

Tanggung Jawab Suez Canal Authority Pada Peristiwa Terblokirnya Terusan Suez Tahun 2021

Ida Nur Azizah

ida.nur.azizah-2018@fh.unair.ac.id

Universitas Airlangga

How to cite:

Ida Nur Azizah 'Tanggung Jawab Suez Canal Authority Pada Peristiwa Terblokirnya Terusan Suez Tahun 2021' (2024) Vol. 7 No. 4 Jurist-Diction

Histori artikel:

Submit 10 Juni 2024;
Diterima 16 September 2024;
Diterbitkan 30 Oktober 2024.

DOI:

10.20473/jd.v7i4.64464

p-ISSN: 2721-8392

e-ISSN: 2655-8297



Abstract

This research examines the legal status of the Suez Canal and the responsibilities of the Suez Canal Authority regarding the blockage of the Suez Canal so that if a similar incident occurs in the future, this research can become a legal reference. This article is doctrinal research using a regulatory–invitation approach and a context approach. The Suez Canal Authority's obligations regarding navigation in the Suez Canal are carried out by carrying out pilotage activities provided to the Ever Given Ship on the day the Suez Canal was blocked.

Guidance by the pilot is the responsibility of the ship's captain because he acts in that interest.

Keywords: Suez Canal; Legal Status; Ever Given; Pilotage; Responsibility.

Abstrak

Penelitian ini mengkaji mengenai status hukum terusan Suez beserta tanggung jawab Otoritas Terusan Suez terhadap peristiwa terblokirnya Terusan Suez sehingga apabila terdapat peristiwa yang sama dikemudian hari, penelitian ini dapat menjadi sebuah referensi hukum. Artikel ini merupakan penelitian doktrinal dengan pendekatan perundang–undangan dan pendekatan konseptual. Kewajiban Otoritas Terusan Suez terhadap navigasi di Terusan Suez ditunjukkan dengan pelaksanaan kegiatan pemanduan yang diberikan kepada Kapal Ever Given pada hari terblokirnya Terusan Suez. Pemanduan oleh pilot menjadi tanggung jawab nahkoda kapal karena ia bertindak atas kepentingan kapal tersebut.

Kata Kunci: Terusan Suez; Status Hukum; Ever Given; Pemanduan; Tanggung Jawab.

Copyright © 2024 Ida Nur Azizah

Pendahuluan

Perdagangan internasional sangat bergantung pada proses berlangsungnya perdagangan lintas laut internasional. Hal ini diperkuat dengan laporan UNCTAD pada tahun 2019, yang mengatakan bahwa volume perdagangan lintas laut internasional mencapai 11,08 miliar ton.¹ Jumlah tersebut merupakan 90% dari total jumlah perdagangan internasional. Salah satu faktor yang mempengaruhi perdagangan lintas laut internasional adalah jalur lalu lintas yang dilewati, karena keberhasilan sebuah perjalanan transportasi sebagian besar ditentukan oleh jalur atau rute yang dimiliki. Namun, tidak semua jalur laut di dunia dapat dilewati untuk keberlangsungan perdagangan lintas laut internasional. Kombinasi antara kebutuhan fisik, strategis dan komersial menjadi beberapa poin yang harus diperhatikan. Fisiografi yang tepat bagi transportasi laut berasal dari sistem sirkulasi sungai yang baik, yang ditentukan oleh kriteria kendala fisik seperti kedalaman, arus, angin, terumbu karang, es, serta konfigurasi garis pantai dan lorong dari suatu wilayah sehingga mampu menciptakan sebuah lokasi yang strategis.² Salah satu jalur laut di dunia yang dapat dilewati untuk keberlangsungan perdagangan lintas laut internasional adalah Terusan Suez.

Terusan Suez merupakan jalur laut buatan yang membentang dari utara ke selatan melintasi Tanah Genting Suez (*Isthmuz of Suez*) untuk menghubungkan Laut Tengah (*Mediterranian Sea*) dengan Laut Merah (*Red Sea*) sehingga menciptakan jalur rute terpendek antara Benua Eropa dan Benua Asia.³ Diperkirakan sekitar 12% perdagangan global telah melewati Terusan Suez, mewakili 30% dari seluruh perdagangan lintas laut internasional dengan barang senilai lebih dari US\$ 1 Triliun/

¹ UNCTAD, 'Fact Sheet # 13 : World Seaborne Trade'[4] .

² Jean-Paul Rodrigue, 'Maritime Transport' (2017) *International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology*. [1].

³ Charles Gordon Fisher, William B. and Smith, 'Suez Canal | History, Map, Importance, Length, Depth, & Facts | Britannica' <<https://www.britannica.com/topic/Suez-Canal>> accessed 16 September 2021.

Tahun.⁴ Menurut Otoritas Terusan Suez atau *Suez Canal Authority* (selanjutnya disebut SCA), kegiatan operasional di Terusan Suez telah membawa lebih dari 1 miliar ton kargo pada 2019, yang setara dengan empat kali lipat tonase yang melintas di Terusan Panama selama periode yang sama.⁵ Dengan adanya fakta – fakta yang telah dijabarkan maka, dapat dikatakan bahwa Terusan Suez merupakan jalur lintas laut internasional yang sangat krusial dalam perdagangan internasional.

