal di bawah benderanya mempekerjakan tidak lebih dari 50 % orang asing.

19). G.S. EGIYAN, OP CIT Hal. 109

2.2.4. Peraktek Open Registry di Bahama

Peraturan yang utama dari pemerintah Bahama tentang prosedur pengaturan pendaftaran kapal di bawah bendera nasionalnya dibuat pada tahun 1976 dan dirubah pada tahun 1982. Undang-undang ini tidak menentukan syarat-syarat tertentu yang berhubungan dengan kepemilikan kapal oleh warga negara setempat atau partisipasi mereka dalam kepemilikan itu. Kapal-kapal yang berada dalam kepemilikan itu. Kapal-kapal yang berada dalam kepemilikan asing tanpa memandang kewarganegaraan mereka ataupun tempat pendaftaran dapat didaftar disana tanpa kesulitan. Menurut ketentuan di Bahama kapal dengan berat 1600 ton serta berkecepatan 500 mil per hari harus mempunyai nahkoda, perwira kapal kelas I, II dan III dan juga mekanik I, II, dan III yang kualifikasi sertifikatnya dikeluarkan oleh departemen perhubungan Bahama. Namun terdapat juga tindakan pengamanan dimana kategori personil yang diterima diberi lisensi berdasarkan sertifikat asing yang diakui di Bahama. Juga tidak ada persyaratan/kualifikasi tertentu bagi awak kapal kecuali juru masak yang harus mempunyai sertifikat khusus yang diakui oleh pemerintahan Bahama.

2.2.5. Praktek Open Registry di Syprus

Berbeda dengan Liberia, Panama, Honduras serta Bahama, maka Syprus menerapkan peraturan yang lebih ketat menyangkut unsur-unsur genuine link seperti kepemilikan kapal atau pembagian modal perusahaan pelayaran serta pengelolaan

perusahaan tersebut. Menurut undang-undang, tahun 1963 tentang kapal dagang, sebuah kapal dapat didaftarkan di Syprus apabila :

- lebih dari separuh sahamnya dimiliki warga negara Syprus.
- Perusahaan yang dibentuk dengan kantor-kantor pendaftaran di Syprus atau oleh sebuah perusahaan yang beroperasi diluar negeri tetapi dikontrol atau di bawah pengawasan Syprus.

Dalam masalah terakhir ini pengawasan oleh pemerintah Syprus sangat diperlukan. Peraturan pemerintah Syprus menetapkan salah seorang warganya sebagai direktur dari perusahaan itu, juga bahwa perusahaan melarang/membatasi dikeluarkannya pemegang saham.

Bagi awak kapal peraturan Syprus mengandung syarat-syarat yang bebas. Hanya 15 % dari awak kapal yang harus merupakan warga negara Syprus. Meskipun demikian jika persyaratan ini tidak dipenuhi, pemilik kapal harus membayar 1 pound Syprus per bulan untuk tiap awak kapal yang bukan warga negara Syprus.

Dari ketentuan-ketentuan yang dikeluarkan oleh kelima negara dalam uraian di atas, maka dapat dilihat bahwa ketentuan-ketentuan itu saling berbeda satu sama lain.

2.3. PRAKTEK PENDAFTARAN KAPAL DI INDONESIA

Sebagai langkah awal guna mendapatkan tanda kebangsaan Indonesia maka kapal yang hendak didaftarkan di Indonesia harus melalui prosedur yang berlaku di



Indonesia. Sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Indonesia maka peraturan yang diperlukan berdasarkan pasal II Aturan Peralihan Undang-Undang Dasar 1945 yang mengatakan bahwa : segala badan negara dan peraturan yang ada masih berlaku, selama belum diadakan yang baru menurut Undang-Undang Dasar ini; dengan demikian di Indonesia masih berlaku peraturan produk zaman kolonial pemerintah Hindia Belanda. Pasal 311 kitab undang-undang hukum perniagaan menyebutkan kapal Indonesia adalah kapal yang dianggap demikian dalam firman raja Belanda. Mengenai surat-surat laut dan surat-surat kapal (ZEEBRIEVEN EN SCHEEPSPASSEN-BESLUIT 1934) termuat dalam STAATBLAD 1934-78 no 1935-565 yang mulai berlaku pada tanggal 1 Desember 1935.

Ketentuan mengenai Kapal Indonesia dimuat dalam pasal 2 ayat 1 dari undang-undang di atas yang menyebutkan kapal Indonesia²⁰⁾ :

- a. pemiliknya adalah seorang atau lebih WNI, atau
- b. untuk dua pertiga dimiliki oleh WNI seorang atau lebih dan untuk sepertiga bagian oleh seorang atau lebih penduduk Indonesia.
- c. Pemegang bukunya haruslah WNI yang bermukim di Indonesia.

20). R. WIRJONO PRODJODIKORO, Hukum Laut Bagi Indonesia, Sumur Bandung, Bandung, 1981, Hal. 28

Seperti yang telah dikemukakan sebelumnya, bahwa tujuan pendaftaran kapal adalah untuk memperoleh suatu tanda kebangsaan kapal, dan ini perlu supaya kapal yang diberi tanda kebangsaan itu, memiliki wewenang guna mengibarkan bendera kebangsaan, yang di Indonesia adalah bendera merah putih.²¹⁾

Guna mendapatkan tanda kebangsaan ada syarat atau prosedur yang harus dipenuhi. Syarat-syarat tersebut dibagi atas syarat-syarat material dan syarat-syarat formil.

Yang dimaksud dengan syarat-syarat materiil ialah seperti ada yang ditentukan dalam pasal 2 ayat 1 Stb 1934-78, yang menyebutkan bahwa kapal itu harus dimiliki :

- a. Seorang atau lebih WNI, atau
- b. Oleh dua pertiga bagian oleh seorang atau lebih penduduk Indonesia, dengan syarat bahwa pemegang buku dari kapal tersebut, haruslah seorang WNI yang berdiam di Indonesia.

Sedangkan untuk syarat-syarat formil yang harus dipenuhi adalah bahwa pemilik kapal harus memiliki tanda kebangsaan seperti yang ditentukan oleh pasal 3 ayat 1 Stb 1934-78, yang mencantumkan :²²⁾

1. Surat laut, yaitu surat yang dapat diberikan pada kapal laut yang berukuran bruto lebih dari 500 m³,

21). R. SOEKARDONO, Hukum Perkapalan Indonesia, Diam Rakyat, Yogyakarta, 1981, Hal. 14

22) IBID hal. 55 - 56.

Dengan ke 4 macam surat tersebut yaitu surat laut, surat pas kapal (pas tahunan dan pas kecil) surat laut sementara serta surat izin sementara dapat dikatakan bahwa kapal itu telah memiliki tanda kebangsaan kapal, yaitu tanda kebangsaan Indonesia sehingga kapal-kapal tersebut termasuk dalam armada laut berkebangsaan Indonesia.

Menurut pasal 7 ayat 1 ZEEBRIEVEN - EN SCHEEPSPASSEN BESLUIT 1934 bahwa kapal laut yang memegang salah satu dari ke 4 macam surat tadi, berhak memakai bendera laut Indonesia.

Mengenai pengecualiannya diatur dalam pasal 7 ayat 2 yang menetapkan bahwa apabila suatu kapal Indonesia diserahkan kepada orang ketiga untuk dipakai seluruhnya atau sebagian dalam pelayaran dekat pantai Indonesia, maka kapal tersebut hanya dapat dianggap tetap mempunyai kedudukan selaku kapal Indonesia, jika orang ketiga tersebut memenuhi persyaratan dari pasal 2 aturan ini tentang kewarganegaraan Indonesia dan tentang penduduk Indonesia.

Pemerintah Indonesia dapat pula menolak suatu permohonan pemberian tanda kebangsaan Indonesia. Tentang penolakan pemberian tanda kebangsaan ini diatur dalam pasal 8 ZEEBRIEVEN - EN SCHEEPSPASSEN BESLUIT 1934, yang

- dan yang bukan kapal nelayan atau kapal pesiar.
2. Pas kapal, yaitu tanda yang dapat diberikan pada kapal laut, masing-masing 2 jenis :
 - a. Pas tahunan yaitu surat yang diberikan pada kapal laut berukuran 20 m³ atau lebih, akan tetapi kurang dari 500 m³ dan kapal itu bukanlah kapal nelayan atau kapal pesiar. Pas ini diberikan untuk 1 tahun.
 - b. Pas kecil yaitu surat yang diberikan bagi kapal-kapal laut yang berukuran bruto kurang dari 20 m³, yang juga diperuntukkan bagi kapal-kapal nelayan, kapal-kapal pesiar. Pas ini diberikan untuk jangka waktu yang tidak terbatas, tetapi diberi semacam tanda oleh petugas yang berwenang (pasal 4 Stb 1934-78).
 3. Surat laut sementara adalah surat laut yang dapat diberikan untuk suatu kapal yang dibeli atau diproduksi di luar negeri. Bila kapal itu sudah berada dalam wilayah Indonesia, maka diganti dengan surat laut.

Apabila surat laut sementara belum dapat diberikan, tetapi kapal laut yang akan dibeli atau sedang dibangun itu akan dipakai untuk satu atau beberapa kali pelayaran, maka kapal itu dapat diberi izin sementara untuk pelayaran oleh seorang pegawai Konsulat Republik Indonesia. Hal ini diatur dalam pasal 6 ZEEBRIEVEN EN SCHEEPSPASSEN BESLUIT 1934.

menetapkan bahwa :23)

1. Tanda kebangsaan Indonesia tidak akan diberikan apabila kapal yang dimintakan tanda kebangsaan tersebut, dilengkapi dengan sarana yang layaknya sebuah kapal perang; atau apabila dapat disangka bahwa kapal tersebut akan diperlengkapi demikian yang bertentangan dengan sikap netral Indonesia dalam peraturan pergaulan Indonesia.
2. Pemberian tanda kebangsaan juga akan ditolak apabila menurut pemerintah yang berkompeten (dalam hal ini menteri perhubungan) memandang perlu demi kepentingan negara.
3. Permohonan akan ditolak apabila, si pemohon hanya merupakan seorang perantara saja untuk orang lain, dimana orang lain tersebut memenuhi syarat dari pasal 2 tentang kewarganegaraan Indonesia atau kebangsaan Indonesia atau apabila ternyata dalam badan hukum yang memohon tanda kebangsaan itu, kekuasaan sebenarnya berada di tangan orang yang tidak memenuhi syarat, jelasnya apabila kepengurusan badan hukum tersebut praktis

23). R. WIRJONO PRODJODIKORO, OP CIT Hal. 75

dipegang oleh orang asing yang bukan penduduk Indonesia.

4. Akhirnya ditentukan, bahwa permohonan akan tanda kebangsaan Indonesia bagi kapal yang seluruhnya atau sebagian dipakai untuk pelayaran di dekat pantai Indonesia dapat ditolak apabila pelayaran tersebut digunakan bukan untuk kepentingan Indonesia.

