



**JURNAL
POROS HUKUM
PADJADJARAN**

P-ISSN: 2715-7202

E-ISSN: 2715-9418

Artikel diterima:
17 April 2022

Artikel diterbitkan:
30 Mei 2022

DOI:
<https://doi.org/10.23920/jphp.v3i2.909>

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

Diterbitkan oleh:
Fakultas Hukum
Universitas Padjadjaran

**ISU-ISU KONTEMPORER MENGENAI HAK ASASI
MANUSIA DI LAUT: KEADILAN LAUT (OCEAN
EQUITY) DAN KAPAL LAUT NIRAWAK (MARITIME
AUTONOMOUS SURFACE SHIP)**

**CONTEMPORARY ISSUES ON HUMAN RIGHTS AT
SEA: OCEAN EQUITY AND MARITIME AUTONOMOUS
SURFACE SHIP**

Achmad Gusman Siswandi^a

ABSTRAK

Pengelolaan sumber daya dan aktivitas di laut memiliki keterkaitan erat dengan dimensi hak asasi manusia (HAM), mulai dari hal keselamatan pelayaran, larangan perbudakan dan penyelundupan manusia, hingga perlindungan hak-hak nelayan. Saat ini terdapat beberapa isu kontemporer terkait HAM di laut yang terkait dengan pembangunan berkelanjutan dan perkembangan teknologi, yaitu keadilan laut (ocean equity) dan kapal laut nirawak (maritime autonomous surface ship/ MASS). Artikel ini membahas aspek-aspek hukum terkait dengan keadilan laut dan kapal laut nirawak dalam perspektif perlindungan dan pemenuhan HAM di laut. Kesimpulan dari artikel ini adalah diperlukan adanya pembaruan paradigma dalam menerapkan hukum internasional di bidang hukum laut dan HAM seiring dengan berkembangnya permasalahan terkait pembangunan berkelanjutan dan perkembangan teknologi.

Kata kunci: hak asasi manusia; keadilan laut; kapal laut nirawak.

ABSTRACT

There is a strong relationship between the management of marine resources and other human activities at sea with human rights, from the safety and security of navigation, abolition of slavery, eradication of human trafficking, to the protection of fishers rights. Currently, there are contemporary issues related to human rights at sea, namely ocean equity and the development of maritime autonomous surface ship (MASS). This article discusses legal aspects related to ocean equity and MASS within the perspective of the protection and fulfilment of human rights. This article concludes that a shift of paradigm is essential in the implementation of international instruments in the fields of the law of the sea and human rights, taking into account the development of issues related to sustainable development and the advancement of technology.

Keywords: human rights, maritime autonomous surface ship, ocean equity

^a Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jl. Ir. Soekarno KM 21 Jatinangor, Kab. Sumedang, email: gsiswandi@gmail.com

PENDAHULUAN

“The law of the sea and the law of human rights are not separate planets rotating in different orbits, instead they meet in many situations.”¹

Pengelolaan sumber daya dan aktivitas di laut memiliki keterkaitan erat dengan dimensi hak asasi manusia (HAM), mulai dari hal keselamatan pelayaran, larangan perbudakan dan penyelundupan manusia, perlindungan hak-hak pekerja di laut, hingga perlindungan hak-hak nelayan. Dalam konteks ini, perlindungan dan pemenuhan HAM berlaku bagi berbagai subjek hukum terkait kegiatan di laut, termasuk para pelaut, nelayan, penumpang kapal laut, hingga migran dan pengungsi yang datang melalui wilayah laut.² Adapun pengelolaan sumber daya dan aktivitas di laut itu sendiri telah diatur secara komprehensif dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) tahun 1982 (UNCLOS), yang juga dikenal sebagai “*A Constitution for the Oceans*”.³ UNCLOS terdiri dari 17 bab, 320 pasal, dan 9 lampiran yang dirundingkan selama kurang lebih sembilan tahun. Instrumen ini mencakup berbagai aspek hukum internasional terkait pemanfaatan dan pengelolaan wilayah laut, mulai dari kedaulatan, hak berdaulat, dan yurisdiksi negara, pelayaran, perikanan, riset ilmiah kelautan, hingga penambangan di kawasan dasar laut internasional.

UNCLOS tidak mengatur secara khusus tentang aspek HAM di laut dan bahkan istilah “HAM” tidak dapat ditemukan secara eksplisit di dalamnya. Di samping itu, secara umum dapat dikatakan bahwa UNCLOS, termasuk juga berbagai instrumen hukum laut internasional lainnya, lebih diperuntukkan bagi Negara (*State-centred regime*), dan tidak didedikasikan khusus bagi individu dan juga perlindungan hak-hak individual.⁴ Namun sebagaimana dikemukakan oleh Treves dalam kutipan di atas, penerapan hukum laut sering kali dipengaruhi oleh pertimbangan HAM dan penerapan hukum HAM juga perlu mempertimbangkan aturan-aturan yang berlaku dalam hukum laut.⁵ Korelasi yang kuat antara bidang hukum laut dan HAM ini setidaknya-tidaknya dapat ditinjau dari tiga aspek, yaitu: keselamatan dan keamanan pelayaran, larangan perbudakan, dan perlindungan nelayan/ pekerja di sektor perikanan.

¹ Treves, Tullio. (2010). “Human Rights and the Law of the Sea”. *Berkeley Journal of International Law*, 28(1), 12.

² United Nations Office on Drugs and Crime. (2020). *Kejahatan Maritim: Pedoman Untuk Praktisi Peradilan Pidana*. Wina: Perserikatan Bangsa-Bangsa, hlm. 78.

³ Koh, Tommy. (1982). *A Constitution for the Oceans*. Available online from: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf. [Accessed May 26, 2022].

⁴ Ndiaye, T. M. (2019). “Human Rights at Sea and the Law of the Sea”. *Beijing Law Review*, 10, 261-277, hlm. 262.

⁵ Treves, *Loc.Cit.*

Dalam aspek keselamatan dan keamanan pelayaran, perlindungan HAM ditunjukkan melalui kewajiban memberi pertolongan terhadap awak dan penumpang kapal yang mengalami bencana di laut. Hal ini sesuai dengan Pasal 98 UNCLOS yang mewajibkan setiap Negara melalui kapten kapal untuk memberikan bantuan (*to render assistance*) kepada kapal lain termasuk awak kapal dan penumpangnya yang mengalami tubrukan di laut.⁶ Di samping UNCLOS, perlindungan HAM di laut juga tercermin dalam instrumen-instrumen yang diprakarsai oleh *International Maritime Organization* (IMO) mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran. Instrumen-instrumen tersebut mencakup, antara lain, *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea* (COLREG), *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW), dan *International Convention on Maritime Search and Rescue* (SAR).⁷

Dalam aspek larangan perbudakan, perlindungan HAM ditegaskan dalam Pasal 99 UNCLOS tentang larangan pengangkutan budak melalui laut. Berdasarkan pasal tersebut, setiap Negara wajib untuk mengambil langkah-langkah yang efektif untuk mencegah dan menghukum setiap pengangkutan budak yang menggunakan kapal laut.⁸ Ketentuan ini juga tercermin dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa tahun 1945 dan Deklarasi Universal Hak Asasi Manusia tahun 1948. Bahkan, larangan perbudakan telah menjadi bagian dari hukum kebiasaan internasional seiring dengan ditetapkannya berbagai peraturan tentang larangan perbudakan di hampir seluruh negara di dunia. Sebagai contoh, Pemerintah Amerika Serikat dari sejak tahun 1807 telah melarang transportasi perdagangan budak melalui *Act Prohibiting Importation of Slaves* 1807. Semenjak peraturan tersebut berlaku, kapal-kapal Angkatan laut Amerika aktif menyisir kapal-kapal laut yang terindikasi mengangkut budak yang melintas di wilayahnya. Peraturan serupa mulai marak diadopsi oleh negara-negara di benua Eropa pada pertengahan abad ke 19 hingga abad ke 20. Selain itu, larangan perbudakan juga telah diperkuat dalam putusan dari *European Court of Human Rights* (ECHR) dalam *Case of Medvedyev and Others v. France*.⁹ Dalam kasus ini, ECHR menyoroiti pemaknaan “*domestic legality*” bahwa Negara dapat menerapkan kewenangannya tanpa persetujuan Negara bendera (*flag state consent*) terhadap kapal-kapal yang dicurigai mengangkut budak.¹⁰

⁶ UNCLOS, Pasal 98 Ayat 1 (c).