Peristiwa terblokirnya Terusan Suez pada 23 Maret 2021 menyebabkan jalur tersebut tidak dapat dilewati. Peristiwa ini terjadi setelah kapal kontainer super besar pembawa kargo bernama Ever Given yang baru saja memasuki kanal, seketika membelok ke tepi barat, yang kemudian membenturkan busurnya ke tanggul berpasir dan menjadikan kapal terbentur secara diagonal melintasi seluruh lebar saluran sehingga memblokir seluruh jalur Terusan Suez. Peristiwa ini berlangsung selama enam hari sampai pada 29 Maret 2021 setelah dilakukan penyelamatan – penyelamatan yang dikerahkan untuk membantu kapal Ever Given keluar dari keadaan melintang secara diagonal di jalur Terusan. Akibat dari terblokirnya Terusan Suez, kerugian – kerugian dalam perdagangan internasional jatuh secara dramatis layaknya kartu domino. Menurut sebuah studi oleh Allianz, salah satu perusahaan jasa keuangan multinasional yang berbasis di Jerman dengan bisnis asuransi terbesar di dunia, selama waktu terblokirnya Terusan Suez, pertumbuhan perdagangan tahunan global turun sebesar 0,2 – 0,4% dan menelan biaya sekitar US\$ 6-10 miliar atau setara dengan US\$ 400 juta per jam.⁶ Tidak hanya itu, pimpinan SCA, Admiral Osama Rabie mengatakan bahwa pendapatan Terusan mengalami kerugian perhari mencapai US\$ 14 juta hingga US\$ 15 Juta.⁷ Kapal – kapal yang mengantri di belakang Kapal Ever Given beberapa diantaranya memilih jalan

⁴ ‘The Importance of the Suez Canal to Global Trade - 18 April 2021 | New Zealand Ministry of Foreign Affairs and Trade’ <<https://www.mfat.govt.nz/en/trade/mfat-market-reports/market-reports-middle-east/the-importance-of-the-suez-canal-to-global-trade-18-april-2021/>> accessed 16 September 2021.

⁵ *ibid.*

⁶ *ibid.*

⁷ Mary-Ann Russon, ‘The Cost of the Suez Canal Blockage - BBC News’ (29 March 2021) <<https://www.bbc.com/news/business-56559073>> accessed 27 September 2021.

memutar melewati Tanjung Harapan (*Cape of Good Hope*), Afrika Selatan dengan jarak tempuh yang lebih jauh dan lebih berbahaya sehingga perputaran tersebut menimbulkan biaya dan tenaga yang lebih besar.

Pada peristiwa terblokirnya Terusan Suez banyak pihak terlibat dalam proses penyelesaian sengketa, salah satu diantaranya yaitu SCA. SCA merupakan otoritas publik independen yang memiliki semua hak otoritas yang diperlukan untuk menjalankan Terusan Suez tanpa dibatasi oleh hukum dan sistem pemerintahan.⁸ SCA sebagai implementasi negara Mesir dalam tanggung jawab negara pantai atas jalur laut tersebut tentu memiliki kewajiban – kewajiban atas operasional Terusan. Dalam peristiwa terblokirnya Terusan Suez, salah satu aturan internasional yang dapat diaplikasikan adalah Konvensi SOLAS 1974, tepatnya pada BAB V mengenai Keselamatan Navigasi (*Safety of Navigation*), dan aturan ini memiliki hubungan yang erat kaitannya dengan Pemanduan (*Pilotage*). Dalam hukum maritim, pemanduan merupakan kegiatan yang berkaitan dengan navigasi kapal dimana seorang pilot, yakni pemandu navigasi berlisensi dengan pengetahuan menyeluruh tentang bagian tertentu dari jalur air yang di pandunya, bertindak sebagai penasihat nahkoda kapal dan sebagai ahli di perairan setempat beserta navigasinya.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka penelitian ini difokuskan pada status hukum Terusan Suez dalam hukum internasional sehingga dapat mengetahui sejauh mana negara Mesir, sebagai negara yang mengelilingi Terusan dapat menerapkan aturan hukumnya, serta sejauh mana tanggung jawab SCA dalam peristiwa terblokirnya Terusan Suez sehingga, penelitian ini dapat menjadi sebuah pelajaran baru bagi SCA dalam tugasnya untuk menjaga Terusan Suez agar tetap aman digunakan oleh pengguna Terusan dari seluruh dunia.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode *doctrinal research*

⁸ 'SCA-SCA Overview' (SuazCanal overview, August 2014)

<<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanalAuthority/pages/scaoverview.aspx>> accessed 18 October 2021.

atau penelitian doctrinal, yakni penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji lebih mendalam terhadap bahan – bahan kepustakaan. Metode penelitian didukung dengan pendekatan perundang – undangan (*Statute Approach*) yang merujuk pada peraturan hukum yang berlaku dan pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*), yakni pendekatan yang menggunakan pandangan sarjana maupun doktrin hukum untuk dipakai sebagai prinsip hukum apabila tidak ditemukan peraturan hukum yang sesuai.