Pada pasal 9 ayat 1 ZEEBRIEVEN - EN SCHEENPSPASSEN BESLUIT 1934 diatur tentang sebab-sebab gugurnya tanda kebangsaan Indonesia. Tanda kebangsaan Indonesia yang digunakan pada sebuah kapal gugur apabila²⁴⁾ :

1. Kapalnya dirusak (gesloopt), musnah, dirusak, diambil oleh pajak laut atau oleh musuh dalam peperangan.
2. Kapalnya dipakai untuk pembajakan laut atau pembajakan pantai, pembajakan sungai atau untuk perdagangan budak belian.
3. Tanda kebangsaan lain diberikan pada kapal tersebut dan nahkoda kapal diberi kesempatan untuk menerimanya.
4. Sudah lewat waktu, untuk mana tanda kebangsaan Indonesia itu diberikan.

24). IBID, hal. 76

Ketentuan pada pasal 9 ayat 1 pada point 3, juga sesuai dengan ketentuan pada pasal 92 ayat 2 KHLI/1982 yang menetapkan bahwa :

"A ship which sails under the flag of two or more States, using them according to convenience may not claim any of nationalities in question with respect to any State, and may be assimilated to a ship without nationality."

Berdasarkan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia tentang penggunaan bendera kapal sebagai tanda kebangsaan, maka dapat dilihat bahwa peraturan di Indonesia termasuk ketat dalam praktek pelaksanaannya.

BAB III

METODE PENELITIAN

Sebagai langkah awal dalam proses penyelesaian suatu karya ilmiah maka didahului dengan suatu penelitian, dimana dalam penelitian tersebut diharapkan dapat diperoleh data-data akurat yang relevan dengan masalah yang akan dibahas.

3.1. Metode Penelitian Skripsi ini adalah :

Menggunakan penelitian hukum normatif yaitu suatu bentuk penelitian yang didasarkan pada pengumpulan bahan-bahan yang berasal dari studi kepustakaan terhadap tulisan para ahli, konvensi-konvensi, dan sebagainya.

3.2. Jenis Data

Jenis data yang penulis peroleh dalam penelitian ini adalah:

Data sekunder yaitu data yang diperoleh penulis yang berasal dari pengumpulan dokumen-dokumen yang ada hubungannya dengan masalah yang penulis bahas.

3.3. Analisa Data

Dalam menganalisa data penulis menggunakan cara deskriptif analisis dengan berupaya memberikan gambaran mengenai apa yang terjadi serta bagaimana memecahkannya berdasarkan data yang diperoleh.

3.4. Perihal Izin Penelitian

Surat Dekan Fakultas Hukum UNHAS U.B Pembantu Dekan III No. 0739/PT.04.HJ.FH/N.10.144/94.

BAB III

METODE PENELITIAN

Sebagai langkah awal dalam proses penyelesaian suatu karya ilmiah maka didahului dengan suatu penelitian, dimana dalam penelitian tersebut diharapkan dapat diperoleh data-data akurat yang relevan dengan masalah yang akan dibahas.

3.1. Metode Penelitian Skripsi ini adalah :

Menggunakan penelitian hukum normatif yaitu suatu bentuk penelitian yang didasarkan pada pengumpulan bahan-bahan yang berasal dari studi kepustakaan terhadap tulisan para ahli, konvensi-konvensi, dan sebagainya.

3.2. Jenis Data

Jenis data yang penulis peroleh dalam penelitian ini adalah:

Data sekunder yaitu data yang diperoleh penulis yang berasal dari pengumpulan dokumen-dokumen yang ada hubungannya dengan masalah yang penulis bahas.

3.3. Analisa Data

Dalam menganalisa data penulis menggunakan cara deskriptif analisis dengan berupaya memberikan gambaran mengenai apa yang terjadi serta bagaimana memecahkannya berdasarkan data yang diperoleh.

3.4. Perihal Izin Penelitian

Surat Dekan Fakultas Hukum UNHAS U.B Pembantu Dekan
III No. 0739/PT.04.HJ.FH/N.10.144/94.

BAB IV

PEMBAHASAN DAN ANALISIS MASALAH

4.1. Pengaruh yang Timbul Dari Praktek Flag Of Convenience (Open Registry)

Praktek Flag Of Convenience tidak dapat dipungkiri menimbulkan masalah yang serius bagi dunia pelayaran internasional. Tidak adanya keharusan bagi pemilik kapal untuk mengibarkan bendera bagi kapal sesuai dengan kewarganegaraannya, sehingga memungkinkan pemilik kapal dengan bebas memilih bendera kapal yang dianggap paling menguntungkan berdasarkan berbagai pertimbangan. Pada umumnya hal tersebut didasarkan pada kepentingan ekonomi bagi perusahaan kapal, sehingga dengan demikian mereka dapat bersaing pada tingkat internasional.

Seperti telah dikemukakan pada bab sebelumnya, bahwa umumnya tempat pendaftaran guna mendapatkan kebangsaan bagi kapal adalah tempat yang memberikan keleluasan, sedangkan hukum nasional negerinya tidak melarang dilakukannya praktek demikian. Umumnya alasan-alasan yang mendasari pemilik kapal menggunakan bendera dibawah flag of convenience yaitu:

1. Guna menghindari pembatasan - pembatasan secara politik terhadap kebebasan untuk berdagang.
2. Guna menghindari kekacauan/ketidak stabilan politik atau resiko lain dari tindakan pemerintah bagi dunia pelayaran.

3. Guna menghindari iuran pendaftaran yang tinggi, pajak dan kewajiban-kewajiban fiskal lain.
4. Guna menghindari peraturan perburuhan nasional.
5. Guna mendapatkan awak yang siap untuk berlayar.
6. Memudahkan untuk memperoleh pinjaman.
7. Guna menghindari pengeluaran terhadap keselamatan dan pemeliharaan.¹⁾

Jika dilihat dari alasan-alasan yang mendasari pemilik kapal menggunakan bendera flag of convenience, maka alasan-alasan ini sekaligus dapat kita lihat membawa pengaruh yang buruk pada sisi lainnya. Semua itu dapat disimpulkan menjadi:

- Tidak adanya pengawasan yang efektif oleh negara bendera, kurangnya laporan tentang keselamatan, kondisi awak kapal yang buruk, upah yang rendah dan laporan polisi yang buruk.
- Flag of convenience menawarkan persaingan yang tidak sehat terhadap armada-armada dari negara-negara lain.

Untuk memperoleh gambaran yang lebih jelas maka hal di atas akan diuraikan secara terperinci.

- 4.1.1 Tidak adanya pengawasan yang efektif oleh negara bendera, kurangnya laporan tentang keselamatan, kondisi awak kapal yang buruk, upah yang rendah dan laporan polusi yang buruk.

1. W.E. Butler. The law of the Sea and International Shipping : Anglo. Soviet Post.Unclos perspectives, Oceana publication, 1985. Hal 416-317.

Tulisan ini mempertegas masalah tentang kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh negara-negara flag of convenience. Lebih lanjut akan diuraikan 3)

"The fact is, you can't expect small countries who gather a great deal of their revenue from registering foreign ships to exercise stringent control of those ships. They want that revenue. They want those fees. If Panama exercises strict control, the ships will run to Liberia. If the Liberians do they go to Malaysia".

Dengan demikian maka tidaklah dapat diharapkan negara-negara flag of convenience untuk memperketat peraturan serta standar-standar yang berlaku, karena jika hal itu dilakukan maka pemilik kapal akan mengalihkannya ke negara-negara lain. Minimnya peraturan mengenai kelengkapan kapal menyebabkan armada-armada flag of convenience dikenal dengan tingkat kecelakaan yang tinggi, hal ini pada gilirannya akan mengakibatkan polusi laut yang serius. Sebagai contoh selama tahun 1975 dan 1976 tumpahan minyak di laut yang terjadi di Amerika terutamanya berasal dari kapal-kapal berbendera asing, yaitu sebanyak 188.000 ton [Thn 1975] dan 200.000 Ton (di Tahun 1976).

Kedua kecelakaan yang terjadi itu menimpa kapal tanker Sansinena yang pecah menjadi 2 bagian dipelabuhan Los Angeles (1975) serta kapal Argo Merchant (1976) yang mengakibatkan pencemaran yang luas di pantai Timur Amerika Serikat. Kedua kapal tersebut berbendera

3. IBID.

Hal-hal yang umumnya menandai armada-armada flag of convenience adalah tidak adanya pengawasan yang efektif oleh negara bendera maka terdapat sejumlah pemilik kapal yang menggunakan kesempatan itu untuk memperkecil pengeluaran dengan menggunakan kapal-kapal yang tidak dapat diterima melalui pendaftaran di negara yang lain. Keadaan ini dimungkinkan karena negara-negara flag of convenience tersebut merupakan negara kecil yang tidak mempunyai wewenang guna memaksakan peraturan nasional maupun internasional yang berkenaan dengan peraturan pe-layaran.

Berkaitan dengan masalah pengawasan dan pengaturan dari standar yang minimum atas kapal di bawah armada flag of convenience, menarik untuk dibaca tulisan dari David Morris Phillips yang menyebut bahwa²⁾

"Flag of convenience, As Liberian and Panamanian registration are frequently termed are selected not because of any substantial connection with the nation of documentation, such as regular operation within its territorial waters, but in order to be subject to minimal regulation and and secures maximum tax benefits"

2. David Morris Philips, Resmains of foreign invesment in merchant marine - An Asset or liability to U.S intersts - Corner International Law Journal - Vol 11 No. 1 Winier 1978 dikutip oleh Komar Kantaatmadja dalam bunga rampai hukum lingkungan laut international. Alumni Bandung, 1982. Hal, 176.

Liberia. Secara teknis kedua kecelakaan itu dapat dihindari seandainya pada tanker Sansinena diperlengkapi dengan "gas inerting system" yang relatif tidak begitu mahal, dan pada kapal Argo Merchant terdapat alat perhubungan radio yang mampu menentukan posisi kapal di laut untuk jarak jauh [radio navigation device designed for long range position fixing at sea].

Kejadian ini merupakan hal yang kontradiktif karena sebetulnya di Amerika Serikat sudah ditetapkan persyaratan yang keras dan terperinci menyangkut keamanan pelayaran bagi kapal-kapal berbendera Amerika Serikat. Namun karena kedua kapal itu didaftarkan di Liberia yang tidak mempunyai keharusan perlengkapan kapal maka kecelakaan itu dapat terjadi. Hukum di Amerika Serikat sendiri pada dasarnya tidak melarang warga negaranya untuk membentuk perusahaan berdasarkan hukum asing maupun untuk melakukan pendaftaran kapal milik perusahaan di luar Amerika Serikat dengan persyaratan sesuai yang tercantumkan dalam Restatement (second) of Conflict of Laws 332 A. Akibat yang timbul dari praktek pendaftaran kapal-kapal kepunyaan warga negaranya yang didaftarkan pada negara lain akhirnya dirasakan oleh negara asal kapal itu sendiri (dalam hal ini Amerika Serikat) pada saat terjadinya kecelakaan di kawasan laut wilayahnya.

