

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS HUKUM

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan
Tinggi

Nomor : 2803/SK/BAN-PT/Ak-PPJ/S/V/2020

**Urgensi Ratifikasi *Cape Town Agreement* 2012 terhadap Kapal
Penangkap Ikan dengan Panjang 24 Meter atau Lebih yang
Berlayar di Laut Lepas**

OLEH

Nama : Pryanka Naoru Christy

NPM : 2016200265

DOSEN PEMBIMBING

Prof. Dr. Koerniatmanto Soetoprawiro, S.H., M.H



Penulisan Hukum

Disusun Sebagai Salah Satu Kelengkapan
Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana
Program Studi Ilmu Hukum

2020

Telah disidangkan pada Ujian
Penulisan Hukum Fakultas Hukum
Universitas Katolik Parahyangan

Dosen Pembimbing

Prof. Dr. Koerniatmanto Soetoprawiro, S.H., M.H.

Dekan,

Dr.iur. Liona N. Supriatna, S.H., M. Hum.



PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dalam rangka mewujudkan nilai-nilai ideal dan standar mutu akademik yang setinggi-tingginya, maka Saya, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang beranda tangan di bawah ini:

Nama : Pryanka Naoru Christy

NPM : 2016200265

Dengan ini menyatakan dengan penuh kejujuran dan dengan kesungguhan hati dan pikiran, bahwa karya ilmiah / karya penulisan hukum yang berjudul:

“URGENSI RATIFIKASI *CAPE TOWN AGREEMENT* 2012 TERHADAP
KAPAL PENANGKAP IKAN DENGAN PANJANG 24 METER ATAU LEBIH
YANG BERLAYAR DI LAUT LEPAS”

Adalah sungguh-sungguh merupakan karya ilmiah /Karya Penulisan Hukum yang telah saya susun dan selesaikan atas dasar upaya, kemampuan dan pengetahuan akademik Saya pribadi, dan sekurang-kurangnya tidak dibuat melalui dan atau mengandung hasil dari tindakan-tindakan yang:

- a. Secara tidak jujur dan secara langsung atau tidak langsung melanggar hak-hak atas kekayaan intelektual orang lain, dan atau
- b. Dari segi akademik dapat dianggap tidak jujur dan melanggar nilai-nilai integritas akademik dan itikad baik;

Seandainya di kemudian hari ternyata bahwa Saya telah menyalahi dan atau melanggar pernyataan Saya di atas, maka Saya sanggup untuk menerima akibat-akibat dan atau sanksi-sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pernyataan ini Saya buat dengan penuh kesadaran dan kesukarelaan, tanpa paksaan dalam bentuk apapun juga.

Jakarta, 21 Juli 2020

Mahasiswa penyusun Karya Ilmiah/ Karya Penulisan Hukum

Materai
6000

Pryanka Naoru Christy

2016200265

DATA SKRIPSI

Nama Mahasiswa : Pryanka Naoru Christy

NPM : 2016200265

Judul Skripsi : Urgensi Ratifikasi *Cape Town Agreement* 2012 terhadap Kapal Penangkap Ikan dengan Panjang 24 Meter atau Lebih yang Berlayar di Laut Lepas

Bidang Kajian : Hukum Perikanan

Pembimbing : Prof. Dr. Koerniatmanto Soetoprawiro, S.H., M.H.

Penguji I : Dr. Tristam Pascal Moeliono, S.H., M.H., LL.M.

Penguji II : Grace Juanita, S.H., M.Kn.

Tanggal Ujian : 21 Juli 2020

Nilai Akhir : A / B / C / D / E

Judul Bab I : Pendahuluan

Judul Bab II : Urgensi Ratifikasi dan Tinjauan Terhadap *Cape Town Agreement* 2012

Judul Bab III : Tinjauan Regulasi Indonesia terkait Kapal Penangkap Ikan dengan Panjang 24 Meter atau Lebih yang Berlayar di Laut Lepas

Judul Bab IV : Analisis Pengaturan tentang Kapal Penangkap Ikan dengan Panjang 24 Meter atau Lebih yang Berlayar di Laut Lepas di Indonesia dan *Cape Town Agreement* 2012