Terusan Suez sebagai Perairan Pedalaman

Terusan Suez merupakan sebuah jalur air permukaan laut buatan yang membentang dari utara ke selatan untuk menghubungkan Laut Mediterania dan Laut Merah. Terusan ini telah memisahkan Benua Afrika dari Benua Asia dan menyediakan rute maritim tercepat antara negara – negara di Benua Eropa dengan negara – negara di sekitar Samudera Hindia dan Pasifik. Terusan Suez banyak digunakan oleh pengguna jalur lalu lintas laut karena jalur ini merupakan jalur penyeberangan tercepat dari Samudera Atlantik ke Samudera Hindia. Karakteristik yang dimiliki oleh Terusan Suez dianggap cukup berbeda dengan jalur penyeberangan laut internasional di dunia, hal ini disebabkan karena Terusan Suez merupakan jalur laut buatan. Letak geografis Terusan Suez secara keseluruhan berada di dalam negara Mesir atau lebih tepatnya dikelilingi oleh negara Mesir. Dengan karakteristik yang ada, Terusan Suez dapat dikatakan mutlak berada dalam sebuah teritorial suatu negara, hal tersebut menjadikan Terusan Suez termasuk dalam perairan pedalaman (*internal waters*).

Perairan pedalaman sebagaimana diatur dalam Pasal 8 ayat (1) *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982) adalah perairan yang terletak ke arah darat garis pangkal dari mana laut teritorial diukur.⁹ Di perairan pedalaman, negara pantai memiliki kedaulatan penuh atas daerah tersebut. Kedaulatan dalam lingkup internal dimaknai dengan negara dapat menjalankan

⁹ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea* (Second Edi, Cambridge University Press 2015).

kekuasaannya atas wilayah dan menerapkan hukum nasionalnya terhadap orang dan benda yang berada di wilayah negaranya.¹⁰ Sehingga, dapat diartikan bahwa negara pantai bebas membuat peraturan perundang – undangan yang berkaitan dengan perairan pedalaman, mengatur penggunaan apapun, dan menggunakan sumber daya apapun.¹¹ Oleh karena itu, negara Mesir sebagai negara pantai Terusan Suez berhak untuk mengatur Terusan Suez sesuai dengan hukum nasional negaranya. Dengan tidak adanya perjanjian yang bertentangan, kapal asing tidak memiliki hak lintas di perairan pedalaman, hal inilah yang menjadi perbedaan utama perairan pedalaman dengan laut territorial.¹² Akibat status hukum Terusan Suez sebagai perairan pedalaman, selain Mesir bebas untuk menerapkan hukum nasionalnya disepanjang Terusan, Mesir juga bebas untuk meminta sejumlah pembayaran atas lintas yang dilakukan oleh kapal – kapal asing.

Terusan Suez sebagai *International Waterways*

Istilah *International waterways* muncul pertama kali dalam putusan Mahkamah International Court of Justice (ICJ) pada kasus Corfu Channel 1949. Mahkamah ICJ pada saat itu mengartikan *international waterways* sebagai jalur perairan territorial yang digunakan dalam navigasi internasional.¹³ Mahkamah ICJ berpendapat bahwa *international waterways* ditentukan lebih pada situasi geografisnya sebagai penghubung dua bagian laut luas dan fakta penggunaannya untuk navigasi internasional.¹⁴ Posisi Terusan Suez sebagai kanal menjadikannya berada dalam yurisdiksi territorial suatu negara, namun Terusan ini tetap bersifat internasional dalam arti bahwa negara lain menganggapnya berguna untuk tujuan navigasi.¹⁵

¹⁰ Koesrianti, [et al], *Kedaulatan Negara Menurut Hukum Internasional* (Koesrianti ed, Airlangga University Press 2021).

¹¹ Albert W Koers, *Konvensi Perserikatan Bangsa - Bangsa Tentang Hukum Laut Suatu Ringkasan* (Gadjah Mada University Press 1994).

¹² *ibid.*[15]

¹³ I.C.J Reports, ‘The Corfu Channel Case (UK v Albania), Judgement’ (1949).

¹⁴ *ibid.*

¹⁵ Jr J. F. McC., ‘The Law of International Waterways : An Approach to a Suez Canal Solution’ (1957).[105 714].

Rezim hukum yang berlaku pada *international waterways* belum diatur secara terperinci dalam hukum internasional. Meskipun tidak disinggung dalam UNCLOS 1982, penggunaan *international waterways* sangat penting dalam kegiatan maritim secara global. Mengingat *international waterways* berada dalam wilayah territorial sebuah negara, maka *international waterways* memiliki rezim hukum yang sama dengan laut territorial, yakni rezim hukum kedaulatan (*Sovereignty*). Konsep kedaulatan dalam hal ini diartikan dengan keleluasaan sebuah negara untuk mengatur wilayah territorial nya tanpa ada campur tangan pihak lain. Sebuah negara memiliki kendali yang besar terhadap lintas seluruh kapal yang melintasi *international waterways*. Meskipun berada di dalam wilayah territorial sebuah negara, *international waterways* menjadi jalur laut yang digunakan secara komersial oleh masyarakat internasional. Contoh lain dari penggunaan Terusan sebagai *international waterways* yang hampir memiliki kesamaan dengan Terusan Suez yakni ada pada Terusan Panama. Meskipun digunakan untuk fungsi yang sama yakni sebagai *international waterways*, kedua Terusan ini memiliki perbedaan mencolok dalam hal fisik geografis serta cara kerja kedua Terusan.

