

## **KEBIJAKAN MENURUT HUKUM INTERNASIONAL MENGENAI PENYANGKALAN DAN PEMBATAHAN PELABUHAN SELAMA COVID-19**

**Hartana, Putu Agus Rio Krisnawan**

Universitas Bung Karno, Universitas Pendidikan Ganesha  
e-mail : [hartana\\_palm@yahoo.com](mailto:hartana_palm@yahoo.com), [agus.rio@undiksha.ac.id](mailto:agus.rio@undiksha.ac.id)

### **Abstrak**

Sejumlah negara telah menyatakan 'keadaan darurat' karena penyebaran Covid-19 yang semakin tidak terkendali. Selama beberapa bulan terakhir, sejumlah otoritas negara bagian telah menerapkan pembatasan perjalanan besar-besaran untuk mengendalikan pandemi. Salah satu faktor utama penyebab pandemi ini adalah globalisasi, khususnya perdagangan internasional, dan perjalanan, yang dapat mempercepat dan mempermudah penyebaran penyakit. Penerapan kebijakan penolakan dan pembatasan pelabuhan diharapkan dapat membantu pengendalian penyebaran penyakit dan penurunan angka kematian. Beberapa pertanyaan muncul karena penolakan pelabuhan dan kebijakan pembatasan. Beberapa poin penting dibahas dalam artikel ini. Yang pertama adalah keadaan yurisdiksi negara untuk menerapkan 'keadaan darurat' dan kemungkinan Pandemi Covid-19 sebagai alasan yang sah untuk 'keadaan darurat'. Kedua, penggunaan status darurat untuk memberlakukan penolakan dan pembatasan pelabuhan, mengingat beberapa negara telah melakukannya. Terlepas dari kenyataan bahwa negara memiliki hak untuk menutup dan membatasi pelabuhan mereka secara sepihak, UNCLOS 1982 mengamanatkan negara pantai untuk melakukan penyelamatan dan pertolongan kepada orang-orang yang mengalami kesusahan di laut.

**Kata Kunci :** Penolakan Pelabuhan, Kebijakan Pembatasan, Pandemi

### **Abstract**

*A number of countries have declared states of emergency as the spread of Covid-19 spirals out of control. In recent months, several state authorities have imposed massive travel restrictions to contain the pandemic. One of the main reasons for this pandemic is globalization, especially international trade and travel, which can accelerate and facilitate the spread of diseases. Implementing a policy of rejecting and limiting ports should help stem the spread of disease and reduce mortality. Due to port denial policies and restrictions, several questions arise. Some important points are discussed in this article. The first is the government's jurisdiction to apply a "state of emergency" and the possibility of the Covid-19 pandemic as a valid reason for a "state of emergency". Second, using the state of emergency to impose restrictions and port restrictions, considering several countries have already done so. Despite the fact that states have the right to unilaterally close and restrict their ports, in 1982 UNCLOS mandated coastal states to rescue and assist people in distress at sea.*

**Keywords :** Port Denial, Restriction Policy, Pandemic

## **PENDAHULUAN**

Pelabuhan yaitu salah satu tempat masuknya orang dan barang ke dalam suatu negara. Oleh karena itu, ini merupakan titik kontrol utama untuk tujuan bea cukai, imigrasi, kesehatan masyarakat, dan keamanan nasional.<sup>1</sup> Sebagian besar, keamanan nasional dikaitkan dengan kekuatan militer dan pertahanan nasional. Padahal, pascapandemi Covid-19, bidang ketahanan nasional mengalami perubahan drastis, seperti bidang kesehatan. Dari perspektif pandemi Covid-19, ketahanan nasional mencakup perlindungan dari penularan penyakit dan gangguan kesehatan yang berpotensi mengancam ekonomi nasional, kehidupan masyarakat, dan sistem politik.<sup>2</sup> Sejumlah negara telah menyatakan 'keadaan darurat' karena penyebaran Covid-19 yang semakin tidak terkendali. Selama beberapa bulan terakhir, sejumlah otoritas negara bagian telah menerapkan pembatasan perjalanan besar-besaran untuk mengendalikan pandemi. Pembatasan tersebut tentu memiliki alasan yang jelas. Salah satu faktor utama penyebab pandemi ini adalah globalisasi, khususnya perdagangan internasional, dan perjalanan, yang dapat mempercepat dan mempermudah penyebaran penyakit. Penerapan kebijakan penolakan dan pembatasan pelabuhan diharapkan dapat membantu pengendalian penyebaran penyakit dan penurunan angka kematian.