⁷ International Maritime Organization. (2019). List of IMO Conventions. Available online from <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>. [Accessed May 26, 2022]

⁸ UNCLOS, Pasal 99.

⁹ European Court of Human Rights. (2010). Case of Medvedyev and Others v. France. Available online from: <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-97979>. [Accessed May 26, 2022].

¹⁰ Treves, *Op.Cit.*, hlm. 8-9.

Dalam hal perlindungan nelayan/pekerja di sektor perikanan, pelanggaran HAM masih kerap terjadi, bahkan dapat dikatakan masih terjadi "perbudakan modern", khususnya di wilayah Asia Tenggara.¹¹ Dengan demikian, pendekatan HAM memegang peran yang sangat penting dalam menjamin perlindungan HAM, khususnya bagi nelayan/pekerja di industri perikanan.¹² Upaya perlindungan ini telah diprakarsai oleh *International Labour Organization* (ILO) melalui *Work in Fishing Convention (No. 188)* yang disahkan di tahun 2007. Konvensi ini mengatur kewajiban Negara untuk melindungi hak-hak mendasar para nelayan yang bekerja di kapal penangkap ikan komersial.¹³ Konvensi ini juga mengatur kewajiban para pemilik kapal untuk memastikan terpenuhinya standar-standar perlindungan HAM yang layak, khususnya dalam hal keselamatan dan kesehatan para nelayan.¹⁴ Hak-hak mendasar lainnya yang juga diatur secara spesifik dalam Konvensi ini antara lain mencakup persyaratan usia minimum; pemeriksaan dan jaminan kesehatan; serta jam kerja dan istirahat.¹⁵ Konvensi ini telah berlaku efektif sejak 16 November 2017 dan hingga saat ini telah diratifikasi oleh 20 Negara, Indonesia belum termasuk sebagai salah satu Negara peserta Konvensi ini.¹⁶

Di samping Konvensi ILO No. 188, terdapat instrumen HAM lainnya yang diprakarsai oleh ILO yang relevan dengan perlindungan para pekerja di laut yaitu *Maritime Labour Convention 2006* (MLC). Konvensi ini mengatur kewajiban Negara untuk mengimplementasikan hak-hak fundamental para pelaut, termasuk hak berserikat dan perundingan kolektif; hak terbebas dari kerja paksa; dan hak terbebas dari diskriminasi di tempat kerja (Article III).¹⁷ Selain itu, Konvensi ini juga mengatur hak-hak setiap pelaut untuk memperoleh tempat kerja yang aman dan layak, jaminan kesehatan, dan jaminan sosial (Article IV).¹⁸ Konvensi ini telah berlaku sejak 20 Agustus 2013, dan telah diamandemen tiga kali, yaitu di tahun 2014, 2016, dan 2018. Hingga saat ini, MLC telah diratifikasi oleh 101 Negara termasuk Indonesia.¹⁹

¹¹Greenpeace. (2019). 5 Reasons Modern Slavery at Sea is Still Possible in 2019. Available online from: <https://www.greenpeace.org/international/story/27803/5-reasons-modern-slavery-at-sea-is-still-possible-in-2019/>. [Accessed May 26, 2022].

¹²Song, Andrew and Soliman, Adam. (2019). "Situating Human Rights in the Context of Fishing Rights - Contributions and Contradictions". *Marine Policy*, 103, 19-26.

¹³Work in Fishing Convention, Pasal 6.

¹⁴Work in Fishing Convention, Pasal 8.

¹⁵Work in Fishing Convention, Pasal 9, 10, 14.

¹⁶International Labour Organization. (2017). Ratifications of C188 - Work in Fishing Convention, 2007. Available online from: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312333. [Accessed May 26, 2022]

¹⁷MLC, Pasal III.

¹⁸MLC, Pasal IV.

¹⁹International Labour Organization. (2017). Ratifications of MLC, 2006. Available online from: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331. [Accessed May 26, 2022].

Walaupun prinsip-prinsip mendasar tentang perlindungan dan pemenuhan HAM di laut telah diatur dalam berbagai instrumen di atas, pelanggaran HAM di laut masih kerap terjadi. Hal ini antara lain yang kemudian mendorong lembaga swadaya masyarakat internasional “*Human Rights at Sea*” dan beberapa ahli hukum internasional untuk merancang “*Geneva Declarations on Human Rights at Sea*”, yang hingga saat ini masih dalam tahap konsultasi publik.²⁰ Deklarasi ini menegaskan empat prinsip fundamental, yaitu: 1) HAM bersifat universal dan berlaku di laut sebagaimana berlaku di darat; 2) Setiap orang di laut berhak mendapatkan perlindungan HAM tanpa pengecualian; 3) Tidak terdapat alasan khusus apapun di bidang kemaritiman untuk menyangkal perlindungan HAM di laut; dan 4) Setiap HAM yang diatur berdasarkan perjanjian internasional dan hukum kebiasaan internasional harus dihormati di laut.²¹

Dalam perkembangan saat ini, permasalahan HAM tidak hanya terkait dengan HAM yang dapat dikategorikan sebagai generasi pertama dan generasi kedua, seperti hak atas kehidupan, hak untuk terbebas dari perbudakan, serta hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak. HAM di laut juga memiliki banyak keterkaitan dengan HAM generasi ketiga, khususnya hak atas pembangunan (*the right to development*). Hak atas pembangunan tertuang dalam Deklarasi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hak Atas Pembangunan (*United Nations Declaration on the Right to Development*) yang disepakati di tahun 1986, dan saat ini tengah dibahas Rancangan Konvensi tentang Hak atas Pembangunan yang diluncurkan di tahun 2020.²² Hak atas pembangunan dalam konteks kelautan tercermin antara lain dalam dokumen yang diprakarsai oleh *High Level Panel for A Sustainable Ocean Economy* yaitu “*Towards Ocean Equity*” atau “Mewujudkan Keadilan Laut”.²³

Keadilan laut secara umum dimaknai sebagai upaya pemenuhan yang berhubungan dengan perlakuan terhadap individu atau masyarakat atau bagaimana kebijakan publik dan peraturan dirumuskan untuk memastikan masyarakat atau individu dapat mengakses kekayaan laut secara adil.²⁴ Secara umum pendekatan untuk tercapainya keadilan laut yang diharapkan dibutuhkan beberapa unsur yakni inklusif, transparan, akses terhadap informasi dan keadilan, partisipasi, dan sosialisasi.²⁵ Selain

²⁰Human Rights at Sea. (2022). The Geneva Declaration on Human Rights at Sea. Available online from: <https://www.humanrightsatsea.org/GDHRAS>. [Accessed May 26, 2022].

²¹*Ibid.*

²²Schrijver, Nico. (2020). “A New Convention on the Human Right to Development: Putting the Cart Before the Horse?”. *Netherlands Quarterly of Human Rights*, 38(2), 84-93.

²³High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy. (2020). *Towards Ocean Equity*. Available online from: <https://www.oceanpanel.org/blue-papers/towards-ocean-equity>. [Accessed May 26, 2022].

²⁴Bennett, Nathan J., et.al. (2021). “Advancing Social Equity in and Through Marine Conservation”. *Frontiers in Maritime Science*, 8, hlm. 2.