Judul Bab V : Kesimpulan dan Saran

Tanda tangan Mahasiswa,

ABSTRAK

Penelitian ini membahas mengenai standar keselamatan kapal penangkap ikan berukuran 24 meter atau lebih yang berlayar di laut lepas dalam Cape Town Agreement 2012 dan juga hukum positif di Indonesia yang saat ini terdapat di dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor PER.12/MEN/2012 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Laut Lepas dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 5/PERMEN-KP/2019 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 23/PERMENKP/2013 tentang Pendaftaran dan Penandaan Kapal Perikanan. Aturan di dalam hukum positif Indonesia belum cukup mencakup seluruh kebutuhan dari standar keselamatan tersebut. Sehingga selanjutnya akan membahas apakah Indonesia perlu untuk meratifikasi Cape Town Agreement 2012 dengan melihat peraturan yang saat ini ada dan berlaku.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif, dimana penelitian menggunakan aturan, prinsip, atau doktrin untuk menjawab masalah hukum. Apabila diaplikasikan ke dalam penelitian ini, maka penelitian akan menggunakan setiap aturan dan regulasi yang berkaitan dengan tata cara standar keselamatan kapal penangkap ikan berukuran 24 meter atau lebih yang berlayar di laut lepas.

Dari penelitian ini diperoleh hasil sebagai berikut: pertama, standar keselamatan kapal penangkap ikan yang terdapat dalam hukum positif di Indonesia belum diatur secara jelas dan lengkap; kedua, peraturan-peraturan dalam Cape Town Agreement 2012 mengatur lebih rinci terkait standar keselamatan kapal penangkap ikan jika dibandingkan dengan hukum positif Indonesia yang berkaitan dengan hal tersebut.

Kata Kunci: Hukum Perikanan, Standar Keselamatan Kapal, Cape Town Agreement 2012

KATA PENGANTAR

Puji Syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat karuniaNya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan apa yang diharapkan. Skripsi ini berjudul: “*URGENSI RATIFIKASI CAPE TOWN AGREEMENT 2012 TERHADAP KAPAL PENANGKAP IKAN DENGAN PANJANG 24 METER ATAU LEBIH YANG BERLAYAR DI LAUT LEPAS*”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan.

Dalam proses penulisan skripsi ini, tentunya melibatkan berbagai pihak yang turut memberikan kontribusi, baik berupa bimbingan, arahan, koreksi, saran, serta dukungan secara moral. Oleh karena itu, pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. Tuhan Yesus Kristus karena kasih dan karuniaNya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan sebaik-baiknya.
2. Kedua Orang Tua saya, Bapak (Eddy Haryono) dan Mama (Aeos L. Tobing), terima kasih Pak, Ma, sudah percaya kepada Pryanka dan selalu mendoakan yang terbaik. Terima kasih karena selalu memberikan dukungan dan semangat.
3. Bapak Prof. Dr. Koerniatmanto Soetoprawiro, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing Skripsi saya. Terima kasih bapak karena sudah memberikan waktu dan kesabaran untuk memberikan arahan serta koreksi selama proses pembuatan skripsi ini. Semoga bapak sehat selalu.
4. Ibu Grace Juanita, S.H., M.Kn. selaku Dosen Pembimbing Seminar Proposal dan juga Dosen Penguji Penulisan Hukum saya. Terima kasih ibu sudah memberikan saran dan perbaikan serta membantu selama sidang.
5. Bapak Dr. iur. Liona Nanang Supriatna, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan.
6. Bapak Dr. Tristam Pascal Moeliono, S.H., M.H., LL.M., selaku Dosen Penguji Penulisan Hukum saya. Terima kasih pak atas saran yang telah diberikan selama persidangan.

