

**TANGGUNG JAWAB NEGARA ASAL KAPAL TANKER
TERHADAP PENCEMARAN LAUT AKIBAT TABRAKAN
MENURUT *INTERNATIONAL MARITIME
ORGANIZATION (IMO)*
(Studi Kasus Libya Dengan Singapura)**

JURNAL

**Oleh:
MUHAMMAD GHAZIAN YUDISTIRA
1506200432**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2020**



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.umsuac.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 Sabtu, Tanggal 07 Maret 2020 Jam 13.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : MUHAMMAD GHAZIAN YUDISTIRA
NPM : 1506200432
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNGJAWAB NEGARA ASAL KAPAL
TANKER TERHADAP PENCEMARAN LAUT AKIBAT
TABRAKAN MENURUT INTERNATIONAL
MARITIME ORGANIZATION (IMO) (Studi Kasus
Libya dengan Singapura)
Dinyatakan : (A) Lulus Yudisium dengan Predikat Istimewa
() Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus

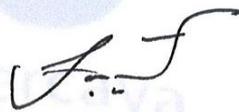
Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Hukum Internasional.

PANITIA UJIAN

Ketua

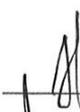
Sekretaris


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


FAISAL, SH., M.Hum
NIDN: 0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. MUHAMMAD NASIR SITOMPUL, S.H., M.H
2. MUKLIS, S.H., M.H
3. MUHAMMAD TEGUH SYUHADA, 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.umsuac.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 : MUHAMMAD GHAZIAN YUDISTIRA
NPM : 1506200432
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNGJAWAB NEGARA ASAL KAPAL TANKER TERHADAP PENCEMARAN LAUT AKIBAT TABRAKAN MENURUT INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) (Studi Kasus Libya dengan Singapura)

PENDAFTARAN : 05 Maret 2020

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

MUHAMMAD NASIR SITOMPUL, S.H., M.H
NIDN: 0118097203



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.umsuac.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 : MUHAMMAD GHAZIAN YUDISTIRA
NPM : 1506200432
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNGJAWAB NEGARA ASAL KAPAL
TANKER TERHADAP PENCEMARAN LAUT AKIBAT
TABRAKAN MENURUT INTERNATIONAL
MARITIME ORGANIZATION (IMO) (Studi Kasus
Libya dengan Singapura)

**Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian**

Medan, 17 Januari 2020

DOSEN PEMBIMBING

MUHAMMAD NASIR SITOMPUL, S.H., M.H
NIDN: 0118097203

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.umsuac.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 : **MUHAMMAD GHAZIAN YUDISTIRA**
NPM : 1506200432
Program : Strata – I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Internasional
Judul Skripsi : Tanggung Jawab Negara Asal Kapal Tanker
Terhadap Pencemaran Laut Akibat Tabrakan
Menurut *International Maritime Organization*
(*IMO*) (Studi kasus Libya dengan Singapura)

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, 14 Februari 2020

Saya yang menyatakan



MUHAMMAD GHAZIAN YUDISTIRA



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



KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : MUHAMMAD GHAZIAN YUDISTIRA
NPM : 1506200432
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB NEGARA ASAL KAPAL TANKER
TERHADAP PENCEMARAN LAUT AKIBAT TABRAKAN
MENURUT *INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)*
(Studi Kasus Libya Dengan Singapura)
Pembimbing : MHD NASIR SITOMPUL, SH., MH

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
5-8-19	Bimbingan judul	
12-8-19	Revisi proposal	
2-9-19	Revisi latar belakang	
16-9-19	Revisi metodologi	
8-10-19	- Revisi pembahasan	
16-10-19	- Penulisan	
1-11-19	- Revisi pembahasan	
15-1-20	Revisi kesimpulan & saran	
17-1-20	ACC untuk diujikan	

Diketahui Dekan
DEKAN FAKULTAS HUKUM

(Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H)

DOSEN PEMBIMBING

(MHD NASIR SITOMPUL, SH., MH)

ABSTRAK

TANGGUNG JAWAB NEGARA ASAL KAPAL TANKER TERHADAP PENCEMARAN LAUT AKIBAT TABRAKAN MENURUT *INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)* (Studi Kasus Libya Dengan Singapura)

MUHAMMAD GHAZIAN YUDISTIRA

Polusi atas tumpahan minyak yang terjadi di laut merupakan salah satu sumber pencemaran laut dan selalu menjadi fokus utama masyarakat luas, karena berakibat instan dirasakan oleh masyarakat sekitar kawasan pantai. Hal ini juga sangat menimbulkan dampak signifikan terhadap kerusakan ekosistem makhluk hidup disekitar pantai tersebut. Pencemaran minyak saat ini semakin sering terjadi seiring dengan peningkatan permintaan minyak dunia terhadap industri yang harus diangkut dari sumbernya yang cukup jauh. Juga seiring dengan peningkatan jumlah anjungan-anjungan pengeboran minyak lepas pantai, serta akibat peningkatan kuantitas transportasi laut. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk-bentuk tanggung jawab negara dalam terjadinya pencemaran laut, tanggung jawab negara terhadap laut negara lain akibat terjadinya pencemaran laut, serta upaya yang di lakukan oleh negara yang lautnya tercemar.

Jenis dan pendekatan penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan sifat penelitian deskriptif, yang menggunakan data hukum islam, data sekunder. Data diperoleh dengan cara studi kepustakaan, kemudian data diolah dengan menggunakan analisis kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa bentuk-bentuk tanggung jawab negara dalam terjadinya pencemaran laut diantaranya negara-negara yang berkompeten harus bertanggung jawab dan mempunyai kewajiban untuk membayar ganti rugi untuk kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut yang timbul dari kegiatan yang diselenggarakan atau atas nama mereka. Setiap negara bertanggung jawab terhadap pencemaran lintas batas yang ditimbulkan dari kegiatan yang berada di wilayah yurisdiksinya maupun dari kegiatan yang berada di bawah pengawasannya. Tanggung jawab negara terhadap laut negara lain akibat terjadinya pencemaran laut diantaranya terdapat dalam Pasal 194 ayat (3) huruf (b) UNCLOS, Konvensi MARPOL, Konvensi CLC 1969, Konvensi IOPCFunds, dan konvensi *Bunker Convention*. Upaya yang dilakukan oleh negara yang lautnya tercemar yaitu dapat melalui pengajuan ke Pengadilan Internasional yang berupa *The International Tribunal for the law of the Sea* (ITLOS) untuk hukum laut. Selain itu Mahkamah Internasional yang merupakan suatu pengadilan internasional yang berfungsi untuk menyelesaikan perselisihan antar negara berdaulat yang mana para pihak setuju dan tunduk atasnya. Selanjutnya dapat melalui *An Arbitral Tribunal Constituted in accordance with Annex VII* (Pengadilan arbitrase). Atau dapat melalui *Special Arbitration* yang merupakan Pengadilan arbitrase khusus.

Kata kunci: Tanggungjawab Negara, Kapal Tanker, Pencemaran Laut.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wbr.

Alhamdulillah Puji dan syukur kehadiran Allah SWT, yang telah memberikan nikmat kesehatan, keselamatan dan ilmu pengetahuan yang merupakan amanah, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan sebagai sebuah karya ilmiah yang berbentuk skripsi. Shalawat dan salam juga dipersembahkan kepada Nabi Besar Muhammad SAW.

Skripsi ini disusun dan diajukan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Skripsi ini yang berjudul **“TANGGUNG JAWAB NEGARA ASAL KAPAL TANKER TERHADAP PENCEMARAN LAUT AKIBAT TABRAKAN MENURUT INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) (Studi Kasus Libya Dengan Singapura)”**

Disadari skripsi ini tidak akan selesai tanpa adanya bantuan, perhatian dan kasih sayang dari berbagai pihak yang mendukung pembuatan skripsi ini, baik moril maupun materil yang telah diberikan dalam penyelesaian skripsi ini. Terima kasih secara khusus dan istimewa diberikan kepada orang yang paling berharga dan berjasa dalam hidup saya, merekalah yang selalu menjadi panutan dan inspirasi bagi saya selama ini yakni **“Ayahanda dan Ibunda”**, Semoga Allah SWT senantiasa melindungi dan memberikan kesehatan serta rezeki yang berlimpah kepada mereka.

Selanjutnya dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah saya haturkan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani, M.A.P. selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Ibu Hj. Ida Hanifah, S.H, M.H. Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Faisal, S.H, M.Hum. Selaku Wakil Dekan I dan Bapak Zainuddin, S.H, M.H. Selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak M. Nasir Sitompul, S.H., M.H.selaku Dosen Pembimbing yang dengan penuh perhatian, motivasi dan arahan serta saran dalam membimbing sehingga skripsi ini selesai dengan baik.
5. Ibu Atikah Rahmi, S.H, M.H selaku Kepala Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Ibu Isnina, S.H, M.H selaku Dosen Penasehat Akademik.
7. Bapak dan Ibu dosen yang mengajar selama ini di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang tidak dapat disebutkan satu persatu.
8. Disampaikan juga terima kasih kepada seluruh Staf Biro Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan pelayanan administrasi yang sangat bersahaja kepada seluruh mahasiswa.

9. Kepada semua teman seperjuanganku di Fakultas Hukum UMSU stambuk 2014, yang lainnya yang sangat berperan penting dalam proses selama perkuliahan saya ucapkan banyak terima kasih.

Akhirnya, saya berharap semoga skripsi ini bermanfaat bukan hanya bagi saya, akan tetapi juga bagi para pembaca. Semoga Allah senantiasa melimpahkan Taufiq dan Hidayah-Nya kepada kita semua.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Medan, Juni 2020

Penulis

MUHAMMAD GHAZIAN YUDISTIRA

DAFTAR ISI

Pendaftaran Ujian	
Berita Acara Ujian	
Persetujuan Pembimbing	
Pernyataan Keaslian	
Abstrak.....	i
Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	v
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah	5
2. Faedah Penelitian	5
B. Tujuan Penelitian	6
C. Definisi Operasioanal	6
D. Keaslian Penelitian.....	7
E. Metode Penelitian.....	8
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	9
2. Sifat Penelitian	9
3. Sumber Data.....	9
4. Alat Pengumpul Data.....	11
5. Analisis Data	11
BAB II: TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Tanggungjawab Negara	12
B. Pengertian Pencemaran Laut	13
C. Organisasi Dunia Dalam Bidang Lingkungan Hidup Dan Perlindungan Lingkungan Laut.....	27

BAB III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Bentuk-Bentuk Tanggung Jawab Negara Dalam Terjadinya Pencemaran Laut	33
B. Tanggung Jawab Negara Terhadap Laut Negara Lain Akibat Terjadinya Pencemaran Laut	35
C. Upaya Yang Di Lakukan Oleh Negara Yang Lautnya Tercemar	55

BAB IV: KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	69
B. Saran	70

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Wilayah suatu negara selain dikenal udara dan darat, juga dikenal lautan. Namun masalah kelautan atau wilayah laut tidak dimiliki oleh setiap negara, hanya negara-negara tertentu yang mempunyai wilayah laut yaitu negara dimana wilayah daratnya berbatasan dengan laut. Laut adakalanya merupakan batas suatu negara dengan negara lain dengan titik batas yang ditentukan melalui ekstradisi bilateral atau multilateral yang berarti pula merupakan batas kekuasaan suatu negara, sejauh garis terluar batas wilayahnya.¹ Persoalan yang tampaknya sederhana, tetapi ternyata cukup rumit adalah tentang garis batas landas kontinen antara dua negara atau lebih, baik antara negara yang letaknya berdampingan (*adjacent*) atau pun berhadapan (*opposite*).²

Lingkungan laut sebagai perwujudan suatu bagian (aspek) dari lingkungan hidup di atas bola bumi ini dewasa ini memperlihatkan perkembangan baru. Fungsi laut bukan lagi sekedar tempat membuat garam, menangkap ikan, kegunaan pelayaran, atau tempat rekreasi. Namun, di dalam perkembangannya saat ini mengarah pada pertambangan mineral di dasar laut, dan percobaan nuklir yang dilakukan oleh negara-negara adikuasa. Dan barengi pula dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang maju pesat. Lebih jauh lagi, bahkan fungsi laut itu telah berkembang menjadi tempat pemukiman bagi umat

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

² I Wayan Parthiana. 2015. *Landas Kontinen Dalam Hukum Laut Internasional*. Bandung: Mandar Maju, halaman 58.

manusia yang masa ini telah mulai diperkirakan oleh para ahli ilmu pengetahuan. Sehingga kebinekaan guna laut bagi manusia, dapat digolongkan antara lain sebagai sarana pelayaran, tempat kegiatan hiburan, pertambangan dan pertahanan keamanan. Kesemuanya itu diwujudkan oleh manusia lewat pandangan maupun perhatian yang selalu berubah.³

Perubahan pandangan dan perhatian tersebut didasarkan pada perubahan kepentingan dan kemampuan memanfaatkan laut. Serta sumber-sumber daya yang terkandung di dalamnya untuk memenuhi kebutuhan pokok pada masa mendatang. Oleh karena itu perhatian kelautan saat ini bertumpu pada perkembangan kebutuhan sumber daya dari negara-negara di dunia, yaitu menjadikan tumpuan kehidupan setelah daratan. Sehubungan dengan perkembangan tersebut, lingkungan laut harus terhindar dari segala bentuk yang merugikan. Terlebih-lebih pada pengertian sekarang yang banyak dipermasalahkan yaitu mengenai pencemaran laut.⁴

Masalah pencemaran laut yang disebabkan oleh berbagai sumber telah menjadi perhatian masyarakat Internasional sejak lama. Pendekatan terhadap pencemaran laut dapat diberikan dari berbagai disiplin ilmu, termasuk hukum internasional dan bahkan masalahnya mempunyai sifat internasional (lintas batas negara).⁵

Peristiwa pencemaran di perairan atas tumpahan minyak lebih sering terjadi dibanding pencemaran yang terjadi di darat. Hal tersebut sangat

³ Arifin Siregar. 1996. *Hukum Pencemaran Laut Di Selat Malaka*. Medan: Kelompok Studi Hukum dan Masyarakat Fakultas Hukum USU, halaman 22.