²⁵*Ibid.*

itu, terdapat beberapa elemen yang terbagi atas; pengakuan, prosedur, distribusi, manajemen, lingkungan, dan struktural atau kontekstual.²⁶

Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa keadilan laut merupakan suatu konsep komprehensif yang tidak semata-mata meninjau perlindungan dan pemenuhan HAM dalam konteks individu, tetapi juga dalam konteks kolektif. Selain itu, perlindungan dan pemenuhan HAM dalam perspektif keadilan laut merupakan salah satu bagian dari upaya mewujudkan pembangunan berkelanjutan di bidang kelautan yang mencakup dimensi sosial, ekonomi, dan lingkungan. Terkait dengan hal ini, Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI) merumuskan setidaknya-tidaknya enam isu utama yang perlu dikaji dalam pemenuhan keadilan laut, yaitu: (1) Status pengarusutamaan pembangunan ekonomi kelautan berkelanjutan; (2) Pengelolaan ekosistem karbon biru; (3) Keamanan maritim yang terdiri dari ancaman kedaulatan dan hak berdaulat kapal ikan asing di Laut Natuna Utara dan penanganan sampah plastik di laut yang berasal dari aktivitas kapal; (4) Pelindungan HAM terhadap pekerja migran pelaut perikanan Indonesia; (5) Kebijakan pengelolaan penangkapan ikan terukur; dan (6) Pelindungan nelayan kecil.²⁷

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang sekitar dua per tiga wilayahnya terdiri dari wilayah laut, Indonesia masih menemui berbagai kendala terkait dengan keadilan laut. Kendala-kendala ini antara lain disebabkan inkonsistensi implementasi kebijakan, masih rendahnya partisipasi masyarakat daerah dalam perumusan kebijakan, dan ketimpangan dalam penguasaan teknologi serta pengetahuan kelautan, dan fungsi pengawasan.²⁸ Selanjutnya, permasalahan HAM di laut khususnya di wilayah Indonesia dan atau melibatkan awak kapal Indonesia masih sering terjadi seperti dugaan kekerasan kepada awak kapal Indonesia di kapal asing.²⁹ Di samping itu, aktivitas reklamasi kerap menyebabkan terganggunya ekosistem sehingga nelayan sekitar kesulitan mengakses tangkapan ikan di wilayah sekitar.³⁰ Melihat hal tersebut, dapat dikatakan bahwa keadilan laut merupakan salah satu tantangan utama yang saat ini dihadapi oleh Indonesia dalam perlindungan dan pemenuhan HAM di laut.

Di samping keadilan laut, isu kontemporer dalam perlindungan dan pemenuhan HAM di laut juga dapat dikaitkan dengan perkembangan teknologi, khususnya kapal laut nirawak atau *maritime autonomous surface ship* (MASS). Salah satu faktor pendorong MASS adalah mengoptimalkan pemanfaatan teknologi pelayaran guna mengurangi

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Indonesian Ocean Justice Initiative. (2021). *Rekam Jejak Kebijakan Kelautan 2021 dan Proyeksi 2022*. Jakarta: IOJI, hlm. 7.

²⁸ *Ibid.*, hlm. 12-13.

²⁹ British Broadcasting Corporation. (2020). ABK Indonesia di Kapal Asing. Available online from: <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-52541415>. [Accessed March 16, 2022].

³⁰ Hadi, Syaiful, Alfath, Tahegga Primandana, dan Syarifudin, Trianita Yandhini. (2018). "Perlindungan Hak Asasi Manusia dalam Reklamasi di Wilayah Pesisir dan Pulau Pulau Kecil". *Lex Scientia Law Review*, 2(2), hlm. 217.

risiko kecelakaan kapal di laut yang diakibatkan oleh faktor manusia. Berdasarkan hasil studi yang difasilitasi IMO di tahun 2021, saat ini terdapat empat kategori MASS: 1) *Ship with automated processes and decision support* (Kapal dilengkapi dengan proses otomatis dan terdapat awak di atas kapal yang dapat mengoperasikan dan mengendalikan sistem); 2) *Remotely controlled ship with seafarers on board* (Kapal dikendalikan dari jarak jauh, namun masih terdapat awak di atas kapal yang dapat mengoperasikan dan mengendalikan sistem); 3) *Remotely controlled ship without seafarers on board* (Kapal dikendalikan dari jarak jauh dan tidak ada awak di atas kapal); 4) *Fully autonomous ship* (Kapal beroperasi secara mandiri dengan menggunakan kecerdasan buatan).³¹

Jika dikaitkan dengan aspek perlindungan dan pemenuhan, penggunaan teknologi MASS dapat berdampak terhadap risiko pelanggaran HAM di laut. Terutama dalam hal teknologi MASS dengan kategori tiga dan empat, risiko pelanggaran HAM terhadap awak kapal atau pekerja di sektor kelautan seperti perbudakan modern, kejahatan seksual, dan pelanggaran hak-hak pekerjaan dapat berkurang karena tidak melibatkan lagi peran manusia sebagaimana halnya kapal-kapal konvensional. Namun di sisi lain, penggunaan teknologi MASS dapat melahirkan permasalahan HAM di laut yang baru yakni seperti pemenuhan kewajiban untuk pemberian pertolongan terhadap kapal serta awak dan penumpang kapal yang mengalami kecelakaan di laut, sebagaimana diatur dalam UNCLOS. Permasalahan ini kembali dapat terkait dengan MASS kategori tiga dan empat, yaitu jika dalam lintasan MASS terdapat insiden atau kecelakaan kapal laut maka kemungkinan besar MASS tidak akan dapat memenuhi kewajiban tersebut.

Berdasarkan latar belakang di atas, artikel ini akan meninjau keadilan laut dan perkembangan teknologi MASS sebagai dua isu kontemporer dalam perlindungan dan pemenuhan HAM di laut. Di bagian pertama akan dibahas permasalahan perlindungan dan pemenuhan HAM dari perspektif keadilan laut, dan di bagian selanjutnya akan dibahas keterkaitan antara perkembangan teknologi MASS dengan perlindungan dan pemenuhan HAM di laut.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis dan menggunakan metode penelitian hukum dengan pendekatan yuridis normatif. Sumber utama yang menjadi bahan kajian adalah instrumen-instrumen HAM dan hukum laut internasional terkait, termasuk instrumen-instrumen hukum internasional yang diprakarsai oleh organisasi internasional seperti IMO dan *Food and Agriculture Organization* (FAO). Analisis dilakukan dengan metode kualitatif, yaitu mengkaji seberapa jauh kesesuaian dan

³¹International Maritime Organization. (2021). Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships. Available online from: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MASSRSE2021.aspx>. [Accessed May 26, 2022].

implementasi pasal-pasal dalam instrumen-instrumen hukum tersebut di bidang keadilan laut dan perkembangan teknologi MASS. Hasil analisis kemudian digunakan untuk membahas langkah-langkah yang perlu diambil untuk mewujudkan keadilan laut dan mengantisipasi perkembangan teknologi MASS yang selaras dengan prinsip-prinsip dasar perlindungan dan pemenuhan HAM di laut.

PEMBAHASAN

Keadilan Laut dan Perspektif HAM

Perkembangan wacana mengenai keadilan laut pada prinsipnya beranjak dari permasalahan distribusi yang tidak merata dari berbagai manfaat yang dapat dihasilkan dari sumber daya lautan. Sebagaimana digarisbawahi oleh *High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy*, kesenjangan (*inequity*) merupakan karakteristik sistemik dalam perkembangan ekonomi kelautan saat ini.³² Ekonomi kelautan yang berkelanjutan memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan aspek perlindungan dan pemenuhan HAM, khususnya hak-hak fundamental seperti hak atas pembangunan, hak persamaan kedudukan dan non-diskriminasi, serta hak-hak pekerja.

Hak atas pembangunan memiliki korelasi yang signifikan dengan upaya mewujudkan keadilan laut. Hak ini tercermin dari berbagai instrumen HAM seperti *African Charter on Human and Peoples' Rights* yang menegaskan kewajiban Negara untuk menjamin hak-hak atas pembangunan dalam menjamin keadilan dan pemerataan pembangunan.³³ Selain itu, *Vienna Declaration and Programme of Action* yang disepakati di tahun 1993 menyatakan bahwa mengacu kepada *United Nations Declaration on the Right to Development* setiap manusia merupakan pelaku utama dalam pembangunan (*central subject of development*), sehingga Negara-negara seyogyanya bekerja sama dalam mengatasi berbagai hambatan pembangunan.³⁴ Perlu dicatat bahwa instrumen-instrumen tersebut tidak secara spesifik didedikasikan pada pembangunan kelautan, namun instrumen-instrumen ini telah meletakkan dasar-dasar fundamental bagi perlindungan dan pemenuhan HAM dalam konteks pembangunan yang juga dapat diterapkan dalam pembangunan di sektor kelautan.

Pembangunan di sektor kelautan merupakan hal yang sangat esensial, terutama bagi Indonesia. Dengan luas wilayah 8,3 juta kilometer persegi, luas wilayah laut 6,4 juta kilometer persegi, dan 17.504 pulau,³⁵ Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar

³²Österblom, H., C.C.C. Wabnitz, D. Tladi et al. (2020). *Towards Ocean Equity*. Washington, DC: World Resources Institute, hlm. 2.

