

**IMPLEMENTASI PASAL 197 UNCLOS 1982 DALAM
UPAYA PENCEGAHAN PENCEMARAN LINGKUNGAN
LAUT DI SELAT MALAKA**

SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memeroleh Gelar Sarjana Hukum (SH)**

Oleh:

JUWANDI ANDRIYANSAH

NPM : 1506200588



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2019**



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : JUWANDI ANDRIYANSAH
NPM : 1506200588
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : IMPLEMENTASI PASAL 197 UNCLOS DALAM UPAYA PENCEGAHAN PENCEMARAN LINGKUNGAN LAUT DI SELAT MALAKA.

PENDAFTARAN : 30 September 2019

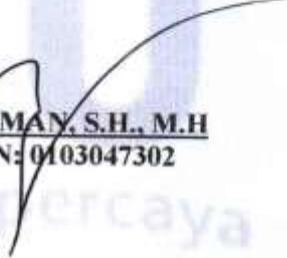
Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah Lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING


Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIP: 196003031986012001


HARISMAN, S.H., M.H
NIDN: 0103047302

Unggul | Cerdas | Terpercaya



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Senin, Tanggal 07 Oktober 2019 Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : JUWANDI ANDRIYANSAH
NPM : 1506200588
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : IMPLEMENTASI PASAL 197 UNCLOS DALAM UPAYA PENCEGAHAN PENCEMARAN LINGKUNGAN LAUT DI SELAT MALAKA

Dinyatakan : (B/A) Lulus Yudisium dengan Predikat Sangat Baik
() Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Internasional.

PANITIA UJIAN

Ketua

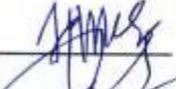
Sekretaris


Dr. IDA HANIFAH, SH., M.H.
NIP: 196003031986012001


FAISAL, SH., M.Hum
NIDN: 0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. MHD. NASIR SITOUMPUL, S.H., M.H.
2. M. SYUKRAN YAMIN LUBIS, S.H., M.Kn.
3. HARISMAN, S.H., M.H

1. 
2. 
3. 



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : JUWANDI ANDRIYANSAH
NPM : 1506200588
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : IMPLEMENTASI PASAL 197 UNCLOS DALAM UPAYA PENCEGAHAN PENCEMARAN LINGKUNGAN LAUT DI SELAT MALAKA.

**Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian**

Medan, 30 September 2019

DOSEN PEMBIMBING

HARISMAN, S.H., M.H
NIDN/ 0103047302

Unggul | Cerdas | Terpercaya



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : **JUWANDI ANDRIYANSAH**
NPM : 1506200588
Program : Strata – I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Internasional
Judul Skripsi : IMPLEMENTASI PASAL 197 UNCLOS 1982
DALAM UPAYA PENCEGAHAN
PENCEMARAN LINGKUNGAN LAUT DI
SELAT MALAKA

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali bagian – bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 30 September 2019

Saya yang menyatakan



JUWANDI ANDRIYANSAH

ABSTRAK

IMPLEMENTASI PASAL 197 UNCLOSS 1982 DALAM UPAYA PENCEGAHAN PENCEMARAN LINGKUNGAN LAUT DI SELAT MALAKA

JUWANDI ANDRIYANSAH

NPM : 1506200588

Pertanggung Jawaban Negara Terhadap Pencemaran Laut diatur dalam Bab XII Pasal 197 Konvensi Hukum Laut (UNCLOSS) 1982 yang berbunyi ” Negara-negara harus bekerjasama atas dasar global dan dimana perlu, atas dasar regional, secara langsung atau melalui organisasi-organisasi internasional yang kompeten, dalam merumuskan dan menjelaskan ketentuan-ketentuan, standarstandar dan praktek-praktek yang disarankan secara internasional serta prosedur-prosedur yang konsisten dengan Konvensi ini untuk tujuan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, dengan memperhatikan ciri-ciri regional yang khas”. Maka seluruh negara harus bekerja sama dalam ruang lingkup global ataupun regional dalam mengatasi pencemaran laut dengan bertujuan melindungi pelestarian lingkungan laut. Tujuan dari kerja sama tersebut adalah untk merumuskan aturan-aturan, standar-standar, praktik-praktik dan prosedur-prosedur internasional yang direkomendasikan untuk melindungi dan melestarikan laut. Kerja sama secara global maupun regional dapat dilakukan melalui organisasi yang berwenang.

Beberapa negara Implementasi Pasal 197 UNCLOSS membentuk Persetujuan Tiga Negara di Selat Malaka dan Selat Singapura yang dikenal dengan *Tripartie Agreement* tentang Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut di Selat Malaka antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura sejak tahun 1971 telah diterima. Setelah kandasnya kapal tangki Showa Maru, telah dibentuk suatu *Tripartite Technical Expert Group* (Kelompok Ahli Teknis Tiga Negara/TTEG) pada tahun 1975. Setiap tahun, 3 Littoral State (Indonesia, Malaysia dan Singapura) bersama-sama dengan Negara Pengguna (User State) seperti Jepang, China, Australia, Korea Selatan, India dan beberapa Negara anggota IMO lainnya melalui forum TTEG selalu melakukan pertemuan guna mengevaluasi pengelolaan Selat Malaka-Selat Singapura dalam aspek keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan Maritim dan aspek keamanan.

Implementasi Pasal 197 UNCLOSS tersebut mempunyai beberapa kendala yaitu dangkalnya keadaan lingkungan di selat malaka yang menyebabkan adanya aturan-aturan khusus untuk kapal-kapal yang melewati selat malaka.

Kata Kunci: Pasal 197 UNCLOSS, Pencegahan Pencemaran Laut, Selat Malaka

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarkatu

Puji syukur kepada Allah SWT atas segala anugerah dan Kuasa-Nya yang telah diberikan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Implementasi Pasal 197 UNCLOSS 1982 Dalam Upaya Pencegahan Pencemaran Laut di Selat Malaka”**. Dimaksudkan untuk memenuhi sebagian syarat penyelesaian proses gelar Sarjana Hukum (SH) di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari masih terdapat kekurangan-kekurangan yang mungkin penulis tidak sadari. Dan pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan rasa terimakasih yang sebesar-besarnya dari penulis kepada:

1. **Allah SWT** yang telah memberikan segalanya kepada penulis, termasuk kemudahan, kelancaran serta kesabaran dalam penulisan skripsi ini.
2. Ayahku **Jumali**, Ibuku Rusmini, dan saudara-saudara ku **Winda, Irma** dan **Nita** yang senantiasa memberi dukungan, kasih sayang dan pengorbanan serta doa tulus kepada penulis.
3. Bapak **Dr. Agussani, MAP** selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Ibu **Dr. Idahanifah, SH., M.H.** selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
5. Bapak **Faisal, SH., M.H.** selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
6. Bapak **Zainuddin, SH., M.H.** selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

7. Kepada dosen Kepala Bagian Hukum Internasional ibu **Atika Rahmi SH., M.H.**
8. Bapak dan Ibu dosen Fakultas Hukum yang telah memberikan ilmu, ajaran dan bantuan kepada penulis. Khususnya kepada bapak **Harisman SH., M.H.** yang senantiasa bersabar dan terus membimbing saya dengan seluruh penulisan skripsi ini dari awal hingga akhir.
9. kepada teman-teman seperjuangan saya di angkatan 2015, kelas Hukum Internasional I-1/Pagi, teman-teman kelas B-1/Pagi dan juga kepada teman-teman eks-PHBD terimakasih atas kerjasama, bantuan, saran, dan kebersamaannya
10. Teman-teman terbaik saya selama ini: **Irfan, Maya, Sarah, Dicky, dan Syarief**, terimakasih untuk dukungan, semangat dan pertemanan yang tak terhinga

Mohon Maaf atas segala kesalahan selama ini, begitu pun disadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Untuk itu, diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Terimakasih semua, tiada lain yang diucapkan selain kata semoga kiranya mendapat balasan dari Allah SWT dan mudah-mudahan semuanya selalu dalam lindungan Allah SWT, Aamiin. Sesungguhnya Allah mengetahui akan niat baik hamba-hambanya.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarkatu

Medan, 03 September 2019

Penulis

Juwandi Andriyansah

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah	7
2. Manfaat Penelitian.....	7
B. Tujuan Penelitian	7
C. Definisi Operasional.....	8
D. Keaslian Penelitian.....	10
E. Metode Penelitian.....	11
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	12
2. Sifat Penelitian	12
3. Sumber Data	12
4. Alat Pengumpul Data	13
5. Analisis Data	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Taggung Jawab Negara	14
B. Perbatasan Laut Indonesia-Malaysia-Singapura	17
C. Pencemaran Lingkungan Laut.....	22
D. Konvensi-konvensi yang Mengatur Pencemaran Lingkungan Laut	23

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Negara Terhadap Pencemaran di Laut.....	29
B. Implementasi Pasal 197 UNCLOSS 1982 dalam Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan laut di Selat Malaka.....	41
C. Hambatan Dalam Implementasi Pasal 197 UNCLOSS 1982 dalam Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut di Selat Malaka.....	69

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....

A. Kesimpulan	74
B. Saran.....	76

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Konvensi Hukum Laut 1982 adalah aturan-aturan yang mengatur kedaulatan Negara di wilayah kelautan yang merupakan salah satu dari ketentuan yang sangat penting dari Perserikatan Bangsa-Bangsa.¹ Zona maritim yang termasuk ke dalam batas kedaulatan penuh suatu wilayah adalah laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Masalah pencemaran yang diberikan dari berbagai ilmu termasuk hukum internasional dan bahkan masalahnya mempunyai sifat internasional (lintas batas Negara).² Pencemaran laut juga mencakup beberapa didalamnya bersumber dari daratan (*land-based sources*), tumpahan minyak, limbah tak terolah, logam berat, pengasaman perairan, senyawa radioaktif, sampah, penangkapan berlebihan dan penghancuran habitat pesisir dan laut.³

Selat Malaka adalah pusat pelayaran yang cakupannya sangat luas yang terhubung dari Samudera Hindia menuju Laut China Selatan, yang digunakan oleh kapal-kapal yang mempunyai ukuran yang besar untuk mengangkut barang dagangan, minyak bumi, hasil tambang, dan juga mineral. Selat Malaka juga termasuk selat yang padat di dunia, setelah Selat Hormuz, yang selalu dilalui oleh 60.000 kapal setiap tahunnya. Pada Studi yang dilakukan oleh Izaki Tomayasu

¹Dikdik Mohammad Sodik. 2016. *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Bandung : PT. Refika Aditama, Edisi Ketiga, halaman 2.

²*Ibid.*, halaman. 241.

³Agung Dhamar Syakti, dkk. 2012. *Agan Pencemaran Laut*. Bogor : PT. Penerbit IPB Press. Cetakan Pertama. halaman 4.

dari *Japan Internasional Trasnpport Institute* (JITI) mencatat bahwa pada tahun 2004 saja banyaknya jumlah kapal yang telah melewati Selat Malaka sebanyak 94.000 buah dengan bobot mati empat milyar dpt, sedangkan pada tahun 2010 jumlahnya meningkat menjadi 117.000 buah dengan bobot mati, bahkan pada tahun 2020 jumlahnya diperkirakan meningkat menjadi 241.000 buah dengan bobot mati diperkirakan sebesar 6,4 milyar dpt.⁴ Selama ini, China memiliki 4 jalur transportasi laut yang utama untuk mengangkut minyak bumi ke beberapa wilayah. Pertama, Timur Tengah/ Afrika Barat-Selat Malaka-Laut China Selatan-China, untuk kapal tanker 100.000 ton. Kedua, Timur Tengah/ Afrika Barat-Selat Sunda-Selat Gaspar-Laut China Selatan-China, untuk kapal tanker diatas 100.000 ton. Ketiga, Amerika Latin-Pasifik Selatan/ Utara-Laut Filipina-Selat Bashi/Balintang-Laut China Selatan-China. Keempat, Timur Tengah/ Afrika Barat-Selat Lombok-Selat Makassar-Selat Maluku-Laut Filipina-Pasifik Barat China, yang merupakan jalur transportasi laut yang paling sering digunakan. Khususnya Selat Malaka, China sangat bergantung dengan selat ini yang mengimpor minyak bumi dari empat jalur laut utama yaitu (1) minyak dari Timur Tengah yang dikirimkan melalui Teluk Persia melalui Selat Malaka lalu ke Selat Taiwan, (2) minyak dari Afrika dikirim melalui Afrika Utara melalui Selat Gibraltar lalu ke Tanjung harapan, (3) minyak dari Asia Tenggara dikirim melalui Selat Malaka dan (4) minyak dari Amerika Selatan dikirim melalui Samudera Pasifik, dimana mayoritas jalur ini melalui Selat Malaka.⁵

⁴ Japanton Sitohang dkk. 2016. *Masalah Perbatasan Wilayah Laut Indonesia dengan Malaysia dan Singapura*, Yogyakarta : Graha Ilmu, halaman 78.

⁵ *Ibid.*, halaman 81.

Setiap tahunnya di Indonesia selalu terjadi pencemaran laut akibat minyak bumi baik karena proses pertambangan atau karena kapal-kapal yang melalui jalur pelayaran internasional. Kasus pencemaran laut yang sangat besar diakibatkan adanya tumpahan minyak yang disebabkan oleh kapal dapat dilihat pada kasus kecelakaan kapal tanker Showa Maru. Kasus tumpahan minyak akibat kecelakaan kapal super tanker Showa Maru di Selat Malaka (1975) merupakan tonggak sejarah dalam pengujian terhadap hukum ganti rugi Indonesia untuk dapat dipergunakan menyelesaikan masalahnya dengan memuaskan. Pada kecelakaan kapal tanker Showa Maru diperkirakan 4.500 Kiloliter minyak mentah telah tumpah ke wilayah laut radius pencemaran sejauh 5 Kilometer. Pengalaman ini adalah pengalaman pahit ketiga Negara tepi yang berhadapan dengan selat malaka dalam kasusnya kandasanya kapal super tanker showa maru telah mendorong Jepang untuk membuat bantuan teknik untuk mengurangi pencegahan dan pengawasan polusi dari kapal-kapal tanker yang melintasi kedua selat tersebut.⁶

Lingkungan Laut harus lebih diperhatikan untuk mencegah pencemaran. Karena laut merupakan sumber kekayaan alam hayati maupun non hayati, juga sebagai penghubung antar satu pulau dengan pulau laut atau pun negara satu dengan negara lainnya. Terdapat sumber-sumber dari pencemaran laut, diantaranya operasi kapal tanker, kebocoran minyak dan gas di dekat wilayah pantai dan juga kecelakaan-kecelakaan kapal. Mengingat Perairan Asia Tenggara merupakan laut yang cukup produktif yang dapat dinikmati secara berkelanjutan untuk generasi-generasi yang akan datang, laut diwilayah Asia Tenggara

⁶ Dikdik Mohammad Sodik. *Op. Cit.*, halaman 38.

diantaranya Laut Cina Selatan, perairan kepulauan Indonesia, Selat Malaka dan Selat Singapura, Laut Andaman. Seluruh perairan ini mempunyai luas kurang lebih 8.90 juta km² yang merupakan 2,5% dari luas permukaan laut dan dunia.⁷ Kawasan Asia mempunyai perairan yang sangat luas yang menyebabkan penduduk yang tinggal di daerah pantai mencapai 7%⁸. Penduduk yang padat di daerah pantai dan luasnya daerah perairan menyebabkan eksploitasi sumber kekayaan alam dan pemburuan lingkungan sangat tinggi.

Minyak merupakan zat pencemar yang paling banyak dan sangat berbahaya yang mencemari lingkungan laut. Minyak bukan hanya mencemari lingkungan saja bahkan lebih buruknya, minyak juga dapat merusak *suplay* makan dan habitat lingkungan laut di wilayah perairan kawasan Selat Malaka, dan Selat Malaka merupakan Selat yang banyak dilalui oleh kapal-kapal tanker.

Pada kasus terjadinya pencemaran laut di Pulau Nongsa dapat diketahui bahwa timbulnya tanggung jawab pemerintah Singapura adalah dikarenakan tidak terlaksananya kewajiban oleh Singapura terhadap upaya pencegahan dan mengatasi pencemaran laut yang telah terjadi di wilayah perairan Malaysia yang berada di kawasan Selat Malaka tersebut agar tidak mencemari wilayah perairan Indonesia tepatnya Pulau Nongsa. Adapun hak negara Indonesia yang telah terganggu pada kasus ini adalah berkaitan dengan hak untuk tidak dicemari atas segala aktifitas yang dilakukan negara lain pada wilayah kedaulatan negaranya. Namun pada tanggung jawab Singapura terkait informasi pencemaran kepada

⁷Mochtar Kusumaatmadja. 1992. *Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat Dari Sudut Hukum Internasional, Regional dan Nasional*, Jakarta: Sinar Grafika dan Pusat Studi Wawasan Nusantara, halaman 3.

