



Nilai-Nilai Hukum Laut Amanna Gappa Dalam *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (UNCLOS)

Ahmad Rifqih Ghazali^{1*}, Agussalim Burhanuddin²

¹⁻²Universitas Hasanuddin, Indonesia

ahmadrifqih22@gmail.com^{1*}, agus.unhas@gmail.com²

Korespondensi Penulis: ahmadrifqih22@gmail.com*

Abstract. *Amanna Gappa is the third Matoa of Wajo. He formulated a maritime law known as Amanna Gappa, which was enacted in 1676. This law discusses the rules for trading and sailing during that time. Three hundred years later, a modern maritime law was established, known as the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). The research method used is qualitative research utilizing secondary data through literature studies such as documents, articles, reports, scientific journals, and internet sites. The collected data is then analyzed to produce descriptive information presented by the author in the form of sentences and words that support explanations related to the research. The laws within Amanna Gappa's maritime law consist of 21 articles and cover various matters, both technical and non-technical. It outlines efforts to achieve welfare on board ships, detailing the rights and obligations of everyone involved. This is quite similar to UNCLOS; however, its orientation is more towards the state, focusing on how UNCLOS seeks to regulate national welfare at sea. The values that continue to be upheld in current maritime law emphasize that regulations should be made as much as possible for the sake of welfare and justice. Moreover, both ancient and contemporary maritime laws prioritize common interests through deliberation in establishing these rules.*

Keywords: *Maritime law, Amanna Gappa, UNCLOS.*

Abstrak. Amanna Gappa adalah seorang Matoa ke-3 dari Wajo. Ia kemudian merumuskan sebuah Hukum Laut Amanna Gappa yang disahkan pada tahun 1676. Hukum itu membicarakan tentang bagaimana aturan dalam berdagang dan berlayar saat itu. 300 tahun setelahnya, sebuah hukum laut modern tercipta yang dikenal dengan *United Nations Conventions on the Law of the Sea* (UNCLOS). Metode Penelitian yang dilakukan adalah metode penelitian kualitatif dengan menggunakan data sekunder melalui studi pustaka seperti dokumen, artikel, laporan, jurnal ilmiah, dan situs internet. data yang dikumpulkan kemudian dianalisis dan menghasilkan data deskriptif yang dikumpulkan oleh penulis dalam bentuk kalimat, dan kata-kata yang mendukung penjelasan tentang penelitian terkait. Undang-undang dalam Hukum Laut Amanna Gappa mencakup 21 pasal dan membahas berbagai hal, baik secara teknis maupun non-teknis. Di dalamnya dijelaskan secara garis besar tentang upaya untuk mendapatkan kesejahteraan di dalam kapal, dan semua yang ada di dalamnya mendapatkan hak dan kewajibannya. Hampir sama dengan UNCLOS, namun orientasinya lebih kepada negara, bagaimana UNCLOS berusaha untuk mengatur kesejahteraan negara di laut. Nilai-nilai yang tetap dipertahankan dalam hukum laut saat ini adalah bagaimana aturan yang dibuat sebisa mungkin untuk kesejahteraan dan keadilan. tak hanya itu, hukum laut yang dibuat pada zaman dahulu maupun saat ini tetap mengedepankan kepentingan bersama dengan melakukan musyawarah untuk menentukannya.

Kata kunci: Hukum Laut, Amanna Gappa, UNCLOS

1. PENDAHULUAN

Terletak di tengah Provinsi Sulawesi Selatan dengan jarak 242 km dari Makassar, terdapat sebuah kabupaten dengan luas wilayahnya sekitar 4,01% dari luas Provinsi Sulawesi Selatan. Kabupaten itu bernama Wajo. Di pertengahan abad ke-17, Ujung Pandang atau sekarang dikenal dengan Kota Makassar menjadi pusat perdagangan dan pelabuhan. Berbagai bangsa dari penjuru dunia ikut menaruh harapan hidupnya untuk berdagang di sini. Tak hanya bangsa dari luar, orang Wajo juga turut menggantungkan nasibnya di Makassar kala itu.

Umumnya, orang Wajo adalah pelaut dan pedagang yang kemudian mendirikan perkampungan di sekitar pelabuhan (sekarang menjadi Kecamatan Wajo). Ketika Benteng Tosora runtuh, orang Wajo memilih untuk bermigrasi besar-besaran. Namun, jauh sebelum runtuhnya Benteng Tosora, orang Wajo sudah mulai berdiaspora di berbagai wilayah di Nusantara dan tumbuh pesat di sekitar pelabuhan-pelabuhan. Dalam kanal *Youtube Jalur Rempah RI (2021)*, Sudirman Sabang mengungkapkan bahwa orang Wajo adalah orang yang sangat senang berdagang dan berlayar.

Daerah Wajo merupakan daerah dengan tanah yang berpotensi menjadi lahan pertanian yang luas, tetapi orang Wajo lebih senang untuk berdagang dan berlayar dibanding bertani, mereka lebih senang berdagang dan bersekutu dengan orang-orang Gowa karena Kerajaan Gowa memiliki bandar niaga yang cukup besar. Mustafa dan A. Wanua Tangke (2003) menjelaskan bahwa prinsip hidup yang dimiliki oleh orang Wajo ialah *Maradeka to Wajo'e, najajiang alena maradeka, napoada adanna, nappabicara bicaranna, napugau gauna, ade assematurusenami napupuang* (Orang Wajo dilahirkan Merdeka, bebas berekspresi, bebas berbicara dan menyatakan pendapat, bebas berbuat. Hanya hukum berlandaskan permusyawaratan yang dipertuankan). Hal ini menandakan bahwa prinsip itulah yang membuat orang Wajo bisa menjelajahi berbagai tempat, membuat komunitas di perantauan, lalu di perantauan itu mereka mengangkat seorang pemimpin yang bisa memimpin mereka dalam menyuarkan usaha-usaha pelayaran dan perdagangan.