Kecelakaan lain yang terjadi adalah kecelakaan yang menimpa kapal tanker Amoco Cadiz yang berbendera Liberia. Meskipun demikian kapal tersebut sebenarnya dimiliki oleh Standard Oil Company yang berlokasi di Indiana, Amerika Serikat. Tanker Amoco Cadiz mengalami kecelakaan sewaktu menuju Shell, Inggris. Kecelakaan itu disebabkan oleh rusaknya steering engine yang mengakibatkan tanker itu kehilangan kendali. Kecelakaan yang terjadi pada pertengahan Maret 1978, menyebabkan tumpahnya 140.000 ton minyak mentah ke laut.⁴⁾ Kejadian itu sekali lagi menunjukkan ketidak pastian tentang peraturan-peraturan yang digunakan serta prosedur-prosedurnya.

Selain disebabkan oleh kurangnya pengawasan oleh negara bendera, maka hal lain yang dianggap turut menyebabkan cukup tingginya kecelakaan pada armada-armada flag of convenience adalah kurangnya awak kapal yang terlatih. Contoh kasus ini adalah kandasnya tanker Torrey Canyon yang berbobot mati 118.285 ton, pada bulan Maret tahun 1967. Kapal tersebut terdampar di Seven Stones Reef di muka pantai Inggris dan menyebabkan tumpahnya 30.000 ton minyak mentah ke laut. Negera bendera (dalam hal ini Liberia) yang mengadakan penyelidikan menemukan bahwa kandasnya kapal tersebut sepenuhnya disebabkan oleh kelalaian dari nahkoda, dan bahwa kapal beserta

4). EBERE OSIEKE, FLAG, OF CONVENIENCE VESSELS : RECENT DEVELOPMENTS, AMERICAN JOURNAL LAW, VOL.73, OKTOBER 1979, HAL. 605.

perlengkapannya berupa dalam kondisi sempurna serta berfungsi normal. Kandasnya Torrey Canyon ini menjadi pembuka mata bagi dunia internasional untuk segera memikirkan dan mengambil langkah-langkah dalam menciptakan peraturan-peraturan guna mengatur tumpahnya minyak di laut.

Uraian mengenai kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada armada flag of convenience di atas sekaligus juga menunjukkan tentang laporan polusi yang buruk pada kegiatan dari armada flag of convenience.

Hal lainnya yang menimbulkan kritik bagi praktek flag of convenience yaitu yang menyangkut kondisi kerja, jaminan sosial serta upah yang rendah pada kapal-kapal tersebut. Tidak dapat dipungkiri lagi bahwa untuk mengelakkan diri dari ketentuan-ketentuan perburuhan sehubungan dengan tingkat upah para pelaut yang memang tinggi di negaranya sendiri, akhirnya membuat mereka lari pada pendaftaran asing. Dengan pengelakan itu, mereka dapat menekan biaya operasi yang membuat mereka dapat bersaing.

Sebagai perbandingan sebuah bulk carrier berukuran sedang yang berbendera Liberia dengan awak berkebangsaan Hongkong menerima bayaran sebesar \$ 220.000 - \$ 250.000/tahun, pembayaran itu termasuk gaji tetap dan tunjangan lainnya. Sementara

2

untuk jenis kapal yang sama dengan bendera Inggris & awak berkebangsaan Inggris pula menerima pembayaran sebesar \$ 300.000 - \$ 350.000/tahun. Upah bagi awak kapal berbendera Liberia tidak sebanding dengan beban kerja mereka karena jumlah awak kerja di atas kapal itu di bawah standar yang ditetapkan.

Menurut laporan federasi pengawasan perkapalan Amerika Serikat (The Federation of American Controlled Shipping/facs) sebuah kapal tanker atau bulk carrier yang berbendera Amerika Serikat dengan standar 32 awak menerima upah total \$ 1.750.000/tahun sedangkan untuk jenis kapal yang sama dengan awak berkebangsaan Italia mendapat upah \$ 545.000 - \$ 595.000/tahun dan untuk jenis kapal yang sama pula tetapi diawaki oleh 30 awak berkebangsaan Philipina mendapat upah sebesar \$ 240.000/tahun.⁵⁾

Keadaan ini merupakan hal yang kurang baik jika dilihat dari segi perburuhan dan keselamatan awak.

Menyangkut masalah pencegahan dan penanganan polusi di laut serta langkah-langkah yang ditempuh guna memperbaiki kondisi kerja, jaminan sosial serta upah dari pekerja laut akan dibahas lebih jauh pada bagian selanjutnya.

5). IBID, Hal. 611

4.1.2 Flag off Convenience menawarkan persaingan yang tidak sehat terhadap armada-armada dari negara lain.

Pada akhirnya semua keadaan itu menyebabkan timbulnya persaingan yang tidak adil. Dengan segala kemudahan yang di tawarkan oleh negara bendera, maka pemilik-pemilik kapal asing lebih suka mengibarkan bendera tersebut. Sebagai akibatnya maka negara-negara yang tidak memberikan fasilitas itu akan sulit untuk mengembangkan armadanya.

Penentang dari praktek flag of convenience juga banyak datang dari pekerja di bawah benderanya sendiri maupun dari pekerja di dalam negara maritim tradisional yang lapangan kerjanya terancam dengan adanya pengalihan ke negara-negara flag of convenience.

4.2 Ketentuan-ketentuan Internasional Menyangkut Masalah Pencemaran di Laut Oleh Kapal.

Dalam kurung waktu 30 tahun terakhir jumlah armada-armada flag of convenience terus mengalami peningkatan, termasuk di dalamnya kapal jenis tanker yang berpotensi besar dalam hal terjadinya pencemaran di laut oleh tumpahan minyak bumi. Diperkirakan antara 70 sampai 100 juta ton minyak bumi diangkut setiap tahunnya, sedang

tumpahan minyak setiap tahun adalah antara 3 sampai 10 juta ton. Semakin seriusnya masalah tumpahan minyak ini membutuhkan perhatian dari banyak pihak.

Pada konvensi Genewa tahun 1958 tentang Laut Lepas hanya terdapat 2 ketentuan menyangkut masalah pencemaran laut, sedangkan dalam Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 memuat suatu bab tersendiri yang berisi 45 pasal⁶⁾. Walaupun demikian ketentuan-ketentuan ini tidak begitu banyak menetapkan tindakan-tindakan konkrit yang harus dilakukan, tetapi lebih bertujuan untuk menciptakan suatu kerangka guna melaksanakan perangkat-perangkat konkrit. Ketentuan menyangkut keadaan umum tercermin pada pasal 237 yang menyebutkan:

1. The provision of this part are without prejudice to the specific obligations assumed by states under special conventions and agreements concluded previously which relate to the protection and preservation of the marine environment and to agreements which may be concluded in furtherance of the general principles set forth in this convention.
2. Specific obligations assumed by states under special conventions, with respect to the protection and preservation of the marine environment should be carried out in a manner consistent with the general principles and objectives of this convention.

Ini berarti bahwa ketentuan-ketentuan konvensi yang berhubungan dengan perlindungan lingkungan laut tidak mengenyampingkan kewajiban-kewajiban dari negara-negara melalui konvensi-konvensi dan persetujuan-persetujuan khusus.

6: Albert W. Koers, Komar Kantaatmadja & Eny R. Agoes (ED) Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut- Suatu Ringkasan, Konsorsium Ilmu Hukum Dep. P & K. Gajah Mada Press 1991, Hal. 23.

Pendekatan berdasarkan konvensi terhadap pen-cemaran laut dimuat dalam pasal 192 sampai 196. Pendekatan dasarnya adalah bahwa setiap negara diwajibkan untuk menetapkan ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut untuk kapal-kapal serta mendorong penetapan sistem per-rute-an (Routeing System) yang dirancang untuk mengurangi ancaman kecelakaan yang dapat menimbulkan pencemaran. Negara-negara bendera harus menetapkan peraturan perundang-undangan bagi pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran oleh kapal-kapal yang berkebangsaan mereka. Tindakan-tindakan tersebut sedikitnya harus sama efektifnya dengan ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional yang diterima secara umum.

Mengenai yuridiksi khusus negara pantai atau negara pelabuhan, ditetapkan bahwa.⁷⁾

A. Suatu negara, baik sendiri maupun bekerja sama dengan negara lain, menetapkan persyaratan-persyaratan khusus untuk pencegahan pencemaran, sebagai suatu syarat pemberian akses ke salah satu pelabuhannya, keperairan atau ke terminal lepas pantainya. Negara tersebut harus mengumumkan persyaratan-persyaratan dan harus menyampaikannya kepada organisasi internasional yang kompeten (antara lain Internasional Maritime organization). Kewenangan ini secara tegas dinyatakan

7. IBID. Hal. 27 - 28.



sebagai tanpa mengesampingkan hak lintas damai [pasal 211 (3)].

- B. Di laut teritorialnya, suatu negara pantai dapat menetapkan peraturan perundang-undangan untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran laut dari kapal asing, walaupun peraturan perundang-undangan tersebut tidak boleh mengurangi hak lintas damai [pasal 211 (4)].
- C. Kewenangan suatu negara pantai di zona ekonomi eksklusif lebih terbatas. Untuk tujuan pelaksanaan/penegakan, negara tersebut dapat menetapkan peraturan perundang-undangan sepanjang sesuai dan merupakan pelaksanaan ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional yang diterima secara umum [pasal 211 (5)]. Kewenangan ini akibatnya lebih terbatas, karena dibatasi hanya kepada penegakan ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional dan bukan ketentuan-ketentuan dan standar-standar nasional.
- D. Bagaimanapun jika ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional yang diterima secara umum tidak memadai untuk keadaan-keadaan khusus, dan suatu negara pantai mempunyai alasan yang kuat untuk menganggap bahwa suatu daerah tertentu yang jelas merupakan daerah di zona ekonomi eksklusifnya diperlukan penetapan tindakan-tindakan khusus untuk mencegah pencemaran dari kapal, maka setelah berkonsultasi dengan negara-negara lain, negara tersebut dapat

menyampaikan bukti ilmiah kepada organisasi internasional yang kompeten untuk membuktikan perlunya tindakan-tindakan khusus tersebut. Berdasarkan sejumlah kriteria mengenai apakah hal itu memang demikian dan hanya setelah organisasi tersebut mengeluarkan keputusannya, negara pantai dapat mengambil tindakan-tindakan khusus pada daerah yang dipersoalkan. Tindakan-tindakan tersebut harus ditujukan sebagai penerapan dari ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional tersebut, dan mulai berlaku setelah suatu waktu tertentu. Dalam keadaan apapun negara pantai tidak dapat menetapkan persyaratan-persyaratan mengenai desain, konstruksi, pengawakan atau perlengkapan kapal [pasal 211 (6)].

Pasal 217 menyangkut pemaksaan pentaatan oleh suatu negara terhadap kapal-kapal yang menggunakan kebangsaannya, yang mana tidak selalu merupakan hal yang efektif. Negara-negara harus menjamin bahwa kapal-kapal yang mengibarkan benderanya mentaati ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional yang berlaku dan peranan perundang-undangan nasionalnya untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran laut. Negara-negara bendera mempunyai kewajiban untuk hal itu tanpa memandang dimana suatu aturan dilanggar. Mereka harus menjamin bahwa kapal-kapal yang mengibarkan benderanya tidak berlayar kecuali bila kapal-kapal tersebut mentaati persyaratan inter-nasional (khususnya yang berhubungan dengan design, konstruksi, perlengkapan dan pengawakan).