⁸*Ibid.*, halaman. 7

Indonesia telah dilaksanakan oleh Singapura yaitu negara tersebut segera menghubungi pihak dengan laporan bahwa telah terjadi pencemaran di wilayah perairan Selat Malaka yang dapat menyebar hingga ke wilayah Indonesia, hanya saja pada saat itu Singapura sendiri yaitu Otoritas Pelabuhan Singapura telah mengerahkan kapal anti-polusi ke lokasi pencemaran dan segera melakukan upaya untuk membersihkan pencemaran minyak, mengingat tumpahan minyak yang sampai pada Pulau Nongsa. Tanggung jawab singapura selanjutnya selain pencegahan pencemaran yaitu upaya pembersihan, penanggulangan dan ganti rugi atas pencemaran yang telah terjadi di Indonesia yang seharusnya dapat dicegah oleh Singapura.

Kasus pencemaran minyak ini mempunyai tanggung jawab yang meliputi wilayah batas negara sangat berkaitan dengan hukum lingkungan internasional. Apabila suatu negara mencemari negara lain dan negara pencemar tersebut tidak bertanggung jawab atas pencemaran yang telah dilakukan oleh negara ataupun korporasinya maka akan terjadi keretakan hubungan di antara negara tersebut yang dapat berdampak pada segala aspek kerja sama yang telah di jalankan sebelumnya..

Pada Pasal 197 UNCLOS tidak membebaskan semua tanggung jawab kepada negara yang menyebabkan pencemaran di lingkungan laut melainkan beban tanggung jawab tersebut ditanggung bersama-sama baik secara regional maupun secara global, dimana Pasal 197 UNCLOS 1982 yang berbunyi “Negara-negara harus bekerjasama atas dasar global dan dimana perlu, atas dasar regional, secara langsung atau melalui organisasi-organisasi internasional yang kompeten,

dalam merumuskan dan menjelaskan ketentuan-ketentuan, standar-standar dan praktek yang disarankan serta prosedur-prosedur yang konsisten dengan Konvensi ini untuk tujuan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, dengan memperhatikan ciri-ciri regional yang khas”. Maksud dari Pasal 197 UNCLOS 1982 adalah seluruh negara harus bekerja sama dalam ruang lingkup global ataupun regional dalam mengatasi pencemaran laut dengan bertujuan melindungi pelestarian lingkungan laut. Tujuan dari kerja sama tersebut adalah untuk merumuskan aturan-aturan, standar-standar, praktik-praktik dan prosedur-prosedur internasional yang direkomendasikan untuk melindungi dan melestarikan laut. Kerja sama secara global maupun regional dapat dilakukan melalui organisasi yang berwenang.

Berdasarkan pemikiran penulis bahwa, sangat banyak pencemaran yang terjadi di perairan Selat Malaka, dimana tidak mungkin hanya kedua belah pihak yang bertanggung jawab apabila ada terjadi kecelakaan di perairan tersebut. Sehingga dalam hal ini sangat perlu lagi diteliti lebih lanjut oleh peneliti mengenai bagaimana pertanggung jawaban atas kecelakaan kapal yang terjadi di perairan Selat Malaka yang mengakibatkan perairan tersebut tercemar. Oleh sebab itu, penulis sangat tertarik untuk mengangkat judul “**Implementasi Pasal 197 UNCLOS 1982 Dalam Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut di Selat Malaka**”.

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan yang diatas, maka untuk mempermudah penelitian ini, Penulis memberikan rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana tanggung jawab Negara terhadap pencegahan pencemaran di laut?
- b. Bagaimana implementasi pasal 197 UNCLOS 1982 dalam upaya pencegahan laut di Selat Malaka?
- c. Bagaimana hambatan dalam implemetasi Pasal 197 UNCLOS 1982 dalam upaya pencegahan pencemaran laut di Selat Malaka?

2. Manfaat Penelitian

- a. Manfaat Teoritis.

Penulisan ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis, sekurang-kurangnya dapat berguna sebagai sumbangan dalam dunia pendidikan.

- b. Manfaat Praktis

Penulisan ini diharapkan agar dapat memecahkan masalah yang sedang di teliti yaitu tentang tanggung jawab Negara yang menceamari lingkungan laut.

B. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka penelitian ini mempunyai beberapa tujuan :

- a. Untuk mengetahui tanggung jawab Negara terhadap pencegahan pencemaran di laut?
- b. Untuk mengetahui implementasi Pasal 197 UNCLOS 1982 dalam upaya pencegahan lingkungan laut di Selat Malaka?
- c. Untuk mengetahui hambatan dalam implemetasi Pasal 197 UNCLOS 1982 dalam upaya pencegahan pencemaran laut di Selat Malaka?

C. Definisi Operasional

Berdasarkan judul yang diajukan yaitu “Implementasi Pasal 197 UNCLOS 1982 Dalam Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut di Selat Malaka”, definisi operasional sebagai berikut:

1. KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) merumuskan Implementasi yaitu pelaksanaan / penerapan. Sedangkan pengertian umum adalah suatu tindakan atau pelaksanaan yang terencana yang telah disusun secara cermat dan rinci.

Dalam arti lain implementasi digunakan sebagai penyedia sarana untuk melaksanakan sesuatu yang menyebabkan dampak terhadap sesuatu.

Sesuatu tersebut dilakukan agar dapat menimbulkan dampak dari undang-undang, peraturan, dan keputusan praperadilan serta sebuah aturan yang dibuat oleh instansi pemerintahan dalam kehidupan bernegara.⁹

2. Pasal 197 UNCLOS 1982 berbunyi “Negara-negara harus bekerjasama atas dasar global dan dimana perlu, atas dasar regional, secara langsung atau melalui organisasi-organisasi internasional yang kompeten, dalam merumuskan dan menjelaskan ketentuan-ketentuan, standarstandar dan praktek-praktek yang disarankan secara internasional serta prosedur-prosedur yang konsisten dengan Konvensi ini untuk tujuan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, dengan memperhatikan ciri-ciri regional yang khas”.¹⁰ Maksud dari Pasal 197 UNCLOS 1982 adalah seluruh negara harus bekerja sama dalam ruang lingkup global ataupun regional dalam mengatasi pencemaran laut dengan bertujuan melindungi pelestarian lingkungan laut.

⁹ Diakses dari <https://alihamdan.id/implementasi/> pada tanggal 12 Desember 2018

¹⁰ UNCLOS Pasal 197

Tujuan dari kerja sama tersebut adalah untuk merumuskan aturan-aturan, standar-standar, praktik-praktik dan prosedur-prosedur internasional yang direkomendasikan untuk melindungi dan melestarikan laut. Kerja sama secara global maupun regional dapat dilakukan melalui organisasi yang berwenang.

3. Pencemaran Laut menurut GESAMP (1986) adalah “Senyawa-senyawa yang secara tidak langsung masuk kedalam lingkungan laut yang dilakukan oleh manusia yang dapat menyebabkan dampak negatif terhadap sumber daya hayati, kesehatan masyarakat, gangguan aktivitas maritime termasuk di dalamnya kegiatan penangkapan ikan, penurunan kualitas air yang untuk peruntukannya dan penurunan minat kegiatan rekreasi.¹¹
4. Selat Malaka yang merupakan tepi laut dari ketiga negara yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura, ketiga negara tersebut tidak dapat dianggap sebagai pemilik Selat ini, dan mereka yang berhak untuk memanfaatkannya. Akan tetapi sejumlah negara ternyata berkepentingan untuk memanfaatkan Selat Malaka ini. Akibatnya, mau tidak mau masalah batas wilayah laut antara Indonesia dengan kedua negara yang berhadapan di Selat Malaka ini tidak semata-mata berkenaan dengan penentuan batas laut diantara ketiga negara ini, melainkan perlu mempertimbangkan kepentingan negara-negara lain yang memanfaatkan selat malaka ini.¹²

¹¹ Agung Dharmar Syakti, dkk. *Op. Cit.*, halaman 3.

¹² Japanton Sitohang dkk. *Op. Cit.*, halaman. 173.

D. Keaslian Penelitian

Persoalan Implementasi Pasal 197 UNCLOS 1982 Dalam Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut di Selat Malaka tidak hal yang baru dikenal. Oleh Karenanya, peneliti-peneliti sebelumnya banyak yang mengangkat judul tentang Implementasi Pasal 197 UNCLOS 1982 Dalam Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut di Selat Malaka ini sebagai dasar dalam melakukan penelitian. Namun setelah penulis mencari dari berbagai bahan kepustakaan maupun *searching* via internet ataupun penelusuran pustaka dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara ataupun beberapa perguruan tinggi lainnya, dalam hal ini penulis tidak ada menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok bahasan yang penulis teliti terkait ”**Implementasi Pasal 197 UNCLOS 1982 Dalam Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut di Selat Malaka**”.

Apabila dilihat dari judul penelitian yang pernah diangkat oleh peneliti sebelumnya, ada dua judul yang hampir mendekati dengan penelitian yang saya susun ini, antara lain;

1. Tesis Rahadin Arguby, NPM 151000233 Mahasiswa Fakultas Universitas Muhammadiyah Yogyakarta tahun 2015 berjudul “Efektifitas Kerjasama Pengelolaan Selat Malaka Melalui Rezim Tripartite Technical Expert Gorup”. Skripsi ini merupakan penelitian Normatif yang lebih menekankan pada analisis hukum yang dilihat dari sudut pandang kerjasama organisasinya.

2. Skripsi Rahmita Khairunnisa Manalu, tahun 2015 Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara berjudul “Tanggung Jawab Singapura Terhadap Tumpahan Minyak Di Pulau Nongsa Kota Batam Ditinjau Dari Hukum Internasional”. Skripsi ini merupakan penelitian Normatif yang lebih menekankan pada analisis hukum yang dilihat dari sudut pandang pertanggung jawabannya saja.

Secara konstruktif, substansi dan pembahasan terhadap kedua penelitian sangat berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis saat ini. Kajian topik bahasan yang penulis angkat ke dalam skripsi ini mengarah kepada aspek terkait kepada pencegahan, pertanggungjawaban, dan bagaimana penyelesaian kerjasama yang dilakukan untuk pencemaran yang terjadi di selat malaka sesuai dengan Pasal 197 UNCLOS.

E. Metode Penelitian

Salah Satu Faktor yang dibahas dari suatu penelitian merupakan metode penelitian, metode penelitian adalah salah satu cara utama yang bertujuan tercapainya penelitian ilmiah. Metode penelitian yang akan dilakukan meliputi:

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian dengan menggunakan normative. Dalam melakukan penelitian hukum yang selalu diawali dengan premis normative, dan data tersebut diawali dengan data sekunder.¹³ Pendekatan

¹³ Amiruddin dan Zainal Asikin. 2003. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada. halaman 31.

penelitian ini menggunakan asas-asas hukum yang berupa konsepsi, Konvensi-konvensi, dan sistem-sistem hukum yang sesuai dengan penelitian ini.

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif, penelitian ini mempunyai tujuan untuk menggambarkan permasalahan yang terjadi. Peneliti berusaha mengungkapkan peristiwa-peristiwa fakta. Menurut Muhammad Nazir penelitian deskriptif mempunyai tujuan untuk meberikan gambaran mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antarfenomena yang diselidiki.¹⁴

3. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini berupa data sekunder, data sekunder ialah bahan-bahan yang memberikan penjelasan mengenai hukum primer untuk meneliti dan menemukan bahan hukum primer yang terdiri dari peraturan-peraturan yang sesuai dengan penelitian yang akan dibahas, penelitian yuridis normative menggunakan data sekunder yang meliputi¹⁵:

- a. Bahan hukum primer, dalam penelitian ini adalah UNCLOS 1982.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu yang memberikan penjelasan mengenai bahan primer, yaitu buku-buku, jurnal dan laporan-laporan yang relevan dengan penelitian ini.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan primer dan sekunder, berupa Kamus Hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Ensiklopedia dna alinnya.

¹⁴ *Ibid.*, halaman 31. Dikutip dari Moh. Nazir, *Metode Penelitian*.

¹⁵ Dyah Octarina Susanti dkk. 2013. *Penelitian Hukum (Legal Research)*, Jakarta : Sinar Grafika. halaman 89.

4. Alat Pengumpul Data

Alat yang diperlukan dalam mengumpulkan data penelitian adalah *Library research* (penelitian pustaka), yakni diambil dari buku-buku, perundang-undangan, pendapat para sarjana, serta bahan-bahan perkuliahan yang berhubungan dengan masalah yang dibuat.

5. Analisis Data

Pengolahan data yang dilakukan dengan pencarian kepustakaan, studi dan dokumen, maka penelitian merupakan analisis kualitatif. Analisis ini berupa penjelasan mengenai teori yang akan diteliti, sehingga dapat menghasilkan kesimpulan dan pembahasan skripsi ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tanggung Jawab Negara

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, tanggung jawab timbul dikarenakan adanya perbuatan yang disebabkan oleh kelalaian ataupun kesalahan dan wajib menanggung akibat yang ditimbulkan.¹⁶ Suatu Negara dikenakan tanggung jawab karena melanggar perjanjian yang telah dibuat dengan tidak terlaksanakannya kewajiban yang telah disepakati oleh pihak-pihak terkait ataupun karena adanya kerugian-kerugian yang timbul dari satu pihak dan sebagainya. Perkembangan Hukum tanggung jawab negara akan dapat berkembang, dimana negara ataupun individu yang melakukan pelanggaran yang menimbulkan masalah internasional merupakan kejahatan internasional yang berbeda dengan sebelumnya yaitu hanya dikenakan sanksi berupa kewajiban membayar denda bagi yang melanggarnya.¹⁷

Tanggung Jawab Negara (*State Responsibility*) dalam hukum Internasional merupakan prinsip dari Internasional yang mempunyai aturan mengenai adanya pertanggungjawaban dari suatu negara kepada negara lainnya dikarenakan adanya suatu kelalaian ataupun kesalahan yang berdampak bagi negara lain dan menimbulkan suatu kerugian terhadap negara atau orang lain. Kelalaian yang mengakibatkan kerugian apabila negara tersebut merasakan dampak kerugian tersebut dan memunculkan pertanggungjawaban yang dikenal

¹⁶ Kamus Besar Bahasa Indonesia.

¹⁷ JG. Starke. 1989. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta : Sinar Grafika, Edisi Kesepuluh. halaman 392.

dengan *International Responsibility*. Dua Istilah yang termasuk pertanggung jawaban negara diantaranya yaitu *liability* dan *responsibility*.

Liability adalah suatu istilah hukum yang mempunyai cakupan yang luas meliputi semua resiko dan tanggung jawab yang mempunyai kepastian terhadapnya ataupun karakter-karakter yang terjadi karena adanya sebuah hak dan kewajiban secara actual yang timbul karena adanya kerugian ataupun biaya dan mengharuskan melaksanakan undang-undang yang berlaku. *Responsibility* mempunyai arti suatu aturan yang harus mempertanggungjawabkan atas perbuatan kerugian yang ditimbulkannya dan pertanggungjawaban tersebut dilaksanakan sesuai dengan undang-undang. Pada intinya *liability* adalah bentuk pertanggungjawaban politik yang dilakukan oleh subjek hukum akibat kesalahan yang menimbulkan kerugian, sedangkan *responsibility* merujuk pada aturan-aturan mengenai bagaimana pertanggungjawaban dari subjek hukum.¹⁸

Negara yang dapat memenuhi syarat-syarat dalam pertanggungjawab adalah negara yang cakupan terdapat tanggung jawab internasional. Menurut Shaw, terdapat beberapa faktor yang dapat menimbulkan pertanggungjawaban diantaranya yaitu :

1. Terdapat suatu perjanjian bahwa untuk memuhi kewajiban hukum antara kedua negara.
2. Adanya suatu perbuatan yang dilakukan berakibatkan pada pelanggaran kewajiban hukum internasional dan menimbulkan pertanggungjawaban.
3. Hal tersebut menyebabkan kerusakan dan menimbbulkan kerugian dari

¹⁸ <http://repository.unpas.ac.id>. dikutip dari Skripsi Nugraha Yudhistira Bangsapraja berjudul Tinjauan Yuridis Pembajakan Oleh Kelompok Abu Sayyaf Berdasarkan Hukum Internasional. halaman 41.

tindakan yang telah melanggar aturan yang berlaku.

Menurut faktor-faktor diatas apabila suatu subjek hukum baik itu negara yang dilakukan oleh pemerintah maupun suatu badan ataupun individual yang melakukan pelanggaran hukum yang mencakup wilayah internasional ataupun menyebabkan hak negara lain terganggu, maka negara tersebut harus dikenakan pertanggungjawaban yang dinamakan prinsip pertanggungjawaban negara.