Orang Wajo banyak bermukim di Makassar. Komunitas mereka dipimpin oleh matoa Wajo. Dalam tradisi mereka, jabatan matoa diberi kepada orang yang memiliki kapabilitas yang mumpuni, karena akan menjadi teladan bagi semua orang yang dipimpinnya. Wasi (2023) mengungkapkan bahwa seorang matoa harus bisa berlaku jujur dan adil baik untuk diri sendiri maupun dalam masyarakat, punya sifat baik hati dan bijaksana, cakap berbicara, dan punya kapabilitas dalam urusan hukum adat dan kebiasaan. Calon matoa juga harus mampu menghormati harkat dan martabat sesama manusia. Ketika itu, seorang bernama La Patello Amanna Gappa memenuhi syarat itu dan diangkat menjadi matoa Wajo ke-3. Amanna Gappa bermigrasi ke Makassar sekitar tahun 1660-an. Kala itu, Amanna Gappa menyadari bahwa kawasan Makassar merupakan kawasan padat dengan aktivitas perdagangan dan pelayaran. Sehingga, Amanna Gappa pada sekitar tahun 1676 kemudian menginisiasi sebuah aturan bernama *Ade' Allopi-loping ri Bicaranna Pabbalu'e* (Aturan Berperahu sebagai Pedagang) sebagai aturan dalam berlayar dan berdagang.

Seiring berkembangnya zaman dan peradaban, masalah yang dihadapi semakin kompleks. Orientasi aturan yang ada dalam Amanna Gappa kian beradaptasi. 300 tahun setelah

lahirnya hukum laut Amanna Gappa, di Montego Bay, Jamaika, ditandatangani sebuah hukum laut internasional yang kemudian dikenal dengan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). Hukum tersebut secara garis besar menjelaskan tentang batas-batas yurisdiksi (mencakup perairan teritorial, dan zona ekonomi eksklusif), kemudian bagaimana pengelolaan sumber daya laut, navigasi, hingga perlindungan lingkungan laut. Perjalanan hukum laut punya perjalanan yang cukup Panjang. Oleh karena itu, penulis berusaha menjelaskan perjalanan itu dan mencari apakah nilai-nilai dalam hukum laut yang diamini pada zaman dahulu tetap hadir dalam hukum laut modern saat ini.

2. METODE PENELITIAN

Metode Penelitian yang dilakukan adalah metode penelitian kualitatif dengan menggunakan data sekunder melalui studi pustaka seperti dokumen, artikel, laporan, jurnal ilmiah, dan situs internet. data yang dikumpulkan kemudian dianalisis dan menghasilkan data deskriptif yang dikumpulkan oleh penulis dalam bentuk kalimat, dan kata-kata yang mendukung penjelasan tentang penelitian terkait. Dengan metode penelitian ini, penulis akan mengkaji dan menganalisis bagaimana nilai-nilai yang ada pada Hukum Laut Amanna Gappa masih tetap dipertahankan dalam UNCLOS.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hukum Laut Amanna Gappa

Menurut Pelras (2006), Amanna Gappa adalah kepala komunitas Wajo di Makassar. Ketika La Patello Amanna Gappa diangkat menjadi Matoa ke-3 sekaligus bermigrasi ke Makassar sekitar tahun 1660-an, Amanna Gappa menyadari bahwa kawasan Makassar merupakan kawasan padat dengan aktivitas perdagangan dan pelayaran. Sehingga, Amanna Gappa pada sekitar tahun 1676 kemudian menginisiasi sebuah aturan bernama *Ade' Allopi-losing ri Bicaranna Pabbalu'e* (Aturan Berlayar sebagai Pedagang) sebagai aturan dalam berlayar dan berdagang. Aturan tersebut disahkan ketika para syahbandar dari berbagai daerah di Nusantara berkumpul di suatu Masjid di Makassar. Mereka percaya bahwa hukum yang ditulis dan disahkan bersama ini datangnya dari Tuhan melalui perantara Amanna Gappa. Sehingga, hukum ini sangat dijunjung tinggi dan ditaati kala itu.

Sulaiman (2023) mengemukakan bahwa undang-undang pelayaran dan perdagangan Amanna Gappa mencakup berbagai hal, baik itu secara teknis maupun non-teknis. Dalam hukum laut Amanna Gappa, terdapat 21 pasal di dalamnya. Adapun isi dari pasal-pasal dalam hukum laut Amanna Gappa yaitu sebagai berikut.