Juga mereka harus menjamin bahwa kapal-kapal tersebut memiliki sertifikat yang diwajibkan di atas kapal. Apabila sebuah kapal melanggar suatu ketentuan atau standar internasional, negara bendera baik atas prakarsa sendiri ataupun permintaan negara lain harus melakukan pemeriksaan segera, dan apabila diperlukan mengadakan penuntutan hukum, tanpa memandang di mana pelanggaran terjadi.

Ketentuan-ketentuan dalam konvensi di atas, baik dalam konvensi Genewa 1958 maupun pada konvensi Hukum Laut 1982, hanya menetapkan prinsip-prinsip pokok sehingga masih diperlukan pengaturan yang lebih rinci dan terpadu. Pengaturan itu dilaksanakan oleh Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) yang sekarang bernama Internasional Maritime Organization (IMO).

IMO merupakan badan khusus PBB yang mengurus masalah maritim dan didirikan pada tahun 1948. Dengan demikian IMO dapat dikatakan sebagai peletak dasar dari usaha-usaha perlindungan pencemaran laut. Bidang kerja IMO meliputi berbagai bidang yang berhubungan dengan kelautan, yang mencakup bidang teknis dan non teknis. Di bidang teknis IMO menetapkan standar-standar navigasi dan lain-lain dibidang non teknis IMO menetapkan beberapa Perangkat pengaturan pemanfaatan laut, yang meliputi Perancangan konvensi-konvensi, perjanjian-perjanjian

Agreement), rekomendasi, codes dan lain-lain.

Adapun konvensi-konvensi internasional yang dihasilkan oleh IMO, antara lain:⁸⁾

1. International convention for the safety of life at sea (SOLAS) 1948, Amanded 1960, and lastly 1974.
2. International regulations for preveting collisons at sea (colreg) amanded 1972.
3. International convention for the prevention of pollution of the sea by oil (oilpol) 1954. As Amanded 1962.
4. The International convention for the prevention pollution from ships, 1973
5. Convention on facilitation of international maritime traffic, 1965.
6. The International convention on load lines 1966.
7. The International convention tonnage measurement of ships, 1969.
8. The International convention relating to Intervention on the high sea in cases of oil pollution casualties, 1969.
9. The International convention on civil liability- for oil pollution damage. 1969.
10. The special trade passanger ships agreement, 1971.
11. The Protocol relating to intervention on the high seas in cases of marine pollution by substance other than oil. 1973.
12. The protocol on space requirements for special trade Passanger ships, 1973.
13. The International convention relating to civil liability in the field of maritime carriage of nuclear material 1971.
14. The International convention on the establishhmentof an International fund for compensation for oil pulcution damage, 1971.
15. The International convention for safe contain- ers, 1972.

⁸. Mochtar Kusumaatnadja, Bunga Rampai Hukum Laut, Bina Cipta, Bandung. Hal. 212-213

Meskipun tidak membahas konvensi-konvensi ini secara terperinci, namun dapat kita lihat bahwa kegiatan-kegiatan IMO secara garis besar meliputi 9).

- A. Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pemeliharaan maritim dan efisiensi pelayaran.
- B. Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pencegahan dan pengawasan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh kapal-kapal serta masalah-masalah yang berhubungan dengan hal itu.
- C. Kegiatan-kegiatan lain yang berhubungan dengan perkapalan serta kegiatan-kegiatan laut yang berhubungan dengan itu khususnya mengenai bantuan dibidang teknis kepada negara-negara berkembang.

Demikianlah sekelumit gambaran tentang usaha-usaha menciptakan perlindungan dan pelestarian lingkungan sebagaimana yang diatur dalam konvensi Genewa 1958 dan konvensi Hukum Laut, 1982 maupun melalui organisasi internasional yang berkompeten dalam hal ini yaitu IMO.

4.3. ILO dalam usahanya memperbaiki kondisi kerja bagi awak di bawah flag of convenience.

Seperti sudah disinggung sebelumnya bahwa salah satu hal yang menjadi kritik dari keberadaan flag of convenience adalah yang menyangkut masalah kondisi kerja, kurangnya jaminan sosial serta upah yang rendah

9. Ibid. Hal. 212.1h8

Meskipun tidak membahas konvensi-konvensi ini secara terperinci, namun dapat kita lihat bahwa kegiatan-kegiatan IMO secara garis besar meliputi 9).

- A. Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pemeliharaan maritim dan efisiensi pelayaran.
- B. Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pencegahan dan pengawasan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh kapal-kapal serta masalah-masalah yang berhubungan dengan hal itu.
- C. Kegiatan-kegiatan lain yang berhubungan dengan perkapalan serta kegiatan-kegiatan laut yang berhubungan dengan itu khususnya mengenai bantuan dibidang teknis kepada negara-negara berkembang.

Demikianlah sekelumit gambaran tentang usaha-usaha menciptakan perlindungan dan pelestarian lingkungan sebagaimana yang diatur dalam konvensi Genewa 1958 dan konvensi Hukum Laut, 1982 maupun melalui organisasi internasional yang berkompeten dalam hal ini yaitu IMO.

4.3. ILO dalam usahanya memperbaiki kondisi kerja bagi awak di bawah flag of convenience.

Seperti sudah disinggung sebelumnya bahwa salah satu hal yang menjadi kritik dari keberadaan flag of convenience adalah yang menyangkut masalah kondisi kerja, kurangnya jaminan sosial serta upah yang rendah

9. Ibid. Hal. 212.1h8

bagi para awak yang bekerja di bawah flag of convenience. Berkaitan dengan masalah tersebut maka ILO (International Labour Organization) merasa perlu mengambil langkah guna menanganinya.

Sebagai salah satu badan khusus PBB yang menangani masalah perburuhan, ILO dengan kegiatan utamanya adalah membuat standar-standar perburuhan dan menyelenggarakan serta mengkoordinir kerja sama teknik baik di tingkat internasional maupun regional. Standar-standar perburuhan yang dihasilkan oleh ILO tersebut sampai sekarang tetap dipakai sebagai pedoman dalam mengatasi masalah-masalah perburuhan di masing-masing negara anggota organisasi. Dengan membuat standar-standar diharapkan dapat memperbaiki kondisi kehidupan dan meningkatkan kesempatan kerja.

Masalah serius yang timbul berkaitan dengan praktek flag of convenience ini turut pula mendapat perhatian dari ILO. Sejak tahun 1933 dalam sidang ke 10 dari joint maritime commission of the ILO, wakil-wakil dari grup kerja laut (pelaut) sudah mengeluhkan masalah itu. Tetapi tidak didiskusikan lebih lanjut oleh karena perlawanan dari grup pengusaha; dalam hal ini yaitu pemilik kapal. Karenanya tidak ada suatu aturan pun yang dibuat. Group pengusaha menganggap bahwa hal itu bukan merupakan urusan dari ILO. Dalam pandangan mereka adalah

legal/sah terjadi perpindahan pekerja perorangan dari satu negara ke negara lain. Jikapun terjadi kecelakaan maka hal tersebut merupakan urusan dari pemerintah dan bukan ILO. Baru setelah PD II maka diambil langkah yang penting guna menanggulangnya.

Langkah-langkah penting yang diambil itu yaitu dikeluarkannya 2 rekomendasi dalam sidang ke 41 dari International Labour Conference pada tahun 1958. Kedua rekomendasi itu adalah 10):

- The Seafarers (foreign vessels) recommendation (No. 107).
- The social conditions and safety (seafarers) recommendation (No.108).

Rekomendasi No. 107 berisi himbauan terhadap negara anggota supaya memperingatkan pelautnya agar lebih berhati-hati untuk bergabung dengan kapal asing kecuali jika peraturan dimana pelaut itu akan bergabung secara umum sama dengan peraturan yang dipakai berdasarkan perjanjian bersama dan peraturan menyangkut jaminan adalah sesuai dengan yang dikeluarkan oleh organisasi yang berwenang untuk itu.

Rekomendasi No. 108 mengingatkan bahwa dalam konvensi Genewa tahun 1958 tentang Laut Lepas menyebutkan harus adanya "genuine link" antara kapal dengan kapal, dan mengharuskan setiap negara untuk mengambil langkah guna menjamin keselamatan di laut atas kapal yang mengibarkan benderanya, selanjutnya mendesak negara tempat pendaftaran

10). EBERE OSIEKE, OP CIT, Hal. 616

legal/sah terjadi perpindahan pekerja perorangan dari satu negara ke negara lain. Jikapun terjadi kecelakaan maka hal tersebut merupakan urusan dari pemerintah dan bukan ILO. Baru setelah PD II maka diambil langkah yang penting guna menanggulangnya.

Langkah-langkah penting yang diambil itu yaitu dikeluarkannya 2 rekomendasi dalam sidang ke 41 dari International Labour Conference pada tahun 1958. Kedua rekomendasi itu adalah 10):

- The Seafarers (foreign vessels) recommendation (No. 107).
- The social conditions and safety (seafarers) recommendation (No.108).

Rekomendasi No. 107 berisi himbauan terhadap negara anggota supaya memperingatkan pelautnya agar lebih berhati-hati untuk bergabung dengan kapal asing kecuali jika peraturan dimana pelaut itu akan bergabung secara umum sama dengan peraturan yang dipakai berdasarkan perjanjian bersama dan peraturan menyangkut jaminan adalah sesuai dengan yang dikeluarkan oleh organisasi yang berwenang untuk itu.

Rekomendasi No. 108 mengingatkan bahwa dalam konvensi Genewa tahun 1958 tentang Laut Lepas menyebutkan harus adanya "genuine link" antara kapal dengan kapal, dan mengharuskan setiap negara untuk mengambil langkah guna menjamin keselamatan di laut atas kapal yang mengibarkan benderanya, selanjutnya mendesak negara tempat pendaftaran

10). EBERE OSIEKE, OP CIT, Hal. 616

untuk menunaikan kewajibannya dalam menjalankan yuridiksi yang efektif serta mengusahakan keselamatan dan kesejahteraan dari pelaut di atas kapalnya.

Tidak diragukan lagi bahwa kedua rekomendasi ini merupakan suatu langkah maju penting guna meningkatkan syarat-syarat kerja, keselamatan dan kesejahteraan awak kapal. Rekomendasi yang dibuat diharapkan menjadi pedoman bagi negara anggota dalam rangka membuat kebijaksanaan sosial dan ketenaga kerjaan nasional di negara masing-masing. Namun demikian kedua rekomendasi ini ternyata tidak diterapkan sepenuhnya secara efektif oleh sebagian besar negara anggota.

Karenanya dalam sidang ke 62 pada bulan Oktober 1976 dari konferensi buruh internasional, wakil-wakil dari serikat pekerja meminta dibuatnya suatu instrumen yang berlaku secara umum atau universal yang dapat mengikat negara yang meratifikasinya. Konferensi itu menghasilkan 11) :

- International labour convention concerning minimum standards in merchant ship,
- Recommendation concerning the improvement of standard in merchant ship.

