



**JURNAL
POROS HUKUM
PADJADJARAN**

P-ISSN: 2715-7202

E-ISSN: 2715-9418

Artikel diterbitkan:
30 November 2020

DOI:
<https://doi.org/10.23920/jphp.v2i1.260>

Halaman Publikasi:
<http://jurnal.fh.unpad.ac.id/index.php/JPHP/issue/archive>

Diterbitkan oleh:
Fakultas Hukum
Universitas Padjadjaran

PERAN KONVENSI HUKUM LAUT INTERNASIONAL PBB 1982 DAN INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) BAGI KESELAMATAN DAN KEAMANAN ANAK BUAH KAPAL (ABK) SELAMA BERLAYAR DALAM PELAYARAN INTERNASIONAL

THE ROLE OF THE 1982 UNITED NATIONS ON THE LAW OF THE SEA (UNCLOS) AND THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) FOR THE SAFETY AND SECURITY OF SHIP'S CREW DURING SAILING IN INTERNATIONAL SHIPPING

Chann Piseth^a

ABSTRAK

Eksploitasi terhadap tenaga kerja di laut lepas, khususnya ABK, masih sering terjadi. Meskipun tidak diatur secara spesifik, keselamatan dan keamanan ABK dapat dikaitkan dengan KHL PBB 1982, Pasal 94. Tujuan dari kajian ini adalah untuk menjelaskan keterkaitan Pasal 94 KHL dengan perlindungan terhadap ABK, peran IMO terhadap keselamatan dan keamanan ABK, dan kerja sama antara IMO dan ILO dalam menangani masalah eksploitasi sumber daya manusia dalam pelayaran internasional. Dari kajian ini dapat dijelaskan bahwa dalam KHL PBB 1982, Pasal 94 Ayat 2 (b) dan 3 (b) terdapat kewajiban yang dibebankan kepada Negara Bendera untuk ikut bertanggung jawab jika ABK mendapatkan suatu masalah. Sementara itu, sebagai agen khusus PBB, IMO telah mengadopsi satu Kode Manajemen Internasional dengan tujuan untuk memastikan keselamatan manusia dan menghindari kerusakan lingkungan laut. IMO, ILO dan *Ad Hoc* juga membentuk kerja sama tripartit untuk mengatur hal-hal yang berkaitan dengan ketenagakerjaan di laut.

Kata kunci: anak buah kapal; IMO; ILO; keselamatan dan keamanan.

ABSTRACT

Exploitation of workers on the high seas, especially the ship's crew, is still common. Although not specifically regulated, the safety and security of the ship's crew can be linked to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Article 94. The purpose of this study is to explain the relationship between Article 94 UNCLOS and the protection of ship's crew, the role of International Maritime Organization (IMO) in the safety and security of ship's crew, and cooperation between IMO and ILO in dealing with the problem of exploitation of human resources in international shipping. From this study, it can be explained that in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 94 Paragraphs 2 (b) and 3 (b) there was an obligation imposed on

^a Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jl. Banda No. 42 Bandung, email: piseth.chann@gmail.com.

the Flag State to take responsibility if the ship's crew had a problem. Meanwhile, as a UN special agent, IMO has adopted an International Management Code to ensure human safety and avoid damage to the marine environment. IMO, ILO and Ad Hoc also formed tripartite cooperation to regulate matters related to employment at sea.

Keywords: ILO; IMO; security and safety; ship's crew.

PENDAHULUAN

Praktik eksploitasi terhadap tenaga kerja di laut lepas, baik itu dalam pelayaran nasional maupun internasional, masih sering terjadi meskipun terdapat undang-undang yang mengatur tentang ketenagakerjaan. Sebagai contoh pada bulan Mei 2020, masyarakat Indonesia digaduhkan dengan berita mengenai anak buah kapal (selanjutnya disebut ABK) yang bekerja di kapal perikanan milik perusahaan China, yaitu Kapal Long Xing 629. Kapal dari perusahaan China tersebut diregistrasi di China.¹ Dilansir dari BBC News Indonesia, awal dari kegaduhan berita tersebut disebabkan karena proses pemakaman (pelarungan jenazah ke laut lepas) yang dilakukan terhadap ABK berkewarganegaraan Indonesia yang dipekerjakan oleh perusahaan terkait.

Berkaitan dengan kasus tersebut, Menteri Luar Negeri Retno Marsudi mengonfirmasi berita tersebut dengan mengumumkan bahwa terdapat empat ABK WNI yang meninggal dunia di Long Xing 629, dengan tiga di antaranya telah dikuburkan di laut (dilarung) dan satu orang lainnya meninggal dunia di salah satu fasilitas kesehatan di Busan, Korea Selatan. Sementara itu, ABK lainnya yang masih hidup telah tiba di Indonesia pada Jumat, 8 Mei 2020.

Salah satu ABK yang telah tiba di Indonesia itu telah membagikan pengalamannya bekerja di atas Kapal Long Xing 629 dengan mengatakan bahwa ABK WNI yang bekerja di kapal itu hanya diberi kesempatan untuk istirahat selama 3 jam. Tidak hanya itu, mereka juga tidak mendapatkan perlakuan yang adil dalam hal makanan dan minuman yang layak untuk dikonsumsi.²

Atas perlakuan tersebut, Menteri Luar Negeri Retno Marsudi mengutuk perlakuan yang tidak manusiawi, yang dialami ABK Indonesia selama bekerja di kapal-kapal China karena hal itu juga mencederai hak-hak asasi manusia. Selain itu,

¹ Western & Central Pacific Fisheries Commission, <https://www.wcpfc.int/node/15812>, [accessed on 17/11/20].