Pasal 1 menjelaskan tentang ongkos perjalanan. Pasal 1 menjelaskan bagaimana tarif sewa berlaku untuk mereka yang bekerja sebagai pedagang dan pelayar. Misalnya, bagi mereka yang melakukan pelayaran dan perdagangan dari Makassar, Bugis, Paser, Sumbawa, Kaili, Melayu, Aceh, Kedah, dan Kamboja, maka tarif sewanya adalah tujuh rial untuk tiap serratus rial (pada masa itu, mata uang yang digunakan adalah rial). Selain itu, setiap jenis barang memiliki nilai 100%. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat pada saat itu telah menerapkan sistem persentase dalam setiap kegiatan perdagangan mereka. Selanjutnya, pada pasal 1 juga dijelaskan jika para pedagang menggunakan perahu dari Aceh, Kedah, atau Kamboja menuju Malaka, Johor Tarapuo, Jakarta, Palembang, dan Aru, maka tarif sewa yang dikenakan adalah enam rial untuk setiap serratus persen barang. Sementara itu, jika mereka berlayar ke Semarang, Sambas, Pontianak, Ambon, Banda, Kie, atau Ternate, maka tarif sewanya adalah lima rial untuk setiap serratus persen barang. Dari rute-rute tersebut, bisa disimpulkan bahwa para pelayar dan pedagang bugis telah mencapai wilayah Kamboja, Trengganu, dan Johor.

Pasal 2 menjelaskan tentang pembagian laba antara pemilik perahu dan kaptennya, jika posisi tersebut tidak dipegang oleh orang yang sama. Perahu yang disewakan kepada orang yang bukan teman pemilik perahu, maka sewa akan dibagi menjadi dua bagian; satu untuk pemilik perahu dan satu lagi untuk nahkoda serta juru mudinya. Akan tetapi, jika yang menyewa adalah teman pemilik perahu, maka sewa dibagi menjadi tiga bagian. Satu bagian untuk juru mudi, dan dua bagian untuk pemilik perahu. Pembagian sewa ini menunjukkan bahwa bagian yang diterima oleh orang yang bukan teman lebih besar dibandingkan dengan teman pemilik perahu. Hal ini berkaitan dengan hubungan kekeluargaan, di mana seringkali orang lebih mudah berkoordinasi jika ada ikatan, dibandingkan dengan mereka yang tidak memiliki hubungan sama sekali. Selain itu, juru mudi bertanggung jawab untuk mengemudikan perahu, sedangkan juru batu memiliki tugas untuk menjaga kapal dari karang serta menaikkan dan menurunkan jangkar saat ingin berlabuh. Unikny, jika dalam perdagangan nahkoda melakukan kesalahan dalam menetapkan harga sewa, maka kesalahan itu tidak akan ditanggung oleh kelasi (penumpang), dan apabila terjadi perselisihan antara kelasi, maka nahkoda memiliki kewajiban untuk menengahi dan mencari Solusi tanpa membawa masalah tersebut ke pengadilan.

Pasal 3 menjelaskan bagaimana biaya pengembalian barang yang tidak terjual. Dalam hal ini, barang yang kembali ke negeri tujuan akan dikenakan sewa setengah, kecuali jika barang tersebut terus menuju negeri lain, maka sewa yang dibayarkan adalah penuh, sesuai dengan tarif sewa di negeri yang disinggahi. Selain itu, jika seseorang berpindah perahu meskipun perahu yang ditinggalkannya memiliki tujuan yang sama, maka nahkoda dari perahu

yang ditinggalkan berhak meminta sewa dari kelas sebesar tarif sewa daerah atau negeri yang ingin dituju. Tetapi, jika orang tersebut tidak berniat menuju negeri yang sebelumnya ditujunya, meskipun arah perjalanannya sama, maka sewa tidak akan diminta.

Pasal 4 menjelaskan tentang tujuan perahu yang berubah ketika kapten perahu menginisiasi, serta hak dan kewajiban orang-orang yang berangkat (meliputi anak buah perahu (sawi) tetap, anak buah perahu tidak tetap, pedagang, penumpang), dan ruang yang digunakan untuk barang-barang. Nahkoda atau kapten kapal tidak diperkenankan untuk menerima kelasi jika belum ada persetujuan tentang barang yang akan diangkut, baik barang yang membutuhkan ruangan yang cukup luas ataupun barang yang sudah dijanjikan sebelumnya.

Pasal 5 menjelaskan tentang kuasa juru mudi dan juru batu, yaitu jika terjadi kerusakan pada perahu, maka akan menjadi tanggung jawab juru mudi dan juru batu. Keduanya berhak memberikan perintah dalam urusan perbaikan perahu pada kelasi.

Pasal 6 menjelaskan tentang syarat menjadi nahkoda atau kapten perahu. Dalam hukum Amanna Gappa tertulis 15 syarat menjadi nahkoda. Yaitu sebagai berikut

- a. Memiliki mental, dan dibekali senjata yang berfungsi sebagai pertahanan dari ancaman yang akan datang.
- b. Perahu yang dimiliki punya kapabilitas untuk digunakan berlayar.
- c. Menjadi teladan bagi anak buahnya dengan sifat yang teliti dan rajin.
- d. Memiliki materi yang cukup, baik untuk meminjam kapal ataupun membayar sanksi jika sewaktu-waktu dalam perjalanan ada kekeliruan.
- e. Kelasinya diawasi dengan baik
- f. Menegakkan kebenaran tanpa memandang status.
- g. Segala bentuk saran dan kritik harus diterima.
- h. Dihormati dengan sikap kejujurannya
- i. Memperlakukan kelasi seperti darah dagingnya, sehingga bisa menjadi pengayom diantara kelasi yang lain.
- j. Memberi Pelajaran kepada kelasi tentang alat pelayaran.
- k. Sabar,
- l. Disegani.
- m. Mampu mengurus dagangan kelasinya.
- n. Bisa bekerja sama dalam perahu.
- o. Mengetahui jalur pelayaran yang akan dituju.