³³African Charter on Human and Peoples' Rights, Pasal 22.

³⁴Vienna Declaration and Programme of Action, Paragraf 10.

³⁵Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2019). *Kelautan dalam Angka*. Available online from: <https://kkp.go.id/djprl/artikel/24082-buku-kelautan-dalam-angka-ditjen-pengelolaan-ruang-laut-tahun-2019>. [Accessed May 26, 2022].

di dunia dengan sumber daya laut yang sangat potensial. Berdasarkan data Bank Dunia tahun 2021, sektor perikanan Indonesia termasuk terbesar kedua di dunia dengan nilai sebesar USD 27 miliar terhadap Produk Domestik Bruto (PDB), dan sebagai penyedia 7 juta lapangan pekerjaan serta lebih dari 50% kebutuhan protein.³⁶ Sumber daya kelautan potensial lainnya di Indonesia adalah sektor pariwisata bahari yang tercatat menyumbang USD 21 miliar terhadap PDB di tahun 2019.³⁷

Potensi yang sangat tinggi dari sumber daya kelautan ini kemudian mendorong deklarasi visi Indonesia sebagai “Poros Maritim Dunia” (*Global Maritime Fulcrum*) di forum Konferensi Tingkat Tinggi *Association of South East Asian Nations* (ASEAN) di tahun 2014.³⁸ Visi ini kemudian dijabarkan lebih lanjut dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Sejalan dengan visi Poros Maritim Dunia, Peraturan Presiden tentang Kebijakan Kelautan Indonesia disusun berdasarkan enam prinsip dasar, yaitu: 1) Wawasan Nusantara; 2) Pembangunan Berkelanjutan; 3) Ekonomi Biru; 4) Pengelolaan Terintegrasi dan Transparan; 5) Partisipasi; dan 6) Kesetaraan dan Pemerataan.³⁹ Lebih lanjut, Kebijakan Kelautan Indonesia sendiri mencakup tujuh pilar yang terdiri dari: 1) Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia; 2) Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum, dan Keselamatan di Laut; 3) Tata Kelola dan Kelembagaan Laut; 4) Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Peningkatan Kesejahteraan; 5) Pengelolaan Ruang Laut dan Pelindungan Lingkungan Laut; 6) Budaya Bahari; dan 7) Diplomasi Maritim.⁴⁰

Visi “Poros Maritim Dunia” dan Kebijakan Kelautan Indonesia ini pada prinsipnya memiliki relevansi dengan keadilan laut dalam beberapa hal. Salah satunya yaitu membangun konektivitas dan infrastruktur antar wilayah melalui optimalisasi perhubungan laut untuk menghilangkan kesenjangan sosial dan ekonomi. Selain itu Rencana Tata Ruang Laut (RTRL) menjadi pokok penting dalam pengembangan dan aktivitas perekonomian guna memastikan bahwa pemanfaatan kekayaan sumber daya laut tidak akan tumpang tindih dan tidak diskriminatif. Lebih lanjut, dengan adanya RTRL pemenuhan pemanfaatan kekayaan sumber daya laut yang berkelanjutan dapat dicapai karena setiap perencanaan akan melibatkan proses identifikasi dan pemetaan potensi kelautan di kawasan sekitar.⁴¹

³⁶World Bank. (2021). *Oceans for Prosperity: Reforms for a Blue Economy in Indonesia*. Washington, D.C.: The World Bank, hlm. 14.

³⁷*Ibid.*

³⁸Xu, Liping. (2017). *Study on “21st Century Maritime Silk Road” Docking with “Global Maritime Fulcrum”*: *Research Report About Fujian Province of China and Indonesia*. Beijing: China Social Science Press. hlm. 9.

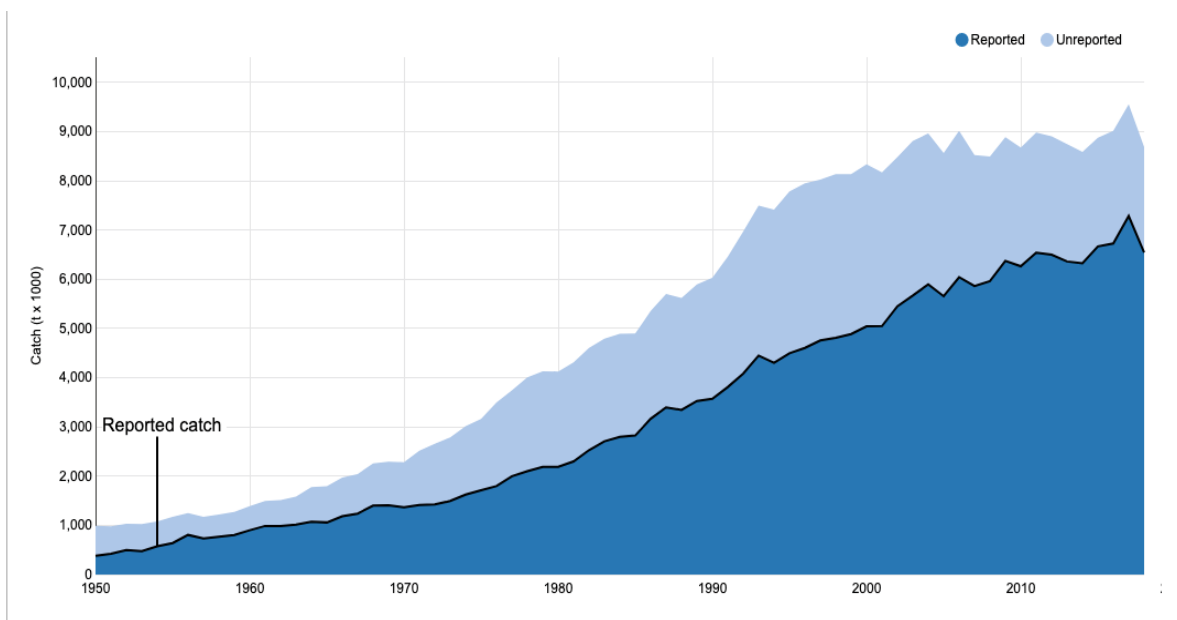
³⁹Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, *Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia*.

⁴⁰*Ibid.*

⁴¹*Ibid.*

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan di sektor kelautan yang berorientasi pada keadilan laut memegang peran penting dalam mewujudkan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, sekaligus mengimplementasikan Kebijakan Kelautan Indonesia. Namun demikian, pencapaian keadilan laut dalam pembangunan kelautan di Indonesia saat ini masih menghadapi berbagai kendala. Salah satunya adalah pengembangan infrastruktur di wilayah pulau-pulau kecil, karena pada umumnya pulau-pulau kecil memiliki keterbatasan akses, jauh dari pusat kegiatan, tingginya biaya pembangunan sarana dan prasarana, dan kesulitan dalam hal pengawasan serta pengamanan. Di samping itu, selama ini pulau-pulau kecil sering kali dimanfaatkan sebagai lintasan penyelundupan barang-barang ilegal, penangkapan ikan secara ilegal, dan pembuangan limbah ilegal.⁴²

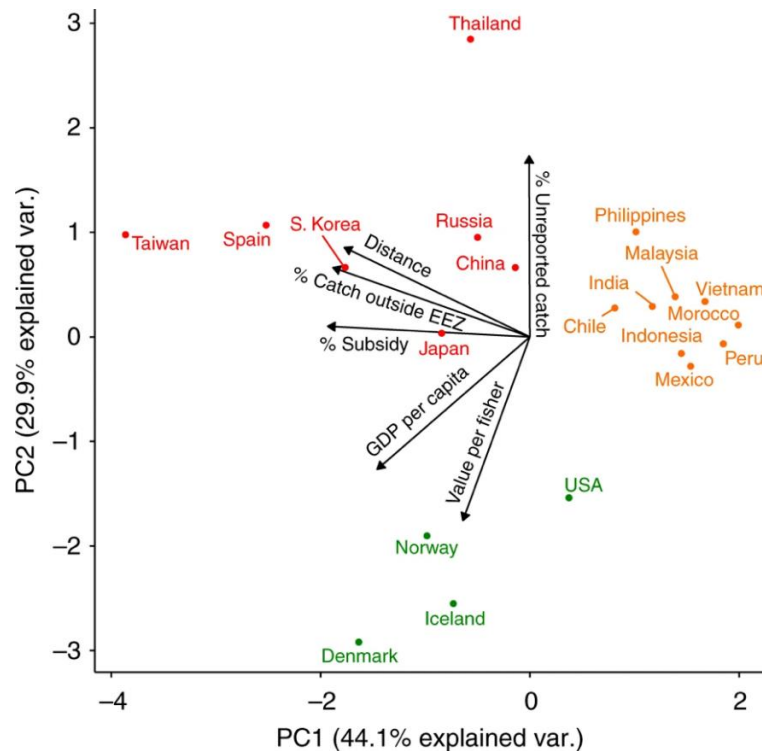
Tantangan dalam mewujudkan keadilan laut melalui pembangunan di sektor kelautan tidak hanya dihadapi oleh Indonesia namun juga negara-negara berkembang lainnya. Berdasarkan data dari FAO setidaknya 82% tangkapan ikan dunia hanya dikuasai oleh 25 negara saja antara kurun waktu 2004 hingga 2014, dan jika melihat pada aktivitas penangkapan ikan global pada zona laut lepas hanya terfokus pada 5 negara dengan GDP tinggi dengan total 86% tangkapan ikan dunia.⁴³ Pemanfaatan sumber daya alam, khususnya perikanan, dengan demikian belum terlaksana secara optimal dan sering kali berkorelasi dengan indikasi pelanggaran HAM di laut.