Tidak ada pasal UNCLOS 1982, serta atau instrumen hukum internasional lainnya, yang secara eksplisit melarang penolakan dan pembatasan pelabuhan selama pandemi. Padahal, UNCLOS 1982 tidak menyebut pandemi secara spesifik sebagai ancaman terhadap keamanan nasional dan mengatur lebih lanjut hak dan kewajiban negara pantai dan pelabuhan selama pandemi. Berdasarkan asas *lex specialis derogate lex generali*, perangkat hukum khusus dapat dijadikan acuan. Beberapa analisis telah dilakukan untuk meninjau instrumen hukum internasional terkait seperti UNCLOS 1982, IHR 2005, Konvensi SOLAS, dan beberapa Konvensi lain yang dikeluarkan oleh IMO terkait dengan debarkasi.

## **METODE PENELITIAN**

Dalam hal ini penulis menggunakan metode dalam penulisan artikel ini yakni metode penulisannya adalah penelitian literatur. Tinjauan pustaka merupakan segala usaha yang dilakukan oleh peneliti untuk mengumpulkan informasi yang berkaitan dengan materi atau masalah yang sedang dipelajari atau dicari. Penelitian literatur yaitu teknik pengumpulan data yang mengikut sertakan penelahan buku, literatur, catatan dan laporan yang bersangkutan dengan masalah yang sedang dipecahkan. Informasi diperoleh dari buku, majalah dan laporan penelitian. Dalam memakai cara yang sistematis dan memudahkan pembaca memahami dan mengerti tentang materi isi digunakan penulisan dalam perangkaian menggunakan studi literature. Studi literature yaitu mencari referensi teori yang benar dengan topik isi artikel dengan kasus atau masalah yang ditemukan.

## **HASIL DAN PEMBAHSAN**

### **1. Awal Kebijakan Penyangkalan dan Pembatasan Pelabuhan**

Menyusul wabah pertama di Wuhan, Provinsi Hubei, China, virus corona jenis baru bernama novel coronavirus (2019-nCov atau Covid-19) telah menarik perhatian dunia. Dugaan penyebab munculnya Covid-19 terkait dengan kontak dengan pasar ikan dan hewan buas di pasar grosir makanan laut huanan yang menjual hewan hidup<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Erik J. Monelaar, "pelabuhan dan negara pesisir" dalam Donald R. Rothwell (Ed.), (et.al), *Hukum Laut*, Britania Raya: Pers Universitas Oxford, 2015, p. 282.

<sup>2</sup> Sara E. Davies, "Keamanan Nasional dan Pandemi", *Kronik PBB*, <https://www.un.org/en/chronicle/article/national-security-and-pandemics>, diakses pada September 2020.

<sup>3</sup> Fengxiang Song (et.al), "Emerging 2019 Novel viruscorona 2019-nCov) Radang paru-paru", *Radiologi*, 2020, p. 210.

Covid-19 merupakan jenis virus corona yang berbahaya dan mengancam nyawa manusia. Virus ini dapat menghasilkan demam, gangguan pernapasan, dan batuk. Ini adalah virus yang menyerang paru-paru manusia. Sejak ditemukannya virus tersebut pada akhir Desember 2019 hingga 5 Juni 2020, setidaknya terdapat 6.535.354 kasus positif dan 387.155 kematian di seluruh dunia akibat Covid-19. Tidak mengherankan jika Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) menyatakan Covid-19 sebagai pandemiglobal pada 11 Maret 2020. Status pandemi global menunjukkan bahwa virus tersebut telah melintasi batas negara dan benua. Itu telah mempengaruhi semua orang. Sebelum Covid-19, ada beberapa pandemi.

Salah satunya adalah pandemi influenza Spanyol 1918 yang menginfeksi lebih dari beberapa penduduk dunia dan mematikan sekitar 50 juta manusia, dan H1N1 pada tahun 2009.<sup>4</sup> Penyebaran virus yang tidak terkendali telah menghasilkan efek yang menghancurkan pada negara-negara yang terkena dampak. Banyak negara yang telah menyatakan keadaan darurat akibat pandemi Covid-19, seperti Amerika Serikat, Jepang, Spanyol, dan Indonesia. Status "Darurat" biasanya memungkinkan sistem manajemen sementara untuk menangani situasi yang sangat berbahaya atau sulit<sup>5</sup>. Semua negara bagian terdampak Covid-19 dan menghadapi situasi sulit akibat Pandemi. Virus tersebut menyerang berbagai bidang, seperti kesehatan, pendidikan, dan pariwisata. Dampak terbesar tentu saja ekonomi. Covid-19 tidak hanya mempengaruhi ekonomi surat kabar tetapi juga kegiatan ekonomi, seperti pengiriman. Kekhawatiran akan penyebaran virus yang lebih besar telah mendorong negara-negara untuk melakukannya menerapkan penyangkalan dan pembatasan pelabuhan. Sebelumnya, pada 2014-2016, ketika wabah Penyakit Virus Ebola (EVD) muncul di Afrika Barat, banyak negara bagian menutup dan membatasi akses ke pelabuhan mereka untuk mencegah infeksi. Menyusul wabah Covid-19, negara mulai menunda dan menolak memberikan izin masuknya kapal ke pelabuhan. Ini mengganggu lalu lintas pelayaran dan mempengaruhi tidak hanya kapal tetapi juga awak kapal, penumpang, dan kargo.