Posisi geografis Terusan Panama yang berada di perbukitan yakni setinggi 26 meter di atas permukaan laut sedangkan Terusan Suez berada kurang lebih sejajar dengan permukaan laut. Sedangkan untuk cara kerja, Terusan Suez sangat mengandalkan pasang surut air laut yang berasal dari Laut Mediterania dan Laut Merah. Sedangkan pada Terusan Panama, agar kapal dapat masuk ke kanal, kapal harus memasuki sebuah celah sempit pada sebuah bendungan, yang kemudian dikunci dan ditutup di kedua sisi dan selanjutnya kapal diangkat menggunakan air dan ditarik oleh kapal atau lokomotif yang rel nya berada di sisi kanal air. Namun keduanya memiliki prinsip kebebasan navigasi yang berlaku untuk seluruh kapal tanpa diskriminasi. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa Terusan Suez dapat disebut sebagai *international waterways* sesuai dengan karakteristik geografis yang dimilikinya, kegunaannya sebagai jalur pelayaran internasional serta rezim hukum yang berada di dalamnya.

Perbedaan Lintas dalam UNCLOS 1982 dengan Lintas di Terusan Suez

Setelah menempatkan Terusan Suez dalam berbagai posisi status perairan, perlu dikaji pula mengenai lintas – lintas yang digunakan pada setiap status perairan tersebut, termasuk lintas pada Terusan Suez. UNCLOS 1982 mengatur definisi lintas sebagai navigasi melalui laut territorial untuk suatu keperluan seperti melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas Pelabuhan diluar perairan pedalaman, lintas juga harus dilakukan terus menerus, langsung serta secepat mungkin.¹⁶ Bahkan kapal -kapal asing yang melewati laut territorial tidak diperbolehkan berhenti atau buang jangkar apabila hal tersebut tidak berkaitan dengan navigasi yang lazim dan bukan karena disebabkan adanya *force majeure* sehingga kapal berhenti dan buang jangkar.¹⁷ Mengenai lintas, UNCLOS 1982 membagi hak lintas menjadi tiga hak. Hak lintas damai (*right of innocent passage*), hak lintas transit (*right of transit passage*), dan hak lintas alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*). Namun dalam pembahasan penulisan akan difokuskan pada dua hak lintas pertama yakni lintas damai dan lintas transit.

Hak lintas damai pertama kali diatur pada BAB II mengenai *Territorial Sea and Contiguous Zone*, tepatnya pada Pasal 19. Perlu diketahui bahwa lintas damai tidak hanya diatur pada BAB II mengenai laut territorial dan zona tambahan, namun juga diatur pada BAB III mengenai selat internasional dan BAB IV tentang negara – negara kepulauan. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa lintas damai tidak hanya berlaku di laut territorial saja namun juga pada selat internasional, zona tambahan dan perairan pada negara kepulauan, tentu saja lintas damai pada setiap perairan berbeda dalam pengaplikasian pengaturannya. Sehingga, pengaturan lintas damai ini tersebar pada tiga pasal di UNCLOS 1982 yakni pada Pasal 19, Pasal 45 dan Pasal 52 UNCLOS 1982. Pembahasan dalam penulisan ini spesifik pada lintas

¹⁶ United Nations, 'United Nations Convention on The Law of The Sea' <https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part2.htm> accessed 23 November 2021. Article 18 (1)

¹⁷ *ibid.* Article 18 (2)

damai yang diatur pada BAB II, yakni pada Pasal 19 UNCLOS 1982. Pada Pasal 19 UNCLOS 1982 lintas damai diartikan sebagai lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban, atau keamanan negara pantai.¹⁸ Hak lintas damai diberlakukan kepada kapal – kapal dari semua negara tidak berpantai maupun berpantai tanpa adanya diskriminasi. Selain itu, lintas damai juga tidak dipungut biaya apapun, sebagaimana dijelaskan pada Pasal 26 UNCLOS 1982 mengenai “*Charges which may be levied upon foreign ships*”, isi pasal adalah sebagai berikut:¹⁹

(1) No charge may be levied upon foreign ships by reason only of their passage through the territorial sea.

(2) Charges may be levied upon a foreign ship passing through the territorial sea as payment only for specific services rendered to the ship. These charges shall be levied without discrimination.

Berbeda dengan lintas damai yang diatur pada berbagai macam bab, lintas transit hanya diatur pada BAB III mengenai *International Straits* (Selat Internasional). Lintas transit pada Pasal 38 UNCLOS diartikan sebagai pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan berdasarkan BAB III semata – mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin antara suatu bagian laut lepas atau ZEE dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya.²⁰ Hak lintas transit ini tunduk pada kedaulatan negara tepi selat yang dapat dimiliki oleh kapal asing maupun pesawat udara asing. Dengan penjelasan diatas, dapat disimpulkan baik lintas damai maupun lintas transit sama – sama harus dilakukan secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin. Serta tidak dipungut biaya apapun. Perbedaan yang terdapat diantara keduanya adalah, lintas transit berlaku untuk kebebasan pelayaran dan penerbangan, sedangkan lintas damai hanya berlaku untuk kebebasan pelayaran saja. Pada lintas damai penerbangan diatas laut territorial harus terdapat izin dari negara pemilik territorial dengan menyepakati sebuah

¹⁸ *ibid.* Article 19 (1)

¹⁹ *ibid.* Article 26

²⁰ *ibid.* Article 38

perjanjian. Selain itu, lintas transit memiliki lebih sedikit pembatasan dibandingkan lintas damai, hal ini dikarenakan perbedaan dalam rezim hukum yang mengatur keduanya. Untuk rezim lintas damai di laut territorial menganut rezim kedaulatan (*Sovereignty*) sedangkan untuk rezim lintas transit di selat internasional menganut rezim hak berdaulat (*Sovereign Rights*).