⁴² Agoes, Ety R. (2003). "Kebijakan dan Strategi Pembangunan Kelautan dan Perikanan dalam Mengawasi Wawasan Nusantara". *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 33(1), 51-66.

⁴³ Österblom, Wabnitz, Tladi, et.al., *Op.Cit.*, hlm. 9.

Gambar 1 Data *Reported and Unreported Fishing* dalam konteks industri perikanan di kawasan Asia-Pasifik, yang menunjukkan tren kenaikan setiap tahunnya. *Unreported fisheries* kerap berkaitan erat dengan praktik-praktik perbudakan dan pelanggaran HAM pekerja pada sektor perikanan.⁴⁴



Gambar 2 Data menunjukkan negara-negara industri utama perikanan dunia yang diwakili oleh skor agregat di tiga ukuran ekonomi dan ukuran aktivitas penangkapan ikan setiap negara.⁴⁵

Dari kedua data di atas dapat dilihat bahwa seiring naiknya angka pertumbuhan *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing (IUU Fishing)* pada negara-negara yang berwarna oranye, maka pelanggaran HAM pada industri perikanan juga semakin meningkat. Di samping itu, data yang disajikan oleh Tickler pada tahun 2018 menunjukkan bahwa Amerika Serikat mengalami lonjakan yang cukup signifikan pada impor makanan laut yang disinyalir merupakan hasil dari perbudakan modern (*slavery seafood*).⁴⁶

Korelasi pembangunan kelautan lainnya dengan isu pelanggaran HAM adalah perdagangan manusia, khususnya para pekerja migran di bawah umur yang menjadi

⁴⁴Sea Around Us. (2016). Catches by Reporting Status in the Waters of FAO Area Indian Ocean, Eastern. Available online from: <http://www.seaaroundus.org/data/#/fao/57?chart=catch-chart&dimension=reporting-status&measure=tonnage&limit=10>. [Accessed May 26, 2022].

⁴⁵Lihat Tickler, David, *et.al.* (2018). "Modern Slavery and the Race to Fish." *Nature Communications*, 9(1), hlm. 4-5.

⁴⁶*Ibid.*

sasaran empuk bagi kejahatan perbudakan. Hal ini menimpa antara lain pekerja-pekerja migran asal Kamboja dan Myanmar di sektor industri perikanan Thailand. Sektor ini pada kenyataannya jauh lebih tinggi dibandingkan dengan sektor pertanian,⁴⁷ namun para pekerjanya seringkali terjerumus dalam perbudakan, kerja paksa, dan berbagai tindak kekerasan. Selain itu dalam kasus lainnya di Ghana, perdagangan manusia yang melibatkan perusahaan perikanan *Lake Volta Fisheries* digambarkan oleh ILO sebagai salah satu peristiwa terburuk yang menimpa kurang lebih 700 anak-anak yang menjadi korban perdagangan manusia hingga sepuluh tahun.⁴⁸

Di wilayah Indonesia sendiri sempat terjadi kasus perbudakan modern dalam industri perikanan di Pulau Benjina, gugusan Kepulauan Aru, Maluku, yang terbongkar pada tahun 2015.⁴⁹ PT. Pusaka Benjina Resources menggunakan para pekerja asal Myanmar, Laos, dan Kamboja, dan negara lainnya yang didatangkan melalui Thailand sebanyak kurang lebih 2.000 orang. Hasil tangkapan dari kasus Benjina diekspor ke Amerika Serikat,⁵⁰ dan hal ini memperkuat data yang disajikan oleh Tickler sebagaimana dibahas sebelumnya.

Dari setidaknya tiga contoh di atas, dapat dikatakan bahwa industri perikanan merupakan industri yang paling rentan terhadap isu-isu perbudakan modern, sehingga memunculkan istilah *socially responsible seafood*, yang pada prinsipnya menekankan perlunya memastikan bahwa makanan laut berasal dari sumber yang dapat dipertanggungjawabkan. Permasalahan *socially responsible seafood* ini juga merupakan bagian dari tantangan yang masih harus dihadapi dalam mewujudkan keadilan laut, khususnya dalam hal masih belum terpenuhinya standar-standar perlindungan HAM di sektor industri perikanan.

Selanjutnya, masalah HAM yang berhubungan dengan keadilan laut dalam konteks pembangunan di sektor kelautan adalah diskriminasi terhadap pekerja sektor kelautan, khususnya pada segregasi berdasarkan ras, etnik, dan jenis kelamin (gender). Dalam konteks gender, kaum perempuan kerap mengalami perlakuan tidak setara dalam sektor perikanan dan kelautan. Hal ini ditunjukkan melalui kurang terwakilinya kaum perempuan dalam penetapan langkah-langkah kebijakan di sektor perikanan dan kelautan.⁵¹ Perempuan juga seringkali dilibatkan hanya pada tahap *pre-harvesting* dan

⁴⁷Teh, Lydia C. L., *et.al.* (2019). "The Role of Human Rights in Implementing Socially Responsible Seafood." *PLOS One*, 14(1), hlm. 6.

⁴⁸*Ibid.*

⁴⁹The Associate Press. (2015). AP Investigation: Slaves may Have Caught the Fishing you Bought. Available online from: <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/ap-investigation-slaves-may-have-caught-the-fish-you-bought.html>. [Accessed May 10, 2022].

⁵⁰*Ibid.*

⁵¹Bennet, Elizabeth. (2005). "Gender, Fisheries and Development." *Marine Policy*, 29(5), hlm. 451-459.

post-harvesting saja. Berbagai permasalahan ini akhirnya berujung pada luputnya perhatian terhadap kaum perempuan dalam pemenuhan keadilan laut.⁵²

Kondisi diskriminatif terhadap perempuan dalam sektor kelautan ini secara prinsip merupakan indikasi pelanggaran HAM, khususnya terhadap hak-hak perempuan sebagaimana telah diatur dalam berbagai instrumen HAM internasional, termasuk: Deklarasi Universal Hak Asasi Manusia, *International Covenant on Economic, Social, and Cultural Rights* (ICESCR), *International Covenant on Civil and Political Rights* (ICCPR), *Convention on the Elimination of All Forms of Racial Discrimination* (CERD), dan *Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women* (CEDAW). Seluruh instrumen ini pada dasarnya menegaskan bahwa tidak boleh terdapat lagi *gender-inequality* atau *gender-blind* yang pada khususnya akan memarjinalkan perempuan dan menambah ruang pada segregasi gender, termasuk dalam hal pembangunan di sektor kelautan.

Di samping instrumen-instrumen di atas, perspektif gender dalam hal keadilan laut juga memegang peran penting dalam pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDGs*), khususnya Tujuan 5: Kesetaraan Gender.⁵³ Ditinjau dari sudut pandang SDGs, peran kaum perempuan dalam memelihara praktik-praktik perikanan yang berkelanjutan merupakan faktor penting yang pada akhirnya menjamin keberlanjutan sumber daya perikanan itu sendiri.⁵⁴ Hal ini tercermin dalam beberapa studi yang dilakukan di berbagai belahan dunia seperti Mexico, Colombia, Brazil, dan Uzbekistan.⁵⁵ Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa perspektif gender dalam pembangunan di sektor kelautan memegang peran penting dalam mewujudkan keadilan laut yang mencerminkan pemenuhan dan perlindungan HAM, khususnya terhadap kaum perempuan.