Banyak negara mengantisipasi penumpang yang terinfeksi virus Covid-19 memasuki wilayah mereka, sehingga mereka mengambil langkah-langkah untuk membatasi akses. Sebagian besar pelabuhan telah memberikan surat edaran atau pemberitahuan dengan beberapa pedoman untuk pembatasan masuk pelabuhan, seperti menunda izin masuk pelabuhan, mencegah awak kapal atau penumpang naik ke kapal (termasuk mencegah cuti darat dan pergantian awak), mencegah pemuatan kargo, pengisian bahan bakar, dan mengisi kembali persediaan makanan. Dalam kasusekstrim, negara juga menerapkan karantina dan penolakan kapal. Upaya tersebut baik untuk mencegah penularan Covid-19. Namun, penolakan dan pembatasan pelabuhan dapat berdampak buruk pada aspek pelayaran seperti rantai pasokan kargo dan awak kapal. Hal ini dapat mempengaruhi industri perkapalan karena lalu lintas perdagangan internasional terganggu.

## **2. Prinsip Mare Liberum vs. Prinsip Mare Clausum dan Hak Akses Pelabuhan**

Dalam hukum laut internasional, prinsip Mare Liberum dan Mare Clausum berkaitan erat dengan zona maritim, yang akan berdampak pada kedaulatan dan hak

---

<sup>4</sup> Dara Grennan, "Apa itu Pandemi?", Halaman Pasien JAMA, Vol. 321, No. 9, 2019, p. 910.

<sup>5</sup> Cambridge Dictionary, "Keadaan darurat", <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/state-of-emergency>, diakses pada Mei 2020.

berdaulat suatu negara. Prinsip Mare Liberum atau 'Kebebasan Laut' diperkenalkan oleh Hugo Grotius (1583-1645), salah satu bapak pendiri hukum internasional. Grotius berpendapat bahwa laut terbuka untuk semua orang dan tidak ada negara yang dapat menduduki atau mengklaim kedaulatannya. Argumennya diperkuat dengan gagasan bahwa tidak ada negara yang dapat menolak akses kapal asing untuk memasuki pelabuhan. Negara-negara yang menolak akses kapal asing ke pelabuhannya dianggap telah mengabaikan kemajuan dalam interaksi internasional, navigasi, dan perdagangan yang diberlakukan oleh hukum kebiasaan internasional.<sup>6</sup> Tidak ada negara yang dapat berkembang secara mandiri tanpa hubungan dengan negara lain, terutama di bidang ekonomi dan perdagangan. Negara perlu membuka akses kapal asing ke pelabuhannya untuk melakukan perdagangan internasional. Ada alasan hak akses kapal asing ke pelabuhan negara mana pun sebagai berikut.

1. Setiap negara memiliki kebebasan untuk bepergian dan berdagang.
2. Penolakan dan pembatasan pelabuhan berdampak pada pembangunan ekonomi dan hubungan internasional.
3. Pengembangan pelabuhan untuk keamanan perdagangan dan maritim harus disediakan pedagang.
4. Negara diperbolehkan menolak hak akses ke pelabuhan dalam keadaan darurat seperti perang, karantina, dll.
5. Hukum kebiasaan internasional mengizinkan hak akses ke pelabuhan.

Dalam keadaan darurat tertentu, negara diperbolehkan menolak hak akses pelabuhan. maka demikian, pada masa pandemi saat ini, prinsip Mare Liberum memungkinkan negara untuk menolak akses ke pelabuhannya.

Berlawanan dengan Mare Liberum, prinsip Mare Clausum atau Laut Tertutup menganggap bahwa laut, samudra, atau perairan lainnya berada di bawah yurisdiksi negara dan tidak dapat diakses oleh negara lain.