Kegiatan suatu negara yang meliputi ruang angkasa apabila kegiatan tersebut memiliki resiko yang tinggi maka kegiatan tersebut termasuk bertanggung jawab absolut atau mutlak (*strict liability principle*) apabila kegiatan tersebut dilakukan di ruang angkasa ataupun permukaan bumi yang menimbulkan suatu kerugian. Prinsip Tanggung jawab absolut mengartikan bawah pihak yang mengalami kerugian tidak diperlukan untuk membuktikan bahwa pihak yang melakukan kesalahan adalah penyebab timbulnya kerugian. Prinsip ini dikarenakan dalam hal pembuktian sangatlah sulit untuk didapatkan bagi pihak penggugat untuk letak kesalahan dari pihak tergugat ataupun pihak pembuat kerugian, dikarenakan aktivitas yang mencakup wilayah ruang angkasa harus mempunyai teknologi yang tinggi. Prinsip ini juga menjelaskan bahwa negara dianggap mengerti akan adanya aktivitas negara yang dilakukan di ruang angkasa, jadi tidak dipermasalahkan siapa yang akan bertanggungjawab baik itu Negara ataupun pihak swasta.¹⁹

¹⁹ Sefriani. 2014. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Yogyakarta : PT RajaGrafindo. halaman 287.

B. Perbatasan Laut Indonesia – Malaysia - Singapura

Selat Malaka terletak pada antara negara Indonesia, Malaysia, dan Singapura yang merupakan penghubung wilayah Samudera Pasifik ke wilayah Laut Cina Selatan dan wilayah Samudera Hindia. Indonesia, Malaysia dan Singapura sangat bergantung pada Selat Malaka untuk melakukan aktivitas perdagangan dan perekonomian serta selat ini menjadi titik temu antara ketiga pihak tersebut.²⁰ Perbatasan laut Selat Malaka dan Singapura (SMS) berkenaan dengan tiga negara tepian lainnya yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura, sedangkan Indonesia sendiri berbatasan laut dengan sepuluh negara secara keseluruhan. Sejauh ini, penyelesaian perbatasan laut diantara ketiga negara ini belumlah tuntas secara keseluruhan. Upaya penentuan batas laut sektor tertentu di Selat ini masih terus diupayakan, untuk melengkapi bagian-bagian yang telah disepakati oleh ketiga negara tepian Selat. Perbatasan laut Indonesia di Selat Malaka dan Singapura sesungguhnya itu merupakan sebagian kecil dari perbatasan wilayah laut Indonesia secara nasional. Perbatasan laut diantara ketiga negara ini belumlah tuntas secara keseluruhan, sehubungan dengan empat hal yang memang perlu dipertimbangkan. Pertama kondisi geografis Selat ini yang lebih kurang dari 24 mil dari masing-masing garis dasarnya, sehingga menuntut ketiga negara ini melakukan negosiasi secara berkesinambungan untuk menetapkan garis perbatasan lautnya yang juga masih belum dapat diselesaikan oleh ketiga negara tepian selat ini. Kedua adalah Selat ini merupakan nilai yang sangat strategis baik bagi perdagangan dunia maupun perkembangan regional.

²⁰ Sri Maghfirah Indriani Wijaya. 2017. *Usaha Malsindo Trilateral Coodianted Patrol dalam Menangani Perampokan Bersenjata di Selat Malaka*. Universitas Diponegoro. Vol 3. No. 4.

Ketiga adalah negara-negara tepian ini masih menyisakan klaim wilayah yang menimbulkan sengketa wilayah yang tumpang tindih. Keempat adalah proyek reklamasi wilayah darat Singapura yang mengakibatkan luas daratan Singapura semakin bertambah setiap tahunnya yang memungkinkan akan timbulnya permasalahan perbatasan laut dengan Indonesia.

Walaupun begitu, ketiga negara yang dianggap sebagai pemilik Selat ini, tidak dapat mengklaim hanya ketiga negara ini saja yang berhak memanfaatkan Selat ini. Akan tetapi, sejumlah negara ternyata juga berkepentingan untuk memanfaatkan sebagai jalur pelayaran. Akibatnya, mau tidak mau masalah perbatasan Selat Malaka ini tidak hanya semata-mata berkenaan dengan penentuan batas laut diantara ketiga negara ini, melainkan perlu mempertimbangkan adanya kepentingan negara-negara lain yang memanfaatkan SMS ini.

Ketiga negara tepian Selat ini telah melakukan upaya diplomasi secara bilateral maupun multilateral karena perbatasan laut ini meliputi perbatasan laut bilateral antara Indonesia dengan Malaysia dan Indonesia dengan Singapura, disamping antara Malaysia dengan Singapura. Bahkan, upaya diplomatik ini jug tidaklah memadai karena perbatasan laut inipun mencakup perbatasan laut dari tiga negara yang melibatkan Indonesia, Malaysia dan Singapura. Upaya penentuan batas laut diantara ketiga negara ini menjadi semakin kompleks karena masing-masing dapat mempunyai pertimbangan Sembilan hal yang berkaitan dengan batas wilayah laut yaitu pertimbangan politik/ strategis/sejarah; rezim hukum;

ekonomi / lingkungan; geografis; pulau / batu / karang; garis dasar; geologis/ geomorfis; metode delimitasi; dan teknis.²¹

Pada tanggal 27 Oktober 1969 Negara Indonesia dan Malaysia menandatangani batas wilayah Selat Malaka melalui perjanjian yang menghasilkan batas landasan kontinen.

Batas wilayah maritim antara Indonesia dengan Malaysia di Selat Malaka telah ditetapkan oleh kedua negara dengan melakukan perjanjian batas landas kontinen yang ditandatangani pada tanggal 27 Oktober 1969. Dalam penjelasan umum *Undang-Undang No. 2 Tahun 1971 Tentang Perjanjian Antara Republik Indonesia dan Malaysia Tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Malaka*, pokok penjelasan perjanjian tersebut mempunyai isi “*garis batas laut wilayah Indonesia dan laut wilayah Malaysia di Selat Malaka yang sempit, yaitu di selat yang lebar antara garis dasar kedua belah pihak kurang dari 24 mil laut, adalah garis tengah, yaitu garis yang menghubungkan titik-titik yang sama jaraknya dari garis-garis dasar kedua belah pihak.*” Isi perjanjian ini terdapat sesuai dengan ketentuan pasal 1 ayat (2) dari Undang-Undang No. 4 Prp. Tahun 1960, yang menyatakan bahwa “*jika ada Selat yang lebarnya tidak melebihi 24 mil laut dan negara Indonesia tidak merupakan satu-satunya negara tepi, maka garis batas laut wilayah Indonesia ditarik pada tengah selat.*” Maka dari itu penjelasan mengenai Perjanjian Penetapan Garis Batas Laut Wilayah tersebut dapat dikaitkan dengan Undang-undang No. 4 Prp. Tahun 1960, sedikitnya pengaturan Selat Malaka terdapat dalam perjanjian tersebut. Namun,

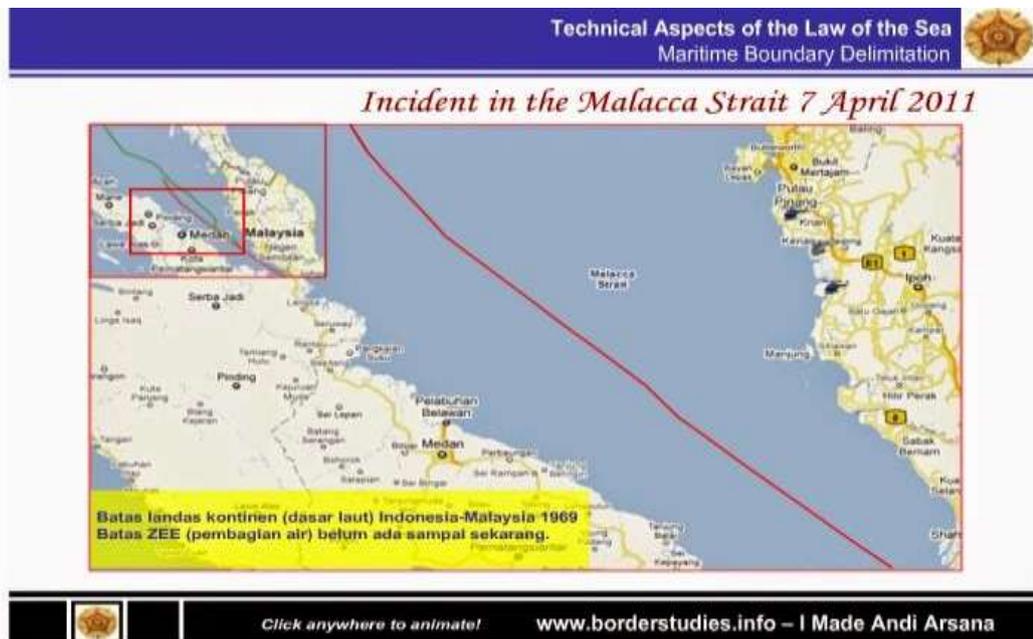
²¹ Japanton Sitohang dkk. halaman 173.

ketentuan yang telah berlaku sejak November 1969 tersebut merugikan negara Indonesia, karena garis batas landas kontinen tersebut tidak sesuai dengan wilayah Indonesia, karena merugikan Indonesia. Garis tersebut lebih dekat dengan wilayah pantai negara Indonesia dibandingkan dengan pantai wilayah Malaysia.

Negara Indonesia adalah sebuah negara kepulauan (*Archipelagic State*) setelah diberlakukannya UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) 1982 Secara Internasional Negara-negara lain sudah mengakui bahwa Indonesia adalah negara kepulauan, maka dari itu Indonesia menerapkan hak dan kewajiban sesuai dengan ketentuan negara kepulauan. Suatu negara mempunyai kedaulatan penuh dalam perairan teritorialnya dan dapat menyelenggarakan tindakan-tindakan seperlunya untuk menjamin kepentingan rakyatnya.²² Indonesia juga menerapkan batas-batas wilayah sesuai dengan ketentuan negara kepulauan, khususnya dengan negara-negara tetangga. Hal paling mendasar adalah ditetapkannya zona tambahan sebesar 24 mil laut, landasan kontinen sebesar 350 mil laut, wilayah teritorial sebesar 12 mil laut dan batas zona ekonomi eksklusif (ZEE) sebesar 200 mil laut. Pemerintah Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 dengan Undang-undang No. 17 Tahun 1985. Sampai saat ini Indonesia tetap berupaya untuk menyesuaikan batasan laut Selat Malaka sesuai dengan UNCLOS 1982 dengan mengklaim garis tengah sedangkan Malaysia menggunakan batas landasan kontinen 1969 yang merugikan negara Indonesia juga dengan wilayah ZEE nya. Sampai saat ini belum pernah dibahas kembali batas Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dengan Malaysia untuk wilayah laut Selat Malaka, jadi kedua

²² Indien Winarwati, 2016 Konsep Negara Kepulauan Perspektif Hukum Laut dan Penetapan Garis Batas Negara. Jakarta : Setara Press, halaman 1.

negara masih mengklaim sendiri sesuai dengan pendapat dari negara masing-masing.²³



C. Pencemaran Lingkungan Laut

Suatu negara terdapat batas negara di wilayah udara, laut dan juga lautan. Hanya negara yang mempunyai lautan ataupun yang berbatahan wilayah Laut yang mempunyai batas lautan..²⁴

Laut juga mempunyai salah satu fungsi yaitu sebagai transportasi dan penghubung negara satu dengan negara lainnya. Namun jika pengelolaannya tidak bis dikontrol sesuai dengan batas alam maka akan merusak lingkungan laut itu sendiri.²⁵ Laut adalah salah satu tanda sebagai batas satu negara dengan negara

²³ Japanton Sitohang dkk. halaman 175.

²⁴ P. Joko Subagyo. 2013. *Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: PT. Rineka Cipta, Cetakan kelima halaman 1.

²⁵ *Ibid.*, halaman 8.

lainnya, dengan suatu perjanjian yang telah disepakati oleh negara-negara yang berbatasan dengan negara tersebut. Wilayah yang masih didalam batas negara tersebut merupakan terdapat kedaulatan suatu negara, batas wilayah kedaulatan tersebut sangatla dipegang erat, pelanggaran yang terjadi di dalam batas negara yang berdaulat maka akan dihukum sesuai dengan aturan negara tersebut.

Perhitungan luas suatu batas negara selalu memperlihatkan bentuk pertimbangan-pertimbangan sesuai dengan kesepakatan yang telah disetujui. Dalam pertimbangan tersebut terdapat;²⁶

- 1) Keadaan Wilayahnya
- 2) Memperhatikan kelebihan dan kekurangan wilayahnya
- 3) Kesesuaian

Pada Negara yang mempunyai wilayah yang batasannya berhadapan dengan batas negara lain maka ditentukan secara perjanjian, meliputi;

- 1) Sejarah wilayah tersebut, dan;
- 2) Persetujuan secara tertulis.

Jika meninja dari sejarah wilayah tersebut tidak dapat menyelesaikan masalah, dan masih menimbulkan permasalahan di negara-negara tersebut, maka menggunakan penetapan batas laut secara universal. Pada awalnya dalam menentukan batas-batas negara dalam menentukannya menggunakan kebiasaan-kebiasaan yang berlaku dengan mempertimbangkan kepentingan negara lain.²⁷

Penetapan batas-batas laut tidak dimungkinkan hanya mementingkan negara itu sendiri saja sehingga diharuskan untuk mementingkan kepentingan

²⁶ *Ibid.*, halaman 2.

²⁷ *Ibid.*,

negara-negara lain yang berbatasan dengan negara tersebut. Menurut Hukum Internasional, terdapat permasalahan oleh negara-negara yang melintasi wilayah-wilayah laut karena dalam penyelesaiannya tidak menggunakan hukum yang bersifat umum²⁸

D. Konvensi-konvensi yang Mengatur Pencemaran Lingkungan Laut.

1. Konvensi IMCO 1954

Konvensi IMCO 1954 merupakan usaha pertama organisasi internasional untuk mengatur pencegahan dan pengawasan pencemaran lingkungan laut oleh minyak dari kapal. Konvensi ini baru telah diberlakukan pada tahun 1958. Langkah-langkah pencegahan dan pengurangan akibat pencemaran ini dilakukan, antara lain, dengan cara:

- a. mengatur pembuangan minyak atau campuran dari kapal ke laut;
- b. Penetapan kapal-kapal harus dipasang alat agar tidak ada penambangan minyak atau campuran;
- c. Penetapan kapal-kapal harus menyediakan tempat ataupun wadah yang berfungsi penampungan untuk minyak;
- d. Menetapkan wilayah-wilayah laut yang terlarang (*prohibited zones*) yang berfungsi sebagai produksi minyak atau campuran minyak.

2. *The International Conference on Tankers and Pollution Preventive 1978*

Konferensi 1978 merupakan ketentuan dalam Protokol merupakan “*package*” yang di tawarkan untuk mencapai kompromi dari dua aliran yang

²⁸ Mochtar Kusumaatmadja dan Eddy R. Agoes. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung: Bina Cipta, Edisi Kedua. Cetakan Ke-1. halaman. 76

timbul dari adanya gagasan protokol 1978. Terdapat tiga prinsip yang terkandung dalam usulan ini, yaitu:

- a. Ketentuan yang (menghendaki) lebih keras (*onerous*) sesuai dengan markas besarnya kapal.
- b. Ketentuan yang (menghendaki) lebih keras untuk *crude oil carriers* daripada *product carriers*; dan
- c. Ketentuan yang menghendaki lebih keras pada kapal tanki baru daripada kapal yang sudah ada sekarang.

Dari prinsip-prinsip di atas jelaslah akan mengadakan ketentuan-ketentuan yang makin berat pada tanki minyak mentah yang baru. Bahkan konferensi kemudia menambahkan ketentuan-ketentuan yang makin terperinci dan rumit dengan memberikan hanya beberapa pengecualian yang sangat terbatas.

3. *Internasional Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Civil Law) and Protokol 1976.*

Pada konvensi ini terdapat keharusan pemilik atau operator kapal untuk memberikan ganti rugi pada si penderita (victim), yang mengalami kerugian atau kerusakan pencemaran lingkungan laut oleh minyak dari kapal, yang penting dari konsep ganti rugi ini ialah penerapan prinsip "*strict liability*", artinya kewajiban kewajiban membayar ganti rugi setelah terjadinya kerugian itu, dengan tidak mempersoalkan salah satu atau tidaknya kapal yang bersangkutan. Hal ini merupakan perkembangan baru, yang menyimpang dari prinsip-prinsip ganti rugi dalam kecelakaan di laut menurut hukum laut tentang ganti rugi yang berlaku hingga sekarang, yang didasarkan pada prinsip "*liability based on fault*". Di

samping itu, para pemilik tanki bersama-sama mengadakan iuran (dana) dalam bentuk asosiasi yang dikenal sebagai “*the Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability fo Oil Pollution*” (TOVA LOP) yang dapat memberikan tambahan dana bagi kekurangan jumlah ganti rugi di atas maksimum US\$10 juta dan selanjutnya para pemilik muatan (cargo) bersama-sama juga mengadakan iuran (dana) tambahan untuk ganti rugi dalam bentuk asosiasi “*the Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (CRISTAL)*”, yang dapat memberikan bantuan maksimum US\$30 juta.