Pasal 7 menjelaskan tentang berbagai macam kerja sama komersial. Metode yang digunakan ada lima jenis. Pertama, berkongsi, yaitu membagi untung-rugi secara bersama-sama, sehingga semua pihak yang terlibat harus menanggung resiko kerusakan selama proses penjualan. Kedua, sematula, yaitu sistem di mana penyedia barang menanggung semua kerusakan produk jika terjadi cacat, namun jika tidak maka hal tersebut merupakan kesalahan penjualan dan pembeli yang bertanggung jawab. Ketiga, utang tanpa bunga, yaitu pemberi pinjaman hanya menagih utang pada waktu yang sudah ditentukan. Keempat, utang kembali, yaitu harga barang ditentukan awalnya, dan pembayaran dilakukan setelah barang berhasil terjual. Jika barang tidak laku, maka barang harus dikembalikan. Kelima, kalula, yaitu sistem titipan barang, dan kerusakan barang yang dipikul bersama ada tiga jenis kerusakan, yaitu rusak di laut, dimakan api, dan kecurian. Adapun kerusakan yang tidak dipikulkan bersama ada tujuh jenis, yaitu dijudikan, dipelacurkan, dipergunakan sebagai istri, diboroskan, dipinjamkan, dimodalkan, dan diberikan untuk makan.

Pasal 8 menjelaskan tentang utang selama pelayaran. Ketika orang yang meminjam barang di pasar atau di dalam pelayaran tanpa sepengetahuan keluarganya dan ia meninggal, maka keluarga tidak punya hak untuk membayar dan tidak boleh ditagih kecuali jika keluarga tahu tentang utang tersebut, maka istri dan keluarga wajib untuk membayarnya.

Pasal 9 menjelaskan tentang pewarisan dari pedagang yang meninggal dalam pelayaran. Jadi, barang yang diwariskan akan diberikan kepada anak yang lebih tua terlebih dahulu, sementara barang yang tersisa akan diwariskan kepada anak yang lebih muda, dan seterusnya. Hal ini berlaku untuk barang yang baik dan menguntungkan. Mengenai pewarisan barang, tidak diperbolehkan untuk mengembalikan barang jika harga sudah ditetapkan dan belum dilakukan sebuah transaksi. Tetapi, jika barang tersebut sudah diperdagangkan dan terdapat kekurangan ataupun kerusakan, maka kekurangan itu harus ditambahkan atau kerusakan itu harus diganti, sehingga proses jual beli tidak bisa dibatalkan.

Pasal 10 menjelaskan tentang penyelesaian pertikaian antar pedagang. Jika ada pedagang yang berselisih dan masing-masing telah mengajukan masalahnya kepada orang tua, proses penyelesaian akan dilakukan seperti di pengadilan. Hal ini melibatkan dengan mendengarkan argument dari kedua belah pihak, serta kesaksian dari masing-masing pihak dan mempertimbangkan keadaan serta perilaku mereka. Jika setelah pemeriksaan dilakukan, kedua belah pihak berada dalam posisi yang sama, maka hukum Tuhan akan diterapkan kepada mereka.

Pasal 11 menjelaskan tentang kewajiban untuk mengajukan perselisihan yang muncul di atas perahu dan peradilan yang dipimpin nahkoda atau kapten perahu. Untuk pelaut sendiri,

jika terjadi perselisihan selama pelayaran berlangsung, maka dianjurkan untuk segera menyelesaikannya terlebih dahulu sebelum tiba di daratan. Di mana api menyala, di situ pula api padam. Maka jika konflik muncul ketika pelayaran, nahkoda punya tanggung jawab untuk menyelesaikan perkara tersebut. (Kecuali perselisihan yang terjadi di daratan, maka di sana sendiri yang diselesaikan oleh pemimpin negara), karena tiap negeri yang dikunjungi punya hakimnya masing-masing.

Pasal 12 menjelaskan tentang aturan khusus yang berkenaan dengan kerja sama (kongsi). Ada beberapa peraturan yang ditetapkan mengenai pembagian laba, yang tidak ditanggung bersama oleh pemilik barang dagangan. Pertama, tidak boleh digunakan untuk pelacuran. Kedua, tidak boleh digunakan untuk menikah. Ketiga, tidak boleh digunakan untuk berjudi. Keempat, tidak boleh digunakan untuk menghisap narkoba. Kelima, tidak boleh diboroskan. Jika terjadi kerugian akibat pelanggaran tersebut, maka semua tanggung jawab akan ditanggung oleh pemilik dagangan. Jika modal dari pemilik barang masih utuh, maka tidak perlu dipertanyakan bagaimana kelakuan si pembawa dagangan. Jika pembawa dagangan belum kembali dan pemilik barang menganggap bahwa si pembawa telah meninggal, maka pemilik barang berhak menerima setengah dari modalnya dari keluarga si pembawa. Pemilik tidak perlu menunggu untuk mengetahui apakah ada kerugian atau keuntungan, karena setelah menerima setengah modal, meskipun pada akhirnya si pembawa kembali dengan untung ataupun rugi. Jika kematian pembawa barang dalam pelayaran jelas dan bukan disebabkan oleh cara berdagang yang salah sehingga barang dagangannya habis, maka keluarganya harus membayar penuh. Tetapi, jika cara berjualannya juga menyebabkan habisnya barang, maka keluarganya hanya perlu membayar setengah dari nilai barang tersebut.