MASS dalam Spektrum HAM di Laut

Perkembangan MASS dalam dunia transportasi laut tengah didorong sebagai bagian dari upaya untuk mengurangi jejak karbon dan pencemaran lingkungan. Saat ini MASS kini sudah mulai diujicobakan pada rute transportasi Lingkar Arktik yang diinisiasi oleh *Aker Arctic*.⁵⁶ Dari perspektif HAM, terdapat beberapa isu yang berkorelasi erat dengan kehadiran MASS yakni, kejahatan perompakan, keselamatan

⁵²Baker-Médard, Merill. (2017). "Gendering Marine Conservation: The Politics of Marine Protected Areas and Fisheries Access." *Society and Natural Resources*, 30(6), hlm. 723-737.

⁵³United Nations. (2021). Achieve Gender Equality and Empower All Women and Girls. Available online from: <https://sdgs.un.org/goals/goal5>. [Accessed May 26, 2022].

⁵⁴Gissi, E., Portman, M. E., and Hornidge, A. K. (2018). "Un-gendering the Ocean: Why Women Matter in Ocean Governance for Sustainability". *Marine Policy*, 94, hlm. 216.

⁵⁵*Ibid.*

⁵⁶Hasan, Sabrina. (2021). "Marine Autonomous Ships in the Arctic: Prospects and Challenges". *Lapin Yliopisto*, 20, hlm. 15.

dan keamanan awak kapal yang bertugas. Selama ini, isu-isu tersebut kerap kali menjadi perhatian masyarakat luas akan penegakan nilai-nilai HAM di laut. Di samping itu, perlu ditinjau pula bagaimana posisi MASS dalam konteks perlindungan dan penyelamatan awak kapal yang mengalami insiden, serta ancaman akan semakin sulitnya memperoleh pekerjaan yang berhubungan dengan perkapalan dan pelayaran.

Mengacu pada pasal-pasal terkait dalam UNCLOS, pengertian kapal mencakup kehadiran awak kapal dan nakhoda/*shipmaster*.⁵⁷ 'Master' didefinisikan sebagai orang yang memegang kendali dan menentukan keputusan atas sebuah kapal,⁵⁸ dan awak kapal didefinisikan sebagai selain *master* yang bertugas pada kapal sebagaimana yang telah ditentukan dalam konvensi STCW. Seiring dengan perkembangan teknologi MASS, maka diperlukan peninjauan kembali terkait definisi ini, khususnya MASS dengan kategori tiga atau empat.

Hal lainnya yang mengundang perdebatan adalah bagaimana status hukum MASS dalam situasi *distress* atau situasi pada saat terjadi insiden atau kecelakaan di laut. UNCLOS pada prinsipnya mengatur bahwa kapal yang sedang melakukan lintas damai harus berlayar secara terus menerus, namun dalam keadaan lain seperti terjadinya kecelakaan pada kapal tersebut, kapal lain, dan pesawat udara yang membutuhkan pertolongan maka ketentuan ini dapat dikecualikan.⁵⁹ Selanjutnya, UNCLOS juga mengatur bahwa dalam pelaksanaan lintas transit (*transit passage*), kapal harus melaju tanpa berhenti kecuali terdapat insiden yang segera membutuhkan pertolongan.⁶⁰ Kemudian, sebagaimana dikemukakan dalam bagian sebelumnya, UNCLOS juga mengatur kewajiban bagi kapal yang berlayar serta '*shipmaster*' untuk memberikan pertolongan kepada setiap orang yang ditemukan di laut, bertolak secepatnya pada lokasi sebuah insiden kapal laut yang membutuhkan pertolongan serta evakuasi dari kapal tersebut.⁶¹

Dalam hukum nasional, ketentuan UNCLOS ini juga sejalan dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Pelayaran yang mewajibkan kapal yang sedang melintas maupun kapal yang posisinya paling berdekatan dari lokasi kapal yang mengalami insiden untuk segera mungkin memberikan pertolongan kepada awak kapal dan/ atau penumpang kapal tersebut untuk menghindari adanya korban jiwa, serta melakukan tindakan pencarian terhadap korban yang terombang-ambing di laut. Jika kewajiban tersebut tidak dilaksanakan dan jika seorang nakhoda tidak melakukan pertolongan,

⁵⁷McKenzie, Simon. (2020). "When is a Ship a Ship? Use by State Armed Forces of Un-crewed Maritime Vehicles and the United Nations Convention on the Law of the Sea". *Law and the Future of War Research Paper*, 3, hlm. 3.

⁵⁸STCW, Regulation 1.

⁵⁹UNCLOS, Pasal 18 Ayat 2.

⁶⁰UNCLOS, Pasal 39 Ayat 1 (c).

⁶¹UNCLOS, Pasal 98 Ayat 1 (c).

tidak melapor, tidak menyebarluaskan kegawatdaruratan terhadap kapal yang mengalami kecelakaan atau orang yang dalam keadaan bahaya di laut, maka yang bersangkutan dapat dikenakan sanksi berupa kurungan penjara paling lama tiga tahun atau denda paling banyak 400 juta rupiah.⁶² Merujuk pada ketentuan-ketentuan tersebut, tampaknya akan sulit diterapkan pada MASS kategori tiga dan empat, sehingga terdapat celah antara pemenuhan hak hidup seseorang yang sedang terancam bahaya di laut dengan teknologi MASS yang tengah dikembangkan saat ini.

Terkait dengan MASS kategori tiga, yaitu kapal nirawak yang dikendalikan dari pusat kendali jarak jauh, sebagian ahli berpendapat bahwa kehadiran seorang nakhoda dapat didelegasikan kepada seseorang yang berada di pusat kendali jarak jauh dari MASS tersebut.⁶³ Hal ini didasarkan pada ketentuan COLREG mengenai "*vessel not under command*", yang mencakup kapal-kapal yang karena kondisi tertentu tidak mampu melakukan manuver berdasarkan ketentuan COLREG sehingga tidak mampu menjauh dari lintasan kapal lainnya.⁶⁴ Namun argumentasi tersebut mendapatkan penolakan dari para ahli lainnya yang beranggapan bahwa kendali kapal jarak jauh tidak dapat disamakan dengan kendali dari atas kapal.⁶⁵ Dengan demikian, hingga saat ini masih terdapat perbedaan pendapat apakah pengendalian MASS dari jarak jauh, khususnya kategori tiga dan empat, dapat langsung dianalogikan dengan peran kendali/*command* yang dipegang oleh nakhoda dalam pelayaran konvensional.

Kondisi yang serupa juga tercermin dalam peraturan perundang-undangan nasional, khususnya Undang-Undang Pelayaran. Pengertian awak kapal dan nakhoda masih berpegang pada definisi konvensional dan belum mengakomodasi perkembangan teknologi yang memungkinkan kapal dapat dikendalikan dari jarak jauh. Ketimpangan definisi nakhoda dan awak kapal dalam konteks MASS akan lebih signifikan dalam hal MASS kategori empat, karena MASS dalam kategori ini akan benar-benar tidak melibatkan peran serta manusia untuk mengambil keputusan. Seluruh keputusan terkait navigasi, kendali mesin, sistem komunikasi, persinyalan dan lainnya akan didelegasikan pada program komputer atau piranti lunak yang menggunakan kecerdasan buatan atau AI.⁶⁶

Merujuk pada permasalahan-permasalahan di atas, maka saat ini sangat diperlukan ketentuan-ketentuan khusus mengenai status hukum MASS. Dilihat dari perspektif HAM, pengoperasian MASS sebenarnya memiliki potensi untuk

⁶²Undang-Undang Pelayaran, Pasal 330.

⁶³Coito, Joel. (2021). Maritime Autonomous Surface Ships: New Possibilities –and Challenges– in Ocean Law and Policy. *International Law Studies*, 97, 259-306.

⁶⁴COLREG, Rules 3.

⁶⁵Coito, *Op.Cit.*, hlm. 268.