Besarnya dana yang mungkin didapatkan dapat dimanfaatkan atau digunakan untuk membayar ganti rugi dan biaya pemilihan suatu peristiwa atau malapetaka pencemaran lingkungan laut seperti diuraikan di atas, dapat menunjukkan betapa besarnya kerusakan atau bahaya yang dapat terjadi pada peristiwa pencemaran laut oleh minyak dari kapal ini.

4. International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (Public Law)

Konvensi ini memberikan hak kepada negara pantai yang terancam kerusakan oleh pencemaran laut karena minyak dari kapal, untuk mengambil tindakan-tindakan menyelamatkan kepentingan-kepentingannya.

5. Offshore Pollution Liability Agreement (OPOL)

Pada Konvensi ini Perkembangan penting lainnya dari konsep pengaturan hukum lingkungan laut setelah konferensi Stockolm 1972 ialah persetujuan-persetujuan khusus di antara para pengusaha industry minyak lepas pantai (offshore explation and production) yang mulai dikembangkan pada tahun 1974.

Persetujuan ganti rugi karena pencemaran kecelakaan kapal tanki, yaitu TOVALOP dan CRISTAL.

Bagi Indonesia, sebagai negara produsen minyak di mana kegiatan usahanya hanya dapat dilakukan oleh perusahaan negara, uraian mengenai OPOL ini dianggap sangat penting bagi pembahasan perundang-undangan lingkungan laut Indonesia.

6. *Convention on civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resource, 1976.*

Pada Konvensi ini dengan tegas disebutkan bahwa yang dapat menjadi peserta Konvensi ini ialah negara. Konvensi ini bertujuan untuk menjamin terlaksananya jumlah ganti rugi yang memadai (adequate) bagi si penderita serta keinginan untuk memperoleh ketentuan hukum dan tata cara yang seragam bagi masalah tanggung jawab.²⁹

7. Konvensi Dumping 1972

Konvensi ini mengatur tentang pencegahan terjadinya Pembuangan (*dumping*), yang dimaksudkan adalah dalam hal pengaturan pembuangan limbah berbahaya dari kapal, pesawat udara maupun industry. Semua negara konvensi diwajibkan untuk lebih memerhatikan dumping tersebut, karena dumping adalah zat yang berbahaya yang mencemari laut dan mempunyai dampak buruk bagi kesehatan manusia juga merusak sistem lingkungan laut dan mengganggu kapal untuk melintasi laut tersebut.

²⁹ Ibid., halaman 54

Terdapat beberapa hal yang membolehkan tindakan dumping dikarenakan adanya “*force majeure*”, yaitu keadaan tersebut akan membahayakan kesehatan manusia dan juga keselamatan kapal-kapal lainnya.³⁰

8. Perjanjian atau Persetujuan Original

Pada Pengaturan hukum lingkungan laut menjangkau banyak segi-segi kepentingan dan aspek kehidupan masyarakat luas. Karena itu, upaya perlindungan laut, khususnya pencemaran lingkungan laut, cenderung melibatkan lebih dari satu negara. Karena itulah, kerja sama antar negara secara regional sangat penting dan menentukan.

Kerjasama regional yang dimaksud di atas antara lain adalah sebagai berikut :

- a. *Tripatrie Cooperation.*
- b. *Asean Cooperatioan.*
- c. *Asia Pasific Cooperation.*
- d. *The Asian-African Legal Consultive Committee.*³¹

³⁰ Mochtar Kusumaatmadja. 1992. *Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat Dari Sudut Hukum Internasional, Regional dan Nasional, Op. Cit.*, halaman 54.

³¹ Syahmin. 1988. *Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional.* Bandung: Binacipta. Halaman 141.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Negara Terhadap Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut

Pada Prinsip Kedaulatan Negara dalam hubungan internasional sangatlah dominan. Negara yang berdaulat tidak berdaulat atas Negara lain yang sudah berdaulat juga. Negara yang mempunyai kedaulatan penuh atas orang, barang dan perbuatan yang ada di dalam wilayah teritorialnya. Meskipun demikian, Negara tidak bisa menggunakan kedaulatan seenaknya di wilayahnya tersebut. Hukum Internasional telah mengatur bahwa di dalam kedaulatan terdapat di dalamnya kewajiban untuk tidak menyalahgunakan kedaulatan tersebut. karenanya, suatu Negara dapat dimintai pertanggung jawaban untuk tindakan-tindakan atas kelalaiannya yang melawan hukum. Menurut Mohammad Al' Afghani dalam hukum internasional dikenal adanya dua macam aturan, *primary rules* dan *secondary rules*. *Primary rules* adalah seperangkat aturan yang mendefinisikan hak dan kewajiban Negara yang tertuang dalam bentuk traktat, hukum kebiasaan atau instrumen lainnya. Adapun *secondary rules* adalah seperangkat aturan yang mendefinisikan bagaimana dan apa akibat hukum apabila *primary rules* itu dilanggar oleh Negara. *Secondary rules* inilah yang disebut hukum tanggung jawab Negara (*the law of state responsibility*).³²

³² Sefriani. *Op. Cit.*, halaman 267. dikutip dari Mohamad Al' Afghani, "Kewajiban Swadia untuk melakukan due Diligence Terhadap permasalahan Hasan Tiro", makalah pada *workshop on internasional legal proses*, Hotel Ibis, 25-26 Juli 2003.

Sampai saat ini mengenai pembahasan *secondary rules* atau hukum tanggung jawab Negara dalam hukum internasional sebagaimana yang dimaksud di atas masih sangatlah membingungkan. Hal ini dikarenakan belum adanya ketentuan *secondary rules* yang mapan. Hukum tanggung jawab Negara dikembangkan melalui hukum kebiasaan yang muncul dari praktik Negara, pendapat para pakar, juga putusan pengadilan internasional.³³ Di satu sisi para pakar hukum internasional mengakui bahwa tanggung jawab Negara merupakan suatu prinsip fundamental dalam hukum internasional, namun di sisi lain mereka juga mengakui bahwa hukum tanggung jawab Negara masih dalam taraf menemukan konsepnya dan masih dalam proses perkembangan. Konsekuensinya, pembahasan terhadapnya dewasa ini masih sangat membingungkan.

Tanggung jawab Negara hanya bisa dituntut dalam hubungan internasional (*antara Negara*) ketika ada satu Negara yang dirugikan oleh Negara lain akibat adanya pelanggaran kewajiban/kelalaian yang muncul dari *treaty*. Hukum kebiasaan internasional, atau akibat tidak memenuhi kewajiban yang muncul dari putusan pengadilan. Pelanggaran yang dilakukan suatu Negara dan merugikan Negara lain, tetapi tidak melanggar kewajiban hukum internasional maka tidak akan menimbulkan pertanggung jawaban Negara.³⁴

Akibat belum adanya pemahaman yang pasti mengenai *secondary rules* hukum tanggung jawab Negara banyak permasalahan yang belum pernah terselesaikan. Salah satu permasalahan yang masih diperdebatkan selama puluhan tahun adalah siapa yang dapt meminta pertanggungjawaban Negara bila ada

³³ *Ibid.*,

³⁴ *Ibid.*,

pelanggaran terhadap hukum internasional. Hukum internasional untuk selama ini cenderung sangat membatasi ruang lingkup tanggung jawab Negara, subjeknya hanya Negara, harus dalam kerangka hubungan antaranegara atau bilateral. Di samping itu, hukum tanggung jawab Negara juga dibatasi oleh prinsip territorial, imunitas, yuridiksi Negara, kedaulatan Negara, serta prinsip non intervensi. Pembatasan-pembatasan semacam ini dalam praktik terbukti sudah tidak memenuhi kebutuhan lagi, setelah makin banyaknya aktor-aktor non-negara dalam hubungan internasional, seperti non-government organization (NGO), individu, bahkan perusahaan-perusahaan internasional.³⁵

Tanggung jawab dan ganti rugi terhadap lingkungan laut pada konvensi UNCLOS 1982 terdapat pada Pasal 235 sebagaimana yang dimuat sebagai berikut:

1. Negara-negara bertanggungjawab untuk pemenuhan kewajiban-kewajiban internasional mereka berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Mereka harus memikul kewajiban ganti-rugi sesuai dengan hukum internasional.
2. Negara-negara harus menjamin tersedianya upaya menurut sistim perundang-undangannya untuk diperolehnya ganti-rugi yang segera dan memadai atau bantuan lainnya bertalian dengan kerusakan yang disebabkan pencemaran lingkungan laut oleh orang perorangan atau oleh badan hukum di bawah yurisdiksi mereka.

³⁵ *Ibid.*, halaman 268-269

3. Dengan tujuan untuk menjamin ganti-rugi yang segera dan memadai bertalian dengan segala kerugian yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut, Negara-negara harus bekerjasama melaksanakan hukum internasional yang berlaku dan untuk pengembangan selanjutnya hukum internasional yang berkenaan dengan tanggung jawab dan kewajiban ganti-rugi untuk penaksiran mengenai kompensasi untuk kerusakan serta penyelesaian sengketa yang timbul, demikian pula, dimana perlu, mengembangkan kriteria dan prosedur-prosedur pembayaran ganti-rugi yang memadai seperti halnya asuransi wajib atau dana kompensasi.³⁶

Pasal 235 ayat (1) diatas menjelaskan tentang Negara-negara berkewajiban secara internasional berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dan bertanggung jawab dengan memikul bersama-sama ganti rugi yang ditimbulkan dari pencemaran tersebut. *International Convention for the Prevention of Pollution from Of Ships 1973 (MARPOL)*, yang mengandung ketentuan-ketentuan tentang pecegahan pencemaran lingkungan lautoleh minyak bumi bahan-bahan berbahaya lainnya. Annex I memuat standar yang harus dipenuhi dalam pelaksanaan pencegahan pencemaran lingkungan laut oleh minyak dari kapal. Berdasarkan standar ini, dibedakan dua kategori lingkungan laut berdasarkan konsep baku mutu lingkungan :

1. Daerah perlindungan khusus (special protected area)
2. Di diluar daerah perlindungan khusus (outside the special protected areas)

³⁶ Pasal 235 Unclos

Selat Malaka merupakan daerah perlindungan khusus yang banyak dilalui oleh kapal-kapal dari berbagai negara dan Selat Malaka juga selat yang sangat sempit dan tidak semua kapal bisa melaluinya. Untuk Selat Malaka berlaku standar tertinggi, dengan sedikit pengecualian pada kapal bukan tanki dibawah tonage 400 grt yang menetapkan bahwa tidak ada kapal yang membuang minyak dengan alasan apapun.³⁷ *The International Convention on Oil Pollution Preparedness Response And Cooperation 1990 (OPRC)* adalah sebuah konvensi kerjasama internasional menanggulangi pencemaran laut dikarenakan tumpahan minyak dan bahan beracun yang berbahaya. Dari pengertian yang ada, maka dapat kita simpulkan bahwa Konvensi ini dengan cepat memberikan bantuan ataupun pertolongan bagi korban pencemaran laut tersebut, pertolongan tersebut dengan cara penyediaan peralatan bantuan agar upaya pemulihan dan evakuasi korban dapat ditanggulangi dengan segera.³⁸

Pasal 197 UNCLOS semua negara baik secara global ataupun regional harus bersama-sama dalam mencegah, mengurangi dan mengatasi pencemaran lingkungan laut. Dalam hal ini semua negara di wilayah sekitar bekerja sama untuk bertanggung jawab dalam mengatasi pencemaran laut. Dalam menangani pencemaran laut yang terjadi di selat malaka, sesuai dengan ketentuan Pasal 199, negara-negara dan organisasi internasional yang berwenang harus bekerja sama untuk mencegah dan mengurangi akibat-akibat dari pencemaran laut. Untuk itu, negara-negara regional harus dapat mengembangkan contingency plant untuk mengatasi bahaya pencemaran laut tersebut. Di tahun 1973 forum ASEAN

³⁷ Mochtar Kusumaatmadja. 1992. *Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat Dari Sudut Hukum Internasional, Regional dan Nasional, Op. Cit.*, halaman 44.

³⁸ *Ibid.*, halaman 57.

mengenai pembahasan perkapalan (*the Asean Forum on Shipping*) yang dikenal sebagai *Permanent Committee On Shipping* dalam pertemuannya yang ke-5 yang diadakan di Indonesia bersepakat untuk membentuk suatu *ASEAN Expert Group on Marine Pollution*. Dalam Pertemuannya yang pertama yang diadakan di Manila di bulan Februari, kelompok ini diadakan di Manila bahwa negara-negara anggota menyusun rencana-rencana darurat nasional untuk menanggulangi pencemaran di samping menetapkan undang-undang yang diperlukan untuk menanggulangi pencemaran laut. Rekomendasi-rekomendasi IMCO mengenai pencemaran laut harus dipakai sebagai pedoman kelompok ahli. Rencana Darurat ASEAN (*the ASEAN Contingency Plan*) disusun pada pertemuan kedua kelompok ahli yang diadakan bulan November 1974 dan diselesaikan dalam pertemuan Manila bulan Juli tahun 1975.

Rencana darurat regional ini dinamakan "*the ASEAN Contingency Plan for Control and Mitigation of Marine Pollution*" dan mempunyai sasaran-sasaran pokok sebagai berikut:

1. Mengatur sistem laporan yang efektif untuk memberitahu negara-negara anggota.
2. Tukar informasi mengenai kemampuan penanggulangan pencemaran yang dimiliki masing-masing negara.
3. Untuk saling membantu di mana mungkin dalam operasi-operasi penanggulangan pencemaran. Rencana atau Action Plan ini tidak merencanakan untuk mengadakan operasi-operasi penanggulangan pencemaran.

Pada rencana darurat ini mempunyai tujuan untuk mengadakan tindakan-tindakan segera menanggulangi pencemaran lingkungan oleh minyak yang timbul karena pembuangan, baik yang bersifat sengaja atau tidak sengaja daripada minyak atau benda yang berbahaya lainnya ke dalam laut di kawasan ASEAN. Rencana ini juga bertujuan untuk mengurangi dampak pada lingkungan daripada pembuangan minyak dan untuk mengkoordinasikan mengintegrasikan rencana-rencana dan kegiatan negara anggota dalam mencegah pembuangan minyak dan menanggulangi akibatnya.³⁹

Pada *Littoral States Meeting Joint Statement 1977* menegaskan tentang adanya pencegahan pencemaran lingkungan laut dengan berfokus pada keamanan bernavigasi dengan adanya kerjasama dari Negara-negara, diantaranya penerapan *Traffic Separation Scheme (TSS)* dan penetapan besarnya *Under Keel Clearance (UKC)*. TSS adalah pembagian lalu lintas laut yang diakui secara internasional untuk selat malaka dan selat singapura untuk lewatnya kapal-kapal tanki ukuran besar. Karena cara konstruksi modern telah menjadikan tonage (bobot) tidak relevan lagi berkenaan dengan suatu ukuran lain yaitu UKC sebagai suatu ukuran baru untuk membatasi besarnya kapal. Pembatasan yang didasarkan atas besarnya kapal atau bobot mati memang juga tidak akan adil terhadap kapal-kapal tanki yang menuju ke arah Barat dan kapal-kapal tanki yang tidak dimuat penuh. Tercapainya persetujuan mengenai UKC pada ukuran 3,5 meter dan diadakannya suatu rancangan pemisah lalu lintas di tiga daerah yang kritis di selat untuk kapal-

³⁹ Mochtar Kusumaatmadja. 1992. *Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat Dari Sudut Hukum Internasional, Regional dan Nasional, Op. Cit.*, halaman 72.

kapal yang mempunyai draft yang lebih dari 15 Meter yaitu di One Fathom Bank, Philips Channel di Selat Singapura dan Daerah mercu suar Horsburg.

Rancangan pemisahan lalu lintas yang mulai diberlakukan pada bulan Mei 1980 dan yang ditambah atau diperkuat dengan suatu dana berputar (*revolving fund*) untuk pencemaran lingkungan laut, yang disebabkan oleh malapetaka laut yang berhubungan dengan tumpahan minyak, merupakan contoh daripada kerja sama yang berhasil antara negara-negara yang mempunyai pantai yang menghadapi selat-selat yang dangkal dan sempit. Kejadian ini menunjukkan apa yang dapat dilakukan apabila kelompok-kelompok ahli dari negara-negara bekerja sama untuk secara pragmatis menyelesaikan suatu masalah yang sebenarnya sangat kompleks. Kenyataan bahwa ketiga negara ASEAN yang terlibat memiliki kemauan politik untuk menyelesaikan persoalan ini sangat penting. Juga sangat membantu kenyataan bahwa kepentingan dunai minyak dan perkapalan Jepang yang terlibat bersikap mau membantu (*Cooperative*).⁴⁰

Ketentuan Bab XII UNCLOS 1982 ini juga mengandung tentang pasal-pasal yang mengatur pemberian teknik kepada negara-negara berkembang yang berhubungan dengan pencegahan, pengurangan dan penguasaan pencemaran lingkungan laut. Pasal 202 mewajibkan negara-negara untuk bekerja sama dalam program pendidikan dan bantuan teknik kepada negara-negara berkembang untuk meningkatkan pengetahuan dan teknologi di bidang perlindungan, pelestarian lingkungan laut serta pula pencegahan, pengurangan, dan pengawasan pencemaran lingkungan laut. Program bantuan teknik meliputi: (a) pelatihan bagi

⁴⁰ *Loc. Cit.*, halaman 81.

tenaga ahli dalam bidang pengetahuan dan teknologi, (b) memfasilitasi keikutsertaan negara-negara berkembang dalam program-program kerja sama internasional yang relevan, (c) penyediaan peralatan dan fasilitas yang diperlukan, (d) peningkatan kemampuan negara-negara berkembang dalam pembuatan peralatan tersebut, dan (e) pengembangan fasilitas yang diperlukan untuk program penelitian, monitoring, pendidikan dan lain-lain. Di samping itu, negara-negara juga diwajibkan untuk memberikan bantuan teknik yang memadai kepada negara-negara berkembang untuk mengurangi akibat-akibat dari bahaya besar yang dapat menimbulkan adanya indikasi pencemaran laut dan menyiapkan analisa lingkungan laut.