Pasal 13 menjelaskan tentang aturan khusus yang mempengaruhi utang dan peminjaman. Ada empat jenis orang yang berutang. Pertama, orang yang berutang itu sendiri. Kedua, orang yang bersedia membayar utang orang lain. Ketiga, orang yang dijadikan penanggung utang. Keempat, orang yang mengantar atau mempertemukan. Orang yang meminjam adalah orang yang bertanggung jawab untuk membayar utangnya. Sementara itu, orang yang menyanggupi bukanlah peminjam, tetapi dia akan membayar jika pada waktunya si peminjam belum melunasi utangnya. Adapun seorang penanggung (*to'do*), dia tidak boleh ditagih kecuali jika orang yang menjadikannya penanggung telah meninggal atau hilang maka penanggung tersebut wajib membayar. Sedangkan orang yang mempertemukan sama halnya dengan orang yang mengantar. Hal ini terjadi karena mereka hanya membantu menunjukkan kepada pihak pemberi pinjaman yang tidak terlihat oleh peminjam, atau mempertemukan

peminjam dengan pemberi pinjaman yang tidak dikenal. Mereka tidak boleh ditagih. Artinya, hanya peminjam yang punya tanggung jawab untuk melunasi utangnya.

Pasal 14 menjelaskan tentang pembayaran utang. Bagi orang yang berutang, jika semua hartanya telah habis digunakan untuk membayar utang dan masih belum mencukupi, maka dia harus memperhambakan dirinya untuk menutupi kekurangan tersebut. Dalam bugis disebut sebagai *riukke' ponna*. Setelah itu, dia tidak boleh ditagih lagi, meskipun dia mendapatkan kebaikan setelah kehilangan semua harta. Dia membayar dengan cara memperbudak diri, dan pemilik barang tidak dapat menuntutnya lagi. Orang yang meminjam dengan bunga disebut *riraung cempa*. Seperti daun asam yang dipetik, setelah daunnya dipetik dan tumbuh lagi, maka daunnya akan dipetik lagi. Artinya, jika sudah telah diperbudak maka jangan meminta bunga lagi. Setelahnya, dia tidak boleh ditagih lagi jika kemudian mendapatkan keringanan, dia hanya perlu membayar utangnya saja, tanpa membayar utangnya. Sedangkan *rirappasorong* merujuk pada seseorang yang berutang tapi memiliki banyak pemberi utang. Ketika dia membayar tetapi jumlahnya tidak mencukupi, maka setiap pemberi utang hanya berhak menerima sesuai dengan proporsi piutangnya masing-masing. Semakin banyak piutangnya, maka semakin banyak yang diterima, begitupun sebaliknya, jika piutangnya sedikit, semakin sedikit yang diterima.

Pasal 15 menjelaskan tentang Tindakan terhadap budak yang telah dipercayakan sejumlah barang dan terbukti melakukan pelanggaran di atas perahu. Jika seorang budak diperintahkan untuk membawa barang dagangan dan terjadi kesalahan atau pelanggaran selama pelayaran, maka nahkoda mengambil alih barang dagangannya tanpa adanya perwakilan dari orang yang memerintahkannya dan barang tersebut rusak dalam tanggung jawab nahkoda, maka nahkoda wajib menanggung kerugian tersebut. Nahkoda baru bisa terhindar dari tanggung jawab jika barang tersebut telah sampai kepada pemiliknya. Tetapi, jika ada perwakilan yang mewakili pemilik barang dan kamu menyita barang itu, maka pemilik baranglah yang akan menanggung segala resiko, baik maupun buruk. Hal ini juga berlaku bagi orang yang membawa barang dagangan dalam keadaan rusak, sesuai dengan aturan pembagian keuntungan yang sama.

Pasal 16 menjelaskan tentang Tindakan atas barang milik pedagang yang meninggal selama pelayaran. Jika seorang pedagang meninggal selama pelayaran, carilah ahli warisnya yang tidak akan merusak atau menghilangkan barang milik orang yang telah meninggal. Tunjuk beberapa orang untuk membantu dalam proses ini, lalu serahkan harta bendanya kepada mereka agar ada saksi. Untuk barang yang sulit dinilai, lakukan penilaian dan ubah barang tersebut menjadi uang. Setelah itu, berikan uang tersebut kepada ahli waris dan catat semua transaksi. Jika tidak ada ahli waris yang ditemukan, nahkoda dapat menerima barang tersebut. Jika ada

barang yang digunakan dan rusak, maka harus diganti. Jika ada keuntungan dari pejualan barang tersebut, semua laba itu menjadi milikmu, karena pemilik barang tidak akan mengetahui apakah barang itu baik atau buruk. Setelah sampai di negeri tujuan, barulah diserahkan barang tersebut kepada anak atau istrinya. Dan pastikan untuk mencatat semua transaksi agar tidak mendapatkan masalah di kemudian hari.