Konvensi ini memuat ketentuan dari rekomendasi tahun 1958 serta ketentuan tambahan menyangkut tindakan yang harus diambil oleh negara guna menjamin yuridiksi yang efektif atas kapal yang mengibarkan benderanya. Negara yang meratifikasi juga diberikan wewenang untuk mengadakan penyelidikan dalam hal terjadi kecelakaan yang serius serta mengambil langkah-langkah atau tindakan terhadap kapal dalam pelabuhan mereka.

11). IBID, Hal. 617

Pasal 2 paragraf 6 dari konvensi ILO 1976 menyebutkan bahwa setiap anggota yang meratifikasi dapat melakukan :

"to hold on official inquiry into any serious marine casualty involving ships registered in its territory, particularly those involving injury and/or loss of life, the final report of such inquiry normally to be made public".

Dengan demikian menurut pasal ini jika terjadi kecelakaan pada kapal yang didaftarkan di wilayah mereka, maka harus diadakan penyelidikan, terutama jika ada yang terluka atau meninggal dan hasil dari penyelidikan itu lazimnya harus diungkapkan pada umum:

Pasal 4 dari konvensi ini menyebutkan:

1. If a member which has ratified this convention and in whose port a ship calls in the normal course of its business or for operational reasons receives a complaint or obtains evidence that the ship does not conform to the standards of this convention, after it has come into force, it may prepare a report addressed to the government of the country in which the ship is registered, with a copy to the director general of the international labour office, and may take measures necessary to rectify any conditions on board which are clearly hazardous to safety or health.
2. In taking such measures, the member shall forthwith notify the nearest maritime, consular or diplomatic representative of the flag State and shall, if possible, have such representative present. It shall not undreasonably detain or delay the ship.
3. For the purpose of this "complaint" means information submitted by a member of the crew, a professional body, an association, a trade union or, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to its crew.

selama sidang, para delegasi khususnya yang terdaftar di bawah flag of convenience telah berdiskusi secara panjang lebar mengenai pasal ini. Beberapa delegasi menyatakan bahwa adalah tidak adil untuk menyatakan negara-negara berkembang harus tunduk pada pengawasan negara pelabuhan dengan alasan bahwa standar sosial dari kapal-kapal mereka adalah lebih rendah dari ketentuan konvensi. Kontrol negara pelabuhan dapat menyebabkan diskriminasi sosial dan menghambat secara serius usaha-usaha dari negara berkembang untuk membangun industri-industri perkapalan mereka.

Sebagai jawabannya, delegasi-delegasi lain menyatakan bahwa ketentuan-ketentuan dari pasal 4 disusun untuk melindungi awak kapal dan menyangkut kapal-kapal yang persyaratannya di bawah standar kesehatan dan keselamatan, sebagaimana yang ditentukan dalam konvensi. Persyaratan mana menerapkan bahaya yang serius terhadap keselamatan pelayaran. Memang dapat dikatakan bahwa ketentuan dari pasal ini bukan merupakan suatu langkah baru dalam hukum internasional, karena setiap negara bertanggung jawab terhadap keselamatan di dalam pelabuhan mereka, sebagai tambahan pejabat pelabuhan bertanggung jawab untuk ikut campur, umpamanya bila jumlah awak kapal tidak cukup untuk memastikan terjaminnya keselamatan di laut.

Dengan ketentuan ini berarti tindakan-tindakan yang diambil oleh tiap negara harus sesuai dengan ketentuan

selama sidang, para delegasi khususnya yang terdaftar di bawah flag of convenience telah berdiskusi secara panjang lebar mengenai pasal ini. Beberapa delegasi menyatakan bahwa adalah tidak adil untuk menyatakan negara-negara berkembang harus tunduk pada pengawasan negara pelabuhan dengan alasan bahwa standar sosial dari kapal-kapal mereka adalah lebih rendah dari ketentuan konvensi. Kontrol negara pelabuhan dapat menyebabkan diskriminasi sosial dan menghambat secara serius usaha-usaha dari negara berkembang untuk membangun industri-industri perkapalan mereka.

Sebagai jawabannya, delegasi-delegasi lain menyatakan bahwa ketentuan-ketentuan dari pasal 4 disusun untuk melindungi awak kapal dan menyangkut kapal-kapal yang persyaratannya di bawah standar kesehatan dan keselamatan, sebagaimana yang ditentukan dalam konvensi. Persyaratan mana menerapkan bahaya yang serius terhadap keselamatan pelayaran. Memang dapat dikatakan bahwa ketentuan dari pasal ini bukan merupakan suatu langkah baru dalam hukum internasional, karena setiap negara bertanggung jawab terhadap keselamatan di dalam pelabuhan mereka, sebagai tambahan pejabat pelabuhan bertanggung jawab untuk ikut campur, umpamanya bila jumlah awak kapal tidak cukup untuk memastikan terjaminnya keselamatan di laut.

Dengan ketentuan ini berarti tindakan-tindakan yang diambil oleh tiap negara harus sesuai dengan ketentuan

selama sidang, para delegasi khususnya yang terdaftar di bawah flag of convenience telah berdiskusi secara panjang lebar mengenai pasal ini. Beberapa delegasi menyatakan bahwa adalah tidak adil untuk menyatakan negara-negara berkembang harus tunduk pada pengawasan negara pelabuhan dengan alasan bahwa standar sosial dari kapal-kapal mereka adalah lebih rendah dari ketentuan konvensi. Kontrol negara pelabuhan dapat menyebabkan diskriminasi sosial dan menghambat secara serius usaha-usaha dari negara berkembang untuk membangun industri-industri perkapalan mereka.

Sebagai jawabannya, delegasi-delegasi lain menyatakan bahwa ketentuan-ketentuan dari pasal 4 disusun untuk melindungi awak kapal dan menyangkut kapal-kapal yang persyaratannya di bawah standar kesehatan dan keselamatan, sebagaimana yang ditentukan dalam konvensi. Persyaratan mana menerapkan bahaya yang serius terhadap keselamatan pelayaran. Memang dapat dikatakan bahwa ketentuan dari pasal ini bukan merupakan suatu langkah baru dalam hukum internasional, karena setiap negara bertanggung jawab terhadap keselamatan di dalam pelabuhan mereka, sebagai tambahan pejabat pelabuhan bertanggung jawab untuk ikut campur, umpamanya bila jumlah awak kapal tidak cukup untuk memastikan terjaminnya keselamatan di laut.

Dengan ketentuan ini berarti tindakan-tindakan yang diambil oleh tiap negara harus sesuai dengan ketentuan

selama sidang, para delegasi khususnya yang terdaftar di bawah flag of convenience telah berdiskusi secara panjang lebar mengenai pasal ini. Beberapa delegasi menyatakan bahwa adalah tidak adil untuk menyatakan negara-negara berkembang harus tunduk pada pengawasan negara pelabuhan dengan alasan bahwa standar sosial dari kapal-kapal mereka adalah lebih rendah dari ketentuan konvensi. Kontrol negara pelabuhan dapat menyebabkan diskriminasi sosial dan menghambat secara serius usaha-usaha dari negara berkembang untuk membangun industri-industri perkapalan mereka.

Sebagai jawabannya, delegasi-delegasi lain menyatakan bahwa ketentuan-ketentuan dari pasal 4 disusun untuk melindungi awak kapal dan menyangkut kapal-kapal yang persyaratannya di bawah standar kesehatan dan keselamatan, sebagaimana yang ditentukan dalam konvensi. Persyaratan mana menerapkan bahaya yang serius terhadap keselamatan pelayaran. Memang dapat dikatakan bahwa ketentuan dari pasal ini bukan merupakan suatu langkah baru dalam hukum internasional, karena setiap negara bertanggung jawab terhadap keselamatan di dalam pelabuhan mereka, sebagai tambahan pejabat pelabuhan bertanggung jawab untuk ikut campur, umpamanya bila jumlah awak kapal tidak cukup untuk memastikan terjaminnya keselamatan di laut.

Dengan ketentuan ini berarti tindakan-tindakan yang diambil oleh tiap negara harus sesuai dengan ketentuan

menurut standar internasional yang telah ditetapkan, dan bukan menurut ketentuan negara-negara tertentu. Pada pasal 6 dari konvensi menetapkan bahwa konvensi akan berlaku 12 bulan setelah diratifikasi oleh sekurangnya 15 negara anggota dengan andil 25 % dari total bobot mati kapal di dunia. Sampai tanggal 15 Maret 1979 konvensi ini telah diratifikasi oleh 6 negara. Ke 6 negara itu masing-masing Spanyol, Perancis, Norwegia, Finlandia dan Belanda. 12)

Akhir-akhir ini guna mensejajarkan diri dengan ketentuan yang diterapkan oleh konvensi-konvensi internasional, masalah rendahnya kondisi kerja, kurangnya jaminan sosial serta upah yang rendah sudah makin bertambah baik. Semua itu juga tidak terlepas dari hasil kerja apa yang disebut "sertifikat biru". Sertifikat biru merupakan sesuatu yang utama bagi kapal guna penyesuaian diri dengan standar pekerja dan keselamatan yang dikeluarkan oleh the International Transport Workers Federation (ITWF).

4.4. Konvensi Genewa tahun 1986 tentang persyaratan pendaftaran kapal

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya bahwa kedua konvensi mengenai hukum laut yaitu konvensi Genewa tahun 1958 dan konvensi Hukum Laut tahun 1982 yang

12). IBID, Hal. 626

mengatur bendera kapal memuat ketentuan yang tidak begitu tegas, utamanya tentang bagaimana hubungan antara kapal dengan bendera yang dikibarkannya, sehingga mengakibatkan timbulnya praktek flag of convenience dalam dunia pelayaran internasional. Kelemahan dari kedua konvensi itulah yang diusahakan untuk ditutupi oleh konvensi PBB 1986 tentang persyaratan pendaftaran kapal (United Nations Convention On Condition Ships). Konfrensi ini diprakarsai oleh badan khusus PBB yaitu United Nations Confrence on Trade and Development (UNCTAD).

Dalam usahanya untuk mengembangkan dunia pelayaran internasional serta meningkatkan partisipasi negara-negara berkembang dalam dunia perkapalan internasional, maka dalam sidang UNCTAD yang kelima tahun 1979 di Manila telah disepakati untuk mengusahakan suatu keseragaman yang berlaku secara universal dalam usaha menciptakan genuine link (hubungan yang sungguh-sungguh) antara negara bendera dengan kapal yang menggunakan bendera itu.

Dengan dukungan UNCTAD maka diselenggarakan konferensi PBB bagian keempat tentang Persyaratan Pendaftaran Kapal pada tanggal 20 Januari 1986 hingga 2 Pebruari 1986 di Genéwa. Sidang bagian pertama dimulai sejak bulan Juli 1984 di Genewa dan setelah melalui empat persidangan yang intensif, maka konferensi ini pada tanggal 7 Pebruari 1986 berhasil merampungkan konvensi tersebut. Konvensi itu memuat 22 pasal serta 3 Annex.

Pada konferensi tersebut hadir perwakilan-perwakilan dari 109 negara di dunia, diantaranya Indonesia. Dengan disyahkannya konvensi itu, maka mulai tanggal 1 Mei 1986 sampai 30 April 1987 dibuka penandatanganan di markas besar PBB di New York. Konvensi ditandatangani oleh 13 Negara, namun belum satupun dari negara-negara itu ada yang meratifikasinya. Ke 13 negara itu masing-masing 13).