7. Ibu Galuh Candra Purnamasari, S.H., M.H., selaku Dosen Wali saya di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan.
8. Seluruh Dosen Pengajar di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan, terimakasih bapak/ibu atas waktu dan pengajarannya.
9. Keluarga Besar Staff Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan. Terima kasih kepada Staff Tata Usaha yang telah membantu proses administrasi selama saya di Fakultas Hukum. Terima kasih kepada para Pekarya yang membantu saya selama menempuh kuliah di Fakultas Hukum.
10. Kedua Adik saya, Abi (Abraham Christian) dan Cilla (Sonia Priscilla), terima kasih karena sudah memberikan *moral support* yang melimpah. Kalian pasti bisa menjadi orang-orang yang hebat dan berhasil.
11. Keluarga kecil saya di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan, *Dum Dum Girls!* Terima kasih kepada Angeliqe Juliani dan Vania Carissa, karena sudah menemani hampir keseluruhan kehidupan kampus, *from ups and downs*, terima kasih sudah memberikan banyak sekali pelajaran hidup mulai dari yang penting sampai sangat tidak penting, hehe. *Thank you for always having my back.*
12. Sarah Pella dan Tharasya Thessalonica. Terima kasih Sarah sudah mengajarkan untuk menghadapi sesuatu yang baru. *Thank you for trusting me.* Terima kasih Thezzy, *thank you for being one of the best teachers. Thanks to you both for being my confidant.*
13. Carvira Finrely. Pira terima kasih untuk setiap waktu yang udah kita jalanin bareng-bareng. Pira yang super detail dalam segala informasi, *thank you for all of the things you do, big and small.*
14. Andrea Natalia dan Michelle Leo. Andre dan Chelsist walaupun kita suka wacana (hahah), terima kasih sudah menjadi temanku selama perkuliahan ini! *Thank you for everything!*
15. Treeshia Megah dan Nixie. Treechia! Ega terima kasih selama 4 tahun ini, Ega pasti bisa karena Ega salah satu orang paling *strong* yang Pry tau, semangat! Nikcie *the ultimate Nation's Daughter!* Terima kasih sudah bersabar dengan aku yang suka kesiangan ini☺

16. *Squad* Mentari Hutagalung! Terima kasih Drielz yang juga merangkap *squad* tiga babi kecil, semoga sukses selalu pak pendeta! Terima kasih Mareez yang ikut meluangkan kosannya dan memberikan *moral support!* Airinz! Terima kasih sudah menjadi partner menjalani hari-hari berat hahahah *always remember that you're strong!* Vickz, Ejaa, Jessiez, dan Thomz, terima kasih sudah menemani hari-hari berat dengan tawa dan kekocakan kalian! Semangat dan sukses selalu kedepannya
17. Keluarga besar Himpunan Mahasiswa Program Studi Ilmu Hukum 2019, terutama Divisi Pendidikan, terima kasih karena kita sudah berproses bersama sebagai sebuah tim yang baik selama 1 semester yang singkat, semoga kalian sukses kedepannya.
18. Seluruh Panitia *Parahyangan Legal Competition* 2020, terima kasih atas 7 bulan yang berkesan. Terima kasih atas pengalaman yang sudah diberikan. Sukses selaluu!
19. Kawan-kawan CPTK *Parahyangan Legal Competition* 2019, terima kasih sudah mengisi hari-hari perkuliahan sejak semester 6 dengan penuh warna, terima kasih atas dukungan kalian.
20. Teman-teman yang turut mengisi hari-hari selama kuliah, 5b, *Reunion*, *Rokris Girls*, *Goes to Jogja*, Kweti, *Noodweer*, dan lainnya yang tidak dapat disebutkan satu persatu, terima kasih atas waktu dan *moral support* yang telah diberikan.
21. Seluruh pihak yang baik secara langsung maupun tidak langsung telah membantu proses penulisan skripsi ini. Terima kasih.

Akhir kata, saya menyadari bahwa Skripsi ini belum sempurna dan banyak kekurangan dikarenakan pengetahuan dan pengalaman saya yang sangat terbatas. Sehingga, saya menerima setiap kritik dan saran demi kesempurnaan Skripsi ini. Semoga, Skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembangunan hukum Indonesia.