⁶⁶Chang, Chia-Hsun, *et.al.* (2021). Risk Assessment of the Operations of Maritime Autonomous Surface Ships. *Reliability Engineering and Safety System*, 207, 2. Lihat juga pada Coito, *Op. Cit.*

mengimplementasikan perlindungan HAM itu sendiri. Dalam hal penyelundupan dan perdagangan manusia melalui laut, kapal laut atau kendaraan air nirawak dapat dimanfaatkan sebagai alat pemantauan dan pengawasan yang dapat membantu menegakkan hukum untuk mencegah atau menangani peristiwa tersebut.⁶⁷ Namun demikian, mengingat sifatnya yang nirawak, akan terdapat kesulitan dalam hal penegakan hukum karena tidak adanya aparat yang secara fisik dapat menaiki kapal seperti halnya penegakan hukum yang dilakukan oleh kapal-kapal konvensional.⁶⁸

Dengan masih terdapatnya berbagai celah dan ketimpangan dalam aturan hukum saat ini terkait perkembangan teknologi MASS, IMO memandang bahwa diperlukan langkah-langkah strategis lebih lanjut. Salah satunya adalah pengembangan instrumen baru yang bersifat komprehensif seperti “*MASS Code*” dan penyusunan panduan sementara (*interim guidelines*) untuk membantu fasilitasi pengoperasian MASS di tahap awal yang memenuhi standar-standar keamanan, keselamatan, dan lingkungan.⁶⁹ Selain itu, IMO juga memandang perlu ditetapkannya definisi dan ruang lingkup dari terminologi-terminologi dasar seperti nakhoda, awak kapal, dan pengendali jarak jauh (*remote operator*) yang sesuai dengan perkembangan teknologi MASS.⁷⁰ IMO juga menetapkan sejumlah ketentuan dalam instrumen terkait keselamatan dan keamanan pelayaran saat ini yang dianggap sebagai prioritas utama untuk ditinjau keselarasannya dengan perkembangan MASS, termasuk instrumen-instrumen yang relevan dengan aspek HAM di laut seperti SOLAS, COLREG, dan SAR.

Aspek HAM lainnya yang terkait dengan teknologi MASS adalah ketersediaan lapangan pekerjaan di sektor pelayaran. Dengan semakin berkembangnya teknologi MASS yang didominasi oleh digitalisasi dan kecerdasan buatan, timbul pertanyaan besar apakah suatu saat MASS akan menggantikan seluruh pekerjaan terkait aktivitas pelayaran yang dilakukan oleh manusia? Terkait dengan pertanyaan ini, sejumlah studi telah dilakukan untuk meninjau dampak teknologi MASS terhadap sektor pekerjaan kemaritiman. Secara umum dari studi ini menyimpulkan bahwa otomatisasi dalam sektor kemaritiman tidak selalu menghilangkan kesempatan pekerjaan namun justru berpotensi menghasilkan kesempatan pekerjaan baru yang berbeda dengan pekerjaan konvensional.⁷¹ Peluang-peluang ini kemudian dapat diwujudkan dengan meningkatkan kapasitas sumber daya manusia sehingga dapat selaras dengan

⁶⁷Klein, Natalie. (2019). “Maritime Autonomous Vehicles within the International Law Framework to Enhance Maritime Security”. *International Law Studies*, 95, 244-271.

⁶⁸*Ibid.*

⁶⁹International Maritime Organization, *Op.Cit.*

⁷⁰*Ibid.*

⁷¹Moreno, Claudio. (2020). Will Autonomous Ships be the “Downfall” of the Shipping Sector? Available online from: <https://www.equaltimes.org/will-autonomous-ships-be-the?lang=en#.YpMWzShBw2x>. [Accessed May 26, 2022].

penggunaan teknologi MASS di masa mendatang. Namun beberapa pihak, khususnya dari kalangan serikat pekerja kemaritiman, masih meragukan peluang ini dan berpandangan bahwa sektor kemaritiman dengan tenaga manusia tetap akan terdampak oleh teknologi MASS dan berpeluang menimbulkan permasalahan HAM terkait dengan hak untuk memperoleh pekerjaan dan penghidupan yang layak.⁷²

PENUTUP

Kesimpulan

Hukum HAM dan hukum laut memiliki korelasi yang kuat walaupun instrumen hukum laut internasional khususnya UNCLOS tidak mengatur secara eksplisit mengenai pemenuhan dan perlindungan HAM di laut. Aspek-aspek pemenuhan dan perlindungan HAM di laut dapat terlihat dari, antara lain, hak untuk hidup, hak untuk terbebas dari perbudakan, dan hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak. Pelindungan dan pemenuhan HAM saat ini perlu lebih diarahkan pada pendekatan yang lebih komprehensif, yaitu melalui perwujudan keadilan laut. Sebagaimana telah dibahas dalam artikel ini, keadilan laut mencakup spektrum HAM yang lebih luas dan mewakili hak-hak asasi yang dapat dikategorikan sebagai HAM generasi ketiga, khususnya hak atas pembangunan.

Pembangunan di sektor kelautan saat ini ternyata belum sepenuhnya mewujudkan keadilan laut. Hal ini tercermin dari masih terdapatnya indikasi pelanggaran-pelanggaran HAM, seperti perbudakan modern yang masih terjadi di sektor industri perikanan. Di samping itu, partisipasi masyarakat dalam pembangunan di sektor kelautan juga masih mengalami berbagai hambatan, termasuk masih terdapat permasalahan terkait keterwakilan kaum perempuan dalam penetapan kebijakan pembangunan kelautan.

Mewujudkan keadilan laut memiliki relevansi yang sangat erat dengan visi Poros Maritim Dunia dan Kebijakan Kelautan Indonesia. Terkait dengan hal tersebut, pemerintah Indonesia perlu mempertimbangkan aspek-aspek perlindungan dan pemenuhan HAM yang terkait dengan pilar-pilar Kebijakan Kelautan Indonesia sehingga pada akhirnya dapat terlaksana pembangunan di bidang kelautan yang berorientasi pada perwujudan keadilan laut. Kondisi ini juga akan mendukung pencapaian SDGs di Indonesia terutama tujuan-tujuan yang terkait dengan keadilan laut, termasuk: Tujuan 1: Tanpa Kemiskinan; Tujuan 2: Tanpa Kelaparan; Tujuan 5: Kesetaraan Gender; Tujuan 10: Berkurangnya Kesenjangan; dan tentunya Tujuan 14: Ekosistem Lautan.

⁷²*Ibid.*

Aspek perlindungan HAM di laut juga perlu memperhatikan perkembangan terkini di bidang teknologi, khususnya perkembangan kapal laut nirawak atau MASS. Sebagaimana telah dibahas dalam artikel ini, masih terdapat ketimpangan dan ketidakjelasan mengenai status hukum MASS yang pada akhirnya dapat berdampak pada perlindungan HAM di laut. Salah satu permasalahan utama yang perlu mendapat perhatian khusus adalah kewajiban untuk memberikan pertolongan terhadap kapal-kapal yang mengalami insiden atau kecelakaan di laut. Saat ini masih belum terdapat kejelasan mengenai bagaimana MASS juga dapat menjalankan kewajiban fungsi pencarian dan pertolongan, khususnya untuk MASS kategori tiga dan empat yang tidak lagi dikendalikan oleh nakhoda dan awak kapal konvensional melainkan oleh proses otomatisasi dan kecerdasan buatan.

Hal lain yang perlu menjadi perhatian dalam aspek HAM terkait perkembangan teknologi MASS yaitu ketersediaan lapangan pekerjaan di sektor kemaritiman. Mengingat bahwa sektor ini termasuk sebagai salah satu sektor strategis dalam pembangunan Indonesia sebagai negara kepulauan, maka pemerintah Indonesia perlu mempersiapkan langkah-langkah yang diperlukan untuk mengantisipasi kemungkinan beralihnya pengoperasian kapal dari kendali manual ke kendali otomatis sebagaimana yang diterapkan dalam teknologi MASS. Sehingga dengan demikian diharapkan dapat mengurangi dampak negatif kemajuan dan perkembangan teknologi pelayaran, khususnya terhadap hak-hak terkait dengan pekerjaan di sektor kemaritiman.