⁴ *Ibid.*, halaman 23.

⁵ Dikdik Mohamad Sodik. 2014. *Hukum Laut Internasional Dan Pengaturannya Di Indonesia*. Bandung: Reflika Aditama, halaman 241.

memprihatinkan, karena menyebabkan kerusakan pada lingkungan dan ekosistem yang ada di laut. Peristiwa tersebut juga menyebabkan kerugian-kerugian, sebab laut merupakan suatu sistem yang selalu mengalami perubahan secara dinamis, juga menyediakan wahana rekreasi yang menarik untuk dijadikan destinasi, dan menjadi tempat untuk mempelajari ekosistem kehidupan di laut. Namun cukup disayangkan, sejak dahulu laut sering dianggap sebagai destinasi akhir yang mudah untuk membuang segala bentuk limbah hasil dari perbuatan manusia. Persepsi luas volume laut di dunia yang sangat luas mempunyai kemampuan tidak terbatas untuk menyerap limbah tersebut merupakan suatu kesalahan besar.

Polusi atas tumpahan minyak yang terjadi di laut merupakan salah satu sumber pencemaran laut dan selalu menjadi fokus utama masyarakat luas, karena berakibat instan dirasakan oleh masyarakat sekitar kawasan pantai. Hal ini juga sangat menimbulkan dampak signifikan terhadap perusakan ekosistem makhluk hidup disekitar pantai tersebut. Pencemaran minyak saat ini semakin sering terjadi seiring dengan peningkatan permintaan minyak dunia terhadap industri yang harus diangkut dari sumbernya yang cukup jauh. Juga seiring dengan peningkatan jumlah anjungan-anjungan pengeboran minyak lepas pantai, serta akibat peningkatan kuantitas transportasi laut.

Beranjak dari peristiwa tersebut, dalam rangka upaya peningkatan keselamatan kerja dan keselamatan pelayaran, PBB berdasarkan konferensi tepatnya pada tahun 1948 telah menyepakati agar dibentuknya suatu badan Internasional khusus menangani masalah dibidang kemaritiman. Perwujudan atas upaya hasil dari konferensi tersebut langkah pertama yang dilakukan adalah

dengan membentuk suatu badan bernama *Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*. Setelah sepuluh tahun kemudian, yaitu pada tahun 1958 barulah organisasi tersebut diakui secara Internasional, yang kemudian melakukan perubahan nama menjadi *International Maritime Organization (IMO)* sejak tanggal, 22 Mei 1982. Setelah IMO didirikan, dalam keberlangsungannya IMO telah banyak menciptakan regulasi-regulasi mengenai perlindungan lingkungan laut khususnya terkait dengan pencemaran. Regulasi tersebut terbagi menjadi 4 bidang yaitu *maritime safety, marine pollution, liability compensation, dan other subject*.

Konvensi Hukum Laut III (*United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS III)*) mengartikan pencemaran laut adalah perubahan dalam lingkungan laut termasuk muara sungai atau (*estuaries*) yang menimbulkan akibat yang buruk sehingga dapat merusak sumber hayati laut (*marine living resource*), bahaya terhadap kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan laut termasuk perikanan dan penggunaan laut secara wajar, menurunkan kualitas air laut dan mutu kegunaan serta manfaatnya.

Kenyatannya telah banyak aturan-aturan mengenai pencemaran laut mengenai tabrakan kapal yang kemudian menumpahkan minyak mentah ke laut. seperti yang terjadi antara kapal Alyarmouk dari Libya dan MV Sinar Kapuas dari Singapura. Tabrakan tersebut terjadi di perbatasan Indonesia dan Singapura yang menyebabkan tercemarnya perairan Indonesia akibat tumpahan minyak di sekitar pulau Bintan. Peristiwa tersebut jelas mengakibatkan kerugian terhadap negara dan/atau wilayah tempat terjadinya peristiwa tersebut.

Berdasarkan pemaparan masalah diatas maka dari itu peneliti merasa tertarik untuk mengangkat dan membahas penelitian dengan judul **“Tanggung Jawab Negara Asal Kapal Tanker Terhadap Pencemaran Laut Akibat Tabrakan Menurut *International Maritime Organization (IMO)* (Studi Kasus Libya Dengan Singapura)”** guna mencari tahu sebab akibat serta penyelesaian terhadap topik permasalahan tersebut. Adapun rumusan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Rumusan Masalah

- a. Bagaimana bentuk-bentuk tanggung jawab negara dalam terjadinya pencemaran laut?
- b. Bagaimana tanggung jawab negara terhadap laut negara lain akibat terjadinya pencemaran laut?
- c. Bagaimana upaya yang di lakukan oleh negara yang lautnya tercemar?

2. Faedah 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 dapat memecahkan permasalahan yang kami teliti yaitu tentang tanggung jawab negara asal kapal tanker terhadap pencemaran laut akibat tabrakan menurut *International Maritime Organization (IMO)*.

B. Tujuan Penelitian

Berdasarkan hal tersebut, adapun tujuan penelitian dalam skripsi ini, diantaranya:

1. Untuk mengetahui bentuk-bentuk tanggung jawab negara dalam terjadinya pencemaran laut
2. Untuk mengetahui tanggung jawab negara terhadap laut negara lain akibat terjadinya pencemaran laut
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh negara yang lautnya tercemar.

C. Definisi operasional

1. Tanggung Jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya) atau hak fungsi menerima pembebanan, sebagai akibat sikap pihak sendiri atau lain.⁶
1. Negara adalah negara yang berdaulat dan merdeka saja yang diakui sebagai subjek hukum internasional. Sedangkan negara jajahan atau koloni belum dianggap sebagai subjek hukum internasional.⁷
2. Pencemaran Laut adalah perubahan pada lingkungan laut yang terjadi akibat dimasukkannya oleh manusia secara langsung ataupun tidak, bahan-bahan atau energi ke dalam lingkungan laut yang menghasilkan akibat yang demikian buruknya sehingga merupakan kerugian terhadap kekayaan hayati,

⁶ Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa. 2017. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga, Departemen Pendidikan Nasional RI, Jakarta: Balai Pustaka, halaman 1139.

⁷ Ilhami Bisri. 2010. *Sistem Hukum Indonesia; Prinsip-Prinsip & Implementasi Hukum Di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 93.

bahaya terhadap kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan di laut termasuk perikanan dan lain-lain penggunaan laut yang wajar.⁸

3. *International Maritime Organization (IMO)* adalah suatu organisasi internasional yang mengkoordinasikan keselamatan maritim internasional dan pelaksanaannya.

D. Keaslian Penelitian

Peneliti menyakini telah banyak peneliti-peneliti lainnya yang mengangkat tentang topik permasalahan tersebut sebagai topik penelitiannya. Peneliti menyebutkan sedemikian setelah melakukan penelusuran melalui jejaring internet maupun pada pustaka-pustaka dan beberapa sumber dari perpustakaan digital melalui media internet. Penelitian-penelitian yang peneliti temukan dilapangan, dari beberapa hasil tersebut, ada dua yang hampir mendekati dikarenakan topik penelitian yang sama, yaitu :

1. Khair Ilham NIM: 140200068, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Tahun 2018 yang berjudul “Tanggung Jawab Perusahaan Minyak Dari Libya Terhadap Tumpahan Minyak Di Perbatasan Indonesia Dengan Singapura Ditinjau Dari Hukum Internasional”. Adapun rumusan masalah skripsi ini adalah:
 - a. Bagaimana pengaturan hukum internasional tentang pencemaran laut akibat tumpahan minyak?
 - b. Bagaimana tanggung jawab perusahaan libya terhadap tumpahan minyak yang menimbulkan pencemaran laut?

⁸ Arifin Siregar, *Op. Cit.*, halaman 23.

c. Bagaimana bentuk penyelesaian sengketa tumpahnya minyak di perbatasan laut Indonesia?

Penelitian tersebut bersifat yuridis normatif dan lebih berfokus kepada penyelesaian dan pertanggung jawaban perusahaan minyak atas pencemaran laut.

2. Fathurrahman Ahmad Fauzi NIM: 1113048000020, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Tahun 2018 yang berjudul “Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Kasus Kilang Minyak Montara Di Laut Timor. (Studi Kasus Kilang Minyak Montar Di Laut Timor)” Adapun rumusan masalah skripsi ini adalah bagaimana penyelesaian sengketa yang dapat digunakan untuk menyelesaikan sengketa kasus pencemaran kilang minyak montara di laut Timor berdasarkan hukum laut internasional?

Penelitian tersebut bersifat yuridis normatif dan lebih berfokus terhadap penyelesaian sengketa kasus pencemaran kilang minyak Montara di laut Timor.

Berdasarkan analisis dan kajian secara konstruktif, substansi dan pembahasan terhadap kedua penelitian tersebut di atas dengan ini peneliti yakin hasil penelitian peneliti berbeda dengan penelitian yang telah dilakukan saat ini.

E. Metode Penelitian

Guna mempermudah dan memperoleh hasil yang sesuai dengan standard penulisan skripsi sebagai suatu karya ilmiah, maka diperlukan suatu penelitian yang maksimal yang memerlukan ketelitian, kecermatan dan usaha yang gigih.

Seiring dengan topik, judul dan juga permasalahan yang diangkat, maka penulis akan menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis normatif, adapun yang dimaksud dengan jenis penelitian yuridis normatif adalah penelitian hukum kepustakaan karena dalam penelitian hukum normatif dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder saja.⁹ Sedangkan pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan, adapun yang dimaksud dengan pendekatan perundang-undangan adalah menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang diketengahkan. Pendekatan perundang-undangan dilakukan dalam rangka penelitian hukum untuk kepentingan praktis maupun penelitian hukum untuk kepentingan akademis.¹⁰

2. Sifat Penelitian

Berdasarkan judul penelitian dan rumusan masalah, sifat penelitian dan alat pengumpul data yang digunakan termasuk dalam kategori deskriptif analisis yang menggunakan jenis penelitian yuridis normatif, melalui penelitian deskriptif peneliti berusaha mendeskripsikan peristiwa dan kejadian yang menjadi pusat perhatian tanpa memberikan perlakuan khusus terhadap peristiwa tersebut.

3. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian hukum ini dapat dibagi menjadi (tiga) macam. Penelitian ini diperoleh dari data sekunder yaitu studi

⁹ Dyah Ochtorina Susanti Dan A'an Efendi. 2015. *Penelitian Hukum (Legal Research)*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 19.

¹⁰ *Ibid.*, halaman 110.

kepuustakaan, yakni dengan mengumpulkan referensi yang berkaitan dengan objek atau materi penelitian yang meliputi :¹¹

- a. Data kewahyuan, adalah data yang bersumber dari Al-qur'an dan hadits-hadits yang berkaitan dengan topik penelitian.
- b. Data primer, adalah data yang diperoleh seorang peneliti langsung dari sumbernya tanpa perantara pihak lain (langsung dari objeknya), lalu dikumpulkan dan diolah sendiri atau seorang atau suatu organisasi.¹²
- c. Data sekunder, adalah data yang diperoleh seorang peneliti secara tidak langsung dari sumbernya (objek penelitian), tetapi melalui sumber lain. Peneliti mendapatkan data yang sudah jadi yang dikumpulkan oleh pihak lain dengan berbagai cara atau metode baik secara komersial maupun non komersial. Data sekunder terbagi lagi menjadi bahan-bahan hukum yaitu:
 - 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat secara yuridis yang terdiri dari *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969*, *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunker Convention) 2001*, *International Tribunal For The Law Of The Sea (ITLOS)*, *Maritime Pollution Tahun 1973*, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut.

¹¹ Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, halaman 21.

¹² Suteki Dan Galang Taufani. 2018. *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori, Dan Praktik)*. Depok: Rajawali Pers, halaman 214.

- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer seperti hasil karya ilmiah para sarjana, hasil-hasil penelitian, jurnal, dan lain sebagainya
- 3) Bahan hukum tersier, yaitu berupa komplementer untuk bahan hukum sekunder dan tersier, mencakup kamus bahasa untuk pembenahan bahasa Indonesia serta untuk menerjemahkan beberapa literatur asing.

4. Alat Pengumpul Data

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara penelitian kepustakaan (*library research*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau yang disebut dengan data sekunder. Adapun data sekunder yang digunakan dalam penulisan skripsi ini antara lain berasal dari buku-buku baik koleksi pribadi maupun dari perpustakaan serta jurnal-jurnal hukum.

5. Analisis Data

Analisis data dilakukan secara kualitatif yakni lebih menekankan analisisnya pada proses penyimpulan deduktif dan induktif serta pada analisis terhadap dinamika hubungan antar fenomena yang diamati, dengan logika ilmiah. Ini bukan berarti bahwa analisis kualitatif sama sekali tidak menggunakan dukungan data kuantitatif, akan tetapi penekanannya tidak pada pengujian hipotesis melainkan pada usaha menjawab pertanyaan penelitian melalui cara-cara berpikir formal dan argumentatif.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Tanggung Jawab Negara

Istilah hukum internasional pertama kali diperkenalkan oleh Jeremy Bentham dalam bukunya, *the introduction to the principles of morals and legislation*, yang ditulis pada tahun 1840, dalam bahasa Inggris dan Romawi, istilah hukum internasional telah menggantikan terminologi lama *law of nations* atau *droit de gens* yang dapat ditelusuri balik pada konsep Romawi, *ius gentium* dan ditulis oleh Cicero.¹³ Dalam bahasa Jerman, Belanda, Skandinavia dan Slavic, masih menggunakan terminologi lama yaitu *Volkerrecht*, *Volkenrecht*, dan lainnya.¹⁴ Dalam perkembangannya, istilah hukum internasional banyak digunakan dalam literatur hukum internasional baik literatur asing maupun bahasa Indonesia.