Lintas pada Terusan Suez tidak dapat disamakan dengan lintas – lintas yang diatur dalam UNCLOS 1982. Pengaturan lintas di Terusan Suez diatur dalam *Rules of Navigation* yang dibuat oleh SCA, pada Pasal 1 mengatakan bahwa lintas pada Terusan Suez tidak hanya untuk kegiatan melintas begitu saja namun juga diperuntukkan untuk hal lain seperti transit dan buang jangkar. Berikut merupakan isi dari Pasal 1 Rules of Navigation:²¹

(1) Transit through the Suez Canal is allowed to vessels of all nations subject to comply with the conditions stated in the present Rules of Navigation. All references and circulars which shall be issued by the SCA will constitute an integral part of these rules. Vessels also have to comply with the provisions of the International Regulations for SOLAS, I.M.D.G., code if carrying dangerous cargo, MARPOL 73/78, as well as the provisions of International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS) and all laws orders, and regulations issued by the Egyptian Government

(2) The SCA reserves the right to refuse access to the Canal waters, or order the towage or convoying of vessels considered dangerous or troublesome to navigation in the Canal. (Non or erroneous declaration of dangerous cargo see Art., 99 page 187).

Dengan adanya Pasal 1 diatas, maka dapat diketahui bahwa seluruh kapal – kapal yang melewati Terusan Suez selain harus tunduk pada peraturan internasional yang berhubungan dengan pelayaran internasional, juga harus tunduk pada regulasi – regulasi nasional yang dibuat oleh negara Mesir. Selain itu, pada ayat (2) dikatakan

²¹ Dr Fatma ;Waheed Ahmed ;El-Abd Heba Salah, 'SCA - Rules of Navigation' (*April 1, 2021*) <<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/RulesOfNavigation.aspx>> accessed 1 December 2021. Article 1

bahwa SCA memiliki wewenang untuk melakukan penolakan akses terhadap kapal – kapal yang dianggap berbahaya dan mengganggu navigasi di Terusan. SCA bahkan berhak menetapkan pungutan biaya bagi kapal asing yang akan melewati Terusan.

Hal tersebut tentu saja bertolak belakang dengan dua lintas pada UNCLOS 1982 yang dijelaskan sebelumnya. Baik lintas damai maupun lintas transit, negara pantai maupun negara tepi selat tidak dapat menolak kapal asing untuk memakai hak lintas yang ada. Selain itu, lintas pada UNCLOS 1982 merupakan hak lintas yang diberikan secara cuma – cuma tanpa pungutan biaya apapun dan tanpa pemberian layanan khusus apapun. Dengan demikian, lintas di Terusan Suez benar – benar berbeda dengan lintas yang terdapat pada UNCLOS 1982. Meskipun mereka berlaku pada semua kapal asing tanpa diskriminasi namun lintas di Terusan Suez bersifat layaknya pemberian jasa kepada pengguna Terusan karena telah melakukan pembayaran terhadap layanan – layanan yang diberikan. Lintas di Terusan Suez dianalogikan sebagai lintas di jalan tol yang digunakan pada kendaraan di darat. Sedangkan lintas pada UNCLOS 1982 dianggap seperti lintas di jalan umum atau jalan raya seperti di daratan. Hukum nasional negara Mesir sebagai negara pelabuhan sekaligus negara pantai sangat mengikat kepada seluruh kapal – kapal pengguna Terusan, sedangkan tidak semua hukum nasional negara pantai berlaku pada lintas di sebuah perairan yang berlaku lintas – lintas tersebut.

Suez Canal Authority dan Peristiwa Terblokirnya Terusan Suez

Suez Canal Authority atau SCA merupakan otoritas badan hukum yang bertanggung jawab atas seluruh pengoperasian Terusan Suez yang memiliki kewenangan untuk mengelola, menggunakan, memelihara dan menggunakan utilitas - utilitas Terusan, bila diperlukan, SCA dapat mendirikan, mendorong atau mengambil bagian dalam membangun proyek - proyek yang terkait dengan Terusan.²² Sebelum tahun 1956, SCA bukan merupakan badan hukum nasional

²² 'SCA - A Republican Decree Law No. 30 of 1975' <<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/CanalTreatiesAndDecrees/Pages/ARepublicanDecreeLawNo.30of1975.aspx>> accessed 18 October 2021.

milik negara Mesir. Perusahaan pendahulu SCA bernama *Universal Company of the Maritime Canal of Suez* merupakan perusahaan saham gabungan yang didirikan pada 5 Desember 1858.²³ Pada 6 Juli 1956, Presiden Gamal Abdel Nasser menyatakan dalam pidato bersejarah di Alexandria mengenai nasionalisasi perusahaan gabungan tersebut. Hal ini dituangkan dalam *The Presidential Decree of the Nationalization of the Suez Canal of 1956*. Hingga saat ini, SCA menjadi pihak yang sangat berpengaruh terhadap lintas, navigasi serta hal apapun yang terjadi di sepanjang Terusan Suez, termasuk pada peristiwa terblokirnya Terusan Suez.