² Baca selengkapnya di: Heyder Affan dan Callistasia Wijaya, "ABK Indonesia di kapal China: 'Tidur hanya tiga jam, makan umpan ikan', hingga pengalaman pahit yang sulit dilupakan melarung jenazah teman", BBC News Indonesia, 10 Mei 2020, <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-52466661>, [accessed on 06/06/20].

pemerintah Indonesia telah meminta pemerintah China menyelidiki kasus ini dan meminta perusahaan kapal Long Xing 629 untuk bertanggung jawab.³

Pengakuan yang diberikan oleh ABK Indonesia tersebut cukup menjelaskan bahwa perusahaan kapal Long Xing 629 dari China tersebut itu telah mengeksploitasi sumber daya manusia (selanjutnya disebut SDM) dan juga hak asasi manusia. Terdapat tiga hal yang berkaitan, yaitu 1) kesejahteraan di atas kapal; 2) jam kerja; dan 3) fasilitas makanan dan minuman, yang dapat diidentifikasi sebagai bentuk eksploitasi SDM dan hak asasi manusia. Sebagai tambahan, kasus eksploitasi yang dialami oleh ABK WNI ini dapat dihubungkan dengan tiga sumber hukum yang saling berkaitan, yang mengatur keselamatan dan keamanan pelayaran internasional, yaitu *International Labor Organization (ILO)*, Konvensi Hukum Laut (KHL), dan *International Maritime Organization (IMO)*.

*Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)*⁴ adalah perjanjian internasional dari International Labour Convention (ILO) yang menetapkan hak pelaut atas kondisi kerja yang layak. Konvensi ini mulai berlaku pada tanggal 20 Agustus 2013, dan China adalah salah satu negara yang bertandatangan (anggota) pada tanggal 12 November 2015. Pasal 4, ayat 1 - 4 MLC, 2006 menentukan bahwa semua pelaut (*seafarers*) memiliki hak atas tempat kerja yang aman dan terjamin yang memenuhi standar keselamatan; ketentuan kerja yang adil; kondisi kerja dan kehidupan yang layak di atas kapal; dan juga memiliki hak atas perlindungan kesehatan, perawatan medis, tindakan kesejahteraan dan bentuk perlindungan sosial lainnya. Selanjutnya dalam Pasal 3 MLC, 2006 bagian (b) dan (d) membebani kewajiban kepada negara anggota untuk memenuhi ketentuan hukum dan peraturan dalam perundang-undangannya dan juga hukum nasionalnya untuk menghapus semua bentuk kerja paksa dan penghapusan diskriminasi sehubungan dengan pekerjaan. Pasal tersebut berbunyi seperti berikut,

"Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to: [...]

(b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour; [...]

(d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation."

³ *Ibid.*

⁴ Baca selengkapnya di: International Labour Organization, *Promoting jobs, protecting people*, <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:80001:0> [diakses pada: 10/06/20].

Sementara itu, pada Regulasi 2.3 MLC, 2006 juga ditentukan jam kerja (*Hours of work*) dan jam istirahat (*hours of rest*). Berdasarkan hal tersebut, dalam standar A2.3 paragraf 3 ditetapkan bahwa semua pelaut (*seafarers*) mendapatkan jam kerja yang standar sama dengan pekerjaan lain, yaitu 8 jam per hari dan 1 hari per minggu untuk istirahat, dan juga jika terdapat hari libur nasional, pelaut (*seafarers*) juga dapat beristirahat. Selebihnya lagi, dalam paragraf 5 ditentukan tentang jam istirahat pelaut seperti berikut:

- (a) *maximum hours of work shall not exceed:*
 - (i) *14 hours in any 24-hour period; and*
 - (ii) *72 hours in any seven-day period; or*
- (b) *minimum hours of rest shall not be less than:*
 - (i) *ten hours in any 24-hour period; and*
 - (ii) *77 hours in any seven-day period.*

Berdasarkan regulasi tersebut dapat dipahami bahwa dalam batas maksimal pelaut (*seafarers*) mendapatkan jam istirahat selama 14 jam per hari atau 72 jam per minggu, dan minimal tidak kurang dari 10 jam per hari atau 77 jam per minggu.

Keterangan mengenai regulasi tersebut berbeda dengan kasus yang dialami oleh ABK WNI yang bekerja di kapal Long Xing 629 dari China. Anak buah kapal WNI yang dipekerjakan di kapal tersebut hanya mendapatkan waktu tiga jam dan 10 atau 15 menit untuk istirahat per hari, atau sekitar 22 jam per minggu. Jam istirahat yang didapatkan ABK tersebut terlampaui jauh dengan durasi minimal jam istirahat yang ditentukan dalam Regulasi 2.3 MLC, 2006. Jadi, jika dikaitkan dengan regulasi tersebut dapat disimpulkan bahwa ABK yang bekerja di kapal itu masih mempunyai hak untuk mendapatkan jam istirahat paling tidak 7 jam per hari atau 50 jam per minggu.

Dalam hal yang lain, regulasi 3.2 MLC, 2006 juga memberikan aturan yang berkaitan dengan makanan dan katering (*Food and catering*). Berdasarkan aturan Standar A 3.2 dapat dipahami beberapa hal yaitu sebagai berikut.

1. Setiap anggota diharuskan mengadopsi hukum dan peraturan atau tindakan yang berkaitan dengan standar minimum kuantitas dan kualitas makanan dan air minum yang diberikan kepada pelaut.
2. Kapal yang mengibarkan benderanya harus memenuhi standar minimal makanan dan katering yang berkaitan dengan jumlah persediaan makanan dan air minum, jumlah pelaut di kapal, makanan dan minuman yang berkaitan dengan agama dan

praktik budaya, nilai gizi, kualitas, dan variasi. Selain itu, bagian catering juga harus memungkinkan memberikan penyediaan makanan yang memadai, bervariasi, dan bergizi yang disajikan secara higienis.