Ketentuan-ketentuan di atas perlu dikaitkan dengan ketentuan-ketentuan lainnya dalam Bab XII UNCLOS 1982 yang mewajibkan negara-negara untuk memaksakan peraturan perundang-undangan yang diadakan sesuai dengan Pasal 208 sampai dengan Pasal 212 yang berkenaan dengan sumber-sumber pencemaran yang disebabkan oleh:

1. Perbuatan yang terjadi di darat yang diatur dalam Pasal 213;
2. Kegiatan penggalian sumber daya alam di dasar laut dan tanah di bawahnya diatur dalam Pasal 214;
3. Kapal-kapal atau instalasi-instalasi yang berporassi di kawasan dasar laut internasional diatur dalam Pasal 215; dan
4. Pembuangan kotoran dan sampah (*dumping*) diatur dalam Pasal 216.
5. Tindakan-tindakan pemaksaan tersebut di atas dapat dilakukan oleh negara bendera kapal (Pasal 217), negara pelabuhan (Pasal 218) dan negara pantai

(Pasal 220). Berdasarkan Pasal 213-220, maka penegakkan hukum yang dapat dilakukan oleh negara pantai, negara bendera kapal, dan negara pelabuhan dengan mendasarkan kepada hukum nasionalnya yang dibuat oleh organisasi internasional yang berwenang seperti International Maritime Organization/ IMO (Organisasi Maritim Internasional).

Konvensi IMO menjelaskan tentang penegasan ganti rugi yang diakibatkan oleh pencemaran laut. Dalam ganti rugi pencemaran laut, prinsip ganti rugi yang dianut adalah prinsip *strict liability*, dimana prinsip tersebut diwajibkan memberikan bayaran ganti rugi kepada negara pantai timbul seketika pada saat tumpah minyak di wilayah laut negara pantai tersebut dan menyebabkan kerugian tanpa melihat bersalah atau tidaknya kapal tangki yang bersangkutan dan dengan maksud baik atau jahat.⁴¹ Pengertian *strict liability* ini dianggap perlu dalam lalu lintas hukum modern untuk memungkinkan dapat diselenggarakan berbagai aktivitas yang membawa tanggung jawab yang dianggap terlalu besar tetapi dilihat dari masyarakat internasional dapat dinilai sebagai bermanfaat. Tanpa *strict liability* dianggap kurang memberikan proteksi baik bagi pelaku maupun korban.

Prinsip *strict liability* sebagaimana diatur dalam Pasal 3 ayat (1) dalam Konvensi Brusel 1969 tentang Tanggung Jawab Perdata terhadap kerugian Akibat Pencemaran Minyak di Laut yang berbunyi

“....., *the owner of a ship at the time of the incident or where the incident consists of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage by oil which has escaped or been discharged from the ship as a*

⁴¹ Huala Adolf, 1996, *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada. Cet. 2. halaman 187.

result of the incident”.

Pada tanggal 18 Desember 1971, IMCO berhasil merumuskan Konvensi Internasional tentang Pembentukan Dana Internasional 1971 bagi Kompensasi terhadap Kerugian akibat Pencemaran Minyak dan mulai berlaku pada tanggal 16 Oktober 1978. Konvensi ini merupakan pelengkapan dari Konvensi Brusel 1969, dan akan membayar ganti rugi pencemaran lingkungan kuat jika jumlah ganti rugi yang dibayarkan berdasarkan konvensi Brusel 1969 tidak mencukupi.

Tujuan dari Konvensi Internasional tentang Pembentukan Dana Internasional 1971 bagi Kompensasi terhadap Kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan kapal yang menimbulkan pencemaran Minyak adalah untuk menciptakan suatu kompensasi yang akan menyediakan pembayaran ganti rugi kepada korban di satu pihak dan di lain pihak membebaskan pemilik kapal dari beban keuangan yang disebabkan oleh *Civil Liability Convention 1969*. Diharapkan dapat membebaskan pemilik kapal dari tanggung jawabnya berdasarkan *Civil Liability Convention* dan dalam hal kerugian melebihi tanggung jawab berdasarkan *Strict Liability*.

Tanggung Jawab *strict liability* ini kemudian diadopsi dalam ketentuan Pasal 235 Konvensi Hukum laut 1982. Ketentuan Pasal 235 ayat (1) menetapkan tanggung jawab daripada negara-negara untuk pemenuhan kewajiban-kewajiban internasional mereka dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Atas dasar itu, negara harus memikul ganti rugi sesuai dengan ketentuan hukum Internasional. Sistem ganti rugi ini merujuk antara lain pada prinsip tanggung jawab *strict liability* yang diatur dalam Pasal 3 ayat (1) dari Konvensi Brusel

1969. Ketentuan ayat (2) mengharuskan negara-negara bekerja sama untuk mengatur ganti yang sesegera dan memadai dalam sistem hukum internasional terhadap kerugian yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut yang dilakukan oleh seseorang atau badan hukum yang berada di wilayahnya.⁴²

Pada Pasal 139 ayat 2 yang mengatur tentang kewajiban memberikan ganti rugi sebagai akibat dari kelalaian negara peserta atau organisasi internasional yang bersangkutan dalam melaksanakan kewajibannya. Jika Kerugian itu disebabkan oleh tindakan bersama dari negara dan organisasi internasional tersebut, maka tanggung jawab dalam pemberian ganti rugi kepada pihak yang menderita kerugian sebagai akibat kelalaian kedua pihak, harus dipikul bersama-sama ataupun secara tanggung-renteng dalam pemberian ganti rugi. Akan tetapi suatu Negara Peserta tidak berkewajiban menanggung kerugian yang disebabkan oleh suatu kelalaian yang dilakukan oleh seorang yang disponsorinya. Sedangkan di ayat (3) mengatur tentang adanya suatu kewajiban negara-negara peserta yang menjadi anggota dari suatu organisasi internasional untuk menempuh langkah-langkah yang tepat demi menjamin pelaksanaan pasal ini yang berkenaan dengan organisasi internasional yang bersangkutan.⁴³

⁴² Dikdik Mohammad Sodik. *Op. Cit.*, halaman 260.

⁴³ I Wayan Parthiana, 2014, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*, Bandung : Yrama Widya. Cetakan Pertama. halaman 223.

B. Implementasi Pasal 197 UNCLOS 1982 dalam Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut di Selat Malaka

Pada saat melaksanakan hak dan kewajiban untuk mencegah, mengurangi dan mengatasi pencemaran lingkungan laut, negara-negara menurut bunyi Pasal 197 negara-negara harus bekerja sama dengan negara lain, baik secara global maupun secara regional. Pasal 43 juga memuat adanya ketentuan yang mewajibkan negara tepi selat, dan negara penggunaan selat agar bekerja sama dalam: (a) mengadakan dan memelihara alat-alat bantu dan fasilitas keselamatan pelayaran; dan (b) pencegahan, pengurangan dan pengawasan polusi yang berasal dari kapal.

Untuk melaksanakan ketentuan Pasal 43 tersebut. Pemerintah Jepang telah mengadakan kerja sama dengan tiga negara tepi Selat Malaka dan Selat Singapura, yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam pemasangan untuk memajukan keselamatan pelayaran di kedua selat tersebut. Pada Pasal 42 ayat (1) yang memberikan hak kepada negara tepi selat untuk menetapkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan hak lintas transit melalui selat mengenai hal-hal berikut:

1. Keselamatan pelayaran dan lalu lintas laut;
2. Pencegahan, pengurangan, dan kontrol pencemaran;
3. Pencegahan penangkapan ikan oleh kapal-kapal yang lewat; dan atau orang, yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di bidang bea cukai, fiskal, imigrasi dan saniter.

Berkaitan dengan ketentuan Pasal 42 ayat (1), perlu dikemukakan kerja sama yang diadakan oleh tiga negara pantai tepi Selat Malaka yaitu, Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam pencegahan, pengurangan, dan kontrol pencemaran di selat tersebut. Kerja sama antara ketiga negara pantai tepi Selat Malaka tersebut diwujudkan dengan terbentuknya *Malacca Strait Council* pada tahun 1969 dengan bertujuan untuk pemeliharaan rute disepanjang Selat Malaka dan Singapura.⁴⁴

Rezim manajemen navigasi dalam kerangka mengelola selat malaka, yang digunakan untuk pelayaran internasional yang ditetapkan dalam UNCLOS 1982 yang bertujuan untuk mengatasi berbagai isu-isu yang terjadi diselat malaka, ketiga negara pantai sepakat untuk menyatukan pandangan bersama dengan membentuk sebuah rejim kerjasama baik ditingkat regional maupun internasional untuk memajemen keselamatan pelayaran. Kerjasama merupakan faktor penting dalam mengelola jalur pelayaran internasional karena selat malaka memiliki posisi strategis dan kuat dalam perekonomian dunia.

Dorongan dan keinginan untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi diselat malaka, dalam semangat menyatukan pandangan diantara ketiga negara. Mencatat bahwa kerjasama dalam pengelolaan Selat malaka tidak datang dengan mudah karena tiga negara memiliki sejarah persaingan yang cukup kompleks dan ketidakpercayaan diantara ketiga negara. Indonesia, Malaysia dan Singapura tidak melihat bahwa sebenarnya memiliki kepentingan yang sama dalam manajemen penggunaan selat malaka. Hubungan meningkat

⁴⁴ Dikdik Mohammad Sodik. *Op. Cit.*, halaman. 40

setelah pembentukan ASEAN pada tahun 1967. Tetapi bahkan kemudian pada sepanjang tahun 1970 sampai 1980, kerjasama di Selat masih sangat minim, meskipun selama tahun 1970an sampai 1980 hubungan kerjasama tiga negara dalam manajemen Selat tidak berjalan baik, namun itu tidak berarti tidak ada hubungan kerjasama sama sekali. Negara - negara pesisir Selat Malaka dan Singapura, bahkan telah bekerja sama sejak tahun 1970 melalui konsultasi, puncaknya dalam pembentukan TTEG pada tahun 1975, dan diresmikan tahun 1977. Melalui penandatanganan perjanjian keselamatan navigasi, yang bertemu setiap tahun untuk membahas dan berkolaborasi pada isu-isu untuk meningkatkan navigasi keselamatan dan perlindungan lingkungan laut serta tindakan manajemen lalu lintas lainnya di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Negara-negara pantai, Indonesia, Malaysia dan Singapura telah menyadari pentingnya Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai jalur pelayaran Internasional, dan berkomitmen untuk memastikan keselamatan navigasi diselat, melindungi lingkungan laut dan memfasilitasi keamanan lalu lintas kapal-kapal yang melewati selat Malaka dan selat Singapura. Sebagai bukti dari komitmen ini kemudian pemerintah Indonesia, Malaysia dan Singapura memprakasi perjanjian trilateral pada tanggal 16 November 1971 melalui Joint Statement on Straits of Malacca and Straits of Singapore. Menindak lanjuti dari perjanjian tersebut atas kesadaran dan bukti komitmen dari pemerintah Indonesia, Malaysia dan Singapore kemudian membentuk kerjasama teknis yang tergabung dalam *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) pada tahun 1977. Dengan tujuan mempromosikan keselamatan pelayaran dan

perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Menyadari bahwa dalam menjaga keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab dari Littoral States.⁴⁵

TTEG bukanlah merupakan suatu organisasi internasional yang memiliki legitimasi formal dan sistem administrasi yang baku seperti Bank Dunia, IMF, atau organisasi lainnya seperti ADB, dan WTO. Ini bukan merupakan lembaga atau organisasi internasional, tapi sebuah forum tingkat tinggi yang menyatukan para pejabat-pejabat tinggi untuk kerjasama teknis jalur pelayaran diselat malaka. TTEG dipandang sebagai kompromi baru yang lebih baik antara kerjasama-kerjasama bilateral yang ada. TTEG memberikan peluang bagi dialog-dialog yang lebih luwes dengan hasil nyata yang lebih cepat, jumlahnya tentu jauh lebih sedikit dibandingkan dengan Asean yang terkesan sangat lambat dalam penanganan isu-isu krusial yang dihadapi dunia. Dengan penetapan jumlah yang terbatas, TTEG meyakini kemampuan dan efektivitas untuk mencapai tujuan-tujuan bersama. Penciptaan awal forum ini dikarenakan adanya keprihatinan terhadap kondisi selat malaka sebagai jalur pelayaran internasional dengan struktur kepentingan yang kompleks telah menjadikan faktor kerjasama antar negara pantai dan sbagai badan fasilitator dan konsultasi regional dan Internasional.

Konsentrasi pada pembahasan forum ini mendiskusikan isu-isu yang terjadi diselat malaka dengan tujuan yang mengarah pada stabilitas keselamatan pelayaran,keamanan dan perlindungan lingkungan laut. TTEG

⁴⁵ <http://repository.umy.ac.id>. dikutip dari Tesis Rahadin Arguby berjudul Efektifitas Kerjasama Pengelolaan Selat Malaka Melalui Rezim Tripartite Technical Expert Gorup. halaman 59

mengalami tantangan ketika minimnya alat bantu navigasi untuk jalur pelayaran dan peristiwa kandasnya kapal Showa Maru pada tanggal 6 Januari 1975, disamping kecelakaan pelayaran lainnya, ketiga negara pantai bertekad untuk mencari cara penanggulangan pencemaran sebagai akibat kecelakaan dan juga meningkatnya angka kejahatan mulai dirasakan oleh banyak negara pemakai. Kondisi tersebut telah membawa implikasi buruk pada perdagangan dunia.

TTEG bertujuan untuk memastikan bahwa pemanfaatan selat malaka dikembangkan dalam cara yang paling efisien yang saling menguntungkan seluruh anggota dan meminimalkan dampak buruk terhadap lingkungan laut. Dalam melayani jasa pemanduan kapal yang melintasi selat dan dengan pengetahuan teknis dan sudut pandang selat malaka secara luas, TTEG memainkan peran kunci dalam pengambilan keputusan regional dan internasional pelaksanaan kebijakan dengan cara mempromosikan pembangunan berkelanjutan. Pedoman yang kemudian menjadi kerangka acuan bagi TTEG:

- 1) Bekerjasama untuk meningkatkan keselamatan navigasi; dan
- 2) Mempromosikan kerjasama dan koordinasi dalam menentukan kebijakan serta langkah-langkah penanganan pencemaran laut.
- 3) Bertukar informasi dengan IMO dan Negara-negara pengguna selat mengenai skema lalu lintas laut.

Keberhasilan TTEG yang telah dicapai secara signifikan:

- 1) Mengadopsi system routing IMO diselat malaka dan selat singapore dan telah dilaksanakan pada tahun 1981.

- 2) Mengadopsi system STRAITREP IMO yang Mewajibkan kapal untuk melapor dan dilaksanakan pada tahun 1998.
- 3) Melakukan survey bersama dari wilayah-wilayah kritis dan pengangkatan bangkai kapal yang dilaksanakan pada September 1996 sampai Juni 1998.