Terusan Suez terblokir pada hari Selasa, 23 Maret 2021 oleh kapal kontainer super besar pembawa kargo bernama kapal Ever Given. Kapal berbendera Panama tersebut terjebak secara *diagonal* dan melintang ke seluruh lebar saluran, sehingga menutup seluruh jalur Terusan. Kapal yang dimiliki oleh perusahaan asal Jepang, Shoen Kisen Kaisha Ltd. tersebut baru dapat dibebaskan dari posisi *diagonal* pada tanggal 29 Maret 2021. Penyelamatan yang memakan waktu enam hari tersebut melibatkan banyak kapal keruk dan kapal tunda termasuk didalamnya perusahaan penyelamatan dan penarikan. Pada 31 Mei 2021, negara Mesir memberikan pernyataan resmi terkait penyebab kapal Ever Given kandas di Terusan Suez. Melalui konferensi pers, SCA menyatakan alasan kandasnya kapal di kilometer 151 Terusan adalah karena adanya kesalahan nahkoda kapal (*shipmaster*).²⁴ Hal ini terjadi ketika kapal memasuki jalur Terusan di pintu masuk selatan, kapal itu bergerak ke kanan sehingga dekat dengan tepi kanal, kemudian kapal terdorong ke arah utara setelah nahkoda mencoba membawanya ke tengah kanal dengan kecepatan tinggi dan sudut putaran yang lebar, namun akibat ukuran kapal yang begitu besar dan respon kapal yang lambat, kapal menjadi berbelok ke kanan dan kandas di tepi timur kanal.²⁵

²³ 'SCA - SCA Overview' (n 8).

²⁴ Samir Samar, 'Egypt's Suez Canal Authority Reveals How MV EVER GIVEN Went Aground, Holds Shipmaster Responsible for the Accident' (EgyptToday, May 2021) <<https://www.egypttoday.com/Article/1/104488/Egypt's-Suez-Canal-Authority-reveals-how-MV-EVER-GIVEN-went>> accessed 8 November 2021.

²⁵ *ibid.*

Investigasi yang dilakukan sesaat setelah kapal bebas dari posisi *diagonal*, menarik kesimpulan bahwa cuaca buruk seperti angin kencang bukan merupakan poin utama alasan penyebab kapal Ever Given kandas. Hal ini diperkuat dengan catatan *black box* kapal yang pada hari kejadian waktu setempat mencatat bahwa kapal berlayar dengan dua kecepatan tinggi 43 knot per jam dan 40 knot per jam. Dilaporkan pula bahwa saat waktu kejadian, kapal bergerak dengan kecepatan 13 knot per jam yang mana hal tersebut telah menyalahi aturan keselamatan navigasi pada Pasal 54 Rules of Navigation yang mengatur mengenai kecepatan kapal yang diperbolehkan saat transit yakni sebesar 14 km per jam dan 16 km per jam yang masing-masing kecepatan disesuaikan dengan muatan serta besar kapal. Sehingga dapat disimpulkan bahwa kandasnya kapal bukanlah merupakan *force majeure* atau keadaan memaksa yang tidak bisa dihindari oleh manusia.

Penyelesaian Sengketa Antara Pemilik Kapal dengan SCA

Akibat peristiwa terblokirnya Terusan Suez, SCA terpaksa menanggihkan navigasi maritim di sepanjang Terusan. Hal tersebut tentu menimbulkan banyak kerugian dari berbagai macam pihak. Menurut sebuah studi oleh Allianz, salah satu perusahaan jasa keuangan multinasional yang berbasis di Jerman dengan bisnis asuransi terbesar di dunia, antara tanggal 23 sampai 29 Maret tahun 2021, terblokirnya Terusan Suez telah menurunkan pertumbuhan perdagangan tahunan global sebesar 0,2 – 0,4% dan menelan biaya sekitar US\$ 6 – 10 miliar atau setara dengan US\$ 400 juta per jam.²⁶ Terdapat pula kapal – kapal yang mengantri di belakang kapal Ever Given, yang beberapa diantaranya memilih untuk memutar jalur pelayaran melewati Tanjung Harapan (*Cape of Good Hope*) Afrika Selatan, yang diketahui jalur tersebut akan memakan waktu lebih lama dan melewati keadaan yang lebih berbahaya sehingga menimbulkan biaya yang lebih besar. Pimpinan SCA, Admiral Osama Rabie mengatakan bahwa pendapatan Terusan

²⁶ 'The Importance of the Suez Canal to Global Trade - 18 April 2021 | New Zealand Ministry of Foreign Affairs and Trade' (n 4).

mengalami kerugian perhari mencapai US\$ 14 juta hingga US\$ 15 juta.²⁷ Kerugian ini membuat pihak SCA menahan kapal Ever Given di Great Bitter Lake untuk menjalani proses pemeriksaan.