3. Pemilik kapal juga harus memastikan bahwa pelaut yang dipekerjakan sebagai juru masak telah dilatih, memenuhi syarat, dan berkompoten sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang dan peraturan anggota terkait.
4. Persyaratan pada bagian ketiga standar ini mencakup penyelesaian kursus pelatihan yang telah disetujui atau diakui oleh otoritas yang kompeten dalam hal masakan praktis, kebersihan makanan dan diri, penyimpanan makanan, pengendalian stok, perlindungan lingkungan, dan kesehatan dan keselamatan catering.
5. Berkaitan dengan aturan kelima, otoritas yang berkompoten harus mensyaratkan pendokumentasian inspeksi yang sering dilakukan di atas kapal sehubungan dengan persediaan makanan dan air minum, ruang dan peralatan yang digunakan untuk penyimpanan dan pengolahan makanan dan minuman, serta dapur dan perlengkapan lainnya yang digunakan untuk menyiapkan dan melayani makanan.
6. Pemilik kapal juga harus memastikan bahwa tidak ada pelaut yang berusia di bawah 18 tahun yang boleh dipekerjakan atau dilibatkan sebagai juru masak kapal.

Pada kenyataannya, makanan dan minuman yang diterima oleh ABK WNI di kapal Long Xing 629 berada jauh di bawah standar makanan dan catering dalam regulasi 3.2 MLC, 2006. Para ABK WNI ini mendapatkan perlakuan yang berbeda dengan ABK yang berkebangsaan China. Anak Buah Kapal WNI hanya mendapatkan ikan umpan sebagai makanan dan air laut sulingan sebagai minuman sementara ABK China mendapatkan makanan layak konsumsi berupa makanan segar minuman berupa air mineral.

Kasus yang dialami oleh ABK WNI ini juga dapat dikaitkan dengan Konvensi PBB tentang Hukum Laut Internasional. Konvensi ini merupakan suatu peraturan yang menjelaskan tentang batas-batas wilayah pada suatu negara, mengatur mengenai hak-hak dan kewajiban baik negara-negara pantai (*coastal states*) maupun negara-negara tidak berpantai (*land-locked states*), dan juga tentang keselamatan dan keamanan pelayaran internasional. Konvensi ini ditandatangani oleh 150 negara peserta pada tahun 1982 di Teluk Montego dan resmi menjadi Konvensi PBB yang disebut *United Nations Convention*

on *Law of the Sea* atau disingkat "Unclos 1982" (selanjutnya dianggap sebagai KHL 1982).⁵ Oleh karena hampir semua negara sepakat, maka saat ini konvensi ini telah menjadi dasar hukum laut internasional bagi seluruh negara.

Meskipun KHL 1982 cukup komprehensif mengatur tentang keselamatan dan keamanan pelayaran internasional bagi kapal-kapal, namun masih terdapat kekosongan seperti belum adanya aturan yang jelas mengenai keselamatan dan keamanan bagi ABK. Meskipun Konvensi Hukum Laut PBB 1982 tidak mengatur secara spesifik tentang keselamatan dan keamanan ABK, namun hal tersebut dapat dikaitkan dengan tanggung jawab dari negara bendera, khususnya berdasarkan Pasal 94 KHL tentang kewajiban dari negara bendera (*Duties of the flag State*).

Selain Hukum Laut Internasional, keselamatan dan keamanan ABK juga diregulasikan oleh sebuah organisasi internasional. Sejak tahun 1948 sebuah organisasi internasional telah dibentuk oleh PBB dengan nama *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)* yang kemudian nama tersebut berganti menjadi *The International Maritime Organization (IMO)* pada tahun 1982.⁶ Organisasi ini merupakan badan khusus PBB yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran; dan pencegahan polusi laut dan atmosfer oleh kapal-kapal. *International Maritime Organization* memiliki peran utama yaitu menciptakan kerangka kerja regulasi untuk industri perkapalan yang adil dan efektif, dapat diadopsi, dan diimplementasikan secara universal.⁷ Oleh sebab itu, bisa dianggap bahwa IMO ini adalah suatu lembaga internasional dari PBB yang bertugas untuk bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan seputar laut yang disebabkan oleh kapal-kapal.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat tiga masalah pokok yang dikaji dalam tulisan ini, yaitu 1) Bagaimana keterkaitan antara pasal 94 KHL PBB 1982 dengan perlindungan ABK?; 2) Bagaimana peran IMO terhadap keselamatan dan keamanan bagi ABK selama

⁵ Selengkapnya berbunyi sebagai berikut: "...The Convention was opened for signature on 10 December 1982 in Montego Bay, Jamaica. This marked the culmination of more than 14 years of work involving participation by more than 150 countries representing all regions of the world"., Ocean & Law of The Sea United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Overview and full text*, last updated: 11/02/2020.

https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm [accessed on: 05/06/2020].

⁶ Selengkapnya berbunyi sebagai berikut: "...the name of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) has been changed to "International Maritime Organization (IMO)" and the title of the Convention modified accordingly.", International Maritime Organization, <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IMOAndTheUnitedNations/Pages/default.aspx>.

⁷ International Marine Organization, "IMO - the International Maritime Organization-is the United Nations specialized agency with responsibility for the safety and security of shipping and the prevention of marine and atmospheric pollution by ships. IMO's work supports the UN SDGs.", <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>.

dalam pelayaran internasional?; dan 3) Bagaimana kerja sama IMO dan ILO dalam menangani masalah-masalah eksploitasi sumber daya manusia dalam aktivitas pelayaran internasional?