- Senegal (16 July 1986)
- Maroko (31 July 1986)
- Mexico (7 Agustus 1986)
- Bolivia (18 Agustus 1986)
- Kamerun (29 Desember 1986)
- Indonesia (26 Januari 1987)
- Uni Soviet (12 February 1987)
- Algeria (24 Februari 1987)
- Mesir (3 Maret 1987)
- Polandia (1 April 1987)
- Pantai Gading (2 April 1987)
- Cekoslowakia (9 April 1987)
- Libya (21 April 1987)

Hasil konferensi tersebut, mengenai pendaftaran kapal tertuang dalam pasal 11, yang sebagian besar sesuai dengan peraturan pendaftaran kapal di Indonesia 14) S. 1933-48. Adapun pasal 11 berbunyi:

1. A State of registration shall establish a register of ships flying its flag, which register shall be maintained in a manner determined by a State and in conformity with the relevant provision of this convention.

Ships entitled by the laws and regulations of a State to fly its flag shall be entered in this register in the name of the owner or, where national laws and regulations so provide, the bareboat-charterer.

13). HUALA ADOLF, FLAG OF CONVENIENCE DALAM HUKUM LAUT INTERNASIONAL, PRO JUSTITIA NO. 1 THN. IX, JANUARY 1991, HAL. 48

14). WARTINI SOEGENG, PENDAFTARAN KAPAL INDONESIA. PT. ERESKO BANDUNG, 1988. HAL. 48-49

2. Such register shall, inter alia, record the following:
 - A. The name of the ship and previous name and registry if any;
 - B. The place or port of registration or name port and the official number or mark of identification of the ship;
 - C. The international call sign of the ship, if assigned;
 - D. The name of the builder, place of build and year of building of the ship;
 - E. The description of the main technical characteristics of the ship;
 - F. The name, address, and as appropriate, the nationality of the owner or each of the owner and, unless recorded in another public document readily accessible to the register in the flag State'
 - G. The date of deletion or suspension of the previous registration of the ship;
 - H. The name, address and, as appropriate, the nationality of the bareboat-charterer where national laws and regulations provide for the registration of ships bareboat-chartered-in;
 - I. The particulars of any mortgages on other similar changes upon the ship as stipulated by national laws and regulations.
3. Furthermore, such register should also record:
 - A. If there is more than one owner, the proportion of the ship owned by each;
 - B. The name, address and, as appropriate, the nationality of the operator, when the owner of the bareboat charterer is not the operator.
4. Before entering a ship in its register of ships a State should assure itself that the previous registration any, is deleted;
5. In the case of a ship bareboat-chartered-in a state should assure itself that the right to fly the flag of the former flag State is suspended. Such registration shall be effected on production of evidence, indicating suspension of previous registrations as regards the nationality of the ship under the former flag State and indicating particulars of any registered encumbrances.

Pasal 11

- [1. Suatu negara pendaftaran harus mengadakan suatu register dari kapal-kapal yang mengibarkan benderanya, register mana harus dipelihara dengan cara yang ditetapkan oleh negara itu dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang bersangkutan dari konvensi ini. Kapal-kapal yang berdasarkan hukum-hukum dan peraturan-peraturan suatu negara berhak untuk mengibarkan benderanya, harus dimasukkan dalam register ini atas nama pemilik atau pemilik, bila diatur oleh hukum-hukum dan peraturan-peraturan nasional.
 2. Register tersebut harus, antara lain, mencatat :
 - A. Nama kapal dan nama serta pendaftaran sebelumnya jika ;
 - B. Tempat atau pelabuhan pendaftaran atau pelabuhan induk dan nomor atau tanda pengenal resmi dari kapal ;
 - C. Tanda panggilan internasional dari kapal, jika diberikan ;
 - D. Nama pembuat, tempat pembuatan dan tahun pembuatan dari kapal ;
 - E. Uraian mengenai sifat-sifat teknis dari kapal ;
 - F. Nama, alamat dan bila mungkin kewarganegaraan dari pemilik, atau dari masing-masing pemilik ;
- Dan kecuali telah dicatat dalam dokumen publik



lainnya yang dengan mudah dapat diperoleh pendaftar di negara bendera ;

G. Tanggal penghapusan atau pencabutan pendaftaran terdahulu dari kapal ;

H. Nama, alamat dan bila perlu kewarganegaraan pencarter kapal tanda perlengkapan, bila hukum-hukum dan peraturan-peraturan nasional mengatur pendaftaran kapal-kapal yang dicarter tanpa perlengkapan ;

I. Keterangan-keterangan mengenai hipotek atau pembebanan lain sejenis atas kapal sebagaimana ditetapkan oleh hukum-hukum dan peraturan-peraturan nasional ;

3. Selanjutnya, register tersebut pula mencatat :

A. Apabila ada lebih dari satu pemilik, porsi dari kapal yang dimiliki oleh mereka masing-masing ;

B. Nama, alamat dan bila cepat, kewarganegaraan dari operator, bila pemilik atau pencarter kapal tanpa perlengkapan bukan operator.

4. Sebelum memasukkan suatu kapal tanpa perlengkapan, suatu negara harus memastikan bahwa hak untuk mengibarkan bendera dari negara bendera terdahulu dicabut. Pendaftaran tersebut dilakukan setelah diajukan bukit yang menyatakan pencabutan pendaftaran terdahulu mengenai kewarganegaraan kapal itu dibawah negara bendera terdahulu dan menyatakan keterangan-

keterangan mengenai pembebanan-pembebanan yang terdaftar.]

Selain ketentuan di atas, maka hal lain penting yang dihasilkan oleh konvensi yaitu 15)

1. Persyaratan bahwa setiap negara pendaftar bendera kapal diwajibkan untuk membentuk dan memiliki suatu badan atau jawatan yaitu apa yang disebut dengan "Administrasi Maritim Nasional". Yang dimaksud dengan badan ini adalah setiap pejabat negara atau dewan (jawatan) yang dibentuk oleh negara pendaftar sesuai dengan peraturan-peraturan perundang-undangannya dan bertanggung jawab antara lain, untuk mengimplementasikan perjanjian internasional mengenai pengangkutan internasional dan menerapkan ketentuan-ketentuan dan standar mengenai kapal menurut yuridiksi dan pengawasannya (pasal 2).

Adapun tugas badan ini antara lain adalah memastikan:

- A. Bahwa negara yang mengibarkan bendera menaati hukum dan perundang-undangannya mengenai pendaftaran kapal dan standar-standar ketentuan-ketentuan internasional, khususnya, keselamatan kapal-kapal dan orang-orang di atas kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan;

15). IBID, Hal. 61 - 62

- B. Bahwa kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut secara periodik ditinjau oleh peninjau-peninjau resmi untuk memastikan penataan terhadap ketentuan-ketentuan standar internasional dapat diterapkan;
- C. Bahwa kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut membawa diatas kapalnya dokumen-dokumen, khususnya dokumen-dokumen yang membuktikan hak-haknya untuk mengibarkan benderanya dan dokumen-dokumen relevan lainnya yang sah, termasuk dokumen-dokumen yang disyaratkan oleh konvensi-konvensi inter-nasional yang mana negara tersebut adalah pihak (pesertanya).
- D. Bahwa pemilik kapal yang mengibarkan bendera menaati prinsip-prinsip pendaftaran kapal sesuai dengan hukum dan perundang-undangan negara tersebut dan ketentuan-ketentuan konvensi negara pendaftar harus mensyaratkan semua informasi yang diperlukan untuk identifikasi yang penuh dan tanggungjawab mengenai kapal-kapal yang mengibarkan benderanya.
- II. Adanya ketentuan tentang pengawakan pada kapal yang mengibarkan bendera pendaftar (pasal 9).
- Pasal ini menentukan bahwa warga negara yang

menjadi awak di atas pemilik adalah warga negara yang bertempat tinggal atau yang secara hukum bertempat tinggal secara permanent di negara tersebut.

III. Adanya ketentuan tentang manajemen kapal tersebut (pasal 10). Pasal ini menentukan bahwa sebelum memasukkan suatu kapal ke dalam daftar (register) kapal-kapal, negara pendaftar harus memastikan bahwa perusahaan kapal atau perusahaan cabangnya didirikan dan/atau memiliki tempat berusaha utamanya di dalam wilayahnya.

Pada ayat dua dari pasal ini menentukan bahwa, apabila perusahaan pemilik kapal atau perusahaan cabangnya atau tempat utama perusahaan pemilik kapal tidak didirikan di negara bendera, negara bendera harus memastikan, sebelum memasukkan kapal itu ke dalam register/daftar kapal-kapal, bahwa ada seseorang wakil atau orang yang mengelola perusahaan tersebut yang harus berkewarganegaraan bendera kapal, atau yang bertempat tinggal disana. Orang atau perwakilan tersebut dapat warga negara atau subyek hukum yang didirikan atau semi korporasi di dalam negara bendera sesuai dengan hukum dan perundang-undangannya, dan diberi kuasa untuk bertindak atas nama pemilik kapal. Khususnya perwakilan atau pihak manajer (representative management person) harus ada setiap saat untuk proses

hukum dan untuk memenuhi tanggung jawab pemilik kapal sesuai dengan hukum dan peraturan negara pendaftar.

Konvensi ini memang berupaya mengisi kekosongan hukum dalam praktek penggunaan bendera kapal dalam dunia pelayaran internasional dengan menetapkan elemen-elemen yang harus ada antara kapal dan bendera yang dikibarkannya. Ini diupayakan melalui ketentuan-ketentuan dalam pasal-pasal yang pada intinya mengatur keikutsertaan negara pendaftar dalam hal pengawasan penataan perundang-undangan dan hukum negaranya terhadap pemilik kapal, melalui dibentuknya badan "Administrasi Maritim Nasional" maupun melalui ketentuan tentang pengawakan atau manajemen kapal.

Untuk dapat berlaku, konvensi ini harus diratifikasi oleh 40 negara yang mewakili 25 % dari tonase kotor yang telah didaftarkan (annex III konvensi). Namun demikian belum ada satupun negara yang meratifikasinya, sebab walaupun konvensi ini cukup positif guna mencegah pemilik kapal menerapkan standar pengoperasian kapal yang tidak ketat (flag of convenience), namun untuk melihat efektifitas ketentuan konvensi ini tampaknya tidaklah mudah. Tampaknya dalam hal ini faktor ekonomi masih sangat dominan, sehingga menjadi alasan utama mengapa konvensi ini belum diratifikasi.

Dalam hubungan ini perlu dikutip apa yang dikatakan oleh ketua konvensi PBB tentang syarat-syarat pendaftaran kapal, L. Fadiki yang menekankan bahwa 16)

Without in any way legalizing existing practice, the Convention adopted will lead to the standardisation of national maritime registers, that is, to their gradual transformation into a new type of register corresponding to the new and regularised standards which are the result of the Conference. Moreover, the genuine link will serve as the means for the further development of international cooperation which as a result of uniting the interests implied by the limitations of the Convention will facilitate the strengthening of the trend towards the internationalisation of national flags. This new Convention will have nothing in common with the excessively severe traditional conception of the national flag nor with the excessively liberal concept of the flag of "convenience".