Jakarta, 21 Juli 2020

Pryanka Naoru Christy

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iv
Bab 1. PENDAHULUAN	1
1.1.Latar Belakang	1
1.2.Rumusan Masalah	6
1.3.Tujuan Penelitian	6
1.4.Manfaat Penelitian	6
1.5.Metode Penelitian.....	7
1.6.Studi Pustaka.....	8
1.7.Sistematika Penulisan.....	9
Bab 2. RATIFIKASI DAN TINJAUAN TERHADAP CAPE TOWN	
AGREEMENT 2012	11
2.1.Pengertian Ratifikasi	11
2.2.Pengaturan Standar Keselamatan Kapal di dalam Masyarakat	
Internasional.....	25
2.3. <i>Cape Town Agreement 2012</i>	30
2.4.Negara-Negara yang Sudah Melakukan Ratifikasi <i>Cape Town</i>	
<i>Agreement 2012</i>	37
Bab 3. TINJAUAN REGULASI INDONESIA TERKAIT KAPAL	
PENANGKAP IKAN DENGAN PANJANG 24 METER ATAU	
LEBIH YANG BERLAYAR DI LAUT LEPAS	41
3.1.Definisi Kapal Penangkap Ikan	41
3.2.Definisi Laut Lepas	45
3.3.Regulasi Keselamatan Kapal Penangkap Ikan di Indonesia.....	48
3.4.Tinjauan terhadap RFMO	53
3.5.Sikap Indonesia terhadap <i>Cape Town Agreement 2012</i>	60

Bab 4. ANALISIS PENGATURAN TENTANG KAPAL PENANGKAP IKAN BERUKURAN 24 METER ATAU LEBIH YANG BERLAYAR DI LAUT LEPAS DI INDONESIA DAN CAPE TOWN AGREEMENT 2012	62
4.1.Pengaturan Standar Kapal Penangkapan Ikan di Indonesia	62
4.2.Urgensi Indonesia untuk Meratifikasi <i>Cape Town Agreement</i> 2012 ...	63
4.3.Konsekuensi Ratifikasi <i>Cape Town Agreement</i> 2012 terhadap Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia.....	68
Bab 5. PENUTUP	71
5.1.Kesimpulan	71
5.2.Saran	72
DAFTAR PUSTAKA	74

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Lautan merupakan komponen utama hidrosfer planet kehidupan yang mencakup 71 persen permukaan bumi.¹ Hal ini menyebabkan munculnya tantangan tersendiri bagi negara-negara di dunia yang memiliki kepentingan laut untuk memajukan maritimnya. Indonesia merupakan negara yang kurang lebih 2/3 dari wilayahnya merupakan lautan.² Tidak heran apabila Indonesia merupakan salah satu negara maritim yang paling besar di dunia.

Secara geografis, Indonesia terletak di antara 2 (dua) samudra, yaitu Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, serta menghubungkan 2 (dua) benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia. Letak Indonesia yang sangat strategis, membuat Indonesia menjadi salah satu negara yang menjadi jalur pelayaran perdagangan dunia.³ Indonesia merupakan negara kepulauan pertama yang mengusulkan penetapan alur-alur kepulauannya sesuai dengan ketentuan yang terdapat pada *The United Convention on the Law of the Sea* 1982 (yang selanjutnya akan disebut sebagai UNCLOS 1982).⁴ Dengan adanya jalur pelayaran ini diharapkan akan mempermudah arus pelayaran internasional dan meningkatkan nilai ekspor Indonesia.

Sebagian besar wilayah Indonesia berupa laut sehingga menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki potensi besar di bidang kelautan. Perikanan menjadi salah satu sektor yang mempunyai peranan penting dan strategis terhadap pembangunan perekonomian nasional, terutama mengenai

¹ Muthia Ramadhani, *Seberapa Luas Samudera di Dunia?*

<https://www.republika.co.id/berita/trendtek/sains-trendtek/17/09/13/ow7566335-seberapa-luas-samudera-di-dunia> (terakhir diakses 01 Oktober, 2019).

² WWF Indonesia, *Tentang Komunitas Marine Buddies*, https://www.wwf.or.id/tentang_wwf/upaya_kami/marine/howwework/campaign/marine_buddies/ (terakhir diakses 01 Oktober, 2019).

³ Levina Yustitiantingtyas, *Pengamanan dan Penegakan Hukum di Perairan Indonesia sebagai Konsekuensi Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)*, *Jurnal Pandecta* vol. 10, bagian abstrak (2015).

⁴ Indonesia Maritime Institute, *Alur Laut Kepulauan : Sebuah Konsekuensi Negara Kepulauan* (2013).

perluasan kesempatan kerja, pemerataan pendapatan, peningkatan taraf hidup bangsa, pembudidayaan ikan, sampai pada pihak pelaku usaha di bidang perikanan.⁵ Penangkapan ikan dan alat yang dipergunakan berkembang sangat cepat untuk memperoleh ikan dalam waktu relatif singkat dan jumlah yang cukup besar.