pasal 17 menjelaskan tentang kewajiban membayar kembali uang pinjaman dalam bentuk uang, dan barang dengan barang. Bayar-membayar antara orang-orang yang berutang harus dilakukan dengan tepat, baik untuk laba maupun utang lainnya. Jika uang dipinjam, maka uang yang dibayarkan. Jika barang dagangan yang dipinjam, maka barang dagangan yang dibayarkan. Jika uang dan barang dagangan dipinjam bersama, maka harga barang tersebut ditaksir oleh orang penengah. Jika hanya uang atau hanya barang dagangan yang dipinjam, maka hasilnya bergantung pada persetujuan kedua belah piha. Jika jenis barang dagangan yang dipinjam berbeda dengan yang dibayarkan, maka keputusannya tergantung pada kesepakatan keduanya. Hal ini disebut *taro anappalallo bekka' temmakasape'*, yaitu penyelesaian kasus-kasus spesifik.

Pasal 18 menjelaskan tentang tanggung jawab orang yang dipercaya (keterwakilan dari pedagang yang tidak ikut melakukan pelayaran) atau yang biasa disebut dengan *kalula*. *Kalula* adalah seseorang yang ia sendiri dan keluarganya tidak bertanggung jawab atas kerusakan barang dagangan. Mereka hanya mengandalkan belas kasihan orang lain. Jika barang rusak bukan karena cara berjualan yang salah, maka *kalula* harus membayar kerusakan tersebut, dan keluarganya tidak akan terlibat. Sehingga, hanya *kalula* sendiri yang memikul pinjaman. Oleh karena itu, hanya orang merdeka yang bisa menjadi *kalula*, karena mereka tidak boleh terlepas dari peraturan. Tugas mereka adalah mencari cara untuk mendapatkan pembayaran agar utangnya bisa dilunasi.

Pasal 19 menjelaskan tentang utang orang kepercayaan dan budak pemilik barang. Jika budak hanya ditugaskan untuk menjaga barang dagangan, tetapi kemudian budak itu juga meminjam uang dari orang lain dan sebelum barang yang akan dijual atau diperdagangkan yang dipinjam itu terjual habis sudah berubah bentuk atau bahkan hilang, maka budak itulah yang harus memnayar. Hal ini karena kepercayaan kepada budak tersebut lebih besar daripada tugasnya untuk menjaga barang. Namun, secara umum, budak tidak boleh meminjam tanpa seizin tuannya.

Pasal 20 menjelaskan tentang upah yang diminta jika seseorang mengalami kapal karam dan ditolong pada saat berada di laut, Jika seseorang ditemukan di lautan dan terdampar di sebuah pulau yang tidak memiliki apa pun untuk menyelamatkannya, maka dia diperlakukan

sama seperti orang yang ditemukan di tengah lautan. Untuk orang-orang dengan kondisi demikian, maka dikenakan biaya sesuai dengan harga pasar untuk setiap orang yang diselamatkan di tengah lautan. Namun, jika mereka terdampar di sebuah tempat yang memiliki sumber daya untuk bertahan hidup, maka hanya empat rial yang akan diminta dari setiap orang. Jika tidak ada kesepakatan sebelumnya antara nahkoda dan orang yang diselamatkan, maka Keputusan berdasarkan dengan adat yang akan diikuti.

Pasal 21 menjelaskan tentang Amanat Amanna Gappa mengenai utang piutang. Dalam amanatnya, tertulis bahwa ada dua kelompok yang perlu diperhatikan, yaitu orang yang meminjam uang dan orang yang memberikan pinjaman. Cara memperhatikan hal ini adalah dengan tidak meminjam uang dari orang yang lebih berpengaruh daripada diri sendiri, dan juga tidak memberikan pinjaman kepada mereka. Jika tidak, maka seringkali mereka tidak akan mematuhi peraturan perdagangan. Jika kamu memberikan pinjaman kepada mereka, pastikan jumlahnya sesuai dengan harta milik mereka, termasuk harta keluarga dan kerabat dekat mereka. Ini penting karena jika terjadi kerugian dan mereka tidak dapat membayar kembali, maka barang milikmu akan menjadi tanggung jawab mereka. Uniknya, di penutupnya, Amanna Gappa mendoakan kepada semua orang agar diampuni dan dimudahkan rezekinya oleh Allah Swt. Sehingga, bisa ditarik kesimpulan bahwa Islam sudah mulai menyebar di Sulawesi Selatan.

Hukum laut Amanna Gappa memberikan Gambaran bagaimana situasi dan kondisi maritim pada saat itu. Amanna Gappa mencerminkan nilai-nilai moral dan etika dalam pelayaran dan perdagangan. Secara garis besar, hukum laut Amanna Gappa. Dalam hukum laut Amanna Gappa juga dengan jelas menerangkan terkait aturan demi aturan, tetapi tidak menjelaskan terkait sanksi jika pasal tersebut dilanggar. Hal ini kemudian dijelaskan dalam kanal *Youtube Jalur Rempah RI (2021)* yang dijelaskan oleh Aminuddin Salle bahwa hukuman yang paling tepat pada masa itu ketika ada orang yang melanggar hukum tersebut adalah sanksi sosial, bisa saja berupa boikot, tidak diajak bicara, dan lain sebagainya. Sanksi sosial ini dipercaya lebih berat dan orang-orang pada masa itu tidak akan pernah melanggar aturan tersebut karena mereka menerapkan yang namanya *siri'*. Hukum laut Amanna Gappa mengajarkan bagaimana kita berdagang tidak hanya untuk mencari keuntungan saja, melainkan juga tentang bagaimana saling membantu dan memecahkan masalah di tengah kesulitan yang ada. Hukum laut ini juga mengajarkan bagaimana kewajiban seseorang untuk berbuat kebaikan.