Adapun bentuk kerjasama dengan negara pengguna:

- 1) Jepang telah membantu dalam pelaksanaan hidrografis survey dan pemeliharaan alat bantu navigasi negara-negara pengguna.
- 2) Dewan Selat Malaka memberikan dana bergulir sebesar 400 juta yen untuk ketiga negara yang digunakan untuk mencegah tumpahan minyak diselat malaka.⁴⁶

TTEG juga merumuskan ketentuan mengenai *Traffic Separation Scheme* (TSS), dan *Under Keel Clearance* (UKC) dengan mengakomodasikan pandangan dari ketiga negara pantai tepi dan negara pengguna utama Selat Malaka dan Selat Singapura. Pembentukan kelompok ahli teknis tersebut dikuatkan dengan suatu Pernyataan Bersama mengenai skema pemisah lalu lintas pada tanggal 18 Februari 1975.⁴⁷

Kesepakatan ketiga negara tentang *Traffic Separation Scheme* (TSS) of February 1977 telah diterima oleh International Maritime Consultive Organization/IMCO (sekarang International Maritime Organization/IMO) berdasarkan Resolusi IMCO No. A. 375 tanggal 14 Nopember 1977 yang berjudul *Navigations through the Straits of Malacca and Singapore*. Kesepakatan *Traffic Separation Scheme* (TSS) ini mulai berlaku pada bulan Mei 1980 dan dilengkapi

⁴⁶ <http://repository.umy.ac.id>. *Op. Cit.*, halaman 62

⁴⁷ Dikdik Mohammad Sodik. *Op. Cit.*, halaman 41.

dengan suatu *Revolving Fund* (RF) yang mengatur sistem pembayaran ganti rugi atas kerusakan lingkungan laut yang dikaitkan oleh pencemaran ganti rugi atas kerusakan lingkungan laut yang diakibatkan oleh pencemaran laut karena tumpahnya minyak dari kapal. Di samping TSS, untuk memajukan keselamatan pelayaran bagi kapal yang khusus melintasi perairan yang dangkal di beberapa bagian tertentu dari Selat Malaka telah ditetapkan *Under Keel Clearance* (UKC) of 3,5 metres oleh ketiga negara tepi selat yang mendapat pengesahan dari IMCO.

Berdasarkan ketentuan di atas, maka tanggung jawab utama Pengelolaan, Pengawasan, dan Pemeliharaan Selat Malaka dibawah negara pantai. Dalam perkembangannya, kesepatan ketiga negara tersebut di atas kemudian ditindaklanjuti dengan pertemuan-pertemuan, yang menghasilkan kesepakatan yang penting, yaitu :

1. Jakarta Meeting, 7-8 September 2005
2. Seruan untuk membentuk suatu mekanisme kerja sama (*Cooperation Mechanism*) antar Negara Pantai dan Negara Pengguna;
3. Kuala Lumpur Meeting, 18-21 September 2006
4. Prinsip-prinsip dan konsep secara garis besar dipresentasikan dan Enam proyek kerja sama disepakati, dan
5. Singapore Meeting, 4-6 September 2007
 - a. Mekanisme kerja sama secara formal diluncurkan.
 - b. Mengajak dan mengumpulkan dukungan yang luas.⁴⁸

⁴⁸ *Ibid.*, halaman 42.

Mekanisme kerja sama TTEG antara Negara Pantai dan Negara Pengguna dibuat dikarenakan keprihatinan atas keamanan dan keselamatan selat diperburuk oleh meningkatnya insiden tindakan kejahatan dan perampokan bersenjata di sealane. Faktor ini mendorong IMO untuk bekerjasama dengan negara-negara untuk mengembangkan skema yang akan bertujuan memastikan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan selat.

IMO merencanakan untuk mensponsori sebuah pertemuan yang akan diselenggarakan oleh Indonesia pada bulan September 2005 yang dimaksudkan untuk memberikan kesempatan untuk negara-negara pesisir, negara pengguna dan pemangku kepentingan lainnya untuk bekerja meningkatkan keamanan navigasi, perlindungan lingkungan dan keamanan secara keseluruhan di selat malaka.⁴⁹ Indonesia telah hadir dalam pertemuan tentang Selat Malaka di Kuala Lumpur (*Kuala Lumpur on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection*). Adapun rekomendasi dari pertemuan tingkat Menteri Luar Negeri di Batam adalah menyelenggarakan Pertemuan Jakarta yang dilaksanakan pada 8 September 2005, dilanjutkan dengan Pertemuan Kuala Lumpur pada 20 September 2006 dan yang terakhir adalah Pertemuan Singapura pada 4-6 September 2007. Intinya, setelah Jakarta Statement dan Kuala Lumpur Statement, pernyataan akhir dalam Singapura Statement adalah sebagai berikut:

⁴⁹ <http://repository.umy.ac.id>. *Op. Cit.*, halaman 63. Dikutip dari Beckman, supra note 131, 18.

1. Mengakui kelanjutan strategi bagi Selat Malaka dan Selat Singapura untuk mendukung aktivitas pelayaran dan perdagangan serta ekonomi secara regional dan global dengan jaminan keselamatan tetap dan terbuka selama pelayaran.
2. Mengakui pentingnya peningkatan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut pada Selat tersebut dan kemungkinan tindakan ilegal yang dilakukan di berbagai tempat yang mungkin memiliki dampak negatif pada arus lalu-lintas secara menyeluruh, dan dampaknya terhadap perdagangan dan ekonomi.
3. Mengakui persamaan peran penting pada Selat Malaka dan Selat Singapura dalam kontribusinya bagi pengembangan dan peningkatan ekonomi masyarakat dunia.
4. Mengakui kedaulatan, hak berdaulat, yurisdiksi, dan keutuhan wilayah dari Negara Pantai pada kawasan Selat, sebagaimana pada hukum internasional, UNCLOS, dan tanggung jawab utama pada keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keselamatan laut pada selat yang terbentang sepanjang Negara Pantai.
5. Menghargai diteruskannya usaha dan peningkatan Tripartite Technical.
6. Mengakui TTEG merupakan mekanisme yang efektif untuk peningkatan usaha kerjasama ke depan antara pihak yang terkait sesuai dengan pasal 43 pada UNCLOS⁵⁰

⁵⁰ Pasal 43 UNCLOS tentang Sarana Bantu Navigasi dan Keselamatan serta Pengembangan lainnya dan Pencegahan, Pengurangan dan Pengendalian Pencemaran. Dalam pasal ini menamanatkan bahwa negara pemakai dan negara yang berbatasan dengan selat hendaknya bekerjasama melalui persetujuan untuk: a) pengadaan dan pemeliharaan di selat sarana

7. Mengakui peran IMO, Negara pengguna, industri pelayaran, dan pihak berkepentingan lain dalam kerjasama dengan Negara Pantai dalam memperkenalkan dan meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan, dan menjamin kesinambungan arus lalu lintas di Selat Malaka dan Selat Singapura.
8. Menerima kemajuan yang dibuat sehubungan dengan penerapan proyek demonstrasi Highway Electronic Marine untuk Selat Malaka dan Selat Singapura.
9. Menghargai usaha signifikan dan efektif dari Negara Pantai sejak Pertemuan Kuala Lumpur pada peningkatan keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keamanan pada Selat tersebut. Dan pada pengurangan atas kecelakaan pelayaran, tumpahan minyak, perampokan bersenjata, dan kegiatan ilegal lain terhadap kapal.
10. Menerima dan menghargai pembentukan mekanisme kerjasama antara Negara pantai dan Negara pengguna dalam keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan pada Selat, yang terdiri tiga komponen yang dinamai;
 - a. *Cooperation Forum yaitu Forum Kerjasama Selat Malaka.*
 - b. *The Project Coordination Committee atau Badan Koordinasi Program-Program di Selat Malaka dan,*
 - c. *Aid to Navigation Fund (Cooperation Mechanism).*

bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional dan b) untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dari kapal.

Pertemuan tersebut dihadiri oleh Delegasi negara pantai atau Littoral States (Indonesia, Malaysia dan Singapura), 32 negara-negara pengguna atau User States termasuk Amerika Serikat, Jepang, China serta pengamat dari berbagai organisasi internasional di bidang pelayaran dan perkapalan. Delegasi Indonesia diketuai oleh Eddy Pratomo, Direktur Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional (HPI) Departemen Luar Negeri dan anggota antara lain oleh H. Harijogi, Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Wakil Ketua Delegasi) dan 10 anggota delegasi lain wakil dari Departemen Luar Negeri, Departemen Perhubungan, Mabes TNI-AL dan Polri serta Prof. Hasjim Djalal. Dan kemudian diikuti oleh pertemuan Kuala Lumpur Meetings pada tahun 2006 dan dilanjutkan kembali dengan Singapore Meetings pada tahun 2007. Selama pertemuan Kuala Lumpur, Pertemuan ini menghasilkan Kuala Lumpur Statement yang pada intinya memuji tindakan negara-negara pantai, khususnya angkatan bersenjata, yang telah berhasil menekan tindakan kriminal di Selat Malaka dan Singapura dan menciptakan keamanan di kawasan tersebut. Kuala Lumpur Statement juga telah memfokuskan pembicaraan tentang Selat Malaka pada pembentukan mekanisme burden sharing kerjasama antara 3 Negara pantai dengan Negara pengguna lainnya dalam bidang keselamatan atau safety of navigation dan perlindungan lingkungan hidup atau environmental protection.

Negara-negara mengklaim telah berhasil mempertahankan bahwa keamanan kelautan, termasuk isu-isu pada tindakan pembajakan dan perampokan bersenjata dilaut harus sepenuhnya berada dalam kompetensi

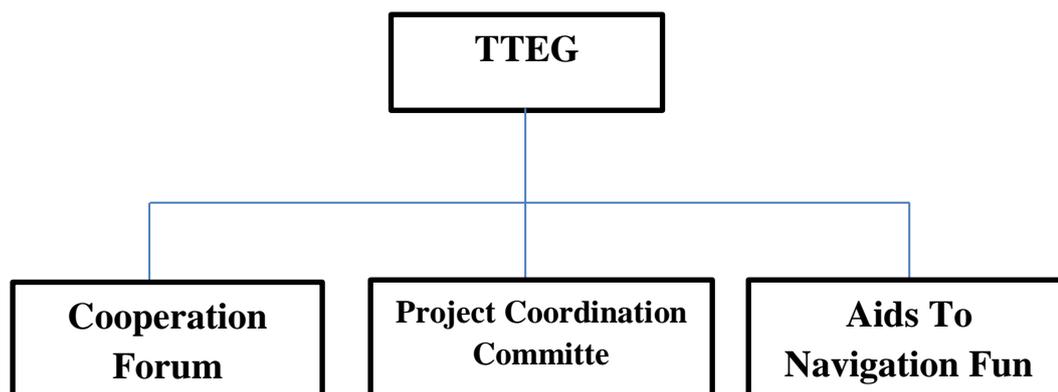
negara-negara. Tindakan cukup operasi telah diambil bersama-sama dengan Indonesia, Malaysia dan Singapura cukup memastikan keamanan diselat dan menindak pembajakan dan perampokan bersenjata dilaut. Upaya pencegahan bersama cukup efektif, Dalam sambutannya, Dirjen HPI menggarisbawahi keberhasilan nyata negara-negara pantai dalam mengurangi secara drastis insiden perampokan di Selat Malaka. Apabila dibandingkan dengan kasus pada 2004 yakni sejumlah 38 kasus, situasi keamanan di tahun 2005 dan 2006 semakin meningkat baik di mana tahun 2005 hanya terdapat 15 kasus dan hanya 2 kasus pada tahun 2006. Peningkatan keamanan di Selat Malaka juga dirasakan oleh Negara-negara pengguna dan para wakil industri pelayaran dan perkapalan. Mereka juga menyatakan penghargaannya kepada Indonesia, Malaysia dan Singapura yang telah melakukan berbagai langkah pengamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Sebagai hasilnya, pertemuan Kuala Lumpur dan Singapura berfokus sepenuhnya pada keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut. Ide mendirikan Co-operative Mechanisme pertama kali diperkenalkan pada pertemuan Kuala Lumpur pada tahun 2006 dan pertemuan Singapore pada tahun 2007 yang sepenuhnya mekanisme koperasi itu didukung oleh Littoral States dan Users States serta Stakeholder dan Organisasi Internasional.

Co-operative Mechanisme sepatutnya juga menghormati kedaulatan, hak-hak serta integritas dan yuridiksi batas wilayah negara-negara dan berlandaskan pada hukum internasional. Lebih signifikan co-operative mekanisme berfungsi untuk dimasukkan dalam pasal 43 UNCLOS.

Cooperative Mechanisme menyajikan model sederhana dengan berbagai macam pilihan dan keterbukaan untuk menjaga keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut. Ruang lingkup, program, rencana, dan proyek berdasarkan pada Hukum laut UNCLOS 1982 pasal 43 sebagai dasar hukum diadakannya Co-operative Mechanisme negara pemakai dan negara yang berbatasan dengan selat hendaknya bekerjasama melalui persetujuan untuk:

- 1) Pengadaan dan Pemeliharaan diselat sebagai sarana bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional; dan
- 2) Untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dari kapal.

Berdasarkan Pijakan Hukum tersebut, TTEG sepakat untuk bekerjasama di semua bidang pembangunan berkelanjutan, dan dalam pengelolaan, pemanfaatan serta perlindungan sumber daya terkait di selat malaka. Program kerjasama TTEG dibagi dalam tiga komponen. Co-operation Forum: Mempromosikan dan pertukaran pandangan mengenai isu-isu bersama di selat malaka. Project Coordination Commite: Mengidentifikasi dan memprioritaskan proyek-proyek untuk keselamatan dan perlindungan lingkungan di selat malaka serta berkoordinasi dalam melaksanakan proyekproyek. *Aids to Navigation Fund*: Penerimaan langsung kontribusi keuangan dari negara-negara pengguna dan organisasi internasional yang digunakan untuk menyediakan alat bantu navigasi dan pemeliharaan di selat malaka.



1. Cooperation Forum (CF)

Merupakan forum kerjasama yang memfasilitasi negara-negara pengguna, industri perkapalan dan stakeholder lainnya yang diundang dalam forum diskusi terbuka. Forum ini memegang peranan penting karena merupakan forum pertemuan high level yang memfasilitasi kerja sama antara user states, shipping industry dan stakeholders. Forum ini akan mengidentifikasi dan menyusun proyek-proyek prioritas dalam rangka peningkatan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan di kawasan tersebut. Tujuan utama dari forum ini adalah untuk mempromosikan dialog dan pertukaran pandangan pada isu-isu kepentingan di selat malaka. Dalam hal ini, forum kerjasama adalah jalan utama yang berfungsi bagi negara-negara yang terkait untuk mengumpulkan pandangan dari pengguna selat secara terkoordinasi. Forum kerjasama ini juga akan memfasilitasi kerjasama yang lebih konkret dan komprehensif antara Littoral States dan negara-negara pengguna lainnya dalam ikut serta memelihara keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut. Melalui forum ini proyek-proyek baru dalam kerangka untuk

meningkatkan keamanan dan perlindungan lingkungan laut akan semakin terkordinasi dengan baik.

2. Project Coordination Committee (PCC)

Project Coordination Committee merupakan bagian dari pelaksanaan proyek-proyek yang bertujuan untuk mengkoordinasikan implementasi berbagai kegiatan proyek yang dilaksanakan di bawah kerangka *Co-operative Mechanism*, Dimana sponsor dari suatu proyek turut menjadi anggota komite dan berperan atau berkoordinasi dalam proyek-proyek tersebut. Dengan diselenggarakannya pertemuan tersebut, menunjukkan komitmen Pemerintah dalam mendukung keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura serta turut berpartisipasi aktif dalam dunia pelayaran Internasional guna mendukung terwujudnya *safe, secure and efficient shipping on clean oceans*. Kerjasama ini juga telah menunjukkan keefektifan diantara littoral states dan negara pengguna. Dalam pelaksanaan proyek-proyek tertentu negara-negara pengguna, industri perkapalan dan stakeholder lainnya secara sukarela memberikan kontribusi baik secara financial maupun dari setiap komponen proyek dengan menyediakan sumber daya dalam bentuk keahlian Negara-negara terhadap pelaksanaan proyek-proyek yang lebih teknis dan memberikan bantuan peralatan tertentu dari proyek tersebut. Selain itu penataan untuk melaksanakan proyek terutama proyek yang tidak bisa dilaksanakan oleh semua negara. Oleh karena itu untuk melaksanakan proyek tersebut disepakati bahwa proyek dapat dijalankan dengan melalui serangkaian kerjasama bilateral maupun multilateral. PCC terdiri dari negara-negara

pantai serta negaranegara yang mensponsori akan mengawasi secara koordinasi dalam pelaksanaan proyek serta negara-negara pengguna juga mempunyai peran secara keseluruhan dalam perencanaan dan implementasi dari proyek yang dijalankan. Selain itu negara pantai juga terlibat langsung dan memiliki peran untuk membentuk sebuah tim dalam mengimplementasikan proyek bersama dan sebuah mekanisme yang telah disepakati, untuk manajemen teknis dan pelaksanaan proyek.

Fungsi dan Tanggung Jawab *Project Coordination Committee* sebagai berikut:

- a. Perencanaan dan mengkoordinasikan pelaksanaan berbagai proyek untuk memastikan keberlanjutan proyek dan mencegah tumpang tindih dengan proyek lainnya.
- b. Memfasilitasi dan mengkoordinasikan integrasi kegiatan dari berbagai proyek dalam program nasional dan bersama-sama meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut.
- c. Mengawasi dan mengevaluasi, kemajuan dan hasil dari proyek dalam forum.
- d. Melanjutkan dan mengidentifikasi dan memprioritaskan proyekproyek yang sedang dilaksanakan atau melengkapi proyek yang sudah ada, melalui kerjasama dengan negara-negara pengguna dan stakeholder dalam meningkatkan keselamatan berlayar.
- e. Membuat aturan dan peraturan dalam pelaksanaan proyek PCC.
- f. Menyampaikan laporan hasil dari pekerjaan kepada TTEG setiap tahun.