Umumnya para pakar hukum Internasional hanya mengemukakan karakteristik timbulnya tanggung jawab negara seperti berikut; adanya suatu kewajiban hukum internasional yang berlaku antara dua negara tersebut adanya suatu perbuatan atau kelalaian yang melanggar kewajiban hukum internasional tersebut yang melahirkan tanggung jawab negara adanya kerusakan atau kerugian sebagai akibat adanya tindakan yang melanggar hukum atau kelalaian. Meski belum mendapat kesepakatan universal, karakteristik diatas banyak diikuti dalam hukum internasional klasik.

¹³ Suparto Wijoyo dan A'an Efendi. 2017. *Hukum Lingkungan Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 14-15.

¹⁴ *Ibid.*

Hukum Internasional klasik cenderung sangat membatasi ruang lingkup tanggung jawab negara, subjeknya hanya negara, harus dalam kerangka hubungan antarnegara dan bilateral. Disamping itu, hukum tanggung jawab negara juga dibatasi oleh prinsip teritorial, imunitas, yurisdiksi negara, kedaulatan negara, serta prinsip non intervensi. Pembatasan-pembatasan semacam ini dalam praktik terbukti sudah tidak memenuhi kebutuhan lagi, terlebih setelah makin banyaknya aktor-aktor non negara dalam hubungan internasional, seperti *International Non-Government Organization (INGO)*, individu, bahkan perusahaan-perusahaan transnasional.

Negara bertanggung jawab untuk memberikan *full reparation* terhadap kerugian (*injury*) yang ditimbulkan oleh *the internationally wrongful acts*. Kerugian yang dimaksud meliputi material, immaterial yang disebabkan oleh *the internationally wrongful act* negara tersebut. Tanggung jawab ini bersifat melekat pada negara. Artinya suatu negara berkewajiban memberikan ganti rugi manakala negara itu menimbulkan kerugian pada negara lain. *Full reparation* terhadap kerugian dapat berupa restitusi, kompensasi, penghukuman terhadap orang-orang yang seharusnya bertanggung jawab, permintaan maaf atau pemuasan (*satisfaction*) atau kombinasi dari kesemuanya.

B. Pengertian Pencemaran Laut

Mengkaji lebih jauh mengenai pencemaran laut, maka perlu diketahui terlebih dahulu pengertian Pencemaran dan kemudian definisi dari Pencemaran Laut itu sendiri, yang mana keduanya memiliki keterkaitan. Pengertian

Pencemaran, seperti yang dijabarkan *United Nations Environment Programme* (UNEP), 1980 dalam Romimohtarto (1991) adalah:

Proses masuknya zat-zat atau energy kedalam lingkungan oleh aktivitas manusia secara langsung yang mengakibatkan terjadinya .pengaruh yang merugikan sedemikian rupa sehingga pada akhirnya akan membahayakan manusia, merusak lingkungan hayati (sumber daya hayati) dan ekosistem serta mengurangi atau menghalangi kenyamanan dan penggunaan lain yang semestinya dari suatu system lingkungan.¹⁵

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup juga memberikan defenisi pencemaran, yang bunyinya sebagai berikut:

Pencemaran adalah masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energy dan komponen lain kedalam lingkungan dan atau berubahnya tatanan lingkungan oleh kegiatan manusia atau oleh proses alam, sehingga kualitas lingkungannya turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan menjadi kurang atau tidak dapat berfungsi lagi sesuai peruntukannya.¹⁶

Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut, pada Pasal 1 ayat (2) memberikan defenisi mengenai pencemaran laut, yaitu:

Pencemaran laut adalah masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energy atau komponen lain kedalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai lagi dengan baku mutu dan/atau fungsinya.

Pencemaran lingkungan laut menurut ketentuan Pasal 1 ayat 4 Konvensi Hukum Laut 1982, yaitu:

Pollution of the marine environment means the introduction by man directly or indirectly, of substance or energy into the marine environment,

¹⁵ Laura Siahainenia. 2001. *Pencemaran Laut Dampak Dan Penanggulangannya*, dalam Makalah Falsafah Sains Program Pasca Sarjana/S3 Institut Pertanian Bogor, halaman 2.

¹⁶ Pasal 1 angak 1 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

*including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resource and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea.*¹⁷

Mochtar Kusumaatmadja dalam Bunga Rampai Hukum Laut juga memberikan definisi mengenai Pencemaran Laut, yaitu:

Pencemaran laut adalah perubahan pada lingkungan laut yang terjadi akibat dimasukkannya oleh manusia secara langsung ataupun tidak bahan-bahan atau energy ke dalam lingkungan laut (termasuk muara sungai) yang menghasilkan akibat yang demikian buruknya, sehingga merupakan kerugian terhadap kekayaan hayati, bahaya terhadap kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan di laut termasuk perikanan dan lain-lain penggunaan laut yang wajar, pemburukan daripada kualitas air laut dan menurunnya tempat-tempat pemukiman dan rekreasi.¹⁸

Inter Maritim Organization (IMO) juga memberikan batasan mengenai pencemaran laut, yaitu :

Marine pollution has been defined as the "introduction by man, directly or indirectly of substance or energy into the marine environment (including estuaries) resulting in such deleterious effects as harm to living resources, hazard to human health, hindrance to marine activities, including fishing, impairment, quality of sea water and reduction of amenities.

(Pencemaran laut mempunyai definisi bahwa segala sesuatu yang dilakukan oleh manusia baik secara langsung maupun tidak langsung dengan menggunakan zat-zat atau bahan-bahan pencemar kedalam lingkungan kelautan (termasuk muara laut) yang mengakibatkan/menyebabkan efek-efek yang membahayakan bagi sumber daya alam dan kehidupan laut, berbahaya bagi kesehatan manusia, gangguan bagi segala aktivitas di laut, termasuk perikanan, rusaknya kualitas penggunaan air laut dan rendahnya fasilitas-fasilitas kelautan).¹⁹

Pengertian tentang pencemaran laut sangat luas ruang lingkupnya, inti pokoknya menggambarkan dua hal, yakni :

1. Bahwa pencemaran laut disebabkan oleh perbuatan manusia,

¹⁷ Dikdik Mohamad Sodik, *Op. Cit.*, halaman 242.

¹⁸ Mochtar Kusumaatmadja. 1978. *Bunga Rampai Hukum Laut*. Jakarta: Bina Cipta, halaman 177.

¹⁹ M. Dimiyati Hartono. 1977. *Hukum Laut Internasional, Pengamanan Berbagai Aspek Yuridis Kawasan Nusantara Negara RI*, Jakarta: Bhratara Karya Aksara, halaman 132.

2. Bahaya akibat daripada pencemaran atas kemantapan ekologis daripada laut.²⁰

Ketentuan di atas, maka pencemaran lingkungan laut dapat diartikan masuk atau dimasukkannya zat, dan energi ke dalam lingkungan laut, termasuk muara oleh kegiatan manusia, yang mengakibatkan rusaknya sumber daya hayati dan kehidupan di laut, mengancam kesehatan manusia, mengganggu kegiatan-kegiatan di laut, termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut lainnya yang sah serta menurunnya kualitas air laut untuk berbagai kebutuhan. Dengan demikian, maka pencemaran laut merupakan bentuk marine environmental damage dalam arti adanya perusakan, gangguan dan perubahan yang menyebabkan lingkungan laut tidak berfungsi sebagaimana mestinya.

Bab XII UNCLOS 1982 memuat ketentuan-ketentuan yang bersifat umum mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Bab ini hanya akan membahas ketentuan-ketentuan yang mengatur kewajiban negara-negara peserta Konvensi Hukum laut 1982 (selanjutnya disebut negara-negara) untuk melindungi dan melestarikan lingkungan lautnya. Ketentuan umum tentang kewajiban negara-negara untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut diatur dalam Pasal 192. Berdasarkan kewajiban tersebut, ketentuan Pasal 193 memberikan hak kepada negara-negara untuk mengeksploitasi sumber daya alam mereka. Namun hak untuk mengeksploitasi sumber daya alam berdasarkan ketentuan di atas, harus dilaksanakan sejalan dengan kebijakan lingkungan nasionalnya dan kewajiban mereka tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.²¹

²⁰ Mochtar Kusumaatmadja, *Op. Cit.*, halaman 178.

²¹ Dikdik Mohamad Sodik, *Op. Cit.*, halaman 243.

Tindakan-tindakan yang harus diambil suatu negara untuk mencegah, mengurangi dan mengatasi pencemaran lingkungan lautnya terdapat dalam ketentuan Pasal 194. Ketentuan Pasal 194 ayat 1 menetapkan bahwa negara-negara berkewajiban untuk mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk mencegah, mengurangi dan mengatasi pencemaran lingkungan laut yang berasal dari sumber apa pun untuk mencapai tujuan yang ditetapkan dalam Pasal 192.²²

Negara-negara, menurut, ketentuan ayat 2 Pasal 194, juga berkewajiban untuk mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk menjamin agar kegiatan-kegiatan yang berlangsung dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka tidak menimbulkan pencemaran terhadap negara-negara lain atau terhadap daerah diluar yurisdiksinya. Selanjutnya, menurut ketentuan ayat 4 negara-negara di dalam mengambil tindakan-tindakan untuk mencegah. Mengurangi atau mengatasi pencemaran lingkungan laut harus menghindarkan diri dari perbuatan-perbuatan yang merupakan hambatan atau campur tangan yang tidak beralasan dalam kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh negara-negara lain dalam melaksanakan hak-hak dan kewajibannya yang dijamin oleh konvensi.²³

Ketentuan Pasal 194 ayat 5 ditetapkan bahwa segala tindakan yang diambil akan meliputi tindakan-tindakan yang diperlukan untuk melindungi dan melestarikan ekosistem yang nyaris rusak, satwa langka, dan makhluk-makhluk hidup lainnya di laut. Dalam mengambil tindakan-tindakan untuk mencegah, mengurangi, dan mengatasi pencemaran lingkungan laut, negara-negara menurut

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*, halaman 244.

pasal 195 juga harus bertindak secara hati-hati agar tidak menyebarkan kerusakan atau memindahkan bahaya pencemaran terhadap daerah di luar yurisdiksinya.²⁴

Negara-negara juga berkewajiban untuk membuat peraturan perundang-undangan perihal pencegahan, pengurangan dan penguasaan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh sumber-sumber pencemaran yang terjadi di darat, yang disebabkan oleh kegiatan penggalian sumber daya alam di dasar laut dan tanah di bawahnya, yang disebabkan oleh kapal-kapal atau instalasi-instalasi yang beroperasi di kawasan dasar laut internasional, yang disebabkan oleh pembuangan kotoran dan sampah (*dumping*), dan yang disebabkan oleh pencemaran laut yang berasal dari kapal-kapal yang berlayar di bawah benderanya. Negara-negara juga dapat membuat peraturan perundang-undangan tentang anti pencemaran terhadap kapal-kapal yang berlayar di laut teritorial atau zona ekonomi eksklusifnya sesuai dengan ketentuan pasal 211. Berdasarkan ketentuan pasal 212 peraturan perundang-undangan juga perlu dibuat untuk menanggulangi pencemaran laut yang berasal dari atmosfer.²⁵

Ketentuan-ketentuan di atas perlu dikaitkan dengan ketentuan-ketentuan lainnya dalam bab XII yang mewajibkan negara-negara untuk memaksakan peraturan perundang-undangan mereka yang diadakan sesuai dengan pasal 207 sampai dengan pasal 212, yang berkenaan dengan sumber-sumber pencemaran yang disebabkan oleh perbuatan yang terjadi di darat, kegiatan penggalian sumber daya alam di dasar laut dan tanah di bawahnya; kapal-kapal atau instalasi-instalasi

²⁴ *Ibid.*

²⁵ *Ibid.*, halaman 252-253.

yang beroperasi di kawasan dasar laut internasional; pembuangan kotoran dan sampah (*dumping*).

Tindakan-tindakan pemaksaan tersebut di atas dapat dilakukan oleh negara bendera kapal, negara pelabuhan dan negara pantai. Sebagaimana telah ditentukan dalam ketentuan yang tercantum menurut Pasal 217 ayat 1, negara bendera kapal diwajibkan untuk menjamin penataan peraturan-peraturan dan standar-standar internasional yang berlaku, serta peraturan perundang-undangan tentang pencegahan, pengurangan dan penguasaan pencemaran lingkungan laut yang berasal dari kapal-kapal oleh kapal-kapal yang berlayar di bawah benderanya.²⁶ Atas dasar itu, negara bendera kapal harus mengadakan peraturan perundang-undangan tersebut dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan. Dalam pada itu, negara bendera kapal diwajibkan untuk memaksakan berlakunya peraturan perundang-undangannya dengan tidak mempersoalkan tempat terjadinya pelanggaran.²⁷

Penelitian ilmiah ini, ditekankan pada pengelolaan pencemaran laut akibat kegiatan pelayaran kapal-kapal negara asing, baik dengan menggunakan hak lintas transit (*right of transit passage*) maupun hak lintas alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*) di perairan Indonesia. Terjadinya pencemaran laut, dapat diperhatikan dari perubahan lingkungan laut dari keadaan awal atau semula suatu perairan atau laut. Hal ini dapat berupa berubahnya warna air laut seperti menjadi keruh atau hitam, matinya ikan atau hewan laut yang hidup di wilayah perairan tersebut, rusaknya rumput laut atau alga yang tumbuh atau

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*

berada di wilayah perairan tersebut, dan lain-lain yang memiliki sifat merubah keadaan awal perairan menjadi merugikan dan mengganggu keseimbangan ekosistem lingkungan laut yang tercemari *pollutant* atau zat-zat pencemar yang terjadi akibat kegiatan pelayaran oleh kapal negara asing di perairan Indonesia, khususnya di Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.