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

300 tahun setelah lahirnya hukum laut Amanna Gappa, di Montego Bay, Jamaika, ditandatangani sebuah hukum laut internasional yang kemudian dikenal dengan *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. Pada zaman modern, masalah dan tantangan yang dihadapi semakin luas seluas Samudera Pasifik. Hukum laut mengalami berbagai adaptasi seiring berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi. Perencanaan yang dibuat oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang hukum laut semakin kompleks, mulai dari perencanaan untuk membentuk rezim internasional dalam mengatur area, pendefinisian suatu kawasan, dan pembahasan tentang hukum laut internasional. Tak sampai disitu, perikanan, konservasi biota laut menjadi masalah yang harus segera dituntaskan untuk menciptakan hukum laut yang lebih kompleks dan komprehensif. Sehingga, secara nyata mereka menguraikan semua keputusan yang diperoleh pada tahun 1958, yaitu Konvensi Jenewa sebagai konferensi hukum laut perdana. Upaya demi upaya dilakukan, mulai dari tahun 1973 hingga 1982, diinisiasilah sebuah sidang yang kemudian menghasilkan skrip final dari konvensi dan pengesahan di Montego Bay pada 10 Desember 1982 dan dihadiri 118 negara. Selama berlangsungnya konferensi hukum laut ketiga, masalah kemudian muncul ketika ada perbedaan antara asas antar negara dunia ketiga dengan negara-negara maju yang punya keinginan memperkuat dan memperkuat kebebasan bagi pemilik modal seluas-luasnya, apalagi diperkuat dengan kemajuan teknologinya, dan merasa kepentingan negara mereka tidak terpenuhi dalam keputusan itu. Salah satu negara yang tidak menandatangani adalah Amerika Serikat. Meskipun demikian, hal ini tidak melanggar ketentuan konvensi yang tidak berhubungan dengan pembentukan Otoritas Dasar Laut Internasional sebagai fungsi pengawasan dalam hal eksploitasi sumber daya laut., yang mempunyai tugas untuk mengawasi pemanfaatan sumber daya, kebijakan pemerintah Amerika Serikat terkait isu ini kemudian mengeluarkan pengumuman yang ikut menetapkan Zona Ekonomi Eksklusif Amerika. Sebagai bentuk lanjutan, Presiden Reagan menjelaskan lebih lanjut tentang ruang lingkup tersebut. Sementara itu, negara yang tidak menetapkan UNCLOS III salah satunya dari Pemerintah Inggris, mengemukakan bahwa mereka terus berusaha untuk mengolah aturan-aturan mengenai penggalian di laut dalam (Widianingsih, 2018).

Indikator prioritas dari UNCLOS, dan juga telah dijelaskan oleh Ketua UNCLOS, Mr.T.T.B. Koh, pada sidang penutup yang diadakan 10 Desember 1982 adalah sebagai berikut.

1. Konvensi ini bertujuan untuk menjaga perbaikan dan kesejahteraan internasional meski ada banyak tuntutan yang kontra antara negara yang dibatasi oleh bibir pantai. Akan

tetapi, limit untuk laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen telah disepakati secara universal.

2. Kebebasan berlayar di perairan laut akan berjalan lebih lancar berkat kesepakatan mengenai status Zona Ekonomi Eksklusif, aturan untuk pelayaran aman di Laut Teritorial, regulasi untuk singgah di selat internasional, serta ketentuan untuk alur laut kepulauan
3. Pelestarian dan pemanfaatan sumber daya hayati laut akan diperkuat melalui penerapan aturan-aturan dalam perjanjian yang berhubungan dengan Zona Ekonomi Eksklusif.
4. Signifikansi aturan yang lebih modern telah ditetapkan untuk menjaga ekosistem laut dari kerusakan.
5. Aturan modern tentang observasi ilmiah kelautan juga termasuk dalam Konvensi ini, yang berupaya menciptakan keseimbangan antara ketertarikan negara-negara yang melakukan observasi dan keinginan negara pantai di Zona Ekonomi Eksklusif juga Landas Kontinen.
6. Penyelesaian sengketa yang bersifat global akan dilakukan secara damai juga untuk mencegah penggunaan kekerasan, melalui sistem penataan sengketa yang bersifat wajib sesuai dengan ketentuan yang tertuang pada konvensi.
7. Asas yang menyatakan bahwa melimpahnya sumber daya di dasar laut adalah warisan bersama bagi seluruh masyarakat dunia telah diuraikan dalam instansi-instansi serta kesepakatan yang setara dan mampu diimplementasikan.
8. Aspek kesetaraan global tampak pada UNCLOS III, contohnya adalah adanya bagi hasil di Landas Kontinen yang terletak di batas luar 200 mil. Hal ini menunjukkan kesempatan pada negara-negara yang diuntungkan untuk mengakses sumber daya laut di Zona Ekonomi Eksklusif negara tetangga mereka. Selain itu, terdapat juga korelasi antara nelayan yang mencari ikan di sekitar pantai dan nelayan yang mencari ikan di lautan luas seperti samudera, serta pembagian laba dari eksploitasi sumber daya alam yang ada di dasar laut.