- g. Proyek-proyek tersebut menghasilkan implementasi sebagai berikut:
- h. Tiga negara pantai berkontribusi dalam membentuk pelaksanaan proyek untuk setiap proyeknya.
- i. Bertanggung jawab dalam manajemen teknis dari masing-masing proyek hal ini termasuk memberikan saran teknis, dukungan dan masukan untuk memastikan efektif dan efisiensi pelaksanaan proyek juga pemantauan dan evaluasi proyek termasuk audit, untuk meningkatkan kinerja
- j. Keputusan yang diambil oleh tiga negara pantai sehubungan dengan pelaksanaan proyek harus dengan konsensus.
- k. Littoral states harus melaporkan kemajuan dan memfasilitasi pelaksanaan berbagai proyek.

3. Aids To Navigation Fund (ANF)

Salah satu elemen penting dalam upaya meningkatkan keselamatan pelayaran dan perawatan komponen alat navigasi adalah kontribusi financial dari negara-negara pemakai selat malaka. Seperti yang tertulis dalam *Annex D – Guidelines of the Senior Officials and Tehnical Expert Group on Safey of Navigation in the Straits of Malaca and Singapore* dalam salah satu pointnya berisi “*To work out jointly the procedure and the modality for voluntary utilization of poiltage services of the respective coutries*” maksudnya untuk bekerjasama, prosedur dan pemodalan untuk pemanfaatan layanan dilakukan dengan sukarela maka dengan itu negara-negara yang melakukan kerjasama memberika modal secara sukarela. Saat ini sudah terpasang 51 alat navigasi

yang dipasang oleh negara-negara pantai dan beberapa melalui pendanaan dari negara-negara pengguna, Jepang secara konsisten memberikan bantuan keuangan secara sukarela dalam jumlah yang cukup besar. Untuk memastikan bahwa tersedianya sarana dan pembiayaan dalam pemeliharaan alat bantu navigasi tersebut dana khusus yang dikeluarkan diatur dalam mekanisme koperasi. Alat bantu navigasi yang dipakai dalam skema pemisahan lalulintas laut misalnya, cahaya beacon dan pelampung cahaya. Dimasa depan bantuan untuk navigasi dapat dipakai juga untuk pendanaan yang bersifat darurat. Kontribusi pendanaan ini diperoleh dari organisasi Internasional (IMO), negara pemakai selat dan industri perkapalan. Pada tahapan ini tidak ada sekretariat tetap dalam mengelola pendanaan tersebut. Dana ini dikelola oleh komite yang terdiri dari tiga negara pantai yang dikelola secara keuangan internasional yang sesuai dengan transparansi dan akuntabilitas, pelaporan dana yang diterima dan pencairan dana berdasarkan rencana kerja yang telah disepakati. Komunitas donor secara aktif juga terlibat dalam penentuan cakupan, perumusan dan implementasi berbagai program

TTEG dan ANF berkontribusi 93 persen untuk pendanaan program-program TTEG. Ruang Lingkup Pendanaan :

- a) Penggunaan dana harus efisien terutama untuk membangun dan memelihara alat bantu navigasi yang telah disetujui oleh tiga negara melalui TTEG.
- b) Dana akan digunakan untuk menutupi biaya jasa yang diberikan atau kegiatan yang dilakukan untuk menyediakan dan pemeliharaan AIDS

biaya tersebut bisa mencakup pelatihan tenaga teknis yang terlibat dalam operasi sehari-hari.

ANF terdapat Komite Pendanaan yang merupakan perwakilan dari setiap negara littoral, perwakilan harus terlibat dalam operasional masalah keselamatan navigasi dan negara yang bertanggung jawab dalam administrasi dan operasi. Komite pendanaan berfungsi sebagai berikut:

- a) Mengawasi dalam mengelola dana untuk memastikan bahwa dana yang masuk sesuai dengan transparansi keuangan internasional.
- b) Mengarahkan otoritas pada manajemen dan yang tepat.
- c) Menyetujui rencana anggaran tahunan administrasi dan operasional.
- d) Pengauditan dana tahunan
- e) Menunjuk auditor pihak ketiga yang berkualitas
- f) Mengirimkan laporan tahunan untuk TTEG

Komite pendanaa harus membuat aturan dan peraturan yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi, tanggung jawab dan pengelolaan dana meliputi:

- a) Aturan dan prosedur untuk melakukan usaha dari komite.
- b) Aturan-aturan yang berkaitan dengan biaya administrasi dan operasi dari dana.
- c) Aturan yang berkaitan dengan terbitnya periodik informasi kepada wakil-wakil negara mengenai status dana dan kegiatan komite.

ANF juga terdapat lembaga Otoritas yang mempunyai fungsi dan tanggung jawab meliputi:

- a) Merekomendasikan bank dimana dana akan disimpan melalui persetujuan komite.
- b) Mempersiapkan dan mengirimkan, berdasarkan masukan dari negara-negara anggota, perencanaan untuk menyediakan dan pemeliharaan AIDS navigasi kepada komite. Rencana kerja tahunan meliputi, rencana implementasi dan anggaran yang diperlukan.
- c) Pencairan dana untuk negara-negara yang sesuai dengan program kerja yang telah disetujui komite dan TTEG.
- d) Mengirimkan laporan berkala kepada komite yang sesuai.

ANF juga mengatur prosedur penggunaan dana sebagai berikut :

- a) Pencairan dana hanya dapat digunakan dengan arah dan persetujuan dari komite.
- b) Pendanaan untuk proyek-proyek harus disediakan berdasarkan rencana dan prioritas yang diputuskan oleh TTEG dan disetujui oleh komite.
- c) Dana tidak bisa dipergunakan untuk perjalanan, akomodasi dan biaya lainnya untuk menghadiri pertemuan-pertemuan komite dan salah satu pertemuan yang terkait.

Seperti pada tanggal 31 Agustus 2016 jumlah saldo di ANF Bank dengan total US\$ 6.669.194.45, dengan total iuran sekitar US\$ 21,7 juta dana yang diterima sejak ANF dibentuk kontribusi keuangan tersebut diperoleh dari negara-negara berikut: China, India, Japan, Korea Selatan, Saudi Arabia, *International Foundation for Aids to Navigation (IFAN)*, *International Maritime Organization (IMO)*, *Malacca Strait Council (MSC)*, *The Nippon*

Foundation (TNF), The Internastional Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) dan Witherby Publishing Group.

Komite mencatat, bahwa jumlah sumbangan yang diterima oleh ANF antara 1 April 2015 sampai 31 Agustus 2016. Rinciannya sebagai berikut:

- a) China - USD 500,000,00
- b) India - USD 50,000,00
- c) Korea - USD 92,458.00
- d) United Arab Emirates (UAE) - USD 200,000,00
- e) Internastional Maritime Organization (IMO) - USD 50,000,00
- f) Malacca Straits Council (MSC) - USD 200,000,00.
- g) Witherby Publishing Group - USD 60,000.00

Komite ANF mencatat pada tahun 2015 dan tahun 2016 laporan yang disampaikan oleh ketiga negara, point utamanya adalah sebagai berikut:

a) Indonesia

Total ada 49 Indonesia *Aids untuk Navigations (AtoNs)* yang diinstal dalam perairan Indonesia sepanjang 650 NM membentang dari Laut Andaman ke Selat Singapura untuk memberikan dukungan untuk keselamatan navigasi. Mereka dioperasikan dan dikelola oleh 4 distrik navigasi yaitu dari Utara ke Selatan: Distrik navigasi Sabang, Distrik navigasi Belawan, Distrik Dumai navigasi dan distrik navigasi Tanjung Pinang. Ada 28 AtoNs Indonesia kritis di Selat dimulai dengan pelampung cahaya One Fathom Bank (OFB) di pintu masuk titik dari Traffic Separation Scheme (TSS) ke Nongsa pulau mercusuar di utara pulau Batam. Selain pemeliharaan yang dilakukan pada daerah kritis di

28 titik TSS, yang didanai oleh Aids to Navigation Fund (ANF), Total biaya sebenarnya pada kuarta kedua untuk pemeliharaan 28 Aids navigasi yang dikelola oleh Indonesia selama kuartal-4 periode tahun 2015 sampai kuartal-2016 sebesar US\$ 63,470,90 yang lebih rendah dari anggaran US\$ 107,500 yang telah disetujui pencairannya, indonesia menjelaskan bahwa pengurangan jumlah menghabiskan dana karena fluktuasi nilai tukar dan penurunan harga bahan bakar. Perawatan berkala juga dilakukan pada AtoNs dan mengambil langkahlangkah yang diperlukan dalam rangka mempertahankan kinerja di tingkat tertinggi keandalannya. Selama pemeriksaan yang dilakukan pada 2016, AtoNs yang ditemukan biasanya dalam kondisi normal. Masih ada beberapa insiden yang menyebabkan kerusakan kinerja AtoN, yaitu pencurian.

Namun, tanggapan langsung diberikan untuk memulihkan fungsi AtoN sampai batas tertentu, ada minimal 4 insiden yang terjadi pada Batu Berhanti cahaya pelampung selama periode Januari sampai dengan September 2016. Insiden disebabkan pelampung menjauh dari posisi semula atau rusak. Keandalan rata-rata saat ini pada setiap distrik (District navigasi dari Sabang, Belawan, Dumai, dan Tg. Pinang) di Selat Malaka dan Singapura adalah 94.35%.

b) Malaysia

Laporan Program kerja Malaysia ditahun 2016

No.	Item	Cost(USD)	Remark
1.	C&S work OFB LH 2nd phase	125,000.00	Borne by Malaysia
2.	C&S work Tanjung Tuan	120,885.00	Borne by Malaysia

3.	C&S work Pulau Mungging LB	97,000.00	Borne by Malaysia
4.	C&S work Mudah Selatan LB	-	Borne by Malaysia
5.	C&S work Mudah Utara LB	-	Borne by Malaysia
6.	Restoration of Pulau Undan LH	-	Borne by Malaysia
7.	Spare and Electrical Parts	242,168.50	Borne by Malaysia
8.	Replacement of Tanjung Rhu LB	1,099,575.00	Borne by Malaysia
9.	ANF Inspection	15,000.00	Borne by Malaysia
	Total	1,699,628.50	

c) Singapura

Singapura melakukan pemeriksaan rutin dan pemeliharaan untuk lima besar Aids untuk navigasi (AtoNs) di Selat Malaka dan Singapura. Empat mercusuar lepas pantai yang terletak di Pulau Pisang, Sultan Shoal, Raffles dan Horsburgh perawatan dan keberlanjutannya didasarkan pada siklus 4 tahun. Bedok Lighthouse, yang terletak di daratan, dipertahankan pada siklus 2 tahun. Untuk 2016, Sultan Beting dan Bedok Lighthouse dijadwalkan akan perbaikan dan pemeliharaan. Proyek-proyek diselesaikan sebagai berikut:

No.	Lighthouse	Works Completion	Cost
1.	Bedok	7 June 2016	US\$9,000
2.	Sultan Shoal	12 July 2016	US\$35,000

TTEG bekerja sama dengan mitra yang berbeda dalam proyek-proyek yang didanai bersama, di bawah Nota Kesepahaman formal, untuk mitra organisasi yang telah disepakati oleh negara-negara anggota dan mengundang partisipasi mereka dalam pertemuan TTEG dan pertemuan Komite Bersama. Organisasi tersebut meliputi:

a) International Maritime Organization (IMO)

Tujuan utama IMO dalam strategi perlindungan lingkungan laut yaitu memperkuat kapasitas nasional dan regional dalam mencegah, mengontrol, mengurangi dan mitigasi pencemaran laut. IMO berusaha mempromosikan kerjasama teknis tidak hanya dengan tiga negara pantai, melainkan juga dengan organisasi internasional lainnya. IMO sebagai organisasi otoritas maritime internasional telah mengeluarkan beberapa resolusi terkait dengan selat Malaka dan Singapura. Resolusi tersebut diantaranya:

- 1) Resolusi A. 375 (X) November 1977 tentang pelayaran yang melintasi selat Malaka-Singapura dan selat Singapura yang menjelaskan sistem penjaluran baru termasuk TSS, Deep Water Route dan peraturan khusus bagi kapal VLCC.
- 2) Resolusi A. 476(XII) November 1981 tentang pelayaran yang melintasi selat Malaka dan selat
- 3) Singapura yang mengatur perubahan peraturan khusus terhadap kapal-kapal tertentu. Resolusi A, 545 (XIII) November 1993 tentang tindakan pencegahan perampokan dan perompakan terhadap kapal.

Pada 23 april 2012, IMO mengeluarkan sebuah dokumen tentang rute kapal. Pelaporan kapal yang berlaku khusus diselat malaka singapura, dokumen tersebut berisi prosedur sinyal malam hari yang harus ditaati kapal kapal yang berlayar melewati TSS. Berdasarkan pemaparan diatas, masih banyak terdapt kelemahan dalam pembahasan dan implementasi cooperative mechanism diantara tiga negara pantai dan pemangku kepentingan lainnya. Oleh karena itu diperlukan beberapa langkah perbaikan sebagai berikut:

- 1) Pasal 197 UNCLOS 1982 sangat diperlukan kerjasama regional dan internasional untuk tujuan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dengan memperhatikan ciri regional yang khas.
- 2) Berkaitan dengan ciri regional yang khas (kepadatan lalu lintas,karakter alam serta sumber daya alam) perlu adanya upaya untuk menetapkan selat malaka dan selat singapura sebagai wilayah khusus.
- 3) Tindakan kerjasama melalui ratifikasi, akses dan implementasi konvensi-konvensi imo yang berkaitan dengan perlindungan lingkungan laut dan keselamatan navigasi.
- 4) Peningkatan partisipasi dna kontribusi pemangku kepentingan lain(selain negara pantai) baik dalam CF, PCC dan ANF serta melibatkan lebih dalam rencana darurat penanggulang tumpahan minyak yang telah diatur dalam OPRC;
- 5) Perlu adanya penilaian regional yang bersifat periodik untuk menilai kondisi lingkungan laut di selat malaka dan selat singapura, adanya data

yang didapat sebagai hasil penilaian tersebut yang digunakan untuk bahan perumusan strategi dan kebijakan pengelolaan selat malaka.

- 6) Mengingat perkembangan partisipasi dan kontribusi dari berbagai NGO seperti organisasi industri perkapalan dan organisasi industri minyak, maka perlu peningkatan peran dari NGO tersebut dalam menjamin pemenuhan kewajiban secara penuh kepada industri terkait serta ikut membantu dalam proses penegakan hukum kepada kapal-kapal yang melanggar.

IMO akan terus berkontribusi untuk mekanisme kerjasama, mengingat pentingnya, keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut di selat malaka dan singapura. Berikut kontribusi IMO dari tahun 2009-2018.

- 1) Dana sementara di akhir tahun 2015 : \$ 290,792
- 2) Anggaran 2016 : \$ 277,200
- 3) Sisa anggaran di akhir 2016 : \$ 13,592
- 4) Perkiraan sisa dana : \$ 100,000

- b) International Foundation for Aids to Navigation (IFAN)

Yayasan International untuk Aids to Navigation, tujuan keseluruhannya adalah promosi keselamatan di laut dan perlindungan lingkungan laut. Berkantor pusat di London, IFAN mengoperasikan beberapa anak perusahaan komersial, menghasilkan pendapatan yang diinventasikan kembali dalam inisiatif infrastruktur keras dan lunak laut. IFAN mencerminkan cakupan keselamatan global yang luas di laut dan Bantuan untuk kegiatan dan fungsi navigasi. Selama beberapa tahun IFAN juga telah mendukung upaya internasional besar-besaran

untuk meningkatkan skema pemisahan lalu lintas untuk Selat Malaka, salah satu selat paling padat di dunia. Ini terus berkontribusi sebagian besar dari total dana yang diperlukan untuk memenuhi biaya program, perbaikan infrastruktur dan operasi 10 tahun.