UNCLOS 1982 menggunakan prinsip Mare Clausum untuk mengatur perairan pedalaman dan laut teritorial. Perairan pedalaman dan laut teritorial berada di bawah yurisdiksi negara pantai. Berdasarkan asas ini, kapal asing tidak dapat memasuki perairan pedalaman, termasuk pelabuhan, jika tidak memiliki izin dari negara yang bersangkutan. Banyak ahli berpendapat bahwa negara memiliki hak untuk menolak akses kapal asing ke pelabuhan mereka. Dalam kasus 1958 Arab Saudi v. Perusahaan Minyak Amerika Arab (ARAMCO), Pengadilan menyatakan, "Menurut prinsip besar hukum internasional publik, pelabuhan setiap negara harus terbuka untuk kapal dagang asing dan hanya dapat ditutup jika ada kepentingan vital negara."<sup>7</sup> Tribunal mengakui pentingnya kedaulatan negara dalam mengontrol pelabuhan dan aksesnya selamasituasi tertentu. Hal ini sejalan dengan Konvensi Pelabuhan 1923 yang memberikan izin kepada suatu negara untuk menyimpang dari asas perlakuan yang sama antar kapal di laut dalam hal terjadi keadaan darurat yang mempengaruhi keselamatan negara atau kepentingan vital. Kemudian, dalam keadaan darurat, seperti Covid saat ini -19 pandemi, negara dapat menutup pelabuhan. Dapat disimpulkan bahwa prinsip Mare Liberum dan Mare Clausum memungkinkan negara untuk menggunakan kebijakan

---

<sup>6</sup> Abdulkadir O. Abdulrazak and Sharifah Zubaidah Syed Abdul Kader, "Hak Akses Kapal ke Pelabuhan berdasarkan Hukum Internasional: Semua Menggonggong tanpa Bite", *Jurnal Sains Dasar dan Terapan Australia*, Vol. 6, No. 11, 2012, p. 213.

<sup>7</sup> William D. Baumgartner dan John T. Oliver, "Ketentuan Pemasukan Kapal Berbendera Asing ke Pelabuhan AS untuk Mempromosikan Keamanan Maritim", dalam Michael D. Cartsen, *Hukum Internasional dan Operasi Militer*, Rhode Island: Perguruan Tinggi Perang Angkatan Laut, 2008, hal 35

penyangkalan dan pembatasan pelabuhan dalam keadaan mendesak atau darurat yang dapat membahayakan wilayahnya.

### **3. Keadaan Darurat Negara dan Hukum Internasional**

Pada 11 Maret 2020, WHO menyatakan corona virus sebagai pandemi. Pandemi diartikan menjadi “epidemi yang terjadi di semua dunia, atau di wilayah yang sangat luas, melewati batas internasional dan biasanya menyerang banyak orang”.<sup>8</sup> Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, ketika pandemi Covid-19 mulai tidak terkendali, sebagian negara, seperti amrik, j pang, spanyol, dan Indonesia, telah menyatakan "keadaan darurat". Keadaan darurat adalah sistem peraturan sementara untuk menghadapi situasi yang sangat berbahaya atau sulit. Lebih tepatnya, keadaan darurat berasal dari deklarasi pemerintah yang dibuat sebagai tanggapan terhadap situasi luar biasa yang merupakan ancaman mendasar." Keadaan darurat dapat menanggulangi fungsi normal pemerintah, meminta dan mengingatkan warga negara untuk mengubah perilaku normal mereka, atau memberdayakan pemerintah. lembaga untuk melaksanakan rencana kesiapsiagaan darurat dan membatasi atau menanggulangi kebebasan sipil dan hak asasi manusia.<sup>9</sup> Keadaan darurat hanya dapat dilakukan jika muncul dari berbagai situasi, seperti tindakan bersenjata terhadap negara oleh elemen internal atau eksternal, bencana alam, kerusakan sipil, wabah penyakit, krisis keuangan atau ekonomi, atau pemogokan umum.

Kualifikasi darurat publik harus mengancam "nyawa bangsa". Hal ini dimaksudkan untuk membatasi kemungkinan penyalahgunaan kekuasaan negara. Dalam kasus pandemi Covid-19, negara dapat memberlakukan keadaan darurat. Setelah itu, keadaan darurat dapat berpotensi mempengaruhi kewajiban negara berdasarkan hukum internasional. Setiap negara dapat tunduk pada kewajiban hukum internasional yang berbeda sehubungan dengan keadaan darurat. Beberapa masalah dapat menentukan kewajiban negara. Masalah pertama seputar kewajiban berdasarkan hukum kebiasaan internasional yang mengikat negara. Masalah kedua meliputi status negara sebagai pihak dalam perjanjian internasional yang memuat pembatasan darurat. Biasanya, perjanjian yang memuat pembatasan kekuasaan darurat terkait dengan instrumen hukum hak asasi manusia. Mereka adalah, antara lain, Konvensi Amerika tentang HAM (ACHR), kegiatan Eropa tentang HAM (ECHR), piagam afrika tentang HAM dan rakyat (AFHR), perjanjian hak asasi manusia universal PBB, dan perjanjian kemanusiaan internasional<sup>10</sup>. (khususnya empat Konvensi Jenewa 1949 dan dua protokol 1977). Empat perjanjian memiliki klausul pengurangan dan secara hukum mengizinkan penangguhan sementara hak selama keadaan darurat nasional:

- 1) konfensi Internasional tentang Hak Sipil dan Politik (ICCPR),
- 2) konfensi Amerika tentang HAM (ACHR),
- 3) konfensi Eropa tentang HAM (ECHR), dan
- 4) penghargaan Sosial Eropa (ESC).

ICCPR, didirikan pada tahun 1976, merupakan instrumen hukum yang mengikat secara hukum. Banyak sarjana berpendapat bahwa setidaknya beberapa kewajiban 23 yang terkandung dalam ICCPR mencerminkan hukum kebiasaan internasional. Oleh karena itu, bagi non-negara pihak, ICCPR sering digunakan sebagai bukti hukum kebiasaan

<sup>8</sup> Organisasi Maritim Internasional “IMO”, *Resolusi MSC. 167 (78)*, diadopsi pada tanggal 20 Mei 2004, para. 6.12.

<sup>9</sup> Dcaf, “Keadaan Darurat”, *Latar Belakang: Tata Kelola dan Reformasi Sektor Keamanan*, 2005.

<sup>10</sup> Iriani Papanicolopulu, “Tugas untuk Menyelamatkan di Laut, di Masa Damai dan di Perang: Tinjauan Umum”, *Tinjauan Internasional Palang Merah*, Vol. 98, No.2, 2016, hlm. 500.

internasional dan prinsip-prinsip hukum umum. Tiga lainnya (ACHR, EHCHR, dan ESC) juga mengandung hak-hak tertentu. Hak tidak dapat dibatasi dalam keadaan apapun. Mereka

- 1) Hak untuk hidup, larangan pembudakan dan menyiksa, dan kebebasan dari peraturan yang berlaku surut;
- 2) Hak atas kepribadian hukum, kebebasan berpikir dan beragama;
- 3) Larangan penjara karena ketidakmampuan untuk memenuhi kewajiban kontraktual;
- 4) Larangan penggunaan hukuman mati bahkan pada saat krisis dan perlindungan dari *ne bis in idem* atau *double jeopardy*;
- 5) Tuntutan untuk tetap patuh pada perlakuan manusiawi selama dalam tahanan, bebas dari kerja paksa, hak anak dan keluarga, hak atas nama dan kewarganegaraan, dan hak untuk ikut serta dalam pemerintahan.

Hukum ham tidak banyak membantu untuk mendefinisikan keadaan darurat dan hanya membatasi caranya. Artinya, pemerintah suatu negara dapat secara sepihak memutuskan apakah Covid-19 merupakan ancaman yang memerlukan aturan darurat. Begitu mereka memilikinya, hukum hak asasi manusia internasional mengizinkan pembatasan hak apa pun kecuali yang dianggap tidak dapat direduksi. Oleh karena itu, kebijakan yang dilakukan pemerintah dalam menyikapi bahaya Covid-19 seperti melakukan pembatasan kebebasan informasi; menutup sekolah, tempat usaha, dan tempat ibadah atas nama keselamatan umum; dan membatasi kebebasan bergerak orang yang juga mencakup penyangkalan pelabuhan dan pembatasan yang diperbolehkan dan tidak dilarang dalam situasi pandemi.

#### **4. Pelabuhan dan Konfensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982**

Selama beberapa bulan terakhir, dunia telah menghadapi pengalaman yang luar biasa. Tatanan global yang sebelumnya terkesan "mapan" kini mulai menghadapi tantangan. Dalam perspektif hukum maritim, tantangan yang dimaksud antara lain kapal pesiar dan dampak pandemi Covid-19 terhadap kebijakan penolakan dan pembatasan pelabuhan. Status hukum perairan pedalaman suatu negara adalah mutlak dan tidak dapat disangkal. Negarapantai memiliki kedaulatan dan kendali penuh atas perairan pedalamannya. Oleh karena itu, negara pantai dapat membentuk dan melakukan tindakan.<sup>11</sup>