Keadilan laut dapat dijadikan sebagai sudut pandang baru dalam upaya pemenuhan dan perlindungan HAM di laut yang sangat relevan dengan posisi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Untuk itu diperlukan paradigma baru, terutama memastikan pendekatan yang bersifat multidisiplin dan multisektor. Pendekatan ini sangat penting mengingat keadilan laut melibatkan berbagai jenis perlindungan dan pemenuhan HAM, termasuk HAM yang terkait dengan pembangunan. Mengingat berbagai keterbatasan, artikel ini tidak membahas aspek-aspek HAM lainnya yang masih terkait dengan keadilan laut, seperti hak atas lingkungan hidup yang sehat dan peran industri atau bisnis dalam perlindungan dan pemenuhan HAM (*business and human rights*). Dengan demikian penelitian selanjutnya masih diperlukan untuk membahas aspek-aspek tersebut.

Perkembangan teknologi MASS dapat dikatakan masih berada dalam tahap awal yang juga memerlukan paradigma baru, khususnya dalam memastikan keselarasan MASS dengan peraturan dan standar internasional di bidang pelayaran. Secara spesifik, aspek perlindungan HAM yang terkait dengan MASS, terutama dalam hal keselamatan dan keamanan manusia di laut, masih memerlukan perhatian dan kajian yang lebih mendalam. Terkait dengan hal tersebut, disarankan bahwa Indonesia dapat menjalankan peran pentingnya sebagai salah satu anggota Dewan IMO Kategori C

Periode Tahun 2022-2023 dalam memantau pembahasan perkembangan teknologi MASS di forum IMO yang masih berjalan hingga saat ini, khususnya dalam memastikan adanya standar-standar khusus terkait dengan perlindungan HAM di laut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Indonesian Ocean Justice Initiative. (2021). *Rekam Jejak Kebijakan Kelautan 2021 dan Proyeksi 2022*. Jakarta: IOJI.
- Österblom, H., C.C.C. Wabnitz, D. Tladi et al. (2020). *Towards Ocean Equity*. Washington, DC: World Resources Institute.
- United Nations Office on Drugs and Crime. (2020). *Kejahatan Maritim: Pedoman Untuk Praktisi Peradilan Pidana*. Wina: Perserikatan Bangsa-Bangsa.
- World Bank. (2021). *Oceans for Prosperity: Reforms for a Blue Economy in Indonesia*. Washington, D.C.: The World Bank.
- Xu, Liping. (2017). *Study on "21st Century Maritime Silk Road" Docking with "Global Maritime Fulcrum": Research Report About Fujian Province of China and Indonesia*. Beijing: China Social Science Press.

Jurnal

- Agoes, Ety R. (2003). "Kebijakan dan Strategi Pembangunan Kelautan dan Perikanan dalam Mengawasi Wawasan Nusantara". *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 33(1).
- Baker-Médard, Merrill. (2017). "Gendering Marine Conservation: The Politics of Marine Protected Areas and Fisheries Access." *Society and Natural Resources*, 30(6), 723-737.
- Bennet, Elizabeth. (2005). "Gender, Fisheries and Development." *Marine Policy*, 29(5).
- Bennett, Nathan J., et.al. (2021). "Advancing Social Equity in and Through Marine Conservation". *Frontiers in Maritime Science*, 8.
- Chang, Chia-Hsun, et.al. (2021). Risk Assessment of the Operations of Maritime Autonomous Surface Ships. *Reliability Engineering and Safety System*, 207.
- Coito, Joel. (2021). Maritime Autonomous Surface Ships: New Possibilities – and Challenges – in Ocean Law and Policy. *International Law Studies*, 97.
- Gissi, E., Portman, M. E., and Hornidge, A. K. (2018). "Un-gendering the Ocean: Why Women Matter in Ocean Governance for Sustainability". *Marine Policy*, 94.
- Hadi, Syaiful, Alfath, Tahegga Primandana, dan Syarifudin, Trianita Yandhini. (2018). "Perlindungan Hak Asasi Manusia dalam Reklamasi di Wilayah Pesisir dan Pulau Pulau Kecil". *Lex Scientia Law Review*, 2(2).
- Hasan, Sabrina. (2021). "Marine Autonomous Ships in the Arctic: Prospects and Challenges". *Lapin Yliopisto*, 20.

- Klein, Natalie. (2019). "Maritime Autonomous Vehicles within the International Law Framework to Enhance Maritime Security". *International Law Studies*, 95.
- McKenzie, Simon. (2020). "When is a Ship a Ship? Use by State Armed Forces of Uncrewed Maritime Vehicles and the United Nations Convention on the Law of the Sea". *Law and the Future of War Research Paper*, 3.
- Ndiaye, T. M. (2019). "Human Rights at Sea and the Law of the Sea". *Beijing Law Review*, 10.
- Schrijver, Nico. (2020). "A New Convention on the Human Right to Development: Putting the Cart Before the Horse?". *Netherlands Quarterly of Human Rights*, 38(2).
- Song, Andrew and Soliman, Adam. (2019). "Situating Human Rights in the Context of Fishing Rights - Contributions and Contradictions". *Marine Policy*, 103.
- Teh, Lydia C. L., et.al. (2019). "The Role of Human Rights in Implementing Socially Responsible Seafood." *PLOS One*, 14(1).
- Tickler, David, et.al. (2018). "Modern Slavery and the Race to Fish." *Nature Communications*, 9(1).
- Treves, Tullio. (2010). "Human Rights and the Law of the Sea". *Berkeley Journal of International Law*, 28(1).

Peraturan Perundang-undangan dan Instrumen Hukum Internasional

- African Charter on Human and Peoples' Rights 1981.
- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG) 1972.
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978.
- International Labour Organization Maritime Labour Convention 2006.
- International Labour Organization Work in Fishing Convention 2007.
- Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.
- Vienna Declaration and Programme of Action 1993.

Sumber Lain

- British Broadcasting Corporation. (2020). ABK Indonesia di Kapal Asing. Available online from: <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-52541415>. [Accessed March 16, 2022].
- European Court of Human Rights. (2010). Case of Medvedyev and Others v. France. Available online from: <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-97979>. [Accessed May 26, 2022].
- Greenpeace. (2019). 5 Reasons Modern Slavery at Sea is Still Possible in 2019. Available online from: <https://www.greenpeace.org/international/story/27803/5-reasons-modern-slavery-at-sea-is-still-possible-in-2019/>. [Accessed May 26, 2022].
- High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy. (2020). Towards Ocean Equity. Available online from: <https://www.oceanpanel.org/blue-papers/towards-ocean-equity>. [Accessed May 26, 2022].
- Human Rights at Sea. (2022). The Geneva Declaration on Human Rights at Sea. Available online from: <https://www.humanrightsatsea.org/GDHRAS>. [Accessed May 26, 2022].
- International Labour Organization. (2017). Ratifications of C188 – Work in Fishing Convention, 2007. Available online from: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312333. [Accessed May 26, 2022]
- International Labour Organization. (2017). Ratifications of MLC, 2006. Available online from: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331. [Accessed May 26, 2022].
- International Maritime Organization. (2019). List of IMO Conventions. Available online from <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>. [Accessed May 26, 2022]
- International Maritime Organization. (2021). Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships. Available online from: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MASSRSE2021.aspx>. [Accessed May 26, 2022].
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2019). Kelautan dalam Angka. Available online from: <https://kkp.go.id/djprl/artikel/24082-buku-kelautan-dalam-angka-ditjen-pengelolaan-ruang-laut-tahun-2019>. [Accessed May 26, 2022].
- Koh, Tommy. (1982). A Constitution for the Oceans. Available online from: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf. [Accessed May 26, 2022].

- Moreno, Claudio. (2020). Will Autonomous Ships be the “Downfall” of the Shipping Sector? Available online from: <https://www.equaltimes.org/will-autonomous-ships-be-the?lang=en#.YpMWzShBw2x>. [Accessed May 26, 2022].
- Sea Around Us. (2016). Catches by Reporting Status in the Waters of FAO Area Indian Ocean, Eastern. Available online from: <http://www.searoundus.org/data/#/fao/57?chart=catch-chart&dimension=reporting-status&measure=tonnage&limit=10>. [Accessed May 26, 2022].
- The Associate Press. (2015). AP Investigation: Slaves may Have Caught the Fishing you Bought. Available online from: <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/ap-investigation-slaves-may-have-caught-the-fish-you-bought.html>. [Accessed May, 10 2022].
- United Nations. (2021). Achieve Gender Equality and Empower All Women and Girls. Available online from: <https://sdgs.un.org/goals/goal5>. [Accessed May 26, 2022].