Akibat pencemaran laut, akan menimbulkan suatu kerugian baik langsung maupun kerugian yang tidak langsung bagi pemilik wilayah perairan tersebut. Kerugian langsung dimaksudkan adalah kerugian yang terjadi pada saat tumpahan minyak terjadi atau beberapa saat setelah tumpahan itu. Di dalam kita melakukan penentuan (*assessment*) dari besarnya kerusakan dan karenanya juga secara tidak langsung menentukan besarnya jumlah biaya yang dikeluarkan dan kerugian yang diderita, maka kerugian langsung ini merupakan jenis kerugian tumpahan minyak yang paling sederhana. Hal ini disebabkan bukan saja karena kita menghitung angka-angka pengeluaran riil yang dilakukan selama masa pencegahan, melainkan juga penanggulangan sampai saat pada mana kerugian-kerugian yang tampak dapat dihitung.²⁸

Berdasarkan hal tersebut, adapun pokok-pokok dari ketentuan perhitungan adalah meliputi:

1. Segala biaya yang dikeluarkan oleh negara pantai yang menjadi korban pencemaran laut dan pantai-pantainya. Biaya ini tentunya akan meliputi biaya-biaya ongkos pembersihan, biaya pembelian *detergent* (jika pembersihan dilakukan dengan penggunaan *detergent*) yang dipakai dalam operasi

²⁸ Luh Putu Sudini. 2015. *Pengelolaan Pencemaran Laut Di Indonesia*. Surabaya: R.A.De.Rozarie, halaman 163.

pembersihan, biaya sewa/penggantian depresiasi dari alat-alat pencegah pencemaran dan penanggulangan pencemaran laut (kapal-kapal, *oil-booms*, *skimmers*, dan lain-lain), biaya-biaya *salvage* dan *rescue*, dan lain-lain yang dianggap biaya langsung (*immediate costs*) dan biaya tambahannya (*out of pocket expenses*).

2. Dibiidang perikanan (*commercial fishing*) berupa hilangnya atau berkurangnya kesempatan para nelayan untuk mencari penghidupan (kerugian penghasilan nelayan), tercemar dan matinya ikan, udang dan hasil-hasil laut lainnya (termasuk bangsa kerang-kerangan, kepiting, ikan hias, spons laut, koral laut, dan lain sebagainya). Juga tumbuh-tumbuhan laut seperti agar-agar, alga laut, rumput laut, dan sebagainya).
3. Kerugian nelayan yang diakibatkan karena rusak atau musnahnya berbagai alat penangkap ikan. Kerusakan ini terjadi terutama yang dibuat dari nilon.
4. Jika lautan dijadikan juga sarana pertanian, maka akan termasuk juga tempat-tempat peternakan kerang, ikan dan udang. Juga kemungkinan penggunaan laut sebagai tempat menanam rumput laut dan ganggang laut tertentu.
5. Dilihat dari segi penggunaan air laut selaku sarana industri misalnya jika air laut dipergunakan sebagai bahan air minum (industri penyulingan air minum), maka masalahnya di sini adalah biaya tambahan untuk penggunaan air laut tadi sebagai sarana industri. Juga pengambilan dan penggunaan air laut untuk kepentingan akuarium tumbuhan, ikan dan binatang laut lainnya.
6. Kerugian karena matinya burung-burung laut, terutama camar laut dan sebangsa bebek yang menyelam untuk mencari makannya. Dalam *Santa*

Barbara Case, yang menjadi korban adalah murre, western gull, loon dan sebagainya. Dalam *Torrey Canyon Case* dari 7.000 ekor burung laut yang dibersihkan, hanya 100 ekor yang berhasil hidup. Hewan laut lainnya juga mendapat bahaya yang besar dan angka mortalitas yang tinggi dari tumpahan minyak adalah *elephant seal*, *sea lion*, *sea otter* dan sebangsanya.²⁹

Hal tersebut perlu mendapat catatan dalam hal ini ialah, kesulitan untuk menentukan ancar-ancar harga, khususnya pada hewan yang disebutkan dalam kategori 5 dan 6. Hal ini disebabkan selain hewan itu jarang diperdagangkan, juga pada beberapa negara merupakan hewan yang termasuk dilindungi, sehingga sukar untuk menentukan harga pemasarannya (*market value*). Kemudian, kerugian yang tidak langsung dimaksud adalah bentuk kerugian yang baru dapat ditetapkan beberapa waktu setelah terjadinya tumpahan minyak, yaitu misalnya setelah dilakukan suatu survei ekologis yang tidak jarang harus dilakukan secara periodik di wilayah tumpahan serta wilayah lain yang terkena pencemaran. Sebagaimana telah diuraikan dalam bagian-bagian terdahulu, khususnya mengenai kerugian dan kerusakan organisme laut dan pantai pada umumnya maka akan ternyata bahwa penentuan kerusakan dan dari padanya penentuan ganti rugi tumpahan minyak tidak sesederhana seperti menentukan suatu ganti rugi pada umumnya.

Berdasarkan hal tersebut jika diperhatikan pola dasar dari akibat tumpahan minyak terhadap kerusakan organisme, seperti yang digambarkan oleh Stephen F. Moore, maka akibat-akibat tersebut dapat berbentuk:

1. Peracunan yang mengakibatkan kematian langsung (*direct lethal toxicity*);

²⁹ *Ibid.*, halaman 164-165.

2. Gangguan yang tidak menyebabkan kematian (*sub lethal*) terhadap kegiatan fisiologis atau perilakunya;
3. Hal yang diakibatkan oleh keadaan berselubung minyak (*direct coating by oil*);
4. Masuknya hidrokarbon ke dalam organisme yang dapat menyebabkan berbau minyak (*tainting*) dan atau penimbunan hidrokarbon dalam rantai makanan;
5. Perubahan habitat biologis.³⁰

Secara umum dapat dikatakan bahwa dari ke lima macam akibat tersebut di atas yang dapat menjadi bagian yang termasuk kerugian yang tidak langsung adalah empat bagian terakhir. Terhadap akibat peracunan yang mengakibatkan kematian langsung (*direct lethal toxicity*), yang telah diuraikan dalam tumpahan minyak yang mengakibatkan kematian seketika terhadap organisme laut. Tetapi dalam banyak hal terdapat pula kemungkinan duplikasi, yaitu bahwa yang termasuk ke dalam kategori kerusakan kerugian langsung dan yang tidak langsung ini juga berkelanjutan menjadi bagian dari *kerusakan kerugian ekologis*. Adapun penentu yang tepat digunakan disini, hanyalah hasil dari survei ekologis yang dilakukan dari waktu ke waktu yang dengan pengamatannya yang teliti akan memonitor perkembangan keadaan dan dengan demikian menjadi penentu jangka waktu peralihan antara suatu kerusakan dan kerugian ekologis.

Berkaitan dengan ganti rugi yang tidak langsung, bahwa sangat sukar sekali membuat perincian secara hipotetik dari mata-mata pokok kerugian yang dialami pihak tercemar. Tetapi dengan menggunakan pangkal tolak dapat

³⁰ *Ibid.*, halaman 166.

dipertanggungjawabkannya secara hukum kerugian-kerugian tersebut kepada pihak pelaku pencemaran, maka secara umum dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Bahwa dengan adanya tumpahan minyak yang terdampar dipantai dalam jumlah yang cukup besar dapat membuat batu karang, tumbuhan pantai dan pantai mendapatkan selubung minyak yang dapat merusak bahkan mematikan organisme itu. Karena tumbuhan pantai merupakan tempat bertelur dan bersemainya larva dan ikan kecil (*juvenile*) maka kerugian yang tidak timbul dalam seketika ini adalah berupa penurunan produksi tangkapan ikan (*fish catch*) beserta hasil laut lainnya yang pada saat permulaan tumpahan akan menurun dengan drastis sedang dalam jangka panjang menaik lagi hingga pada suatu saat kemudian akan dicapai lagi tingkat tangkapan semula. Dalam pembuktian penurunan produksi hasil tangkapan ikan ini terdapatnya statistik hasil tangkapan dalam tahun-tahun sebelumnya akan sangat membantu penentuannya. Masalah ini penting karena dalam banyak pantai di Indonesia terdapat hutan mangrove, yang disamping sangat subur juga merupakan hutan pelindung pantai terhadap kikisan ombak.
2. Jika ternyata bahwa tumpahan itu mempunyai akibat sedemikian rupa sehingga tumbuhan pantai itu rusak atau mati, maka kerugiannya akan berupa nilai jual dari kayu tumbuhan pantai itu termasuk varietas penggunaannya. Dalam hal kayu mangrove, maka kerugiannya akan berupa nilai jual dari kayu batangnya, sekurang-kurangnya sebagai kayu bahan bangunan, kayu bakar, tangkai sapu, atau dapat juga berupa nilai kayu tersebut untuk dibuat pulp untuk bahan

pembuatan kertas serta nilai untuk penggunaan setempat (maupun nilai ekspornya) dari kulitnya sebagai bahan celup (*tanning bark*).

3. Sebagai akibat dari berminyaknya lingkungan laut, maka selama jangka waktu tertentu, yaitu hingga saat organisme laut itu (yang tidak mati) dapat membersihkan dirinya secara penuh dan berfungsi sebagai semula maka akan dijumpai masa dimana nilai jual hasil laut itu akan menurun karena kerusakan atau sifat berbau minyak (*tainting*). Dalam proses pembersihan dirinya berbagai organisme berlangsung lebih lambat dari yang lain seperti misalnya pada bangsa kerang-kerangan; seperti dikemukakan oleh McAuliffe, yaitu bahwa “*Organisme like clams and oysters eliminate ingested hydrocarbons more slowly than do fish and other organism with metabolic processes (livers)*”.
4. Adapun jangka waktu terjadinya proses “*tainting*” biasanya akan berlangsung selama masa “*incorporation of marsh and sediment*” berlaku. Adalah tergantung pada kondisi lingkungan, persistensi minyak serta kepekatannya (*density*) yang akan menentukan lamanya berlangsung masa ini. Donald S. Boesch dalam hubungan ini mengemukakan bahwa “*If oil is deposited in sediments, it may persist for long periods under the anaerobic conditions typical of subsurface estuarine sediments*”. Jika tumpahan yang dimaksud relatif besar dan terjadi sekaligus atau berupa tumpahan yang berturut-turut atau terjadi dalam masa dekat maka akan mengakibatkan terjadinya suatu bentuk pencemaran yang kronis yaitu dengan terjadinya kemungkinan bahwa sebagian besar tumpahan akan turun dan mengendap ke dasar laut dan tinggal

di sediment. Proses selanjutnya adalah pelepasan (*release*) dari kantong-kantong minyak di dasar laut secara berangsur-angsur yang akan berlangsung terus sehingga endapan minyak itu habis. Selama itu akan terjadi masa di mana didapatkan organisme laut yang mengalami pencemaran dan hasil laut akan mengalami proses “*tainting*” oleh hidro karbon.

5. Macam kerugian yang lain adalah terjadinya penurunan pendapatan dari Pemerintah Daerah berupa penurunan pendapatan pajak (*decrease in taxation accrued*) yang menjadi kurang atau tidak diperoleh sama sekali, karena hilangnya atau terjadinya penurunan dari pendapatan nelayan dan volume pelelangan ikan.
6. Kerugian ekologis, masalah kerugian dan ganti rugi ekologis dalam banyak hal berkaitan, bahkan jatuh bersamaan dengan masalah kerugian dan ganti rugi yang tidak langsung. Hal demikian disebabkan oleh karena secara tegas tidak ada perbedaan, tetapi berjalannya waktu secara perlahan akan tampak antara keduanya adalah berbeda. Namun, demikian untuk kepentingan suatu ganti rugi hal tersebut diperlukan. Hal ini erat berhubungan dengan masalah yang amat sulit penentuannya dalam arti hukum ganti rugi pada umumnya khususnya ganti rugi pencemaran laut, karena harus menetapkan apakah kerugian sedemikian itu termasuk suatu “*consequential damage*” di satu pihak dan “*remote*” atau “*speculative*” di lain pihak.³¹

Berkaitan dengan penentuan tegas antara berbagai tahap kerusakan dan ganti rugi tumpahan minyak, diketahui bahwa suatu ganti rugi jangka panjang

³¹ *Ibid.*, halaman 167-170.

pada hakekatnya adalah suatu ganti rugi ekologis. Oleh karena itu, masalah yang menjadi masalah kita adalah masalah-masalah yang akan berkisar pada (1) masalah penyakit dan gangguan terhadap reproduksi ikan dan sebangsanya, (2) masalah terganggunya rantai makanan (*food chain*) dalam ekosistem lingkungan laut, dan (3) masalah keseimbangan daripada ekosistem sebagai akibat kerusakan-kerusakan akibat pencemaran laut tersebut.