Kapal asing tidak memiliki hak khusus untuk memasuki perairan pedalaman suatu negara, kecuali menurut hukum kebiasaan internasional untuk mencari perlindungan sementara dalam situasi di mana kapal tersebut dalam bahaya. Kapal asing yang hendak memasuki perairan pedalaman negara lain, misalnya untuk kegiatan pelayaran atau perdagangan, harus mendapat izin untuk dapat menaikkan atau menurunkan penumpang atau barang. Sayangnya, akses ke perairan pedalaman dan fasilitas pelabuhan tidak dibahas secara khusus dan rinci dalam UNCLOS 1982. Padahal, kebijakan penolakan dan pembatasan pelabuhan tidak hanya terjadi pada pandemi Covid-19 yang sedang berlangsung. Sebelumnya, telah terjadi sejumlah penolakan pelabuhan dan pembatasan yang diberlakukan oleh beberapa negara bagian. Yang paling familiar adalah kasus MV Tampa pada tahun 2001. Australia menolak MV Tampa yang membawa 433 pengungsi ke pelabuhan mereka. Karena kebijakan penolakan dan pembatasan pelabuhan sangat mudah diterapkan dalam situasi yang

---

<sup>11</sup> Hardi Alunaza (et.al), " The Pacific Solution sebagai Kebijakan Australia Menuju Pencari Suaka dan Irregular Maritime Arrivals (IMAS) di Era John Howard", Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional Universitas Parahyangan, Vol. 14, No. 1, 2018, p. 66.

tidak mendesak, tidak mengherankan jika banyak negara menerapkan kebijakan tersebut saat ini.

Salah satu yang mendapat perhatian adalah keputusan Panama untuk mencegah MS Zaandam kapal pesiar transit melalui Terusan Panama untuk menurunkan penumpangnya di Florida. Masalah ini muncul karena UNCLOS 1982 tidak memiliki kerangka hukum yang mengatur perjalanan melalui jalur internasional, dalam hal ini Terusan Panama. Oleh karena itu, otoritas Panama bertindak di bawah yurisdiksi wilayah mereka dan menolak MS Zaandam untuk transit. MS Zaandam diizinkan melewati Terusan Panama bukan karena kerangka hukum UNCLOS 1982, tetapi karena “alasan kemanusiaan”<sup>12</sup>. Kejadian ini menunjukkan bahwa para penyusun UNCLOS 1982 tidak menyediakan kerangka hukum yang komprehensif untuk menangani masalah-masalah yang muncul, seperti situasi pandemi Covid-19 yang kemudian mengakibatkan masuknya kapal asing ke pelabuhan melalui kanal internasional. Jelas masih ada celah hukum dari UNCLOS 1982 terkait masalah kesehatan, khususnya di bidang maritim. UNCLOS 1982 mungkin tidak dibuat secara rinci dengan berbagai alasan dan instrumen hukum lainnya dapat menutupi kekurangan UNCLOS 1982. Namun perlu disadari bahwa hal ini merupakan tantangan bagi hukum laut internasional karena saat ini terdapat permasalahan yang harus diatur.

##### **5. Peran International Maritime Organization (IMO) dalam Situasi Saat Ini**

Pandemi Covid-19 telah menarik perhatian organisasi internasional, seperti World Health Organization (WHO) dan International Maritime Organization (IMO). WHO bertugas menyebarluaskan informasi dan pengetahuan terkait terhadap virus, melacak penyebaran virus, dan memberikan saran kepada negara, dan komunitas internasional tentang perlindungan kesehatan dan pencegahan penularan virus<sup>13</sup>. Sementara itu, IMO berperan memberikan informasi dan arahan pencegahan untuk meminimalkan penularan Covid-19 kepada awak kapal, penumpang, dan lainnya. Pada 13 Februari 2020, IMO dan WHO merilis pernyataan bersama untuk menanggapi keputusan negara-negara yang menutup pelabuhan. Pernyataan bersama tersebut menekankan keseimbangan yang harus dicapai antara keberlanjutan kegiatan maritim dan perlindungan kesehatan masyarakat bagi negara pantai. Pada saat yang sama, International Shipping Chamber (ISC) juga meminta negara pantai untuk menerima semua kapal untuk menurunkan muatannya dan penumpang, serta untuk memudahkan penanganannya.