4. KESIMPULAN

Hukum Laut Amanna Gappa memberikan gambaran bagaimana aturan yang ada di daratan kemudian terimplementasikan di perahu atau kapal laut. Tak hanya itu, hukum laut ini juga mengatur bagaimana tiap-tiap orang yang ada di dalam kapal bisa adil dan bisa mendapatkan hak dan kewajibannya selama mereka jauh dari daratan. Artinya, ada pola sistem negara terjadi di dalam kapal, dan yang mengaturnya adalah hukum laut Amanna Gappa ini.

Hukum Laut ini sangat dihormati dan dijunjung tinggi kala itu, terkhusus pada pelaut-pelaut dari Bugis, Makassar, hingga Nusantara.

Seiring berkembangnya zaman, orientasi dari hukum laut semakin kompleks, tak lagi mengatur perseorangan ataupun kondisi di dalam kapal, melainkan berfokus tentang kedaulatan dan keadilan bagi tiap-tiap negara di dunia. Sehingga, nilai yang ada dari Amanna Gappa tetap bisa dipertahankan dalam UNCLOS. Hal ini dibuktikan bahwa UNCLOS berusaha untuk mengatur bagaimana batas-batas laut teritorial, kemudian tentang zona ekonomi eksklusif, pemberdayaan sumber daya laut. Secara implisit Hukum Laut Amanna Gappa juga menerapkan hal tersebut, akan tetapi dalam jangkauan yang lebih kecil, yaitu masyarakat. Tak hanya itu, kedua hukum laut ini juga dibentuk atas dasar kesepakatan melalui musyawarah. Sehingga, dalam perjalanan Hukum Laut, mulai dari Hukum Laut Amanna Gappa hingga UNCLOS 1982, ada nilai-nilai yang tetap dipertahankan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aryasatyani, I. K. (2018). Penegakan hukum di wilayah laut Indonesia terhadap kapal asing yang melakukan illegal fishing mengacu pada United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (Doctoral dissertation, UAJY).
- Esse, I., & Sultan, L. (2021). Sistem pemerintahan kerajaan Wajo di Desa Tosora abad XV-XVII perspektif siyasah syar'iyah. *SIYASATUNA: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Siyasah Syar'iyah*, 2(1), 88-101.
- Jalur Rempah RI. (2021). Perjalanan Jalur Rempah Nusantara [video]. YouTube. https://youtu.be/fj2xxbx_OHQ?si=IXEJnkLLM_gUjar
- Kurnia, I. (2008). Penerapan UNCLOS 1982 dalam ketentuan perundang-undangan nasional, khususnya zona ekonomi eksklusif Indonesia. *Jurnal Hukum Prioris*, 2(1), 42-49.
- Matanasi, P. (2023). Ammana Gappa mengatur pelayaran. <https://historia.id/politik/articles/ammana-gappa-mengatur-pelayaran-D8ool>
- Mustafa, M. Y., & Wanua Tangke, A. (2003). Wajo merajut masa depan. *Pustaka Refleksi*.
- Pelras, C. (2006). *Manusia Bugis*. Angkasa.
- Ramadani, N. F. (2023). Implementasi hukum Ammana Gappa terhadap kebijakan maritim nasional Indonesia. *Wacana: Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Interdisiplin*, 10(2), 629-639.
- Silalahi, D. G. R. (2023). Analisis perkembangan batas laut Indonesia di wilayah perairan Indonesia, menurut hukum laut Indonesia maupun hukum laut internasional. *Jurnal Hukum Indonesia*, 2(2), 60-74.

- Silviani, N. Z. (2019). Interpretasi perjanjian internasional terkait historical rights dalam UNCLOS 1982: (Studi kasus: Sengketa Laut Cina Selatan antara Republik Rakyat Cina v. Filipina dan Sengketa Kepulauan Chagos antara Mauritius v. Britania Raya). *Jurnal Selat*, 6(2), 154-171.
- Sulaiman, A. W. (2023). Menilik sejarah hukum pelayaran dan perdagangan orang Bugis Makassar. <https://www.pinisi.co.id/menilik-sejarah-hukum-pelayaran-dan-perdagangan-orang-bugis-makassar/>
- Sulistyo, B. (2020). Trade and ethnicity: Business ethics and the glory of maritime trade of the Makassar's Wajorese in the 18th century. *Journal of Maritime Studies and National Integration*, 4(2), 108-114.
- Swastiwi, A. W., & Putri, O. S. (2023). Efisiensi UNCLOS 1982 dalam penegakan hukum illegal fishing: Studi kasus kapal negara Vietnam di Laut Natuna Utara. *Jurnal Archipelago*, 2(1), 54-60.
- Tobing, P. O. L. (1977). *Hukum pelayaran dan perdagangan Ammana Gappa*.
- Wasi, I. (2023). Ammana Gappa: Manusia Bugis yang tercerahkan. <https://harian.fajar.co.id/2023/01/08/amanna-gappa-manusia-bugis-yang-tercerahkan/>
- Wiliawati, Y., Danial, D., & Mui, F. (2022). Eksistensi UNCLOS 1982 dalam upaya penegakan hukum laut internasional di perairan negara pantai. *Sultan Jursiprudence: Jurnal Riset Ilmu Hukum*, 2(2), 286-298.