C. Organisasi Dunia Dalam Bidang Lingkungan Hidup Dan Perlindungan Lingkungan Laut

Perhatian persoalan lingkungan secara internasional sebenarnya bukanlah sesuatu yang baru. Perlindungan lingkungan telah menjadi perhatian sepanjang sejarah hukum internasional, meskipun sebelum abad kedua puluh baru terdapat sedikit perhatian tentang lingkungan, hukum kebiasaan internasional, dan konvensi-konvensi internasional yang berkaitan dengan lingkungan dihasilkan bersamaan dengan perkembangan hukum pada lingkup yang lain, misalnya bidang pelayaran dan perikanan.³²

Persoalan degradasi lingkungan secara global pertama kali mendapatkan perhatian secara formal pada *United Nations Conference on the Human Environment* atau konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang lingkungan hidup manusia disebut konferensi Stockholm yang diselenggarakan di Stockholm, Swedia, tanggal 5-16 Juni 1972. Pada konvensi-konvensi IMCO (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*) sekarang IMO (*International Maritime Organization*) dapat kita identifikasi tiga tahap perkembangan utama

³² Suparto Wijoyo dan A'an Efendi, *Op. Cit.*, halaman 29.

pada pengaturan hukum pada lingkungan laut, khususnya pencemaran laut oleh minyak dari kapal yang diatur dalam perkembangan Konvensi IMCO, 1954 (*International Convention For The Prevention Of The Pollution Of The Sea By Oil, 1954*), yaitu sebagai berikut:

1. Konvensi IMCO 1954

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

- a. Mengatur pembuangan minyak atau campuran dari kapal ke laut;
- b. Pemasangan alat-alat atau konstruksi kapal dengan maksud mencegah penambangan minyak atau campuran minyak dari kapal;
- c. Keharusan menyediakan tempat-tempat penampungan (*reception facilities*) minyak kotor dari kapal penetapan daerah-daerah lingkungan laut terlarang (*prohibited zones*) untuk pembuangan minyak atau campuran minyak.³³

Berdasarkan hal tersebut, di samping ketentuan-ketentuan tersebut di atas, juga setiap kapal diharuskan membawa “*oil record book*” yang memuat catatan-catatan tentang buangan minyak kotor baik yang disengaja maupun yang disebabkan oleh kecelakaan dan pembersihan tanki-tanki minyak. Daerah terlarang untuk pembuangan minyak atau campuran minyak menyangkut antara lain:

³³ Mochtar Kusuma Atmadja. 1992. *Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat Dari Sudut Hukum Internasional, Regional Dan Nasional*. Jakarta: Sinar Grafika Dan Pusat Studi Wawasan Nusantara, halaman 40.

- a. Semua lingkungan laut yang berjarak 50 mil dari pantai terdekat.
- b. Daerah khusus tertentu yang terdapat dalam Annex A pada konvensi, dan
- c. Suatu daerah 100 mil dari pantai terdekat yang memanjang sepanjang pesisir suatu negara yang ditetapkan oleh negara yang bersangkutan sebagai zona demikian. Penetapan zona ini terutama didasarkan pada pertimbangan padatnya lalu lintas (*density of traffic*) dan kerawanan (*sensitivity*) lingkungan lautnya.³⁴

2. Amandemen 1962

Penting dicatat dari amandemen ini ialah ketentuan baru yang menetapkan bahwa kapal baru yang berbobot 20.000 grt atau lebih di kenakan standar yang berbeda dari konvensi 1954. Pada pasal III (c) amandemen ini menetapkan bahwa:

*The discharge from a ship of 20.000 tons gross tonnage or more to which the present convention applise and for which the building contract is placed on or agter the date on which this provision comes into force, of oil or oily mixture shall be prohibited.*³⁵

Ketentuan ini, maka semua kapal tanker baru harus dilengkapi dengan “*segregated ballast tangkage*” (SBT), atau terminal pembuatan minyak bumi dan tempat reparasi kapal harus dilengkapi dengan tempat-tempat pembuangan minyak kotor. Disamping itu terdapat larangan membuang “*persistent oil*”. Terdapatnya kesulitan dipihak pelabuhan-pelabuhan untuk menyediakan tempat-tempat pembuangan dan kurangnya perhatian yang serius

³⁴ *Ibid.*, halaman 41.

³⁵ *Ibid.*

dari pemerintah negara pelabuhan, menyebabkan langkah baru ini tidak membawa hasil yang memuaskan.³⁶

3. Amandemen 1969

Amandemen 1969 ini mulai berlaku pada tahun 1978. Ketentuan dalam amandemen ini makin teknis sifatnya, yang standarnya jauh berbeda dari standar konvensi 1954-1962 yang pengaturannya lebih menekankan pengaturan hukum pada daerah-daerah lingkungan laut, yang dilarang sebagai tempat membuang minyak bumi dan buangan minyak kotor (*prhohibted zones*). Amandemen 1969 justru sudah mengarah pada peraturan hukum tentang perlindungan kualitas lingkungan laut, suatu hal yang belum dapat dijamin oleh konvensi 1956-1962 sebab ketentuan konvensi 1956-1962 melarang buangan minyak hanya pada jarak 10 mil dari darat (pantai). Sesungguhnya tidak besar artinya bagi perlindungan lingkungan laut karena dalam waktu yang singkat saja (beberapa jam atau hari) pengaruh minyak telah dapat mencapai daerah pesisir sejauh 100 mil atau lebih. Meskipun ketentuan amandemen 1969 masih memperkenankan membuang minyak ke laut prosedur cara membuangnya diharuskan memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- a. *The tanker is proceeding on route;*
- b. *The instantaneous rate of discharge of oil-content does not exceed 60 litres per mile.*
- c. *The total quantity of oil discharged on a ballast voyage does not exceed 1/12.000 of the total cargo carrying capacity*

³⁶ *Ibid.*, halaman 42.

d. *The tanker is more than 50 miles from the nearest land.*³⁷

4. Amandemen 1971

Amandemen 1971 dengan resolusi IMCO A. 232 (VII) memperluas arti “*nearest land*” dari definisi pada Pasal 1 amandemen 1969, menjadi “*from the nearest land*” sehingga dengan amandemen ini “*the great barrier reef*” dilepas pantai “timur laut” Australia tercakup. Kemudian pasal III amandemen 1969 diganti dengan sub-paragraph (iv) dengan rumusan pasal: “*The discharge is made as far as practicable from the nearest land*”. Dengan perubahan ini “*the great barrier reef*” dapat terlindungi. Perkembangan ini menunjukkan perhatian yang semakin meningkat pada mutu lingkungan laut, khususnya lingkungan laut yang unik dan rawan, seperti “*coral reef*” dan sebagainya.³⁸

International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus PBB yang bertanggungjawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal. Secara teknis, IMO memiliki tugas dalam pemutakhiran legislasi yang ada atau untuk mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru, melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli maritim dari negara anggota, serta organisasi antar-pemerintah dan non-pemerintah lain seperti BIMCO, CMI, Greenpeace, dan IALA. Hasil dari pertemuan komite dan sub-komite IMO adalah konvensi internasional yang komprehensif yang didukung dengan ratusan rekomendasi yang mengatur berbagai fase dalam bidang pelayaran internasional, yaitu:

³⁷ *Ibid.*, halaman 42-43.

³⁸ *Ibid.*

1. Kegiatan yang ditujukan bagi pencegahan kecelakaan, termasuk standar rancangan kapal, konstruksi, perlengkapan, kegiatan operasional dan ketenagakerjaan berdasarkan perjanjian internasional, antara lain *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)* tahun 1974 dan 1978; *Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)* tahun 1973; dan *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* tahun 1978.
2. Kegiatan yang perlu untuk mendata adanya kecelakaan, termasuk mengenai regulasi dalam komunikasi keadaan darurat dan keselamatan, Konvensi SAR Internasional tahun 1979 dan *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC)* tahun 1990.
3. Adanya konvensi-konvensi yang menimbulkan rezim kompensasi dan pertanggungjawaban seperti *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)* tahun 1969; *Convention establishing the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUNDConvention)* tahun 1971; dan *Athens Convention covering liability and compensation for passengers at sea (Athens Convention)* tahun 1974.³⁹

³⁹ Anonim, "International Maritime Organization (IMO), melalui <https://kemlu.go.id/>, diakses pada tanggal 15 Oktober 2019, Pukul 20.10 Wib.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Bentuk-Bentuk Tanggung Jawab Negara Dalam Terjadinya Pencemaran Laut

Fungsi laut tidak terlepas dalam menjembatani aktivitas-aktivitas yang dilakukan antara daratan satu ke daratan lainnya baik yang kepemilikannya bersifat nasional atau bahkan teritori milik negara lain. Maka dari itu perlu adanya kerjasama atau interaksi antar negara yang memiliki kepentingan dalam jalur perairan yang menjadi kebutuhan bersama dan secara geografis juga menjadi bagian wilayah negara, hal ini berfungsi sebagai bentuk tanggungjawab bersama dalam menjaga kelestarian wilayah perairan.

Pencemaran laut karena minyak dari kapal ataupun eksplorasi dan eksploitasi minyak di dasar laut, ataupun karena bahan-bahan radioaktif yang berasal dari kapal-kapal yang digerakkan oleh tenaga nuklir ataupun karena percobaan senjata nuklir di laut telah mempengaruhi ekologi laut dan kehidupan organisme di lautan. Beberapa peristiwa tumpahan minyak yang terjadi di perairan nusantara atau negara lain merupakan tantangan bagi kita untuk meningkatkan usaha pencegahan dan pengawasan kemungkinan terjadinya pencemaran laut. Perkembangan tersebut diiringi pula dengan terciptanya berbagai konvensi internasional serta peraturan dari berbagai negara pantai yang mengatur masalah pencemaran minyak di laut antara lain : konvensi-konvensi PBB (*United nations Convention on the Law of the Sea UNCLOS*), konvensi-konvensi dari IMO (*International Maritime Organization*) dan konvensi-konvensi yang bersifat regional dan sebagainya.

Pencemaran laut sudah terjadi sejak tahun 1960-an yaitu masalah pengotoran laut karena minyak atau karena bahan-bahan berbahaya lainnya misalnya bahan-bahan yang toxic, radio aktif, dan lain-lain. Masalah ini mulai lebih terasa sejak semakin banyak di buatnya kapal-kapal yang digerakkan oleh tenaga nuklir atau kapal-kapal yang membawa bahan-bahan atau senjata nuklir. Walaupun sebelumnya masalah pengotoran laut karena minyak telah mendapat perhatian dari IMCO, barulah dalam tahun 1962 IMCO mengorganisir suatu konperensi di Brussels untuk membicarakan tanggungjawab dari operator-operator kapal-kapal nuklir tersebut.⁴⁰

Faktor tersebutlah yang menyebabkan IMO menanggulangi masalah pencemaran minyak yang terjadi dilaut. Semua faktor-faktor yang telah diuraikan menjadi pemicu diadakannya suatu konfrensi mengenai hukum laut internasional yang mencakup seluruh atau sebagian besar dari permasalahan hukum laut tersebut. Dengan latar belakang tersebut maka pada tahun 1970 majelis umum PBB menerima suatu resolusi lainnya resolusi 2750 (XXV) yang menetapkan akan diadakannya konfrensi hukum laut PBB yang ke – 3 pada tahun 1973 dan mempercayakan U.N *Seabed Committee* untuk mempersiapkan konfrensi tersebut.⁴¹ Lalu lahirlah Konvensi Hukum Laut PBB 1982 Bab XII mengatur tentang Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut, sedangkan Bagian V dari Bab XII ini mengatur tentang Peraturan-peraturan Internasional dan Perundang-undangan nasional untuk Mencegah, mengurangi dan mengendalikan Pencemaran Lingkungan Laut.

⁴⁰ Hasjim Djalal. 1979. *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*. Bandung: Bina Cipta, halaman 55.

⁴¹ *Ibid.*

Pencemaran laut yang bersumber dari kapal karena aktivitas yang dilakukan dari kapal itu sendiri dapat berasal dari kegiatan operasional ataupun kesengajaan. Maka polusi yang timbul bisa saja terjadi karena kegiatan maupun kecelakaan. Sehingga atas hal tersebut, maka negara-negara dan organisasi-organisasi internasional yang berkompeten harus bertanggung jawab dan mempunyai kewajiban untuk membayar ganti rugi terhadap tindakan yang dilakukan yang bertentangan dengan hukum laut Internasional.

Selanjutnya negara-negara dan organisasi-organisasi internasional yang berkompeten harus bertanggung jawab dan mempunyai kewajiban untuk membayar ganti rugi untuk kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut yang timbul dari kegiatan yang diselenggarakan atau atas nama mereka. Setiap negara bertanggung jawab terhadap pencemaran lintas batas yang ditimbulkan dari kegiatan yang berada di wilayah yurisdiksinya maupun dari kegiatan yang berada di bawah pengawasannya. Sehingga dalam hal ini, hukum laut internasional terus berkembang untuk mengatur pencegahan dan penanggulangannya.⁴²

B. Tanggung Jawab Negara Terhadap Laut Negara Lain Akibat Terjadinya Pencemaran Laut

Pencemaran laut yang bersumber dari kapal karena aktivitas yang dilakukan dari kapal itu sendiri dapat berasal dari kegiatan operasional ataupun kesengajaan. Maka polusi yang timbul bisa saja terjadi karena kegiatan maupun kecelakaan. Contohnya, pembuangan limbah cair dari ruang mesin dan limbah

⁴² Mochtar Kusumaatmadja. 1986. *Hukum Laut Internasional*. Bandung: Bina Cipta, halaman 109.

bahan bakar. Dalam hal ini, tidak hanya kapal komersial saja yang melakukannya, kapal tanker pun turut serta melakukan yang mana mencakup residu pencuci tangki yang berisi minyak. Kapal tanker memiliki tangki yang dimuat dan dibongkar untuk menjaga kestabilan kapal dan hal tersebut menimbulkan limbah. Kemudian, pencemaran yang terjadi karena tidak sengaja dan timbul karena sebuah kecelakaan di laut. Hal ini terjadi ketika kapal-kapal mengalami kecelakaan karena kerusakan struktural, tabrakan, kebakaran dan gesekan.

Kapal tanker menimbulkan ancaman besar, kejadian dengan kapal lain juga dapat menyebabkan pencemaran yang cukup besar dan semuanya tergantung pada muatan yang dibawanya saat kejadian terjadi. Sehingga dalam hal ini, hukum laut internasional terus berkembang untuk mengatur pencegahan dan penanggulangannya. Langkah-langkah yang dikembangkan oleh IMO biasanya dituangkan dalam perjanjian-perjanjian internasional yang dikenal sebagai konvensi-konvensi. Instrument-instrument tersebut dikembangkan oleh wakil-wakil dari negara-negara anggota yang bertemu dalam forum IMO dan menghasilkan konvensi yang kemudian disetujui, atau disahkan, dalam suatu konferensi yang diselenggarakan oleh Organisasi.