16). G.S. EGIYAN, FLAG OF CONVENIENCE OR OPEN REGISTRATION OF SHIPS, MARINE POLICY, VOL. 14 NO. 2 MARCH 1990, HAL. 111.

BAB V

P E N U T U P

5.1. SIMPULAN

A. Praktek flag of convenience yang kita kenal sekarang ini jika ditelusuri sudah berlangsung sejak abad ke 18. Praktek ini semakin berkembang setelah berakhirnya PD I. Dimana negara-negara tertentu (utamanya Panama, Liberia, dan Hongkong)) mulai mendaftarkan kapal-kapal asing di bawah benderanya dan membatasi hanya untuk mendapatkan kebangsaan. Dengan menyewakan benderanya, negara-negara tersebut memperoleh bayaran tertentu.

Alasan-alasan yang mendasari pemilik kapal hingga menggunakan bendera asing, umumnya didasari pada kepentingan ekonomi. Dengan menggunakan bendera asing yang tidak ketat dalam pengawasannya maka mereka dapat menggunakan kapal-kapal dengan persyaratan di bawah standar yang ditetapkan. Juga pemilik kapal dapat menekan biaya pengoperasian dengan memakai pekerja dengan upah yang rendah. Kurangnya jaminan sosial serta menyangkut kondisi kerja. Keadaan-keadaan itu memungkinkan pemilik kapal meningkatkan daya saingnya ditingkat internasional. Pada pihak lain hal ini membawa sejumlah masalah yang akhirnya mendapat perhatian



dari masyarakat internasional. Penggunaan kapal yang dianggap kurang sesuai menurut standar menurut keselamatan, menyebabkan armada-armada flag of convenience dikenal dengan tingkat kecelakaan yang tinggi yang menimbulkan pencemaran. Berkaitan dengan masalah pencemaran maka berbagai ketentuan telah ditetapkan untuk, mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut. Ketentuan-ketentuan itu diatur dalam konvensi Genewa 1958 maupun dalam konvensi H. Laut 1982. Selain dalam kedua konvensi diatas, pengaturan yang lebih rinci dan terpadu dijalankan oleh Inter-governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) yang sekarang berubah menjadi International Maritime Organization (IMO).

Penanganan masalah kondisi kerja. Kurangnya jaminan sosial, serta upah yang rendah pada pekerja di bawah armada-armada flag of convenience mendapat perhatian dari ILO (International Labour Organization) sebagai badan khusus PBB yang menangani masalah sosial dan perburuhan. Menyangkut masalah pekerja pada armada-armada flag of convenience, ILO telah menghasilkan konvensi dan rekomendasi yang diharapkan mampu memperbaiki tingkat upah dan kondisi sosial dari pekerja. Sekarang ini syarat-syarat kerja dan keselamatan juga semakin membaik.

Akhirnya praktek flag of convenience itu mempengaruhi perkembangan dan persaingan dari armada-armada yang tidak memberikan fasilitas pendaftaran terbuka termasuk armada-armada dari negara-negara berkembang.

B. Konvensi Genewa tahun 1986 tentang persyaratan pendaftaran kapal merupakan suatu upaya guna mengisi kekosongan dalam praktek penggunaan bendera dan menerapkan elemen-elemen yang harus ada antara kapal dan bendera yang dikibarkannya. Meskipun demikian konvensi ini belum diratifikasikan oleh satu negara-pun. Ini disebabkan masih dominannya faktor ekonomi.

5.2. SARAN

A. Untuk mengatasi semakin berkembangnya praktek flag of convenience yang dianggap kurang adil bagi perkembangan armada negara lain, maka dunia internasional (khususnya negara-negara maritim) harus menggalang kerjasama yang saling menguntungkan satu sama lain. Negara maritim yang sudah maju dapat memberikan bantuan finansial dan bantuan teknis bagi negara berkembang. Bantuan finansial berupa pinjaman lunak bagi pembangunan industri-industri perkapalan negara berkembang, dan bantuan teknik berupa bimbingan dan latihan

bagi pelaut-pelaut negara berkembang. Sebaliknya negara berkembang dapat bekerja sama dengan menyediakan para pelaut yang sudah ahli dan berlatih untuk bekerja pada kapal asing. Dengan demikian negara berkembang tidak cuma dianggap sebagai pemasok tenaga kerja yang murah dan tidak terlatih.

B. Agar dibuat suatu konvensi yang diratifikasi oleh negara-negara dengan standar yang seragam dan berlaku universal.

DAFTAR PUSTAKA

1. Abrahamsson, Bernard. J, *Interantional al Ocean Shipping : Current Concepts and Principles* Wesview Press/Boulder, Colorado, 1980.
2. A.K. Syahmin, *Beberapa perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional (Sekitar Penegakan Hukum Di Perairan Yuridiksi Nasional Indonesia Dewasa Ini)*, Bina Cipta, Bandung, 1988.
3. Ellen, Enic & Campbell, Donald, *International Maritime Fraud*, Sweet & Maxwell, London, 1981.
4. Hermawan, Frederick. I. *Perkembangan Kegiatan Maritim*, Alumni, Bandung, 1986.
5. Hill, Christopher, *Maritime Law*, Oceana Publication Inc, London-Rome New York, 1981.
6. Kantaatmadja, Komar, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Alumni, Bandung, 1982.
7. Koers, Albert W, *Konvensi PBB Tentang Hukum Laut*, ED. Kantaatmadja, Komar & Agoes, ETTY. R, *Konsorsium Ilmu Hukum Dep. P & K Nederlandse Raad Voor Jurische Samenwerking Met Indonesie*, Gajah Mada University Press, 1991.
8. Kusumaatmadja, Mochtar, *Bunga Rampai Hukum Laut*, Bina Cipta, Bandung, 1978.
9. Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, Bina Cipta, Bandung, 1986.
10. Kusumaatmadja, Mochtar, *Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat Dari Sudut Hukum Internasional, Regional dan Nasional*, Sinar Grafika & Pusat Studi Wawasan Nusantara, 1992.
11. Manullang, Sedjun, *Pokok-Pokok Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*, Bhineka Cipta, Jakarta, 1990.
12. Prodjodikoro, Wirjono, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Sumur Bandung, 1984.
13. Situmorang, Victor, *Sketsa Azas Hukum Laut*, Bina Aksara, Jakarta, 1987.

14. Soegeng, Wartini, Pendaftaran Kapal Indonesia, PT.Eresco, Bandung, 1988.
15. Soekardono. R. Hukum Perkapalan Indonesia, Dian Rakyat, Jogjakarta.
16. Starke. J.G. Pengantar Hukum Internasional I. Edisi Kesembilan, Aksara Persada Indonesia, Jakarta, 1984.
17. Sudjatmiko, F.D.C. Pokok-Pokok Pelayaran Niaga. Akademi Pressindo, Jakarta.

Sumber-Sumber Lain :

1. Egiyan. G.S, Flag Of Convenience Or Open Registration Of Ship, Maritime Policy, Vol. 14. No. 2. March 1990.
2. Huala Adolf, Flag Of Convenience Dalam Hukum Laut Internasional, Pro Justitia, Tahun IX, No. 1, UNPAR, 1991.
3. Mauna, Boer, Hukum Internasional, Pusat Pendidikan Dan Latihan Departemen Luar Negeri, 1987.
4. Metaxas, B.N., Flag Of Concenience Marine Policy, January, 1981.
5. Osieke, Ebere, Flag Of Convenience Vessels : Recent Developments, American Journal Of International Law. Vol. 73 No. 4, October, 1979.
6. Yearbook Of The United Nations 1986, Vol. 40, Department Of Public Information, United Nation, New York, Martinus Nijhoff Publisers, Dordrecht Boston/London.

vention and by other rules of international law. It comprises, *inter alia*, both for coastal and land-locked States:

- (a) freedom of navigation;
- (b) freedom of overflight;
- (c) freedom to lay submarine cables and pipelines, subject to Part VI;
- (d) freedom to construct artificial islands and other installations permitted under international law, subject to Part VI;
- (e) freedom of fishing, subject to the conditions laid down in section 2;
- (f) freedom of scientific research, subject to Parts VI and XIII.

2. These freedoms shall be exercised by all States with due regard for the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas, and also with due regard for the rights under this Convention with respect to activities in the Area.

Article 88

Reservation of the high seas for peaceful purposes

The high seas shall be reserved for peaceful purposes.

Article 89

Invalidity of claims of sovereignty over the high seas

No State may validly purport to subject any part of the high seas to its sovereignty.

Article 90

Right of navigation

Every State, whether coastal or land-locked, has the right to sail ships flying its flag on the high seas.

Article 91

Nationality of ships

1. Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.

2. Every State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

Article 92

Status of ships

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

Article 93

Ships flying the flag of the United Nations, its specialized agencies and the International Atomic Energy Agency

The preceding articles do not prejudice the question of ships employed on the official service of the United Nations, its specialized agencies or the International Atomic Energy Agency, flying the flag of the organization.

in order to achieve an equitable solution.

2. If no agreement can be reached within a reasonable period of time, the States concerned shall resort to the procedures provided for in Part XV.

3. Pending agreement as provided for in paragraph 1, the States concerned, in a spirit of understanding and co-operation, shall make every effort to enter into provisional arrangements of a practical nature and, during this transitional period, not to jeopardize or hamper the reaching of the final agreement. Such arrangements shall be without prejudice to the final delimitation.

4. Where there is an agreement in force between the States concerned, questions relating to the delimitation of the continental shelf shall be determined in accordance with the provisions of that agreement.

Article 84

Charts and lists of geographical co-ordinates

1. Subject to this Part, the outer limit lines of the continental shelf and the lines of delimitation drawn in accordance with article 83 shall be shown on charts of a scale or scales adequate for ascertaining their position. Where appropriate, lists of geographical co-ordinates of points, specifying the geodetic datum, may be substituted for such outer limit lines or lines of delimitation.

2. The coastal State shall give due publicity to such charts or lists of geographical co-ordinates and shall deposit a copy of each such chart or list with the Secretary-General of the United Nations and, in the case of those showing the outer limit lines of the continental shelf, with the Secretary-General of the Authority.

Article 85

Tunnelling

This Part does not prejudice the right of the coastal State to exploit the subsoil by means of tunnelling, irrespective of the depth of water above the subsoil.

PART VII

HIGH SEAS

SECTION 1. GENERAL PROVISIONS

Article 86

Application of the provisions of this Part

The provisions of this Part apply to all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic waters of an archipelagic State. This article does not entail any abridgement of the freedoms enjoyed by all States in the exclusive economic zone in accordance with article 58.

Article 87

Freedom of the high seas

1. The high seas are open to all States, whether coastal or land-locked. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by this Con-

1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. In particular every State shall:

- (a) maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and
 - (b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.
3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, *inter alia*, to:
- (a) the construction, equipment and seaworthiness of ships;
 - (b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;
 - (c) the use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.

4. Such measures shall include those necessary to ensure:

- (a) that each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship;
- (b) that each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship;
- (c) that the master, officers and, to the extent appropriate, the crew are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention of collisions, the prevention, reduction and control of marine pollution, and the maintenance of communications by radio.