Selama situasi pandemi saat ini, negara bagian mulai membatasi akses ke pelabuhan mereka. IMO secara khusus memberikan perhatian kepada para pelaut yang merupakan tonggak utama dalam pengiriman barang-barang vital, termasuk obat-obatan dan bahan makanan. IMO sebagai organisasi yang berkompeten di bidang maritim menyetujui protokol baru pada tanggal 5 Mei 2020 berjudul Coronavirus (Covid-19) - Recommended Framework of Protocols for Ensuring Safe Ship Crew Changes and Bepergian selama Pandemi Coronavirus (Covid-19). Surat Edaran berisi protokol untuk bergabung dengan kapal (dari tempat tinggal biasa pelaut di satu negara bagian melalui pesawat terbang untuk bergabung dengan kapal di pelabuhan negara

---

<sup>12</sup> Patrick Greenfield and Erin McCormick, “virus korona: Panama akan Mengizinkan Kapal Pesiar Zaandam melalui Kanal”, <https://www.theguardian.com/world/2020/mar/29/coronavirus-panama-to-allow-cruise-liner-zaandamthrough-canal>, accessed on September 2020.

<sup>13</sup> IMO, A Pernyataan Bersama Penanganan Wabah Covid-19 antara International Maritime Organization (IMO) dan World Health Organization, 13 February 2020, [http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Joint%20Statement\\_COVID-19.pdf](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Joint%20Statement_COVID-19.pdf), accessed on September 2020

bagian lain) dan untuk meninggalkan kapal dan repatriasi (dari pelabuhan di suatu negara bagian dengan pesawat terbang ke tempat tinggal biasa pelaut di negara bagian lain). negara). Singkatnya, Surat Edaran menjelaskan bagaimana awak kapal dapat bergabung dengan kapal dari negara tempat mereka tinggal, bagaimana mereka dapat turun, dan bagaimana kembali ke rumah dengan selamat. Namun, Surat Edaran tersebut bukanlah instrumen hukum yang mengikat dan karenanya tidak dapat memaksa negara pihak untuk mematuhi.

IMO belum memberikan penjelasan lebih lanjut terkait kewajiban negara pantai dalam menghadapi pandemi Covid-19. IMO mengimbau negara pantai untuk tidak mencegah kapal asing memasuki pelabuhannya agar tidak mengganggu lalu lintas pelayaran. Namun, tidak ada instrumen yang mengikat secara hukum dari IMO yang melarang negara pantai menutup pelabuhan mereka.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Keadaan darurat, seperti pandemi Covid-19, dapat membahayakan keamanan nasional. Kebijakan penolakan dan pembatasan pelabuhan tidak melanggar hukum internasional, seperti hukum perjanjian internasional dan hukum kebiasaan internasional. Beberapa perjanjian internasional—misalnya UNCLOS 1982, Konvensi Pelabuhan 1923, dan IHR 2005—memberikan peluang bagi negara untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut. Seperti disebutkan sebelumnya, UNCLOS 1982 memberikan hak kepada negara pantai untuk menentukan kebijakannya di perairan pedalaman, termasuk pelabuhan. Kemudian, Konvensi Pelabuhan 1923 mengizinkan negara untuk menolak akses ke pelabuhan dalam keadaan darurat tertentu.

Selain perjanjian internasional, hukum kebiasaan internasional juga mengakui bahwa negara memiliki kedaulatan penuh atas pelabuhannya. Oleh karena itu, negara berhak memberikan atau menolak akses kapal asing untuk memasuki pelabuhannya. Padahal, dalam keadaan darurat, kapal berbendera asing berhak masuk pelabuhan. Situasi pandemi Covid-19 telah mendorong banyak negara bagian untuk menyatakan keadaan darurat. Keadaan darurat memberikan hak istimewa kepada negara untuk membentuk sistem pemerintahan sementara menghadapi situasi ekstrim yang membahayakan keamanan nasional. Adanya keadaan darurat ini terkait dengan kewajiban negara terhadap hukum internasional, hukum kebiasaan internasional yang mengikat negara, dan hukum perjanjian internasional yang mengatur pembatasan kekuasaan darurat yang negara menjadi pihak dan terikat. Terlepas dari kenyataan bahwa negara memiliki hak untuk menutup dan membatasi pelabuhan mereka secara sepihak, UNCLOS 1982 mengamanatkan negara pantai untuk melakukan penyelamatan dan bantuan kepada orang-orang yang mengalami kesulitan di laut.

Namun, perangkat hukum yang ada tidak secara jelas mengatur tentang tempat aman. Ini tentu bisa menjadi peluang bagi negara-negara pantai untuk menolak penunjukan sebagai tempat berlindung yang aman dan mengizinkan kapal penyelamat berlabuh di pelabuhan mereka. Oleh karena itu, dalam pandemi saat ini, penyelamatan laut dan bantuan kepada orang-orang yang mengalami kesulitan di laut untuk keselamatan menjadi bahan perdebatan karena kerangka hukum yang tidak memadai.