Konvensi-konvensi produk IMO memecahkan masalah pencemaran laut dalam sejumlah cara-cara. Upaya-upaya tersebut termasuk :

1. Mencegah pencemaran operasional. Ini dapat mengakibatkan, contohnya, dari pembuangan campuran air berminyak yang dihasilkan dari pembersihan tangki langsung ke laut. Hal ini telah dilakukan dengan memperkenalkan langkah-langkah anti polusi dalam disain, perlengkapan dan operasi dari kapal-kapal.

2. Mengurangi kecelakaan-kecelakaan. Hal ini terutama dicapai melalui pengenalan dan pemberlakuan standar-standar yang lebih ketat dan prosedur-prosedur navigasi atas suatu dasar globalisasi. Namun secara prinsip dirancang untuk membuat keselamatan pelayaran yang lebih baik, langkah-langkah ini memiliki suatu keuntungan sekunder yang juga membantu akan pencegahan pencemaran yang diakibatkan dari kecelakaan-kecelakaan.
3. Mengurangi akibat dari kecelakaan-kecelakaan. Upaya-upaya telah diperkenalkan, yaitu dirancang untuk memperkecil jumlah pencemaran yang diakibatkan dari suatu kecelakaan (contohnya, dengan membatasi ukuran tangki-tangki sehingga akan membatasi jumlah minyak yang masuk ke laut pada kejadian suatu tankers kandas atau terlibat dalam suatu tubrukan).
4. Memberikan kompensasi. IMO telah menyediakan bantuan teknis dan lain-lain kepada negara-negara anggota dalam mengembangkan rencana-rencana menghadapi suatu kejadian untuk menanggulangi pencemaran (*contingency plan for marine pollution*).⁴³

International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus PBB yang bertanggungjawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal. Secara teknis, IMO memiliki tugas dalam pemutakhiran legislasi yang ada atau untuk mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru, melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli maritim dari negara anggota, serta organisasi antar-pemerintah dan non-pemerintah lain seperti BIMCO, CMI, Greenpeace, dan IALA. Hasil dari pertemuan komite dan

⁴³ Anonim, "Cara Kerja IMO Menanggulangi Pencemaran Laut", melalui <http://www.maritimeworld.web.id/>, diakses pada tanggal 28 November 2019, Pukul 20.10 Wib.

sub-komite IMO adalah konvensi internasional yang komprehensif yang didukung dengan ratusan rekomendasi yang mengatur berbagai fase dalam bidang pelayaran internasional, yaitu:

1. Kegiatan yang ditujukan bagi pencegahan kecelakaan, termasuk standar rancangan kapal, konstruksi, perlengkapan, kegiatan operasional dan ketenagakerjaan berdasarkan perjanjian internasional, antara lain *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) tahun 1974 dan 1978; *Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL) tahun 1973; dan *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) tahun 1978.
2. Kegiatan yang perlu untuk mendata adanya kecelakaan, termasuk mengenai regulasi dalam komunikasi keadaan darurat dan keselamatan, Konvensi SAR Internasional tahun 1979 dan *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation* (OPRC) tahun 1990.
3. Adanya konvensi-konvensi yang menimbulkan rezim kompensasi dan pertanggungjawaban seperti *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC) tahun 1969; *Convention establishing the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (FUND Convention) tahun 1971; dan *Athens Convention covering liability and compensation for passengers at sea* (Athens Convention) tahun 1974.⁴⁴

⁴⁴ Anonim, "IMO", melalui <https://indonesianembassy.org.>, diakses pada tanggal 28 November 2019, Pukul 20.10 Wib.

Semua negara memiliki kewajiban untuk menjaga keselamatan navigasi di negaranya dengan menyediakan peralatan *aid to navigation* seperti mercu suar, *buoy* dan tanda-tanda yang dibutuhkan. IMO juga mengatur mengenai standarisasi penggunaan alat dan juga keselamatan pelayaran.⁴⁵

Aturan hukum yang telah dibuat oleh IMO dalam standarisasi penggunaan alat dan juga keselamatan pelayaran, maka ketentuan tersebut dapat dilihat dari penjelasan berikut:

1. *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*

- a. Pencegahan Pencemaran Dari Kapal

Kapal bergerak dan melintasi di antara negara yang berbeda. Bendera negara memiliki yurisdiksi terhadap kapal. Namun, kapal-kapal tersebut mempengaruhi kepentingan negara-negara yang berbeda ketika mereka tiba pada wilayah yurisdiksi negara lain, sehingga perlu adanya ketentuan internasional yang dilakukan untuk perlindungan dan pencegahannya. Hal ini dilakukan karena pengaruh yang ditimbulkan tidak hanya pada satu negara bagian, melainkan menyebabkan pencemaran di wilayah perairan negara lain karena laut terhubung antara negara satu dengan lainnya. Mengenai pencemaran yang berasal dari kapal, bagian XII UNCLOS memberikan penjelasan untuk perlindungan laut dalam hal bendera pada kapal, pesisir dan pelabuhan yurisdiksi negara bagian.

Pasal 194 ayat (3) huruf (b) UNCLOS *juncto* Pasal 211 UNCLOS menjelaskan bahwa negara-negara ikut serta dalam mengambil tindakan guna meminimalisir pencemaran yang disebabkan oleh kapal. Hal tersebut dirumuskan

⁴⁵ *Ibid.*

untuk mencegah kecelakaan, menghadapi keadaan darurat dan untuk menjamin keamanan operasional kapal saat berlayar serta mencegah pembuangan yang disengaja maupun yang tidak disengaja yang mana perlu juga mengatur tentang desain, konstruksi, peralatan dan penjagaan kapal sebagai upaya pencegahan.

Pasal 211 ayat (7) UNCLOS menetapkan kewajiban umum untuk mendeklarasikan ketentuan internasional mengenai pencemaran laut oleh kapal melalui *International Maritime Organization* (IMO) dan konferensi diplomatik umum yang bertujuan memeriksa agar sesuai dengan perkembangan zaman. Pada konvensi IMO menetapkan suatu yurisdiksi dan penegakan hukum pada negara-negara bendera, negara-negara pelabuhan dan negara-negara pantai, dalam hal yurisdiksi itu juga mempertahankan dan menyeimbangkan antara hak-hak eksklusif bendera dan hak-hak bendera nasional.

b. Yurisdiksi Bendera Negara

UNCLOS mencoba membatasi berbagai yurisdiksi yang ada sebagai pencegahan pencemaran terhadap bendera negara, negara pelabuhan dan negara pantai dengan sebuah rezim yang memberikan keseimbangan yang adil terhadap laut dan pantai. Pasal 211 ayat (1) UNCLOS menyatakan bahwa negara-negara diwajibkan untuk mengadopsi undang-undang dan peraturan yang memiliki efek sama dengan ketentuan internasional. Pada paragraf dua dijelaskan tentang pengaturan bendera terhadap pencemaran oleh kapal dengan memberikan suatu kewajiban mengadopsi undang-undang dan peraturan guna pencegahan, pengurangan, pengendalian pencemaran dari kapal yang mengibarkan bendera dan undang-undang serta peraturan tersebut setidaknya memiliki maksud yang sama

dengan peraturan dan standar internasional yang berlaku dan ditetapkan melalui organisasi internasional yang kompeten atau melalui konferensi diplomatik umum.

Akibat ketentuan yurisdiksi di atas, Pasal 217 ayat (1) UNCLOS memberikan kekuatan penegakan hukum kepada negara bendera pada kapal mengenai ketentuan dan peraturan pencemaran di laut. Hal ini dapat dilakukan apabila terjadi pelanggaran. Negara berkewajiban memastikan kepatuhan terhadap kapal yang mengibarkan bendera dengan peraturan dan ketentuan internasional yang berlaku seperti undang-undang dan peraturan yang sesuai dengan UNCLOS untuk pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut oleh kapal. Selain itu, negara bendera juga diwajibkan untuk mengambil tindakan lain guna pelaksanaan peraturan yang ada.

Tindakan penegakan hukum yang dilakukan oleh bendera negara berdasarkan Pasal 217 UNCLOS meliputi, pencegahan kapal berlayar ke laut hingga mereka memenuhi persyaratan ketentuan internasional yang diatur dalam ketentuan ini, memastikan kapal-kapal yang berlayar membawa sertifikat yang diperlukan dan diperiksa secara berkala. Pemeriksaan dilakukan guna memverifikasi terhadap sertifikat apakah telah sesuai dengan kondisi kapal, apabila terjadi pelanggaran, diharapkan melakukan investigasi dan melakukan tindakan yang sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan oleh bendera negara.

c. Yurisdiksi Negara Pantai

Berdasarkan Pasal 211 UNCLOS, paragraf 4 dan 5, negara pantai diberi hak untuk memiliki undang-undang dan peraturan yang berkaitan dengan zona

laut territorial dan zona ekonomi eksklusif guna mencegah pencemaran dari kapal asing. Pasal 211 ayat (6) UNCLOS menyatakan bagi wilayah khusus negara pantai yang mana undang-undang dan peraturan khusus harus dimiliki untuk melindungi lingkungan laut pada wilayah tersebut. Hal ini juga menjelaskan prosedur terperinci untuk penerapan peraturan wajib pada zona ekonomi eksklusif mereka yang mewajibkan prosedur tertentu yang wajib ditaati, termasuk hubungannya dengan organisasi internasional dalam hal kelautan.

Yurisdiksi penegakan hukum negara pantai atas pencemaran laut oleh kapal agak terbatas pada ketentuan tertentu. Pasal 220 ayat (2) UNCLOS menjelaskan apabila terdapat dasar yang jelas bagi kapal yang berlayar pada sebuah zona negara maritim, dalam perjalanannya telah melanggar undang-undang dan peraturan nasional serta internasional sebagai pencegahan pencemaran, dapat melakukan pemeriksaan fisik, pemeriksaan pada lembaga persidangan dan penahanan kapal. Apabila terdapat alasan yang jelas bahwa kapal telah melakukan pelanggaran terhadap peraturan internasional yang berlaku di zona ekonomi eksklusif, negara dapat meminta kapal tersebut untuk memberikan informasi mengenai identitas dan pelabuhan pendaftarannya, pelabuhan terakhir dan setelahnya serta informasi terkait lainnya yang diperlukan untuk menentukan apakah terdapat pelanggaran terhadap peraturan dan ketentuan internasional yang berlaku dalam pencegahan pencemaran yang terjadi.

Berdasarkan hal tersebut, dalam hal sebuah kapal melakukan pelanggaran pada zona ekonomi eksklusif yang menyebabkan atau mengancam pencemaran yang signifikan dan gagal memberikan informasi yang relevan, negara dapat

melakukan pemeriksaan fisik kapal guna hal-hal yang berkaitan dengan pelanggaran dalam situasi tersebut.

d. Yurisdiksi Negara Pelabuhan

Yurisdiksi ini merupakan implementasi terhadap yurisdiksi negara pantai yang mana pada Pasal 211 ayat (3) UNCLOS menyatakan persyaratan khusus untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran lingkungan laut sebagai syarat memasuki pelabuhan, perairan dalam dan peraturan seperti itu harus dipublikasikan dan juga harus diberitahukan kepada organisasi yang diakui oleh masyarakat internasional. Hal ini dilakukan sebagai tindakan pemeriksaan pada negara bagian untuk penerapan Pasal 25 ayat (2) UNCLOS. Hal ini berkaitan dengan Pasal 218 UNCLOS sebagai upaya penegakan hukum yang mana memberikan wewenang terhadap negara bagian sebagai upaya penyelidikan terhadap jaminan berlayarnya sebuah kapal dari luar zona maritimnya yang melanggar peraturan terhadap ketentuan internasional.

Pasal 219 UNCLOS, kapal pada pelabuhan yang melanggar peraturan dan ketentuan internasional terkait kelayakan kapal, hal tersebut dapat mengancam lingkungan laut, negara-negara bagian perlu bertindak secara tegas dalam hal administratif hingga penyebab pelanggaran selesai sebelum kapal tersebut berlayar kembali. Menurut Pasal 226 ayat (1) huruf (c) UNCLOS negara-negara pelabuhan dapat menolak kapal berlayar apabila akan menimbulkan ancaman kerusakan lingkungan laut atau membuat pembebasan bersyarat berlayar apabila melanjutkan ke tempat perbaikan terdekat yang sesuai. Apabila kapal yang bersangkutan telah selesai mengurus penyebab pelanggaran, maka kapal yang

bersangkutan harus diizinkan kembali untuk berlayar. Dalam hal ini tidak mengurangi hak-hak negara bagian guna memberikan hukuman yang sesuai dengan undang-undang nasionalnya terhadap pelaku.

2. *Maritime Pollution* (MARPOL)

Konvensi MARPOL ditujukan untuk pembuangan dan pencemaran minyak serta oli yang disengaja ataupun yang tidak sengaja di wilayah laut. Konvensi internasional *Prevention of Pollution of The Sea by Oil* (OILPOL) yang diratifikasi pada tanggal 12 Mei 1954 di London membuat instrumen multilateral pertama yang disimpulkan dengan tujuan utama untuk melindungi, melestarikan laut dan lingkungan pantai dari pencemaran yang kemudian dimodifikasi oleh perjanjian diplomatik pada tahun 1978.