Kapal ikan, alat tangkap ikan, dan nelayan merupakan tiga faktor yang mendukung keberhasilan suatu operasi penangkapan ikan. Aktivitas menangkap ikan, terutama di laut merupakan kegiatan yang beresiko tinggi.⁶ Faktor keselamatan kapal maupun nelayan merupakan hal yang utama untuk menunjang kesuksesan suatu operasi penangkapan. Sehingga, masalah keselamatan kapal dan nelayan merupakan hal yang telah menjadi perhatian dunia. Telah banyak kebijakan-kebijakan internasional yang berkenaan dengan keselamatan di laut. Menurut *International Maritime Organization* (yang selanjutnya akan disebut sebagai IMO), 80% dari kecelakaan, disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) dan sebagian besar kesalahan ini dapat dihubungkan dengan kekurangan manajemen yang menciptakan pra-kondisi untuk terjadinya kecelakaan.⁷

Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor PER.12/MEN/2012 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Laut Lepas, diberikan pengertian mengenai kapal perikanan, yaitu kapal, perahu atau alat apung lain yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan.⁸ Selanjutnya, terdapat pengertian kapal penangkap ikan, yaitu kapal yang secara khusus

⁵ Puspoayu, Sari, dan Ramadhani, Praktik Illegal Transshipment di Laut Lepas Berdasarkan Hukum Laut Internasional, <https://jurnal.ugm.ac.id/jmh/article/download/35718/24278> (terakhir diakses 01 Oktober, 2019).

⁶ Grainger CR, *Hazards of Commercial Fishing*, World Health Forum, Vol 14, WHO: Geneva, P. 313-..315 (1993).

⁷ Blanc M, *Tools For Improved Fishing Vessel Safety: The Torremolinos Protocol And The Stcw-F Convention*, SPC Fisheries Newsletter, Nearshore Fisheries Development and Training Adviser, Secretariat of the Pacific Community, P. 30-32 (2006).

⁸ Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor PER.12/MEN/2012 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Laut Lepas. Pasal 1 angka (8).

dipergunakan untuk menangkap ikan, termasuk menampung, menyimpan, mendinginkan, dan/atau mengawetkan.⁹

Sebagian besar masyarakat Indonesia menjadikan laut sebagai tempat untuk mencari nafkah. Banyak masyarakat mengabdikan dirinya sebagai nelayan untuk mencari ikan atau sekedar bekerja sebagai Anak Buah Kapal (yang selanjutnya akan disebut sebagai ABK), baik kapal nasional maupun kapal asing. Baik nelayan maupun ABK merupakan bagian dari awak kapal. Hal ini dipertegas dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan pengertian awak kapal yaitu orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik, atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.¹⁰ Selanjutnya, undang-undang tersebut juga menyatakan bahwa Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain nakhoda.¹¹

Indonesia termasuk ke dalam salah satu negara pengirim terbesar awak kapal khususnya ABK. Dari sudut pandang tenaga kerja, diperkirakan 3,8 juta penduduk Indonesia bekerja dalam industri perikanan hilir ke hulu.¹² Jenis-jenis usaha perikanan meliputi kegiatan di laut (menangkap ikan), kegiatan di pelabuhan penangkapan ikan (melabuhkan, memroses dan menjual ikan) dan mengekspor ikan ke luar negeri (transportasi dan konsumsi). Dari 3,8 juta tenaga kerja, sebanyak 2.641.967 tenaga kerja bekerja sebagai nelayan (awak kapal/kapten kapal/pawang laut) di laut dalam 550.000 kapal penangkap ikan, dan sisanya 913.788 tenaga kerja bekerja dalam industri perikanan lainnya seperti Unit Pengolahan Ikan (UPI).¹³ Hal ini menyebabkan banyaknya perusahaan perikanan merekrut tenaga kerja dari Indonesia untuk bekerja sebagai awak kapal.

Dengan demikian, dalam melakukan pekerjaannya para tenaga kerja Indonesia yang berprofesi sebagai awak kapal terutama yang melakukan penangkapan ikan

⁹ Supra note 8, pasal 1 angka (9).

¹⁰ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, L.N.R.I., No.64 Tahun 2008. Pasal 1 angka 40.

¹¹ Supra note 10. Pasal 1 angka (42).