5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4 each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.

6. A State which has clear grounds to believe that proper jurisdiction and control with respect to a ship have not been exercised may report the facts to the flag State. Upon receiving such a report, the flag State shall investigate the matter and, if appropriate, take any action necessary to remedy the situation.

7. Each State shall cause an inquiry to be held by or before a suitably qualified person or persons into every marine casualty or incident of navigation on the high seas involving a ship flying its flag and causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious damage to ships or installations of another State or to the marine environment. The flag State and the other State shall co-operate in the conduct of any inquiry held by that other State into any such marine casualty or incident of navigation.

Article 95
Immunity of warships on the high seas

Warships on the high seas have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

Article 97
Penal jurisdiction in matters of collision
or any other incident of navigation

1. In the event of a collision or any other incident of navigation concerning a ship on the high seas, involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any other person in the service of the ship, no penal or disciplinary proceedings may be instituted against such person except before the judicial or administrative authorities either of the flag State or of the State of which such person is a national.

2. In disciplinary matters, the State which has issued a master's certificate or a certificate of competence or licence shall alone be competent, after due legal process, to pronounce the withdrawal of such certificates, even if the holder is not a national of the State which issued them.

3. No arrest or detention of the ship, even as a measure of investigation, shall be ordered by any authorities other than those of the flag State.

Article 98
Duty to render assistance

1. Every State shall require the master of a ship flying its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers:

- (a) to render assistance to any person found at sea in danger of being lost;
 - (b) to proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress, if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him;
 - (c) after a collision, to render assistance to the other ship, its crew and its passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, its port of registry and the nearest port at which it will call.
2. Every coastal State shall promote the establishment, operation and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and, where circumstances so require, by way of mutual regional arrangements co-operate with neighbouring States for this purpose.

Article 99
Prohibition of the transport of slaves

Every State shall take effective measures to prevent and punish the transport of slaves in ships authorized to fly its flag and to prevent the unlawful use of its flag for that purpose. Any slave taking refuge on board any ship, whatever its flag, shall *ipso facto* be free.

Article 100
Duty to co-operate in the repression of piracy

All States shall co-operate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.

Definition of piracy

Piracy consists of any of the following acts:

- (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
 - (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
 - (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
- (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

Article 102

Piracy by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied

The acts of piracy, as defined in article 101, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship or aircraft.

Article 103

Definition of a pirate ship or aircraft

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 101. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

Article 104

Retention or loss of the nationality of a pirate ship or aircraft

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

Article 105

Seizure of a pirate ship or aircraft

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.

Article 106

Liability for seizure without adequate grounds

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft for any loss or damage caused by the seizure.

Article 107

Ships and aircraft which are entitled to seize on account of piracy

A seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.

Article 108

Illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances

1. All States shall co-operate in the suppression of illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances engaged in by ships on the high seas contrary to international conventions.
2. Any State which has reasonable grounds for believing that a ship flying its flag is engaged in illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances may request the co-operation of other States to suppress such traffic.

Article 109

Unauthorized broadcasting from the high seas

1. All States shall co-operate in the suppression of unauthorized broadcasting from the high seas.
2. For the purposes of this Convention, "unauthorized broadcasting" means the transmission of sound radio or television broadcasts from a ship or installation on the high seas intended for reception by the general public contrary to international regulations, but excluding the transmission of distress calls.
3. Any person engaged in unauthorized broadcasting may be prosecuted before the court of:
 - (a) the flag State of the ship;
 - (b) the State of registry of the installation;
 - (c) the State of which the person is a national;
 - (d) any State where the transmissions can be received; or
 - (e) any State where authorized radio communication is suffering interference.
4. On the high seas, a State having jurisdiction in accordance with paragraph 3 may, in conformity with article 110, arrest any person or ship engaged in unauthorized broadcasting and seize the broadcasting apparatus.

Article 110

Right of visit

1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters on the high seas a foreign ship, other than a ship entitled to complete immunity in accordance with articles 95 and 96, is not justified in boarding it unless there is reasonable ground for suspecting that:
 - (a) the ship is engaged in piracy;
 - (b) the ship is engaged in the slave trade;
 - (c) the ship is engaged in unauthorized broadcasting and the flag State of the warship has jurisdiction under article 109;
 - (d) the ship is without nationality; or
 - (e) though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship.
2. In the cases provided for in paragraph 1, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the

board the ship, which must be carried out with all possible expedition on

3. If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.
4. These provisions apply *mutatis mutandis* to military aircraft.
5. These provisions also apply to any other duly authorized ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service.

Article 111

Right of hot pursuit

1. The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters, the archipelagic waters, the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 33, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established.

2. The right of hot pursuit shall apply *mutatis mutandis* to violations in the exclusive economic zone or on the continental shelf, including safety zones around continental shelf installations, of the laws and regulations of the coastal State applicable in accordance with this Convention to the exclusive economic zone or the continental shelf, including such safety zones.

3. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own State or of a third State.

4. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship is within the limits of the territorial sea, or, as the case may be, within the contiguous zone or the exclusive economic zone or above the continental shelf. The pursuit may only be commenced after a visual or auditory signal to stop has been given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship.

5. The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.

6. Where hot pursuit is effected by an aircraft:

(a) the provisions of paragraphs 1 to 4 shall apply *mutatis mutandis*;

(b) the aircraft giving the order to stop must itself actively pursue the ship until a ship or another aircraft of the coastal State, summoned by the aircraft, arrives to take over the pursuit, unless the aircraft is itself able to arrest the ship. It does not suffice to justify an arrest outside the territorial sea that the ship was merely sighted by the aircraft as an offender or suspected offender, if it was not both ordered to stop and pursued by the aircraft itself or other aircraft or ships which continue the pursuit without interruption.

7. The release of a ship arrested within the jurisdiction of a State and escorted to a port of that State for the purposes of an inquiry before the competent

authorities may not be claimed solely on the ground that the ship, in the course of its voyage, was escorted across a portion of the exclusive economic zone or the high seas, if the circumstances rendered this necessary.

8. Where a ship has been stopped or arrested outside the territorial sea in circumstances which do not justify the exercise of the right of hot pursuit, it shall be compensated for any loss or damage that may have been thereby sustained.

Article 112

Right to lay submarine cables and pipelines

1. All States are entitled to lay submarine cables and pipelines on the bed of the high seas beyond the continental shelf.

2. Article 79, paragraph 5, applies to such cables and pipelines.

Article 113

Breaking or injury of a submarine cable or pipeline

Every State shall adopt the laws and regulations necessary to provide that the breaking or injury by a ship flying its flag or by a person subject to its jurisdiction of a submarine cable beneath the high seas done wilfully or through culpable negligence, in such a manner as to be liable to interrupt or obstruct telegraphic or telephonic communications, and similarly the breaking or injury of a submarine pipeline or high-voltage power cable, shall be a punishable offence. This provision shall apply also to conduct calculated or likely to result in such breaking or injury. However, it shall not apply to any break or injury caused by persons who acted merely with the legitimate object of saving their lives or their ships, after having taken all necessary precautions to avoid such break or injury.

Article 114

Breaking or injury by owners of a submarine cable or pipeline of another submarine cable or pipeline

Every State shall adopt the laws and regulations necessary to provide that, if persons subject to its jurisdiction who are the owners of a submarine cable or pipeline beneath the high seas, in laying or repairing that cable or pipeline, cause a break in or injury to another cable or pipeline, they shall bear the cost of the repairs.

Article 115

Indemnity for loss incurred in avoiding injury to a submarine cable or pipeline

Every State shall adopt the laws and regulations necessary to ensure that the owners of ships who can prove that they have sacrificed an anchor, a net or any other fishing gear, in order to avoid injuring a submarine cable or pipeline, shall be indemnified by the owner of the cable or pipeline, provided that the owner of the ship has taken all reasonable precautionary measures beforehand.

SECTION 2. CONSERVATION AND MANAGEMENT OF THE LIVING RESOURCES OF THE HIGH SEAS

Article 116

Right to fish on the high seas

All States have the right for their nationals to engage in fishing on the high seas subject to:

PART VIII

REGIME OF ISLANDS

Article 121

Régime of islands

1. An island is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide.
2. Except as provided for in paragraph 3, the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf of an island are determined in accordance with the provisions of this Convention applicable to other land territory.
3. Rocks which cannot sustain human habitation or economic life of their own shall have no exclusive economic zone or continental shelf.

PART IX

ENCLOSED OR SEMI-ENCLOSED SEAS

Article 122

Definition

For the purposes of this Convention, "enclosed or semi-enclosed sea" means a gulf, basin or sea surrounded by two or more States and connected to another sea or the ocean by a narrow outlet or consisting entirely or primarily of the territorial seas and exclusive economic zones of two or more coastal States.

Article 123

Co-operation of States bordering enclosed or semi-enclosed seas

States bordering an enclosed or semi-enclosed sea should co-operate with each other in the exercise of their rights and in the performance of their duties under this Convention. To this end they shall endeavour, directly or through an appropriate regional organization:

- (a) to co-ordinate the management, conservation, exploration and exploitation of the living resources of the sea;
- (b) to co-ordinate the implementation of their rights and duties with respect to the protection and preservation of the marine environment;
- (c) to co-ordinate their scientific research policies and undertake where appropriate joint programmes of scientific research in the area;
- (d) to invite, as appropriate, other interested States or international organizations to co-operate with them in furtherance of the provisions of this article.

(c) the provisions of this section.

Article 117

Duty of States to adopt with respect to their nationals measures for the conservation of the living resources of the high seas

All States have the duty to take, or to co-operate with other States in taking, such measures for their respective nationals as may be necessary for the conservation of the living resources of the high seas.

Article 118

Co-operation of States in the conservation and management of living resources

States shall co-operate with each other in the conservation and management of living resources in the areas of the high seas. States whose nationals exploit identical living resources, or different living resources in the same area, shall enter into negotiations with a view to taking the measures necessary for the conservation of the living resources concerned. They shall, as appropriate, co-operate to establish subregional or regional fisheries organizations to this end.

Article 119

Conservation of the living resources of the high seas

1. In determining the allowable catch and establishing other conservation measures for the living resources in the high seas, States shall:

- (a) take measures which are designed, on the best scientific evidence available to the States concerned, to maintain or restore populations of harvested species at levels which can produce the maximum sustainable yield, as qualified by relevant environmental and economic factors, including the special requirements of developing States, and taking into account fishing patterns, the interdependence of stocks and any generally recommended international minimum standards, whether subregional, regional or global;
 - (b) take into consideration the effects on species associated with or dependent upon harvested species with a view to maintaining or restoring populations of such associated or dependent species above levels at which their reproduction may become seriously threatened.
2. Available scientific information, catch and fishing effort statistics, and other data relevant to the conservation of fish stocks shall be contributed and exchanged on a regular basis through competent international organizations, whether subregional, regional or global, where appropriate and with participation by all States concerned.
3. States concerned shall ensure that conservation measures and their implementation do not discriminate in form or in fact against the fishermen of any State.

Article 120

Marine mammals

Article 65 also applies to the conservation and management of marine mammals in the high seas.