Pasal-pasal MARPOL terutama berkaitan dengan yurisdiksi, kekuatan penegakan hukum, dan inspeksi oleh negara-negara dalam pencegahan pencemaran oleh kapal di laut. MARPOL memiliki 6 lampiran diantaranya, ratifikasi lampiran I tentang *Prevention of pollution by oil* dan lampiran II tentang *Control pollution by noxious liquid substances* lampiran III tentang *Prvention of Pollution by harmful substance in packaged form*, lampiran IV tentang *Prevention of pollution by sewage from ships*, lampiran V tentang *Prevention of pollution by garbage from ships* dan lampiran VI *Prevention of Air Pollution from Ships*.

MARPOL memberikan mekanisme untuk memeriksa kelayakan kapal dengan menyediakan kerangka kerja untuk sertifikasi kapal sehubungan dengan kepatuhan, keselamatan dan polusi. Kekuasaan untuk memeriksa, menahan dan mengadili telah diberikan kepada negara-negara bendera dan negara-negara

pelabuhan. Untuk mendukung mekanisme yang ada, MARPOL juga mengadakan sistem komunikasi antar negara agar semua informasi mengenai kecelakaan dan hasil laporan negara-negara dalam pencegahan pencemaran oleh kapal di laut.

3. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)*
1969

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 merupakan konvensi mengenai tanggung jawab atas pencemaran minyak dilaut. Konvensi lebih dikenal dengan sebutan *Civil Liability Convention 1969*. *Civil Liability Convention 1969* mengatur tanggung jawab perdata yang timbul akibat pencemaran minyak di laut yang bersumber dari kapal, yaitu kapal pelayaran samudera dan kapal niaga yang dibangun atau disesuaikan untuk mengangkut minyak curah sebagai muatan. Kapal jenis ini lazim dikenal sebagai kapal tanker. Tanggung jawab ganti rugi terhadap pencemaran minyak di laut menurut *Civil Liability Convention 1969* dibebankan kepada pemilik kapal tanker yang menyebabkan terjadinya pencemaran. Adapun, pemilik kapal tanker atau yang biasa disebut sebagai "*Owner Ship*" dapat dibedakan yaitu:

- a. Orang (pribadi) atau sekelompok orang atau badan hukum (perusahaan pelayaran) baik yang terdaftar maupun yang tidak terdaftar sebagai pemilik kapal tanker. Bagi orang (pribadi) atau sekelompok orang yang terdaftar sebagai pemilik kapal tanker atau tidak, kapal tanker yang dimilikinya hanya dapat dioperasikan oleh perusahaan pelayaran negara setempat yang menjadi rekanannya. Di Indonesia, biasanya pemilik kapal tanker adalah orang yang menjadi bagian dari perusahaan pelayaran.

b. Negara. Jika suatu negara memiliki sebuah kapal, namun dioperasikan oleh sebuah perusahaan yang terdaftar di negara tersebut sebagai operator kapal, maka kepemilikan kapal itu ditentukan dari Grosse Akte pendaftaran (register) yang dimiliki oleh kapal tersebut. Sebagai contoh di Indonesia, kapal-kapal milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran PT (Persero) Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI). Sedangkan, jenis minyak yang diangkut sebuah kapal tanker terdiri atas dua jenis, yaitu minyak yang diangkut dalam bentuk curah sebagai muatan kapal dan minyak yang diangkut sebagai bahan bakar dan terdapat dalam tempat penyimpanan kapal (tangki bahan bakar).

Berdasarkan hal tersebut, dalam *Civil Liability Convention* 1969, prinsip tanggung jawab yang digunakan adalah *strict liability*. Artinya, apabila terjadi kecelakaan kapal tanker yang mengakibatkan pencemaran laut, maka pemilik kapal dapat dimintai tanggungjawab untuk mengganti segala kerugian yang timbul. Namun, hal tersebut terdapat pengecualian yaitu apabila pemilik kapal tanker dapat membuktikan bahwa kerusakan kapal disebabkan oleh :

- a. Peperangan, pemberontakan, atau fenomena alam yang luar biasa, yang tidak terelakkan, serta tidak terhindarkan (*force majeure*).
- b. Adanya tindakan atau pengabaian dari pihak ketiga yang bertujuan menimbulkan kerusakan,
- c. Adanya kealpaan atau tindakan yang salah dari instansi lain yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan menjalankan fungsinya.

Berdasarkan hal tersebut, sehingga apabila terbukti demikian, maka pemilik kapal tanker dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya. Beberapa kerugian lingkungan laut yang diakibatkan oleh pencemaran lingkungan laut oleh minyak membutuhkan biaya yang cukup besar, sehingga besar kemungkinan semua aset pemilik kapal tanker yang dijual tidak akan dapat memenuhi tuntutan ganti rugi untuk mengganti kerugian akibat pencemaran lingkungan laut. Sehingga *Civil Liability Convention 1969* mensyaratkan setiap kapal yang berlayar dan mengangkut minyak dalam bentuk curah sebanyak 2000 ton atau lebih wajib memiliki sertifikat dana jaminan ganti rugi pencemaran laut yang dikeluarkan oleh Negara bendera kapal. Untuk mendapatkan sertifikat dana jaminan ganti rugi pencemaran laut pemilik kapal harus memenuhi syarat yaitu memiliki dan menunjukkan sertifikat atau polis dana jaminan ganti rugi pencemaran laut yang diterbitkan oleh asuransi dalam hal ini adalah P & I Club. Dengan demikian, apabila terjadi pencemaran laut, pihak asuransi akan menetapkan berapa besarnya ganti rugi secara riil berdasarkan data yang dapat dipertanggungjawabkan dari surveyor asuransi dan atau *surveyor independent* kepada Negara yang perairannya tercemar.

Khusus di Indonesia, sebelum diajukan ke pengadilan maka diperlukan suatu penetapan dan/atau keputusan dari Mahkamah Pelayaran dimana lembaga ini akan menguji dan menyidangkan Nakhoda dan para perwira kapal serta anak buah kapal yang diperlukan untuk mengetahui apakah tata cara berlayar sudah dilakukan dan/atau dipenuhi sesuai dengan ketentuan peraturan hukum pelayaran dan perkapalan serta tindakan berjaga-jaga secara internasional.

Civil Liability Convention 1969 juga menyatakan bahwa setiap kapal yang mengangkut minyak dalam bentuk curah sebagai muatan dalam jumlah 2000 ton atau lebih diwajibkan memiliki sertifikat dana jaminan ganti rugi pencemaran laut, namun Konvensi tidak secara tegas menyatakan jenis kapalnya. Penekanan dalam *Civil Liability Convention 1969* adalah kapal dalam bentuk atau jenis apapun (kapal tanker dan atau non tanker) yang mengangkut minyak dalam jumlah 2000 ton atau lebih. Berkaitan dengan ketentuan yang dimaksud dalam *Civil Liability Convention 1969* adalah bahwa kapal tanker yang mengangkut minyak dalam jumlah 2000 ton atau lebih wajib dilengkapi dengan sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran dan Polis dana jaminan ganti rugi pencemaran.

Pemilik kapal, Operator kapal dan atau Nakhoda kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan curah dengan jumlah kurang dari 2000 ton tetap dapat dikenakan sanksi dan tanggung jawab atas terjadinya pencemaran laut yang bersumber dari kapal milik atau kapal yang dioperasikannya, berdasarkan ketentuan peraturan yang berlaku di Negara yang memiliki kedaulatan atas perairan laut yang tercemar. Bagi Negara peserta *Civil Liability Convention 1969*, langkah-langkah yuridis yang perlu disiapkan adalah menyusun dan menetapkan ketentuan peraturan nasional di bidang pencemaran lingkungan laut dan/atau perairan di sekitarnya, dalam hal ini ketentuan peraturan oleh masing-masing Negara peserta *Civil Liability Convention 1969* sesuai dengan kebutuhannya.

4. *Fund Convention*

The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPCFunds) Konvensi yang dirumuskan oleh IMO pada tanggal 18 Desember 1971 dan mulai

berlaku tanggal 16 Oktober 1978. Konvensi ini dirumuskan untuk memberikan kompensasi terhadap kerusakan pencemaran minyak yang disebabkan oleh kapal tanker yang mana dibentuk oleh dua perjanjian dibawah pengawasan IMO, yaitu *The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Civil Liability Convention)* 1992 dan *The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention)* 1992. Dalam *Civil Liability Convention* mengatur tanggung jawab pemilik kapal, sedangkan pada *Fund Convention* memberikan kompensasi tambahan bila jumlah yang dibayarkan berdasarkan CLC 1969 tidak mencukupi.

Jumlah kompensasi yang disediakan oleh *Fund Convention* 1992 adalah 203 SDR atau setara dengan US\$ 280 juta. Kompensasi ini tersedia untuk negara, pemerintah daerah, perusahaan swasta dan perorangan seperti nelayan. *Fund Convention* dibiayai melalui pajak minyak yang diterima dari negara-negara anggota berdasarkan angkutan yang dimuatnya melalui laut yang mana konvensi ini memiliki 114 negara anggota. Sehingga diharapkan dengan adanya *Fund Convention*, lingkungan laut negara yang tercemar karena dampak tumpahan minyak dari kapal dapat terbantu untuk memulihkan kerusakan pada lingkungan laut yang dialami.

5. *Bunker Convention*

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunker Convention) 2001, yang dirumuskan pada tanggal 23 Maret 2001 dan mulai berlaku pada tanggal 21 November 2008, konvensi ini

dirumuskan terhadap kerusakan yang ditimbulkan dari pencemaran yang terjadi pada suatu wilayah seperti, wilayah laut dan ZEE atau wilayah yang setara dengan sebuah negara. Pada Pasal 1 ayat (9) *Bunker Convention* menjelaskan kerusakan yang ditimbulkan dari pencemaran, yaitu:

- a. *loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and*
- b. *the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.*

Ketentuan internasional ini saling melengkapi untuk memperbaiki, mencegah, dan implementasinya yang efektif akan memberikan lingkungan laut yang bersih dengan pelayaran yang ramah lingkungan ke seluruh dunia. Apabila di kemudian hari terjadi kasus pencemaran lingkungan laut internasional yang dapat merugikan negara akibat dampaknya, maka ketentuan-ketentuan yang disebutkan di atas dapat digunakan sebagai acuan mekanisme penyelesaian sengketa dan dapat memberikan tanggung jawab para pihak agar hubungan diplomatik para pihak yang bersengketa tetap terjaga.

Untuk memudahkan dalam menyimpulkan dan memahami bentuk-bentuk tanggung jawab negara dalam pencemaran laut hal ini terfokus pada tanggungjawab negara dalam sebuah pencemaran lingkungan, khususnya pencemaran laut.

Tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi juga terdapat dalam hal riset ilmiah kelautan bagi kerusakan yang diakibatkan oleh tindakan tersebut. Negara-negara dan organisasi-organisasi internasional yang berkompeten harus

bertanggung jawab dan mempunyai kewajiban untuk membayar ganti rugi terhadap tindakan yang dilakukan yang bertentangan dengan konvensi ini berkenaan dengan riset ilmiah kelautan yang diselenggarakan oleh negara lain, orang-perorangan atau badan hukum atau oleh organisasi-organisasi internasional yang kompeten. Selanjutnya negara-negara dan organisasi-organisasi internasional yang berkompeten harus bertanggung jawab dan mempunyai kewajiban untuk membayar ganti rugi untuk kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut yang timbul dari riset ilmiah kelautan yang diselenggarakan atau atas nama mereka.

Pemerintah turut berperan dalam bertanggung jawab atas pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut. Tugas menteri untuk melakukan pengawasan terhadap penataan penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang dapat menyebabkan terjadinya pencemaran dan/atau perusakan laut. Selanjutnya dengan disahkannya *International Convention on Oil Pollution Preparedness Response And Cooperation* (OPRC) 1990. Memiliki kekuatan mengikat bagi negara-negara penandatanganan. Dalam Konvensi OPRC 1990 disebutkan bahwa apabila terjadi kecelakaan dan pencemaran, tindakan tepat segera diambil untuk menanggulangnya. Hal ini tergantung dari adanya kerjasama antara rencana penanggulangan darurat diatas kapal, instalasi perminyakan lepas pantai dan di pelabuhan serta fasilitas bongkar muat, bersama-sama dengan rencana penanggulangan darurat nasional dan regional. Negara anggota setuju melakukan

kerjasama dan saling membantu anggota yang meminta bantuan menanggulangi pencemaran yang terjadi, dengan ketentuan memiliki kesanggupan dan sarana yang cukup serta pihak yang meminta bantuan harus membayar kepada pihak yang membantu biaya bantuan yang diberikan. Untuk negara berkembang dijanjikan akan diberikan keringanan pembayaran.

Indonesia dengan posisi jalur silang transportasi laut dunia memiliki tanggung jawab atas perairan dalam sesuai dengan negara kepulauan. Beban tanggung jawab negara dalam pencemaran laut yang dilakukan individu (orang-perorangan) dan badan hukum adalah penanganan pencegahan, pengendalian, penanggulangan pencemaran serta membayar ganti rugi pada para pihak.⁴⁶

Asas tanggung jawab dalam penyelesaian sengketa lingkungan khususnya pencemaran laut berdasarkan asas tanggung jawab mutlak yaitu *strict liability* dan *absolute liability*. *Strict liability* merupakan tanggung jawab secara langsung dan seketika, yang merupakan tanggung jawab mutlak yang bersyarat dengan pembatasan jumlah pembayaran ganti ruginya yang ditetapkan terlebih dahulu, dalam pencemaran laut secara langsung dan seketika sedangkan *Absolute liability* adalah tanggung jawab mutlak tak bersyarat (secara penuh dan lengkap dalam pembayaran ganti rugi). Didalam ganti rugi pencemaran laut yang disebabkan oleh minyak, prinsip ganti rugi yang dianut adalah prinsip *strict liability*, sehingga kewajiban membayar ganti rugi pada negara pantai timbul seketika pada saat tumpahnya minyak dilaut dan timbulnya kerugian tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tangki yang bersangkutan.