¹² Laporan Mengenai Perdagangan Orang, Pekerja Paksa, dan Kejahatan Perikanan dalam Industri Perikanan di Indonesia (2016).

¹³ Greenpeace, Laut Indonesia dalam Krisis. halaman 2 (2013).

di laut lepas membutuhkan perlindungan khusus. Salah satu pengaturan yang cukup penting adalah pengaturan mengenai kelayakan kapal. Hal tersebut perlu diatur untuk mencegah terjadinya praktek *Illegal, Unregulated, and Unreported* (IUU) *Fishing* serta mengurangi tingkat kecelakaan kapal yang cukup tinggi.

Hingga saat ini, pemerintah Indonesia belum memiliki pengaturan yang jelas tentang kapal penangkap ikan berukuran 24 meter atau lebih yang berlayar di laut lepas. Di dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan, dinyatakan bahwa setiap orang yang melakukan usaha perikanan di bidang penangkapan, pembudidayaan, pengangkutan, pengolahan, dan pemasaran ikan di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia wajib memiliki Surat Ijin Usaha Perikanan (SIUP).¹⁴ Ketentuan lebih lanjut mengenai penerbitan, tata cara, dan syarat-syarat pemberian SIUP diatur dengan Peraturan Menteri.¹⁵ Namun ketentuan tersebut juga tidak menjelaskan secara rinci mengenai persyaratan apa saja yang harus dipenuhi sehingga sebuah kapal dapat dikatakan layak untuk berlayar di laut lepas.

Padahal, kebutuhan untuk memberikan pengawasan yang baik terhadap kelayakan kapal sangat dibutuhkan karena hal tersebut dapat memberikan keamanan bagi keselamatan awak kapal yang berada di dalamnya. Laporan *International Labour Organization* (selanjutnya disebut sebagai ILO) mensinyalir terdapat 24.000 awak kapal dan nelayan yang meninggal dan 24 juta yang terluka akibat kecelakaan kapal ikan setiap tahunnya.¹⁶ Angka tersebut sepuluh kali lebih tinggi jika dibandingkan dengan angka kecelakaan kapal dagang. Dengan melihat keadaan diatas, maka terdapat upaya yang dapat dilakukan oleh pemerintah Indonesia, yaitu melakukan ratifikasi terhadap perjanjian internasional.

Hukum internasional telah mengatur ketentuan ratifikasi dalam sebuah konferensi yang diadakan di kota Wina pada tahun 1969. Konferensi tersebut menghasilkan

¹⁴ Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, L.N.R.I., No.118 Tahun 2004. Pasal 26 ayat (1).

¹⁵ Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, L.N.R.I., No. 154 Tahun 2009. Pasal 32.

¹⁶ Kumparan, Indonesia Paparkan Perlindungan Nelayan dan Perikanan di Forum Dunia, <https://kumparan.com/kumparanbisnis/indonesia-paparkan-perlindungan-nelayan-dan-perikanan-di-forum-dunia> (terakhir diakses 06 November, 2019).

sebuah konvensi yang dinamakan *Vienna Convention On The Law of Treaties*, yang hingga saat ini menjadi pedoman Hukum Perjanjian Internasional di berbagai negara. Mengingat betapa pentingnya ratifikasi perjanjian internasional, maka di Indonesia telah dibuat aturan tentang perjanjian internasional yang memuat pengesahan perjanjian internasional termasuk di dalamnya ketentuan ratifikasi sebagai landasan yuridis. Pemberian tempat perjanjian internasional dalam sistem hukum nasional merupakan salah satu pencerminan penegakan konstitusi.¹⁷

Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Kementerian Kelautan dan Perikanan (selanjutnya disebut sebagai KKP) M. Zulficar Mochtar mendukung ratifikasi *Cape Town Agreement 2012*.¹⁸ Menurutnya, ratifikasi terhadap *Cape Town Agreement 2012* diperlukan karena masing-masing negara memiliki perangkat untuk melakukan pengawasan dan meningkatkan transparansi kegiatan perikanan.

Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the 1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 merupakan perjanjian internasional yang mengatur tentang kelayakan kapal dengan panjang 24 meter atau lebih yang beroperasi di laut lepas.¹⁹ Sejauh ini Indonesia belum meratifikasi Konvensi Torremolinos (termasuk turunannya). Padahal, saat ini sudah cukup banyak kapal penangkap ikan Indonesia yang memiliki panjang 24 meter atau lebih beroperasi di laut lepas. Untuk inilah penulis merasa bahwa perlunya melakukan penelitian hukum mengenai ketentuan-ketentuan internasional dan kaidah-kaidah internasional juga peraturan-peraturan dan kaidah nasional yang mengatur tentang keamanan dan

¹⁷ Karmila Hippy, Praktik Ratifikasi Perjanjian Internasional di Indonesia, <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/administratum/article/view/3019/2564> (terakhir diakses 20 November, 2019). Halaman 89.

¹⁸ SuaraTani.com, Berantas Pencurian Ikan di Laut, Indonesia Dukung Ratifikasi *Cape Town Agreement*, <https://suaratani.com/news/agro-industri/berantas-pencurian-ikan-di-laut-indonesia-dukung-ratifikasi-cape-town-agreement> (terakhir diakses pada 06 November, 2019).

¹⁹ *The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels*. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx> (terakhir diakses 01 Oktober, 2019).

kelayakan kapal penangkap ikan sepanjang 24 meter atau lebih yang beroperasi di laut lepas. Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis memilih judul:

**“URGENSI RATIFIKASI *CAPE TOWN AGREEMENT* 2012 TERHADAP
KAPAL PENANGKAP IKAN DENGAN PANJANG 24 METER ATAU
LEBIH YANG BERLAYAR DI LAUT LEPAS.”**

1.2.Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis merumuskan permasalahan yang akan diteliti dalam penulisan ini, yaitu:

Bagaimana urgensi Indonesia untuk meratifikasi *Cape Town Agreement* 2012 dan konsekuensinya terhadap peraturan perundang-undangan di Indonesia terkait kapal penangkap ikan dengan panjang 24 meter atau lebih yang berlayar di laut lepas?

1.3.Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah dijabarkan di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tentang bagaimana implikasi *Cape Town Agreement* 2012 terkait kelayakan kapal penangkap ikan dengan panjang 24 meter serta konsekuensi bagi Pemerintah Indonesia apabila meratifikasi *Cape Town Agreement* 2012.

1.4.Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis untuk mengembangkan ilmu hukum maupun secara praktis, yaitu:

- a. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan terhadap pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam hal Hukum Perikanan, serta dapat memberikan jawaban terhadap perlindungan awak kapal dalam kapal penangkap ikan sepanjang 24 meter yang berlayar di laut lepas.
- b. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada pemerintah dalam membangun hukum negara Indonesia, khususnya di bidang

pemberantasan *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing*, dan dapat memberikan informasi kepada masyarakat terkait perlindungan awak kapal dalam kapal penangkap ikan sepanjang 24 meter yang berlayar di laut lepas.

1.5. Metode Penelitian

Penelitian dilakukan menggunakan metode yuridis normatif, dimana untuk menjawab suatu masalah hukum menggunakan aturan, prinsip, ataupun doktrin hukum yang telah ada.²⁰ Penelitian yuridis normatif dilakukan dengan pendekatan *statute approach*, yaitu dengan menelaah setiap undang-undang atau aturan yang terkait dengan masalah hukum yang dibahas,²¹ sehingga apabila diaplikasikan ke dalam penelitian ini maka penelitian akan menggunakan setiap aturan atau regulasi yang berkaitan dengan standar keselamatan kapal penangkap ikan berukuran 24 meter atau lebih yang berlayar di laut lepas.

Menurut Soerjono Soekanto pendekatan yuridis normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.²²

Sifat penelitian ini adalah deskriptif analitis. Deskriptif analitis digunakan untuk penelitian yang mempunyai masalah hukum. Deskriptif analitis adalah suatu metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data atau sampel yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum.²³

Dengan kata lain, penelitian ini mengambil masalah atau memusatkan perhatian kepada masalah-masalah sebagaimana adanya saat penelitian dilaksanakan, hasil penelitian kemudian diolah dan dianalisis untuk diambil kesimpulannya. Sehingga

²⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Kencana, Jakarta, 2010). Halaman 35.

²¹ Id. Halaman 93.

²² Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif* (Suatu Tinjauan Singkat) (Rajawali Pers, Jakarta, 2001). Halaman 13-14.