- c) *The Nippon Foundation (TNF)*
- d) *The Internastional Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)*
- e) *International Of Chamber Shipping (ICS)*
- f) *Baltic International Maritime Council (BIMCO)*
- g) *Federations of ASEAN Shipowners Association (FASA)*
- h) *Asian Shipowners forum (ASF)*
- i) *Witherby Publishing Group.*

Ketiga negara berterima kasih kepada para anggota Komite negaranegara pemakai selat dan organisasi internasional yang telah berkontribusi terhadap peningkatan keamanan selat malaka dan pendanaan mereka terus mendorong dalam upaya mendukung yang berlanjut untuk ANF, Singapura mendorong anggota Komite dan donor potensial untuk berkontribusi secara finansial ANF ketika kebutuhan muncul, untuk memastikan keberlanjutan dana yang sangat penting untuk melestarikan dan meningkatkan keselamatan navigasi di selat malaka dan selat singapura. Ada beberapa negara dengan kontribusi cukup besar yakni China dan Jepang.⁵¹

⁵¹ <http://repository.umy.ac.id>. *Op. Cit.*, halaman 86

Forum TTEG telah membuktikan bahwa kerangka kerjasama yang efektif dapat dilaksanakan melalui langkah-langkah koordinator yang bisa dilaksanakan tidak hanya dilaksanakan oleh ketiga negara. Tetapi juga dari negara Australia, Cina, Jepang, India, Norwegia dan Korea Selatan, serta organisasi internasional seperti: International Maritime Organization (IMO), Malacca Straits Council, Nippon Maritim Center, International Association of Independent Tanker owners (INTERTANKO), *International Of Chamber Shipping (ICS)* *Baltic International Maritime Council (BIMCO)* *Federations of ASEAN Shipowners Association (FASA)* dan *Asian Shipowners forum (ASF)* dan peran dari semua stakeholder dalam kerjasama internasional sangat diperlukan untuk mempertahankan keselamatan navigasi dan melindungi lingkungan laut.⁵²

C. Hambatan dalam Implementasi Pasal 197 UNCLOS 1982 dalam Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut di Selat Malaka

Kesepakatan-kesepakatan TSS dan UKC merupakan produk hukum lingkungan laut internasional yang berbentuk melalui kerja sama regional yang memuat ketentuan-ketentuan yang mengatur tindakan-tindakan tentang pencegahan dan pengurangan pencemaran laut yang berasal dari malapetaka kandasnya kapal-kapal super tanker minyak. Implementasi ketentuan TSS dan UKC melalui kerja sama regional tersebut secara efektif mampu mengurangi jumlah kecelakaan kapal-kapal super tanker di kedua selat tersebut. Rancangan

⁵² *Ibid.*, halaman 62

pemisahan lalu lintas (*Traffic Separation Scheme*) yang mulai berlaku dalam bulan Mei 1980 dan yang ditambah atau diperkuat dengan suatu dana berputar (*revolving fund*) untuk pencemaran lingkungan lau, yang disebabkan oleh malapetaka laut yang berhubungan dengan tumpahan minyak, merupakan contoh daripada kerja sama yang berhasil antara Negara-negara yang mempunyai pantai yang menghadapi selat-selat yang dangkal dan sempit. Dengan demikian terdapat beberapa kendala kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka dikarenakan semakin lama Selat Malaka semakin dangkal dan konfigurasi lingkungan fisik yang tidak seragam yang menyebabkan :

1. Perlunya dipertahankan jarak antara lunas kapal dengan dasar laut atau *under keel clearance (UKC)* minimal 3,5 meter selama melalui selat;
2. Menetapkan alur pelayaran yang harus dilalui oleh kapal tanker selama dalam perjalanan, terutama pada daerah “*Main Straits, Philip Chanel, dan Horsbug Light House*” seperti yang ditetapkan dalam peta selat;
3. Terhadap kapal tanker yang mempunyai luas dalam (*deep draught vessel*) yang mencapai kedalaman hingga 15 meter atau lebih, diharuskan melalui rute laut dalam atau deep water route, kecuali dalam keadaan darurat;
4. Prinsip “*voluntary pilotage*” berlaku pada daerah yang kritis atau berbahaya;
5. Kapal tanker yang tergolong VLCC dan ULCC disarankan untuk memelihara 10 knots selama perjalanan pada daerah berbahaya dan tidak diperkenankan saling mendahului (*no overtaking*);
6. Data tentang arus laut, pasang surut, dan petanya harus disempurnakan dari waktu ke waktu;

7. Terhadap kategori VLCC dan ULCC diharuskan memakai alat komunikasi yang baik;
8. Masalah ganti kerugian atau kompensasi, termasuk biaya pemulihan (*cleaning -up*) di lingkungan laut.
9. Sepanjang mengenai ganti rugi perdata, terdapat kemungkinan diselesaikan dengan tiga kategori, yaitu;
 - a. Berdasarkan ketentuan perundang-undangan negara pantai;
 - b. Berdasarkan Konvensi, yaitu pemilik kapal atau operator kapal sebagai pihak tergugat;
 - c. Kerugian atau kerusakan lingkungan laut. Secara garis besar meliputi tiga kelompok materi, yaitu:
 - 1) Biaya pemulihan atau pembersihan, termasuk biaya pencegahan meluasnya akibat pencemaran pada lingkungan laut lainnya;
 - 2) Kerusakan tidak langsung;
 - 3) Kerusakan ekologis;

TSS (*Traffic Separation Scheme*) merupakan upaya pencegahan yang dinilai dapat berlaku efektif di wilayah Selat Malaka dengan adanya aturan mengenai kapal yang akan melalui wilayah tersebut baik dengan ukuran kapal yang dibolehkan melintasi jalur ini dan juga tata cara saat kapal-kapal besar melewati jalur ini yang tidak diperbolehkan untuk mendahului kapal yang ada di depannya. Hal ini dilakukan karena mengingat sempitnya wilayah Selat Malaka yang apabila ada kapal besar yang saling mendahului di jalur skema pemisah maka akan berakibat fatal dan sangat berbahaya bagi keamanan wilayah laut Selat

Malaka.⁵³

Tripartite Technical Expert Group (TTEG) juga mempunyai tantangan-tantangan yang cukup kompleks dalam pengelolaan selat malaka, hal ini terjadi karena Volume dan nilai barang yang diangkut melalui perairan selat malaka semakin tinggi dan dengan kondisi geografis selat malaka yang sempit, hal tersebut menciptakan potensi tabrakan yang dapat mengakibatkan pencemaran lingkungan, kecelakaan kapal tidak hanya merugikan pemilik kapal tetapi juga berdampak pada negara-negara di sekitar perairan selat malaka. Tantangan kedua, tindakan-tindakan yang melanggar hukum seperti, pembajakan, perampokan bersenjata dan teroris yang masih berpotensi dapat menggunakan berbagai tindakan yang mengancam keamanan kelautan, termasuk menyerang fasilitas pelabuhan. Tantangan ketiga, kurangnya batas maritim yang jelas dan juga menimbulkan tantangan untuk penegakkan hukum di laut sedikit peningkatan insiden perampokan maritime mulai dari 2008 ini disebabkan sebagian untuk penegakan hukum maritime yang bermasalah karena perdebatan batas-batas maritime di dua daerah:

1. Pertama menjadi antara Batam (Indoonesia) dan Changi (singapura) sepanjang Timur Kedua daerah tersebut menjadi selat malaka utara antara Sumatera (Indonesia) dan Pantai Barat Malaysia, dimana terdapat zee tanpa penegakkan hukum lebih muda, yang dapat diatasi dengan lebih efektif oleh pihka berwenang setempat.

⁵³ Rahmita Khairunnisa Manalu, Skripsi: “*TANGGUNG JAWAB SINGAPURA TERHADAP TUMPAHAN MINYAK DI PULAU NONGSA KOTA BATAM DITINJAU DARI HUKUM INTERNASIONAL*” (Medan:USU, 2019), Halaman. 80.

2. TTEG mengalami tantangan ketika minimnya alat bantu navigasi untuk jalur pelayaran dan peristiwa kandasnya kapal *showa maru* pada tanggal 06 Januari 1975, disamping kecelakaan pelayaran lainnya. Ketiga negara bertekad untuk mencari cara penanggulangan pencemaran sebagai akibat kecelakaan dan juga meningkatnya angka kejahatan melalui dirasakan oleh banyak negara pemakai. Kondisi tersebut telah membawa implikasi buruk pada perdagangan dunia.

Tantangan keempat dari TTEG, dalam permodalan TTEG bersifat sukarela maka tidak ada ukuran batas minimal dan maksimalnya dari dana yang diberikan dari semua negara yang ikut berpartisipasi dalam TTEG ini, akibatnya tidak ada keseragaman dalam pengumpulan dana tersebut.

Efektifitas TTEG pada tanggal 03 Januari 2017 Kapal Tanker Singapura, *Wan Hai 301* bertabrakan dengan kapal container Gibraltar APL Denver di Perairan Pelabuhan Pasir Gudang dan minyak sebanyak 300 ton atau 216 liter Barel menumpahi wilayah tersebut, IMO dan *Malaca Straits and Singapura Traft Fund* membantu membiaya pendanaan dalam mengatasi pencemaran tersebut.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Timbulnya tanggung jawab Negara seperti tanggung jawab Negara seperti halnya:
 - a. Adanya suatu kewajiban hukum internasional yang berlaku antara dua Negara tertentu;
 - b. Adanya suatu perbuatan atau kelalaian melanggar kewajiban hukum internasional tersebut yang melahirkan tanggung jawab Negara;
 - c. Adanya kerusakan atau kerugian sebagai akibat adanya tindakan yang melanggar hukum atau kelalaian.
2. Persetujuan Tiga Negara di Selat Malaka dan Selat Singapura yang dikenal dengan *Tripartite Agreement* tentang Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut di Selat Malaka antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura sejak tahun 1971 telah diterima. Setelah kandasnya kapal tangki Showa Maru, telah dibentuk suatu *Tripartite Technical Expert Group* (Kelompok Ahli Teknis Tiga Negara/TTEG) pada tahun 1975. Setiap tahun, 3 Littoral State (Indonesia, Malaysia dan Singapura) bersama-sama dengan Negara Pengguna (User State) seperti Jepang, China, Australia, Korea Selatan, India dan beberapa Negara anggota IMO lainnya melalui forum TTEG selalu melakukan pertemuan guna mengevaluasi pengelolaan Selat

Malaka-Selat Singapura dalam aspek keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan Maritim dan aspek keamanan

3. Terdapat beberapa kendala kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka dikarenakan semakin lama Selat Malaka semakin dangkal dan konfigurasi lingkungan fisik yang tidak seragam yang menyebabkan :
 - a. Perlunya dipertahankan jarak antara lunas kapal dengan dasar laut atau *under keel clearance (UKC)* minimal 3,5 meter selama melalui selat;
 - b. Menetapkan alur pelayaran yang harus dilalui oleh kapal tanker selama dalam perjalanan, terutama pada daerah “*Main Straits, Philip Chanel, dan Horsbug Light House*” seperti yang ditetapkan dalam peta selat;
 - c. Terhadap kapal tanker yang mempunyai luas dalam (*deep draught vessel*) yang mencapai kedalaman hingga 15 meter atau lebih, diharuskan melalui rute laut dalam atau deep water route, kecuali dalam keadaan darurat;
 - d. Prinsip “*voluntary pilotage*” berlaku pada daerah yang kritis atau berbahaya;
 - e. Kapal tanker yang tergolong VLCC dan ULCC disarankan untuk memelihara 10 knots selama perjalanan pada daerah berbahaya dan tidak diperkenankan saling mendahului (*no overtaking*);
 - f. Data tentang arus laut, pasang surut, dan petanya harus disempurnakan dari waktu ke waktu;
 - g. Terhadap kategori VLCC dan ULCC diharuskan memakai alat komunikasi yang baik;
 - h. Masalah ganti kerugian atau kompensasi, termasuk biaya pemulihan

(*cleaning -up*) di lingkungan laut.

- i. Sepanjang mengenai ganti rugi perdata.

B. Saran

Mengingat pentingnya ruang laut di Asa Tenggara karena potensi kekayaan alamnya dan letak strategisnya, maka perlindungan lingkungan laut harus lebih diperhatikan oleh beberapa negara yang melintasi laut khususnya di Selat Malaka. Dengan begitu sangat penting membangun kerja sama oleh beberapa negara untuk melindungi pelestarian lingkungan laut di Selat Malaka. Maka dari itu Negara pantai yaitu Indoensia, Malaysia dan Singapura membentuk sebuah *Tripartite Technical Expert Group* (Kelompok Ahli Teknis Tiga Negara/TTEG) dengan tujuan untuk keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka.

Banyaknya kasus pencemaran yang terjadi di Selat Malaka, maka diharapkan untuk semua negara yang melalui Selat Malaka harus lebih cepat tanggap membantu dalam mengangani pencemaran laut tersebut, khususnya apabila jika terjadi kecelakaan antara kapal dari kedua negara, tidak akan mungkin hanya 3 negara dan negara pantai saja yang mengatasi pencemaran laut yang diakibatkan pencemaran kapal tersebut, maka seharusnya seluruh negara harus ikut membantu mengatasinya..

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Agung Dharmar Syakti, dkk. 2012. Agen Pencemaran Laut. Bogor : PT. Penerbitan IPB Press.
- Amiruddin dan Zainal Asikin. 2013. Pengantar Metode Penelitian Hukum. Jakarta. Raja Grafindo Persada, Cetakan 7.
- Dyah Octarina Susanti dkk. 2013. *Penelitian Hukum (Legal Research)*, Jakarta : Sinar Grafika.
- Dikdik Mohammad Sodik, 2016. Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia, (Bandung : PT. Refika Aditama, Edisi Ketiga).
- Huala Adolf, 1996, Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada. Cet. 2.
- Indien Winarwati, 2016 Konsep Negara Kepulauan Perspektif Hukum Laut dan Penetapan Garis Batas Negara. Jakarta : Setara Press.
- I Wayan Parthiana, 2014, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*, Bandung : Yrama Widya. Cetakan Pertama.
- JG. Starke. 1989. Pengantar Hukum Internasional. Jakarta : Sinar Grafika, Edisi Kesepuluh
- Japanton Sitohang dkk. 2016. Masalah Perbatasan Wilayah Laut Indonesia dengan Malaysia dan Singapura, Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R. Agoes. 2003. Pengantar Hukum Internasional. Jakarta: Binacipta, Edisi Kedua. Cetakan Ke-1.
- Mochtar Kusumaatmadja. 1992. Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat Dari Sudut Hukum Internasional, Regional dan Nasional. (Sinar Grafika dan Pusat Studi Wawasan Nusantara : Jakarta).
- P. Joko Subagyo. 2013. Hukum Laut Indonesia. Jakarta: PT. Rineka Cipta, Cetakan kelima.
- Syahmin. 1988. Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional. Bandung: Binacipta.

Sefriani. 2014. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Yogyakarta : PT Raja Grafindo. Cetakan kelima.

Suteki dan Galang Taufani. 2018. *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori dan Praktis)*. Depok: Rajawali Pers.

B. Undang-Undang

Pasal 43 UNCLOS 1982

Pasal 197 UNCLOS 1982

Pasal 199 UNCLOS 1982

Pasal 235 UNCLOS 1982

C. Konvensi-konvensi

The International Convention on Oil Pollution Preparedness Response And Cooperation 1990 (OPRC).

Littoral States Meeting Joint Statement 1977.

D. e-Jurnal

Sri Maghfirah Indriani Wijaya. 2017. Usaha Malsindo Trilateral Coodianted Patrol dalam Menangani Perampokan Bersenjata di Selat Malaka. Universitas Diponegoro. Vol 3. No. 4.

E. Karya Ilmiah

Nugraha Yudhistira Bangsapraja. Skripsi. “Tinjauan Yuridis Pembajakan Oleh Kelompok Abu Sayyaf Berdasarkan Hukum Internasional”l. (Pasunda: UNPAS. 2019)

Rahadin Arguby. Tesis. “Efektifitas Kerjasama Pengelolaan Selat Malaka Melalui Rezim Tripartite Technical Expert Gorup”. (Yogyakarta: UMY. 2019)

Rahmita Khairunnisa Manalu, Skripsi: “*TANGGUNG JAWAB SINGAPURA TERHADAP TUMPAHAN MINYAK DI PULAU NONGSA KOTA BATAM DITINJAU DARI HUKUM INTERNASIONAL*” (Medan:USU, 2019)

F. Internet

Diakses dari <https://alihamdan.id/implementasi/> pada tanggal 12 Desember 2018

Diakses dari <https://putuedwin.blogspot.com/2014/10/batas-laut-indonesia-di-selat-malaka.html> diakses pada tanggal 01 September 2019. Maritime Port Authority of Singapore, fact sheet on the Revolving fund.online:



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsuac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id, fahum@umsu.ac.id

Bila menjawab surat ini, agar disebutkan nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : JUWANDI ANDRIYANSAH
NPM : 1506200588
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : IMPLEMENTASI PASAL 197 UNCLOSS 1982 DALAM UPAYA PENCEGAHAN PENCEMARAN LINGKUNGAN LAUT DI SELAT MALAKA
Pembimbing I : HARISMAN, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
4/7-2019	Perbik BAW I perbik. Metabolis.	[Signature]
10/7-2019	Perbik BAW II Tinjau pustaka	[Signature]
13/7-2019	Perbik BAW I, II, III.	[Signature]
9/8-2019	Perbik Substansi	[Signature]
16/8-2019	Perbik Substansi	[Signature]
13/9-2019	Perbik Substansi	[Signature]
17/9-2019	Perbik Substansi	[Signature]
19/9-2019	ACC untuk di diskusikan	[Signature]
30/9-2019	ACC diujikan dalam ujian skripsi	[Signature]

Diketahui,
Dekan Fak. Hukum UMSU

[Signature]
(Dr. Ida Hanifah, S.H., M.H)

Pembimbing

[Signature]
(HARISMAN, S.H., M.H)