PEMBAHASAN

Keterkaitan Pasal 94 KHL PBB 1982 dengan Perlindungan Anak Buah Kapal (ABK)

Pada bagian ini dijelaskan keterkaitan antara Pasal 94 KHL 1982 dengan perlindungan terhadap ABK. Terdapat tiga hal yang menjadi kajian penulis, yaitu negara bendera (*Flag state*), tanggung jawab dari negara bendera (*Responsibility of the flag state*), dan tanggung jawab negara dalam KHL PBB 1982 (*Responsibility of the state based on the UNCLOS 1982*).

a. Negara Bendera (*Flag State*)

Pasal 91 Ayat 1 KHL 1982 membebani kewajiban kepada setiap negara untuk menetapkan persyaratan bagi kapal-kapal yang didaftarkan di negara yang bersangkutan untuk memperoleh kebangsaan dan hak mengibarkan bendera kebangsaannya. Pasal tersebut berbunyi

“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.”⁸

Berdasarkan pasal tersebut dapat dipahami bahwa Negara bendera atau *Flag State* adalah lokasi atau tempat kapal komersial didaftarkan atau dilisensikan.⁹ Dalam Hukum Perkapalan atau hukum pelayaran, pemilik kapal memiliki kebebasan memilih negara untuk mendaftarkan kapal dalam rangka memperoleh kebangsaan bagi kapalnya.¹⁰ Oleh sebab itu, dapat dipahami bahwa negara kapal komersial tidak harus sama dengan negara bendera. Setiap kapal bebas memilih negara kebangsaannya untuk mendapatkan lisensi agar diizinkan untuk mengibarkan bendera kebangsaan di atas kapalnya ketika melakukan aktivitas pelayaran di laut internasional.

Suatu kapal yang memenuhi ketentuan yang ditentukan dalam KHL PBB 1982 akan mendapatkan perlindungan dan kebebasan pelayaran di laut internasional (*freedom*

⁸ Pasal 91 ayat 1, United Nation on the Law of the Sea (UNCLOS 1982).

⁹ Karan C, (2019), *“What are Flag States in the Shipping Industry And What’s Their Role?”*, Marine Insight, Oktober 2019.

¹⁰ Parthiana, I. W, (2014), *“Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia”*, hlm. 189.

of navigation) dari KHL PBB 1982 tersebut. Namun, syarat untuk mendapat kebangsaan kapal ada di dalam yurisdiksi Negara Bendera, seperti dalam pasal 91 ayat 1 yang isinya telah memberi wewenang kepada negara bendera yang memberikan persyaratan bagi kapal-kapal yang ingin mendapatkan kebangsaannya. Sebuah kapal akan memiliki kebangsaan dari negara yang benderanya secara sah dikibarkan oleh kapal setelah memenuhi segala persyaratan yang diatur dalam hukum nasionalnya. Atas dasar itu, haruslah terdapat hubungan langsung (*a genuine link*) antara negara yang bersangkutan dengan kapal tersebut.¹¹

Setelah memberikan lisensi kepada sebuah kapal, negara bendera juga mendapatkan wewenang untuk melindungi kapal tersebut. Selain itu, negara bendera juga harus memastikan bahwa kapal tersebut sudah memenuhi persyaratan yang ada dalam yurisdiksi negara yang bersangkutan serta memastikan bahwa kapal tersebut tidak melakukan pelanggaran hukum internasional, misalnya penyalahgunaan tenaga ABK.

Penyalahgunaan tenaga kerja yang menimpa ABK WNI terjadi di Kapal Long Xing 629 yang diregistrasikan di China. Oleh karena pihak kapal dan pihak negara bendera harus memiliki hubungan langsung (*a genuine link*), maka seharusnya pihak China juga harus bertanggung jawab atas eksploitasi tenaga kerja yang terjadi pada ABK WNI yang dipekerjakan oleh kapal tersebut.

b. Tanggung Jawab Negara dalam KHL PBB 1982 (*Responsibility of the state based on the UNCLOS 1982*)

Sebagaimana telah dijelaskan di bagian pendahuluan bahwa *The United Nations Convention on The Law of The Sea 1982* (UNCLOS) atau Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982, yang juga disebut Konvensi Hukum Laut merupakan Perjanjian Internasional yang dihasilkan dari Konferensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS III) yang berlangsung antara tahun 1973 dan 1982.¹² Konvensi Hukum Laut PBB 1982 mulai berlaku (*enter into force*) pada tanggal 16 November 1994.

Adopsi tahun 1982 Konvensi PBB tentang Hukum Laut memberikan kerangka kerja baru untuk pengelolaan sumber daya laut untuk lebih baik.¹³ Konvensi ini menjelaskan tentang hak dan tanggung jawab negara terhadap penggunaan lautan di

¹¹ *Ibid.*

¹² Parthiana, I. W, (2014), "*Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*", hlm. 58.

¹³ Food and Agriculture Organization (FAO), (2002) "*Implementation of the International Plan of Action to Deter, Prevent and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*", Rome, ISBN 92-5-104756-1.

dunia, menetapkan pedoman untuk bisnis, lingkungan, dan pengelolaan sumber daya alam laut.

Keselamatan dan keamanan bagi ABK dalam KHL PBB 1982 ini bisa ditemukan dalam Pasal 94. Meskipun konvensi ini tidak mengatur hal tersebut secara spesifik, namun perlindungan tersebut sebenarnya dapat dikaitkan dengan tanggung jawab dari negara bendera. Kewajiban negara bendera (*duties of flag state*) ditetapkan dalam Pasal 94 KHL yang berisi 7 ayat. Namun, ayat yang memiliki keterkaitan dengan keselamatan dan keamanan bagi anak buah kapal (ABK) adalah Ayat 2 bagian (b) yang berbunyi

“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.”¹⁴

Dari ayat tersebut dapat dipahami bahwa negara bendera (*flag state*) harus menerapkan yurisdiksi berdasarkan peraturan perundang-undangan nasionalnya terhadap kapal-kapal yang memiliki kebangsaan negara bendera maupun terhadap nakhoda, perwira, dan ABK yang berkaitan dengan masalah administratif, teknis, dan sosial mengenai kapal tersebut.¹⁵

Selanjutnya, pada Ayat 3 bagian (b) Pasal 94 KHL disebutkan *“Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to: [...]*

(b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;”

Ayat tersebut menjelaskan bahwa negara bendera harus dapat mengambil langkah-langkah yang tepat berkenaan dengan keselamatan pelayaran dan kelayakan kapal kapalnya, khususnya yang berhubungan dengan: kondisi tenaga kerja di atas kapal dan pengawakan kapal dengan aman.¹⁶ Selain itu, jika dirasa bahwa langkah-langkah yang diambil belum cukup untuk menjamin keamanan di laut, negara bendera dapat mempertimbangkan instrumen internasional yang berlaku untuk memastikan keselamatan tenaga kerja yang bekerja di atas laut.