SCA mengajukan gugatan kepada pemilik kapal Ever Given dengan isi gugatan untuk menegakkan keputusan penyitaan kapal secara yuridis. Gugatan ini dilayangkan kepada Pengadilan Ekonomi Ismailia pada 13 April 2021 yang kemudian pengadilan tersebut memberi keputusan secara resmi menangkap kapal hingga membayar kompensasi.²⁸ Keputusan ini pun amat disayangkan oleh pemilik kapal serta pihak asuransi kapal. Oleh karena itu, pemilik kapal pun mengajukan gugatan kedua sebagai pengaduan keluhan atas penangkapan kapal sampai pada pembayaran kompensasi. Namun, Pengadilan Ekonomi Ismailia menolak mempertimbangkan kasus ini lebih lanjut pada 23 Mei 2021 dan merujuknya ke Pengadilan Ismailia Tingkat Pertama dan menunda kasus hingga 20 Juni.²⁹ Namun akhirnya pada tanggal 23 Juni para pihak sepakat untuk menyelesaikan masalah ini dengan cara damai tanpa melalui pengadilan dan menyepakati penyelesaian akhir.³⁰ Oleh karena itu, penyelesaian sengketa melalui prosedur negosiasi diantara para pihak terus dilakukan hingga pemilik kapal Ever Given sepakat untuk membayar kompensasi. Menurut *Egypt Today*, nilai kompensasi yang disepakati pada perjanjian kesepakatan mencapai US\$ 550 juta dengan syarat US\$ 200 juta harus dibayar dimuka sedangkan sisa US\$ 350 juta dibayarkan sebagai surat jaminan yang diterbitkan oleh bank “Kelas A” di Mesir.³¹

Kewajiban dan Tanggung Jawab SCA dalam Konvensi SOLAS 1974

Konvensi SOLAS atau *International Convention for Safety of Life at Sea* merupakan Konvensi yang dibuat oleh IMO untuk menangani aspek – aspek keselamatan kapal termasuk konstruksi, navigasi dan komunikasi. Konvensi SOLAS

²⁷ Russon (n 7).

²⁸ Samar (n 26).

²⁹ *ibid.*

³⁰ *ibid.*

³¹ *ibid.*

1974 menjadi salah satu peraturan internasional terpenting dalam dunia maritim setelah berlaku pada 25 Mei 1980 dengan total negara anggota penandatanganan saat ini mencapai 164 negara termasuk Panama, sebagai negara bendera kapal Ever Given dan Mesir, sebagai negara pantai Terusan Suez. Pada peristiwa terblokirnya Terusan Suez, aturan Konvensi SOLAS 1974 yang dapat diterapkan oleh SCA adalah BAB V mengenai Keselamatan Navigasi atau *Safety of Navigation*. Bab ini mengharuskan pemerintah penandatanganan untuk memastikan bahwa semua kapal diawaki secara memadai dan efisien dari sudut pandang keselamatan serta pengidentifikasian layanan keselamatan navigasi tertentu yang harus disediakan oleh pemerintah penandatanganan dan menetapkan ketentuan – ketentuan yang bersifat operasional yang berlaku secara umum untuk semua kapal di semua pelayaran.³² Bab ini memiliki hubungan yang erat dengan kegiatan pemanduan atau *pilotage*.

Pilotage merupakan kegiatan yang berkaitan dengan navigasi kapal dimana seorang pilot, pemandu navigasi berlisensi dengan pengetahuan menyeluruh tentang bagian tertentu dari jalur air yang dipandunya, bertindak sebagai penasihat nahkoda kapal dan sebagai ahli di perairan setempat beserta navigasinya.³³ Pada kegiatan navigasi di Terusan Suez, *pilotage* telah diatur secara teknis melalui *Rules of Navigation*. Peraturan tersebut dibuat oleh SCA sebagai implementasi negara Mesir dalam memenuhi tanggung jawab negara atas keselamatan navigasi pada kegiatan pelayaran internasional. *Rules of Navigation* menjelaskan secara umum mengenai *pilotage* pada Pasal 6 yang berbunyi:³⁴

- (1) *Pilotage is compulsory for all vessels, whatever their tonnage may be when entering, leaving, moving, changing, berth or shifting on canal water of port said and suez harbors*
- (2) *any exemption must be explicitly authorized by the Suez Canal Authority*

³² IMO, 'International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (with Annex and Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974). (1980) 1184 278.

³³ 'Pilotage', <<https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Pilotage.aspx>> accessed 1 December 2021.

³⁴ Salah (n 23). Article 6

Evergreen Marine Corp Ltd. sebagai perusahaan pengangkut yang mengoperasikan kapal Ever Given mengisyaratkan bahwa selama waktu penyumbatan, kesalahan terletak pada dua pilot SCA yang naik ke kapal untuk melakukan pemanduan atau *pilotage*. Oleh karena itu, SCA dianggap bertanggung jawab atas kesalahan pilot tersebut. Namun, pada kenyataannya, kesalahan pilot dalam kegiatan pemanduan bukan merupakan tanggung jawab SCA melainkan ada pada nahkoda kapal atau pemilik kapal. Sebagaimana pada Pasal 4 ayat (7) *Rules of Navigation* mengenai “*Responsibility*” yang menyatakan bahwa pemilik, penggerak, penyewa, dan/atau operator kapal mengikatkan diri untuk bertanggung jawab pada setiap kesalahan yang dihasilkan dari saran pilot atau timbul oleh personel SCA. Pernyataan ini diperkuat dengan Pasal 11 huruf A *Rules of Navigation* yang berbunyi:³⁵