²³ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Alfabeta, Bandung, 2009). Halaman 29.

di dalam penelitian ini, penulis akan mencari dan menemukan permasalahan yang terdapat pada aturan atau regulasi Indonesia terkait standar keselamatan kapal yang dianalisis dengan *Cape Town Agreement 2012*.

1.6.Studi Pustaka

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan berbagai peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2016 tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan, dan masih banyak lagi. Selain itu peneliti juga menggunakan *Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the 1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977* dan *annex* (lampiran perjanjian) sebagai acuan dalam membandingkan pengaturan tentang kapal secara nasional dan internasional.

Sebagaimana jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif, maka teknik pengumpulan data yang digunakan adalah teknik pengumpulan data kepustakaan. Sumber data yang digunakan adalah bahan hukum primer yang merupakan bahan hukum baik nasional maupun internasional yang mengikat, seperti:

- Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan;
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan;
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor PER.12/MEN/2012 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Laut Lepas;
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 5/PERMEN-KP/2019 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 23/PERMEN-KP/2013 tentang Pendaftaran dan Penandaan Kapal Perikanan;
- *Cape Town Agreement 2012*;
- dan bahan-bahan hukum lain yang terkait dan relevan untuk penelitian ini.

Bahan hukum sekunder yang merupakan penjelasan dari bahan hukum primer seperti buku dan jurnal hukum, serta karya tulis atau hasil diskusi *Cape Town Agreement*, dan laporan yang berkaitan dengan “Urgensi Ratifikasi *Cape Town Agreement 2012* terkait Keselamatan Kapal Penangkap Ikan dalam Upaya Perlindungan Awak Kapal di Laut Lepas”.

Bahan hukum tersier menurut Soerjono Soekanto adalah bahan hukum berupa kamus, ensiklopedia, bibliografi, indeks kumulatif, dan leksion.²⁴ Bahan hukum tersier yang penulis gunakan terdiri dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kamus hukum, dan internet.

1.7. Sistematika Penulisan

Penelitian ini dibuat dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB 1 – Pendahuluan

Bagian Pendahuluan penelitian ini berisi Latar Belakang Masalah yang akan membahas mengenai penjelasan umum mengenai alasan dibutuhkan pengaturan mengenai kapal dengan panjang 24 meter atau lebih dan hubungannya dengan keselamatan awak kapal, kemudian setelah menemukan permasalahan penulis akan merumuskan beberapa pertanyaan yang akan dituangkan dalam bagian Rumusan Masalah.

BAB 2 – Ratifikasi dan Tinjauan terhadap *Cape Town Agreement 2012*

Pada bab ini penulis membahas seputar apa yang dimaksud dengan ratifikasi dan akan ditinjau standar keselamatan kapal yang terdapat di dalam *Cape Town Agreement 2012*.

BAB 3 – Tinjauan Regulasi Indonesia terkait Kapal Penangkap Ikan dengan Panjang 24 Meter atau Lebih yang Berlayar di Laut Lepas

Setelah mengetahui konsep tentang kapal penangkap ikan di dalam *Cape Town Agreement 2012*, penulis membahas mengenai laut lepas dan kapal penangkap ikan. Penulis juga berencana untuk membahas pengaturan seputar kelayakan kapal khususnya kapal penangkap ikan yang menjadi objek penelitian skripsi ini.

²⁴ Supra Note 22. Halaman 14-15.

BAB 4 – Analisis Pengaturan Kapal Penangkap Ikan Berukuran 24 Meter atau Lebih yang Berlayar di Laut Lepas di Indonesia dan *Cape Town Agreement 2012*

Bagian ini akan menguraikan tentang hasil penelitian dan analisa dari data yang telah diperoleh. Bab ini akan memaparkan persamaan dan perbedaan aturan terkait keselamatan kapal yang telah ada di Indonesia dengan *Cape Town Agreement 2012*, kemudian bab ini juga akan mengangkat hubungan dari keselamatan kapal serta konsekuensi dari ratifikasi *Cape Town Agreement 2012*.

BAB 5 – Penutup

Sebagai bagian penutup, bab ini akan memberikan kesimpulan dan saran, yang akan menjawab kebutuhan untuk meratifikasi *Cape Town Agreement 2012* menjadi peraturan perundang-undangan di Indonesia dalam rangka terwujudnya standar keselamatan kapal penangkap ikan yang efisien.