Pada intinya KHL PBB 1982 memberikan tekanan pada negara bendera untuk menerapkan yurisdiksi eksklusif berdasarkan peraturan perundang-undangan

¹⁴ Pasal 94 ayat 2 (b), United Nation on the Law of the Sea (UNCLOS 1982).

¹⁵ Parthiana, I. W, (2014), *“Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia”*, hlm. 192.

¹⁶ *“Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, ... the manning of ships, labor conditions and the training of crews...”*.

nasionalnya terhadap kapal-kapal yang memiliki kebangsaan negara bendera tersebut maupun terhadap nakhoda, dan ABK yang berkaitan dengan masalah administratif, teknis dan sosial mengenai kapal itu. Oleh sebab itu, dapat disimpulkan bahwa secara tidak langsung ketentuan dalam pasal 94 ayat 2 dan 3 bagian (b) ini mengatur keselamatan dan keamanan bagi ABK.

c. Tanggung Jawab Negara Bendera (*Responsibility of the Flag State*)

Tanggung jawab negara bendera atau *flag state* tidak hanya ditentukan dalam KHL PBB 1982, tetapi juga ditentukan oleh organisasi internasional, yaitu *Food and Agriculture Organization* (FAO). Berikut ini merupakan tanggung jawab negara bendera menurut FAO.

1. *If the vessel is fishing in waters under the jurisdiction of the flag State, the responsibility of the flag State is exclusive. Generally speaking, no other State has the right or responsibility to control the fishing activities of the vessel.*
2. *If the vessel is fishing on the high seas, the flag State has traditionally had exclusive responsibility for controlling the fishing activities of the vessel. However, a number of recent international agreements have given States other than the flag State certain rights to take action with respect to fishing vessels on the high seas, primarily to help prevent, deter and eliminate IUU fishing.*
3. *If the vessel is fishing in waters under the jurisdiction of a State other than the flag State (or is in the port of a State other than the flag State), the coastal (or port) State has rights and responsibilities with respect to the fishing activities of the vessel. In such situations, however, the flag State also continues to have responsibilities with respect to those fishing activities, including the responsibility to ensure that the vessel does not conduct unauthorized fishing in waters under the jurisdiction of another State.¹⁷*

Berdasarkan uraian di atas, negara bendera memiliki tanggung jawab yang eksklusif untuk mengatur tentang kegiatan memancing di laut, baik di dalam wilayah yurisdiksi negara bendera maupun di laut lepas atau di wilayah negara lain. Negara bendera harus memastikan bahwa kegiatan kapal-kapal tersebut sudah sesuai dengan hukum laut internasional dan juga peraturan internasional yang diadopsi oleh organisasi internasional yang berkompeten seperti IMO dan lain-lainnya.

¹⁷ Food and Agriculture Organization (FAO), (2002) *Implementation of the International Plan of Action to Deter, Prevent and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*, Rome, ISBN 92-5-104756-1.

Wewenang negara bendera berkaitan dengan kapal yang terdaftar di bawah bendera tertentu yang tercantum dalam Pasal 94 sebenarnya belum dinyatakan lengkap. Negara bendera masih harus melengkapi ketentuan yang diberlakukan dengan hukum dan peraturan internasional yang diadopsi dari IMO dan ILO.

Peran IMO terhadap Pelayaran Internasional

Sejak tahun 1982, *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO) berganti nama menjadi *The International Maritime Organization* (IMO).¹⁸ Organisasi maritim internasional yang bergerak di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran di laut ini telah ini IMO memiliki negara anggota sebanyak 174 negara dan tiga anggota asosiasi.¹⁹

Secara umum, IMO berperan penting sebagai mediator. Seperti dalam kasus Selat Malaka dengan Singapura²⁰, IMO memiliki peran dalam mengatur hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran. Dalam kasus tersebut, IMO berperan sebagai berikut.

1. Sebagai Lembaga yang Memberikan Inisiatif

IMO merupakan lembaga yang mengajukan inisiatif untuk mencari pendekatan internasional dalam hal penyelesaian isu-isu internasional seputar laut yang sensitif, seperti perlindungan terhadap Selat Malaka dan Singapura dari agen terorisme. Setelah mengetahui bahwa di kawasan Selat Malaka tersebut mempunyai tingkat keamanan yang semakin rendah karena adanya pembajakan dan terorisme, agen atau badan khusus dari PBB ini memutuskan untuk mengadakan konferensi tingkat tinggi (*high-level conference*) di Jakarta untuk mempertimbangkan cara dan sarana untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan di selat.

Sebagai tambahan, pada tahun 2004, 2005, dan 2007 dilaksanakan pertemuan yang membahas tentang perlindungan IMO terhadap alur pelayaran yang penting (*The IMO's Protection of Vital Shipping Lanes Initiative*) antara IMO dengan negara yang

¹⁸ Selengkapnya berbunyi sebagai berikut: "...the name of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) has been changed to "International Maritime Organization (IMO)" and the title of the Convention modified accordingly.", International Marine Organization, <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IMOAndTheUnitedNations/Pages/default.aspx>, diakses pada: 07/06/2020.

¹⁹ International Marine Organization (IMO), Member States, IGOs and NGOs, <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, diakses pada: 08/06/20

²⁰ Ho, Joshua H. (2009) 'Enhancing Safety, Security, and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore: The Cooperative Mechanism', *Ocean Development & International Law*, 40:2,233-247.

mengapit selat (*the littoral state*), yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Pertemuan tersebut menghasilkan kerangka kerja sama atau mekanisme kooperatif (*cooperative mechanism*) yang ditentukan dalam Pasal 43 KHL 1982.