### **Saran**

Walaupun penulis menginginkan kesempurnaan dalam penyusunan makalah ini, namun pada kenyataannya masih banyak kekurangan yang perlu diperbaiki oleh penulis. Ini karena ketidaktahuan penulis. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun dari pembaca sangat diharapkan sebagai bahan evaluasi untuk kedepannya. Sehingga dapat terus menghasilkan penelitian dan tulisan yang bermanfaat bagi banyak orang.



## DAFTAR PUSTAKA

- Dara Grennan, “Apa Itu Pandemi?”, *Halaman Pasien JAMA*, Vol.321, .9, 2019, hlm. 910. Cambridge Dictionary, “Keadaan darurat”, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary>
- Dcaaf, “Keadaan Darurat”, *Latar Belakang: Tata Kelola dan Reformasi Sektor Keamanan*, 2005.
- Erik J. Monelaar, “pelabuhan dan negara pesisir” dalam Donald R. Rothwell (Ed.), (et.al), *Hukum Laut*, Britania Raya: Pers Universitas Oxford, 2015, p. 282.
- Fengxiang Song (et.al), “Muncul 2019 Novel viruscorona 2019-nCov) *Radang paru-paru*”, *Radiologi*, 2020, p. 210.
- Hardi Alunaza (et.al), “Solusi Pasifik sebagai Kebijakan Australia Menuju Pencari Suaka dan Irregular Maritime Arrivals (IMAS) di Era John Howard”, *Jurnal Ilmiah Hubungan*
- Hartana, H. (2016). Hukum Perjanjian (Dalam Perspektif Perjanjian Karya Pengusahaan Pertambangan Batubara). *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)*, 2(2).
- Hartana, H. (2018). EKSPANSI PERUSAHAAN GROUP DALAM BIDANG BATUBARA DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 25 TAHUN 2007
- Hartana, H. (2019). Initial Public Offering (Ipo) Of Capital Market And Capital Market Companies In Indonesia. *Ganesha Law Review*, 1(1), 41-54.
- Hartana, H. (2020). Existence And Development Group Companies In The Mining Sector (PT. Bumi Resources Tbk). *Ganesha Law Review*, 2(1), 54-69.
- Hartana, H. (2021). EKSISTENSI DAN PERKEMBANGAN PERUSAHAAN GROUP DI [http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Joint% 20Statement\\_COVID 19.pdf](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Joint%20Statement_COVID_19.pdf), diakses pada September 2020
- <https://www.theguardian.com/world/2020/mar/29/coronavirus-panama-to-allow-cruise-liner-zaandamthrough> -kanal, diakses pada September 2020.
- IMO, *Pernyataan Bersama tentang Penanggulangan Wabah Covid-19 antara Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan Organisasi Kesehatan Dunia*, 13 Februari 2020, *Internasional Universitas Parahyangan*, Vol 14, No.1, 2018, hal .66 Patrick Greenfield dan Erin McCormick, “virus korona: Panama untuk Mengizinkan Kapal Pesiar Zaandam melalui Kanal”,
- Irina Papanicolopulu, “Tugas untuk Menyelamatkan di Laut, di Masa Damai dan di Perang: Tinjauan Umum”, *Tinjauan Internasional Palang Merah*, Vol. 98, No.2, 2016, hlm. 500.
- O. Abdulrazak and Sharifah Zubaidah Syed Abdul Kader, “Hak Akses Kapal ke Organisasi Maritim Internasional “IMO”, *Resolusi MSC. 167 (78)*, diadopsi pada tanggal 20 Mei
- Pelabuhan AS untuk Mempromosikan Keamanan Maritim”, dalam Michael D. Carlsen, *Hukum Internasional dan Operasi Militer*, Rhode Island: Perguruan Tinggi Perang Angkatan Laut, 2008, hal 35
- Pelabuhan berdasarkan Hukum Internasional: Semua Menggonggong tanpa Bite”, *Jurnal Sains Dasar dan Terapan Australia*, Vol. 6, No. 11, 2012, p. 213
- Sara E. Davies, “Keamanan Nasional dan Pandemi”, *Kronik PBB*, <https://www.un.org/en/chronicle/article/national-security-and-pandemics>, diakses pada
- SEKTOR PERTAMBANGAN. *Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan Undiksha*, 9(3), 669-681.
- September 2020.
- TENTANG PENANAMAN MODAL. *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)*, 4(1), 27-45.
- P-ISSN : 2599-2694, E-ISSN : 2599-2686**