*“...Masters are held solely responsible fo all damages or accidents of whatever kind resulting from the navigation or handling of their vessels directly or indirectly by day or night.
the pilot is not held responsible for any damages sustained during transit owing to
his advice since the master or his deputy is the sole responsible for the ship”*

Diperkuat pula dengan Undang – Undang Kelautan Komersial Mesir No. 8 yang menyebutkan bahwa pemilik kapal wajib bertanggung jawab atas Tindakan nahkoda kapal, pelaut, pilot dan orang lain yang melayani kapal maka dapat disimpulkan bahwa meminta pertanggungjawaban pemilik kapal atas kesalahan pilot SCA adalah rasional dan tidak melanggar prinsip kesetaraan atau prinsip umum aturan tanggung jawab majikan atas tindakan karyawannya.

Oleh karena itu, meskipun pilot yang memandu kapal-kapal di Terusan Suez disediakan oleh SCA, namun saat pilot SCA memandu kapal untuk melewati jalur Terusan Suez, ia bertindak untuk kepentingan kapal tersebut sehingga ia menjadi bawahan nahkoda kapal. Oleh karena itu, kapal merupakan pihak yang bertanggung jawab atas tindakan pilot bahkan jika pilot tersebut merupakan pekerja SCA atau disediakan oleh SCA. Dalam peristiwa ini, SCA hanya bertanggung jawab untuk menyediakan pemanduan navigasi yang sesuai dengan karakteristik Terusan serta

³⁵ *ibid.* Article 11(A)

tidak menyalahi aturan – aturan internasional seperti keselamatan navigasi pada Konvensi SOLAS 1974.

Kesimpulan

Dilihat dari letak maupun posisi geografisnya yang berada di dalam wilayah negara Mesir, maka Terusan Suez masuk dalam kategori perairan pedalaman (Internal Waters) negara Mesir yang berfungsi sebagai jalan raya alur laut internasional (International Waterways) sehingga, negara Mesir sebagai negara pantai berwenang secara mutlak atas kegiatan apapun yang ada di sepanjang Terusan, termasuk memberikan kewenangan kepada SCA untuk mengelola dan bertanggung jawab atas pengoperasian Terusan. Pemanduan atau pilotage yang dilakukan oleh pilot ini kemudian menjadi tanggung jawab nahkoda kapal karena ia bertindak untuk kepentingan kapal tersebut.

Daftar Bacaan

Buku

Koers AW, Konvensi Perserikatan Bangsa - Bangsa Tentang Hukum Laut Suatu Ringkasan (Gadjah Mada University Press 1994).

Koesrianti [et al], Kedaultan Negara Menurut Hukum Internasional (Koesrianti ed, Airlangga University Press 2021).

Tanaka Y, The International Law of the Sea (Second Edi, Cambridge University Press 2015).

Jurnal

J. F. McC. J, 'The Law of International Waterways : An Approach to a Suez Canal Solution' (1957) 105 714

Rodrigue J-P, 'Maritime Transport' [2017] International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology 1

Laman

Fisher, William B. and Smith CG, 'Suez Canal | History, Map, Importance, Length, Depth, & Facts | Britannica' <<https://www.britannica.com/topic/Suez-Canal>>

accessed 16 September 2021

‘Oxford Public International Law: Straits, International’ <<https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1226?rskey=TW2FoU&result=1&prd=OPIL>> accessed 20 December 2021

‘Pilotage’ <<https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Pilotage.aspx>> accessed 1 December 2021

Russon M-A, ‘The Cost of the Suez Canal Blockage - BBC News’ (29 March 2021) <<https://www.bbc.com/news/business-56559073>> accessed 27 September

Samar S, ‘Egypt’s Suez Canal Authority Reveals How MV EVER GIVEN Went Aground, Holds Shipmaster Responsible for the Accident - EgyptToday’ (31 May 2021) <<https://www.egypttoday.com/Article/1/104488/Egypt's-Suez-Canal-Authority-reveals-how-MV-EVER-GIVEN-went>> accessed 8 November 2021

‘SCA - SCA Overview’ <<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanalAuthority/pages/scaoverview.aspx>> accessed 18 October 2021

‘The Importance of the Suez Canal to Global Trade - 18 April 2021 | New Zealand Ministry of Foreign Affairs and Trade’ <<https://www.mfat.govt.nz/en/trade/mfat-market-reports/market-reports-middle-east/the-importance-of-the-suez-canal-to-global-trade-18-april-2021/>> accessed 16 September 2021

UNCTAD, ‘Fact Sheet # 13 : World Seaborne Trade’ 4 <https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat45_FS13_en.pdf>

Perundang-undangan

International Maritime Organization, International Convention for The Safety of Life at Sea, 1 November 1974.

United Nations, Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982.

I.C.J Reports, ‘The Corfu Channel Case (UK v Albania), Judgement’ (1949).

SCA, A Republican Decree Law No. 30 of 1975.

SCA, Rules of Navigation August Edition 2015.