2. Sebagai Lembaga yang Memberikan Konsultasi

Pertemuan Jakarta 2005 yang mendukung Pernyataan Bersama Batam (*Batam Joint Statement*) membahas pentingnya melibatkan negara-negara yang berbatasan dengan corong yang mengarah ke selat (khususnya Thailand dan India), akhirnya mengundang IMO untuk mempertimbangkan dalam konsultasi dengan negara-negara pesisir, mengadakan serangkaian pertemuan lanjutan untuk negara-negara pengguna untuk mengidentifikasi bantuan guna menganggapi kebutuhan-kebutuhan, yang mungkin termasuk pertukaran informasi, pengembangan kapasitas, pelatihan, dan dukungan teknis, dengan maksud untuk mempromosikan dan mengkoordinasikan langkah-langkah kerja sama.

3. Sebagai Lembaga yang Menyelenggarakan Pertemuan Bersama

Pertemuan pertama pada tahun 2005 tentang peningkatan keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan Selat Malaka dan Singapura diselenggarakan di Jakarta, Indonesia. Pertemuan tersebut diselenggarakan bersama oleh IMO dan tiga negara pesisir Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Selain itu, pertemuan kedua diselenggarakan pada tahun 2006 di Kuala Lumpur, Malaysia, dan pertemuan terakhir diselenggarakan di Singapura pada tahun 2007.

4. Sebagai *Trust Foundation*

IMO tidak hanya membagikan pendapat ahli atau bantuan implementasi teknis, tetapi juga merupakan yayasan perwalian dalam hal dana. Sebagai contoh, setelah pertemuan Singapura, Yunani mengumumkan bahwa mereka akan menyumbang 1 juta USD untuk mendanai kegiatan yang diadopsi dalam Mekanisme Kerjasama, tetapi kontribusinya akan dilakukan melalui dana perwalian IMO.

Partisipasi perwakilan IMO dalam 3 konferensi bertujuan untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan Selat Malaka dan Singapura. Adapun tujuan tersebut adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengumumkan pekerjaan/kegiatan IMO yang sesuai dengan tugas yang didapatkan dari PBB untuk melindungi keamanan di seputar laut.
2. Untuk memastikan bahwa penjabaran instrumen IMO sesuai dengan prinsip-prinsip dasar yang memandu penjabaran UNCLOS.

3. Untuk memberikan pendapat ahli tentang masalah tertentu.

a. Peran IMO Terhadap Keselamatan dan Keamanan Bagi Anak Buah Kapal (ABK)

Pada sesi ke-20 pada November 1997, Majelis IMO mengadopsi suatu resolusi tentang visi, prinsip, dan tujuan elemen manusia untuk organisasi.²¹ Resolusi tersebut mengakui perlunya peningkatan fokus pada kegiatan yang berhubungan dengan manusia dalam pengoperasian kapal yang aman; dan kebutuhan untuk mencapai dan mempertahankan standar keselamatan dan perlindungan lingkungan yang tinggi untuk tujuan mengurangi korban maritim secara signifikan. Pada sesi ke-23 bulan November-Desember 2003, Resolusi *Human element vision, principles and goals for the Organization* diperbarui oleh Majelis IMO.²²

Resolusi tersebut memiliki visi untuk meningkatkan keselamatan maritim dan kualitas lingkungan laut secara signifikan dengan mengatasi masalah elemen manusia untuk meningkatkan kinerja. Terdapat tujuh poin penting dari prinsip tersebut, yaitu seperti berikut.

- (a) *the human element is a complex multi-dimensional issue that affects maritime safety and marine environmental protection. It involves the entire spectrum of human activities performed by ships' crews, shore-based management, regulatory bodies, recognized organizations, shipyards, legislators, and other relevant parties, all of whom need to cooperate to address human element issues effectively;*
- (b) *the Organization, when developing regulations, should honor the seafarer by seeking and respecting the opinions of those that do the work at sea;*
- (c) *effective remedial action following maritime casualties requires a sound understanding of human element involvement in accident causation. This is gained by a thorough investigation and systematic analysis of casualties for contributory factors and the causal chain of events;*
- (d) *in the process of developing regulations, it should be recognized that adequate safeguards must be in place to ensure that a "single person error" will not cause an accident through the application of these regulations;*
- (e) *rules and regulations addressing the seafarers directly should be simple, clear and comprehensive;*

²¹ International Maritime Organization (IMO), "Vision, Principles and Goals", <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Pages/Default.aspx>.

²² *Ibid.*

- (f) *crew performance is a function of individual capabilities, management policies, cultural factors, experience, training, job skills, work environment and countless other factors;*
- (g) *dissemination of information through effective communication is essential to sound management and operational decisions; and*
- (h) *consideration of human element matters should aim at decreasing the possibility of human error as far as possible.*

Dari poin-poin tersebut dapat dipahami bahwa IMO berperan secara menyeluruh dalam meningkatkan keselamatan maritim dan kualitas lingkungan laut dengan cara mengajak pihak-pihak kompeten yang terkait untuk menyelesaikan masalah elemen manusia secara efektif (*need to cooperate to address human element issues effectively*) dan juga harus menghormati pelaut (*shoud honor the seafarer*). IMO juga menambahkan bahwa jika terdapat sebuah peraturan atau regulasi yang mengatur pelaut secara langsung, maka regulasi tersebut harus diatur secara sederhana, jelas, dan komprehensif.

Untuk mendukung keselamatan ABK, IMO menyarankan adanya tindakan perbaikan setelah terjadi kecelakaan di laut dengan melaksanakan penyelidikan dan analisis mengenai faktor penyebab dan rangkaian kejadian yang dialami oleh korban kecelakaan. Hal itu juga sejalan dengan prinsip keempat yang menyatakan bahwa jika organisasi yang berhubungan dengan kelautan mengembangkan regulasi, maka organisasi tersebut harus memastikan bahwa regulasi yang dikembangkan memiliki keamanan sehingga tidak menyebabkan kecelakaan jika regulasi tersebut diterapkan.

Pada tahun 1993, IMO mengadopsi Kode Manajemen Internasional untuk operasi kapal yang aman dan untuk pencegahan polusi (Kode ISM). Kode tersebut wajib diberlakukan pada tahun 1998.²³ Hal tersebut bertujuan adalah untuk memastikan keselamatan, mencegah cedera pada manusia atau hilangnya nyawa (*to ensure safety, to prevent human injury or loss of life*), dan untuk menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut, dan properti.

Penting untuk diperhatikan bahwa IMO tidak menerapkan atau menegakkan kebijakan dengan cara apapun. IMO diciptakan untuk mengadopsi kebijakan, bukan menegakkannya.

²³ International Maritime Organization, (2010), *“International Safety Management Code (ISM Code) and Guidelines on implementation of the ISM Coude, 2010 Edition”*, London, ISBN 978-92-801-551-0.

Ketika suatu pemerintahan negara telah menerima konvensi IMO, maka pemerintahan negara tersebut telah setuju untuk membuat kebijakan tersebut menjadi hukum nasional sehingga pemerintahan tersebut harus menegakkan hukum tersebut.

IMO mengembangkan program audit yang mengharuskan audit, dan program tersebut berlaku efektif sejak Januari 2016.²⁴ Namun, tidak ada tindakan balasan yang tersedia untuk PBB jika negara tersebut tidak memberlakukan kebijakan yang ditetapkan oleh IMO. Sebaliknya, IMO memberikan umpan balik dan saran tentang kinerja suatu negara saat ini.

Kerja Sama antara *The International Maritime Organization (IMO)* dan *The International Labour Organization (ILO)* atas Sumber Daya Manusia dalam Aktivitas Pelayaran Internasional

Ketentuan perlindungan sosial dalam industri maritim sangat menantang karena pelaut sering bekerja di bawah hukum negara lain. Dalam keadaan seperti itu, hal-hal seperti perlindungan terhadap kondisi kerja yang tidak adil, berbahaya, dan tidak sehat; serta akses ke layanan kesehatan dan perlindungan jaminan sosial bagi pelaut dan keluarganya menjadi sangat sulit untuk diterapkan.

Sebagaimana diketahui bahwa IMO merupakan agen PBB yang menangani masalah perburuhan, khususnya standar perburuhan internasional dan pekerjaan yang layak untuk semua. Dari semua anggota PBB yang berjumlah 193 negara, 187 di antaranya merupakan anggota ILO.²⁵

Oleh karena itu, ILO telah mengatasi kesulitan-kesulitan ini melalui penerapan standar ketenagakerjaan maritim yang komprehensif yang mencakup berbagai masalah perlindungan sosial.²⁶ Selain itu, ILO bekerja sama dengan badan khusus lain dari PBB, yaitu IMO dengan tujuan di bidang maritim. Kelompok kerja IMO, ILO serta *Ad Hoc* telah dibentuk untuk menangani berbagai masalah yang sangat penting bagi pelaut. Hasil kerja sama kelompok kerja tersebut termasuk:

- *Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers*

²⁴ Baca selengkapnya dalam versi Inggris di *Investopedia, International Maritime Organization (IMO)*, oleh: Will Kenton, Updated: 24/September/2019.

²⁵ International Labour Organization, *Member states - PDF*, Terakhir Diperbarui: 4 Oktober 2019.

²⁶ "The ILO has approached these difficulties through the adoption of comprehensive maritime labour standards covering a wide range of social protection issues.", International Labour Organization, "Joint IMO/ILO Activities on Seafarers", 2020.

- *Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on the Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident; and the*
- *Joint ILO/IMO Working Group on Medical Examinations of Seafarers and Ships' Medicine Chests.*²⁷

Kerja sama antara IMO, ILO, dan *Ad Hoc Working Group* didirikan pada tahun 1998. Hal itu dilakukan untuk mempertimbangkan pertanyaan tentang pertanggungjawaban dan kompensasi sehubungan dengan klaim pelaut; untuk memastikan, melalui pengoperasian instrumen internasional yang sesuai dengan hak-hak anggota pelaut untuk kompensasi yang memadai untuk hilangnya nyawa; cedera dan pengabaian pribadi; dan untuk merumuskan rekomendasi yang sesuai untuk Komite Hukum IMO dan Badan Pengatur ILO sebagaimana diperlukan. Kerja sama dari kelompok kerja ahli ini diadakan di kantor pusat ILO mulai 2-6 Maret 2009.²⁸

Menurut kerangka acuannya, Kelompok kerja bersama harus menyiapkan rekomendasi yang sesuai untuk dipertimbangkan oleh Komite Hukum IMO dan Badan Pengatur ILO, termasuk rancangan pedoman tentang perlakuan yang adil bagi para pelaut jika terjadi insiden maritim. Sesi pertama Kelompok Kerja Bersama berlangsung dari 17 – 19 Januari 2005.

Hal yang terakhir adalah tentang *Joint ILO/IMO Working Group on Medical Examinations of Seafarers and Ships' Medicine Chests*. Pertemuan *Joint ILO/IMO* tersebut membahas Pemeriksaan Kesehatan Medis Pelaut dan *Ships' Medicine Chests*. Pertemuan tersebut diadakan di Jenewa dari 26 hingga 30 September 2011.²⁹ Tujuan dari Pertemuan ini adalah untuk menyelesaikan revisi Pedoman tentang pemeriksaan medis pelaut yang mengarah pada masalah sertifikat medis sesuai dengan persyaratan yang relevan yang ditetapkan dalam MLC, 2006; dan Konvensi Internasional tentang STCW 1978 yang diamandemen; dan untuk mempertimbangkan pedoman yang berkaitan dengan peti obat kapal, terutama dalam hal jumlah peralatan dan persediaan, sehingga dapat melengkapi informasi yang terkandung dalam edisi terbaru dari Panduan Medis Internasional untuk Kapal dan memfasilitasi kepatuhan dengan persyaratan dari Konvensi internasional yang relevan.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Selengkapnya berbunyi sebagai berikut: “*The Ninth Session of the Joint IMO/ILO Ad Hoc Working Group on Liability and Compensation Regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers was held at the headquarters of the ILO from 2-6 March 2009.*”, International Labour Organization, ilo.org.

²⁹ International Labour office, *Guidelines on the medical examinations of seafarers dan Final report.*

Pertemuan tripartit antara IMO, ILO, dan *Ad Hoc* dihadiri oleh delapan perwakilan pemerintah yang dinominasikan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO); empat pemilik kapal; dan empat perwakilan pelaut yang ditunjuk oleh masing-masing kelompok Komisi Maritim Gabungan ILO. Beberapa anggota-anggota lain juga diwakili, termasuk sejumlah pengamat dari organisasi antar pemerintah dan non-pemerintah.

Struktur tripartit ILO yang unik memberikan suara yang setara kepada pekerja, pengusaha dan pemerintah untuk memastikan bahwa pandangan mitra sosial tercermin erat dalam standar ketenagakerjaan dan dalam membentuk kebijakan dan program.

PENUTUP

Kesimpulan

Pelanggaran HAM tidak hanya terjadi di darat, tapi juga di laut. Perdagangan manusia, korupsi, eksploitasi, dan pelanggaran ilegal lainnya, ditambah dengan kurangnya kepolisian dan penegakan hukum internasional yang tepat, adalah kenyataan yang menyedihkan dari banyak aktivitas laut. Kehadiran pelanggaran hak asasi manusia yang terus meningkat di laut dan penganiayaan langsung dan tidak langsung di laut berjalan seiring.

Minimnya penegakan, regulasi, dan pemantauan laut bukanlah tema baru. Ini telah menjadi tantangan konstan bagi badan-badan internasional yang memegang sebagian tanggung jawab untuk pemantauan laut.

KHL PBB 1982 memang belum mengatur secara spesifik tentang keselamatan dan keamanan bagi ABK. Namun, pasal 94 KHL memberikan kewajiban bagi negara bendera untuk ikut bertanggung jawab tentang keselamatan dan keamanan ABK. Negara bendera juga memiliki wewenang untuk menerapkan yurisdiksi eksklusif berdasarkan peraturan perundang-undangan nasionalnya terhadap kapal-kapal yang memiliki kebangsaan negara bendera, maupun terhadap nakhoda, dan anak buah kapal yang berkaitan dengan masalah administratif, teknis, dan sosial mengenai kapal itu.

IMO adalah badan khusus PBB dengan tanggung jawab untuk keselamatan dan keamanan pengiriman dan pencegahan polusi laut oleh kapal-kapal. Perannya adalah menciptakan medan bermain yang seimbang sehingga operator kapal tidak dapat mengatasi masalah keuangan mereka hanya dengan memotong jalan pintas dan membahayakan kinerja keselamatan dan keamanan lingkungan. Sebenarnya peran dari IMO tidak hanya terhadap keselamatan bagi kapal-kapal aja, namun IMO juga telah

mengadopsi Resolusi *Human element vision, principles and goals for the Organization* serta *International Safety Management Code (ISM Code)* untuk memastikan bahwa semua orang yang terkait dengan kegiatan di kapal harus dapat dilindungi oleh peraturan hukum internasional.

Dalam hal sumber daya manusia, ILO merupakan salah satu agen PBB yang menangani masalah perburuhan, khususnya standar perburuhan internasional dan pekerjaan yang layak untuk semua. Organisasi internasional ini juga telah bekerja sama baik dengan IMO maupun *Ad Hoc* untuk memastikan semua pekerja di laut mendapatkan hak-hak perawatan medis dan juga hak asasi manusia yang sama sebagaimana diberikan dan diterapkan kepada semua orang yang bekerja di darat (bukan pekerja laut).

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Parthiana, I. W. (2014). *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*. Bandung: Penerbit Yrama Widya.

Jurnal

Ho, J. H. (2009). 'Enhancing Safety, Security, and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore: The Cooperative Mechanism'. *Ocean Development & International Law*, 40:2,233-247.

News, B. (2020). *BBC News Indonesia*. Diambil kembali dari <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-52466661>.

Peraturan Perundang-Undangan

United Nation on the Law of the Sea (UNCLOS 1982).

Convention, M. L. (2006). *Maritime Labour Convention,2006 (MLC,2006)*.

Sumber Lain

(FAO), F. a. (2002, Rome). Food a "Implementation of the International Plan of Action to Deter, Prevent and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing".

- (IMO), I. M. (t.thn.). "Vision, Principles and Goals". Diambil kembali dari <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Pages/Default.aspx>.
- KaranC. (Oktober 2019). "What are Flag States in the Shipping Industry And What's Their Role?". Marine Insight.
- Nations, O. &. (2020, 02 11). Ocean & Law of The Sea United Nations. Diambil kembali dari United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Overview and full text: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.
- Office, I. L. (t.thn.). "Guidelines on the medical medical examinations of seafarers and Final report.
- Organization, I. L. (2020). "Joint IMO/ILO Activities on Seafarers".
- Organization, I. L. (4 Oktober 2019). Member Stats - PDF.
- Organization, I. M. (2020). International Maritime Organization. Diambil kembali dari International Maritime Organization: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IMOAndTheUnitedNations/Pages/default.aspx>.
- Organization, I. M. (t.thn.). International Maritime Organization (IMO). Diambil kembali dari <http://www.imo.org/en/KnowledgeCenter/IMOAndTheUnitedNations/Pages/default.aspx>.
- Organization, I. M. (t.thn.). Introduction to IMO. Diambil kembali dari <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>.
- Organization, I. M. (t.thn.). Member States, IGOs and NGOs. Diambil kembali dari <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages?Default.aspx>.
- United, N. O. (2020, 02 11). Division for Ocean Affairs and The Law of The Sea. Diambil kembali dari Oceans & Law of The Sea United Nations: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.