⁴⁶ Ahmad Syofyan, “*Tanggung Jawab Dalam Pencemaran Laut Yang Disebabkan Oleh Minyak Menurut Hukum Internasional*”, dalam Jurnal Inspirasi, No. X Edisi Juli 2010, halaman 152.

Berdasarkan hal tersebut, seperti halnya kasus yang peneliti analisa, yaitu kasus pencemaran laut akibat terjadinya kecelakaan antara Kapal MV Kapuas (Singapura) dengan kapal MT Alyarmouk (Libya) tanggal 02 Januari 2015 yang terjadi di wilayah perairan Indonesia. Dalam tabrakan tersebut mengakibatkan robeknya lambung kapal MT Alyarmouk yang sedang dalam pelayaran menuju Tiongkok dan diperkirakan menumpahkan minyak sekitar 4.500 ton berjenis *crude oil*. Dalam kejadian tersebut bertepatan dengan cuaca angin *muson barat*. Angin *muson* barat terjadi karena matahari berada di bumi selatan hingga pada garis lintas $23-1/2^{\circ}$ lintang selatan menyebabkan suhu udara di Australia maksimum dan di Asia minimum, sehingga tekanan udara di Asia menjadi tinggi dan di Australia menjadi rendah, maka berhembuslah dari Asia ke Australia melalui Indonesia. Dengan demikian, tumpahan minyak dari kapal tersebut menuju perairan Indonesia dan mengakibatkan kerugian bagi negara seperti, rusaknya ekosistem laut Indonesia, dan ekonomi nelayan menurun karena banyak biota laut yang terkontaminasi.

Kasus tabrakan kapal ini idealnya semua bidang kerja terkait berkoordinasi dengan baik agar dapat menghasilkan bukti-bukti fakta untuk mengajukan klaim pertanggungjawaban. Pertama, *subjective fault criteria* yang menjelaskan pentingnya kesalahan, baik *dolus* maupun *culpa* terhadap pelaku pencemaran untuk menetapkan adanya pertanggungjawaban negara. Kedua, *objective fault criteria* yaitu, adanya pertanggungjawaban negara yang timbul dari adanya suatu pelanggaran terhadap suatu kewajiban internasional, akan tetapi jika suatu negara dapat menunjukkan adanya *force majeure* atau adanya tindakan pihak ketiga,

negara yang bersangkutan dapat dibebaskan dari pertanggungjawaban tersebut. Ketiga, *strict liability* yang membebani negara dengan pertanggungjawaban terhadap perbuatan atau tidak berbuat yang terjadi di wilayahnya yang menimbulkan pencemaran dan mengakibatkan kerugian di wilayah negara lain. Keempat, *absolute liability* menjelaskan negara tetap dapat diminta pertanggungjawaban, meskipun terdapat *force majeure* atau alasan pemaaf.

Hasil hal tersebut, apabila Indonesia telah selesai mendapatkan fakta-fakta terkait kecelakaan yang terjadi dan dalam fakta tersebut terdapat indikasi akan muncul pertanggungjawaban. Negara yang memiliki tanggung jawab karena melakukan kesalahan menurut hukum internasional berkewajiban (*Strict Liability*) untuk melakukan perbaikan secara penuh atas kerugian material maupun moral, yang dalam hal ini Singapura dan Libya sebagai negara pelanggar hukum internasional. Maka, Pada Pasal 34 *Draft Articles ILC*, bentuk atau jenis perbaikan mencakup restitusi, kompensasi, dan pemenuhan. Tidak hanya itu saja, kecelakaan yang terjadi antara kapal MT Alyarmouk dengan MV Sinar Kapuas merupakan kegiatan pelayaran lintas batas nasional yang dapat dijadikan sebagai tanggung jawab karena perbuatan melawan hukum. Maka dalam hal ini setiap negara berkewajiban mengatur dan mengawasi setiap kegiatan yang terjadi di dalam wilayahnya baik yang sifatnya nasional maupun internasional, dimana kegiatan-kegiatan tersebut dapat melintasi batas negaranya dan menimbulkan kerugian terhadap negara lain.

Pada *International Convention of the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* menjelaskan kompensasi

batasan tanggung jawab ganti rugi terhadap negara pencemar yang disebabkan oleh tumpahan minyak dari kapal, yaitu: *“The total amount of compensation payable for any one incident will be limited to a combined total of 750 million Special Drawing Rights (SDR) including the amount of compensation paid under the existing CLC/Fund Convention.”*

Dengan adanya ketentuan-ketentuan yang mengatur mengenai pertanggungjawaban terhadap kasus kecelakaan kapal antara MT Alyarmouk berbendera Libya dan MV Kapuas berbendera Singapura yang menumpahkan minyak mentah diperkirakan 4.500 ton dan mencemari lingkungan laut perairan Indonesia. Maka sepatutnya Singapura dan Libya harus memberikan kesigapan penanganan, transparansi penanggulangan minyak yang tumpah dan bertanggungjawab atas kerugian yang dialami oleh Indonesia.

C. Upaya Yang Dilakukan Oleh Negara Yang Lautnya Tercemar

Polusi laut merupakan permasalahan yang membutuhkan penanganan yang serius dan konsisten oleh negara-negara yang memiliki kepentingan baik dalam menjaga aspek keamanan wilayah maritimnya. Peningkatan kebutuhan angkutan laut dalam lingkup nasional dan internasional berakibat pada pemanfaatan laut sebagai jalur lalu lintas pelayaran. Utamanya dalam angkutan muatan barang-barang yang berpotensi menurunkan degradasi di lingkungan laut. Hal ini dikarenakan minyak, bahan cair berbahaya dan beracun baik dalam bentuk curah ataupun kemasan dalam skala yang besar, juga adanya potensi pencemaran dari pengoperasian kapal yang tidak bisa dihindari misalnya minyak kotor dan gas buangan dari mesin kapal serta limbah kotoran atau sampah maupun yang

bersumber dari tumpahan minyak dari kecelakaan kapal. Pemanfaatan laut pada hakikatnya juga turut meningkatkan potensi pencemaran laut negara pantai serta dampak kerusakannya. Atas dasar itulah masyarakat internasional menginisiasi adanya pengawasan pencemaran laut yang bersumber dari kapal melalui Organisasi Maritim Internasional (IMO).

IMO sebagai bagian integral dari organisasi PBB, didirikan untuk memajukan kerjasama antar negara-negara anggota dalam masalah teknis bidang pelayaran. Fokus utamanya adalah pada bidang keselamatan dan efisiensi penyelenggaraan transportasi laut. Dengan demikian, IMO sebagai badan khusus PBB mengemban tugas utama untuk menegakkan aturan keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran lingkungan laut. Regulasi terkait dengan pengaturan perlindungan di lingkungan maritim memuat ketentuan-ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut dari kapal baik yang bersumber dari aktivitas rutin maupun kecelakaan kapal yang sifatnya insidental melalui pengakomodasian ketentuan internasional "*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*".

Menyelesaikan sengketa yang berada di laut, UNCLOS memberikan kebebasan kepada negara-negara peserta yang bersangkutan untuk menyelesaikan sengketa atau perselisihan mereka melalui tindakan diplomatik seperti negosiasi, pencarian fakta, jasa-jasa baik, mediasi, dan konsiliasi. Apabila dalam tindakan diplomatik gagal dilakukan, maka tindakan litigasi merupakan cara selanjutnya yang dapat ditempuh melalui *The International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS), *International Court of Justice*, dan *Arbitration*.

Sejalan dengan Agenda Prioritas “Nawa Cita” yang dimiliki oleh pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Periode 2015-2019, politik luar negeri Indonesia mencerminkan identitas negara kepulauan yang diwujudkan melalui diplomasi maritim. Indonesia secara konsisten dapat melaksanakan kebijakan politik luar negeri yang bebas dan aktif dan jati dirinya sebagai negara maritim untuk mewujudkan tatanan dunia yang semakin baik, serta memperjuangkan kepentingan nasional. Dalam hal ini, partisipasi aktif Indonesia di dalam IMO merupakan upaya penguatan kebijakan politik luar negeri Indonesia yang dilandasi pada kepentingan nasional dan jati diri sebagai negara maritim.

Indonesia telah menjadi salah satu negara anggota dan aktif dalam berbagai kegiatan IMO sejak tahun 1961. Indonesia juga telah menunjukkan peran aktif serta perhatian dan dedikasi guna mempromosikan pengembangan kerja sama internasional dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk bidang perlindungan lingkungan laut.

Indonesia pertama kali mencalonkan dan terpilih menjadi anggota Dewan IMO pada tahun 1973, untuk periode keanggotaan 1973-1975. Dua periode keanggotaan berikutnya yaitu 1975-1977 dan 1977-1979. Indonesia gagal menjadi anggota Dewan IMO pada tahun 1979-1981 dan 1981-1983. Pada Sidang *Assembly* ke-13 yaitu pada tahun 1983, Indonesia terpilih kembali menjadi anggota Dewan IMO dan selalu terpilih sampai saat ini.

Keberhasilan Indonesia menduduki posisi sebagai Dewan IMO kategori C saat ini merupakan keberhasilan dari diplomasi yang dilaksanakan secara

kolaboratif antara Ditjen Hukum dan Perjanjian Internasional dan Ditjen Multilateral, Kementerian Luar Negeri; Ditjen Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan; serta Kedutaan Besar Republik Indonesia di London yang berhasil meyakinkan negara-negara anggota IMO lainnya mengenai peran penting Indonesia dalam dunia maritim internasional. Pendekatan yang dilakukan di dalam negeri dilaksanakan dengan meminta dukungan kepada perwakilan diplomatik dari negara-negara IMO yang ada di Indonesia maupun melalui pendekatan bilateral oleh perwakilan-perwakilan Indonesia kepada instansi terkait di negara-negara anggota IMO.

Indonesia sendiri sebagai negara pihak dalam IMO, maka Indonesia juga wajib dan telah meratifikasi *Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal (Basel Convention)* tahun 1989; *International Convention on Maritime Lines and Mortgages* tahun 1993; dan Konvensi ILO 185 tentang Dokumen Identitas Pelaut tahun 1958.

Indonesia telah menjadi salah satu negara anggota IMO sejak tahun 1961 dan telah berpartisipasi secara aktif dalam berbagai kegiatan IMO serta memberikan perhatian dan dedikasi dalam mempromosikan pengembangan kerja sama internasional dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk dalam bidang perlindungan lingkungan laut. Indonesia telah melaksanakan kerja sama dengan IMO dalam melaksanakan tanggung jawab untuk menjaga keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan hidup.

Indonesia menjadi anggota Dewan IMO sejak 1973-1979 dan 1983-hingga sekarang. Pada pemilihan anggota Dewan IMO periode 2014-2015 yang

lalu, Indonesia mencalonkan diri sebagai anggota Dewan IMO Kategori C dan terpilih dengan memperoleh 132 suara dari 154 suara yang sah. Dengan berakhirnya keanggotaan Indonesia pada akhir tahun 2015, Indonesia kembali mencalonkan diri untuk menjadi anggota Dewan IMO periode 2016-2017 yang pemilihannya dilaksanakan pada bulan Desember 2015. Indonesia berhasil terpilih kembali dalam kategori C dengan memperoleh 127 suara dari 154 suara yang sah.

Keberhasilan Indonesia pada pemilihan anggota Dewan IMO tentunya memberikan tantangan kepada Indonesia untuk meningkatkan jaminan keamanan dan keselamatan pelayaran yang efisien sekaligus juga meningkatkan perlindungan lingkungan laut. Dalam melaksanakan peran aktifnya sebagai anggota Dewan IMO, Indonesia berkewajiban untuk menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama dalam kegiatan pelayaran Indonesia. Pada bulan Desember 2015 Indonesia menyatakan telah meratifikasi *Ballast Water Management (BWM) Convention* dengan Peraturan Presiden (Perpres) No. 132 Tahun 2015 tentang Pengesahan Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Ballas dan Sedimen dari Kapal. Dengan diratifikasinya Konvensi BWM tersebut Indonesia akan turut menjaga lingkungan maritim dengan melakukan pengawasan dan pemeriksaan terhadap kapal-kapal asing yang membuang air ballas di wilayah perairan Indonesia.

Singapura, Libya, dan Indonesia merupakan negara peserta UNCLOS yang masing-masing telah meratifikasi UNCLOS. Suatu negara memiliki hak untuk memilih sebuah cara atau lebih untuk menyelesaikan sengketa terhadap mereka melalui:

1. *The International Tribunal for the law of the Sea (ITLOS)*

Pengadilan Internasional untuk hukum laut yang dibentuk sesuai dengan Annex VI UNCLOS, merupakan pengadilan yang berfungsi untuk menjaga perdamaian negara atas lingkungan lautnya. Jika kita melihat kewenangan pengadilan nasional dalam menghadapi sengketa pastilah tidak rumit dibandingkan dengan pengadilan internasional yang bertanggung jawab terhadap berbagai jenis subyek. Akan tetapi, urusan laut dan hukum laut mencakup berbagai kegiatan dan kewajiban negara-negara di seluruh dunia. Jadi *The International Tribunal for the law of the Sea (ITLOS)* merupakan pengadilan internasional yang memiliki peran penting untuk menjaga perdamaian dunia di laut, serta menyelesaikan perselisihan laut dan untuk menjamin hubungan diplomatik negara-negara pihak peserta.

Yurisdiksi pengadilan mengacu kepada kompetensi atau kuasa pengadilan dalam memutus perkara atau sengketa. Yurisdiksi ITLOS didasarkan pada UNCLOS dan kesepakatan internasional yang berkaitan dengan tujuannya. Hal ini juga tergantung kepada kesepakatan para pihak yang bersengketa dan tentang dampak dari keputusan kedua belah pihak untuk memilih menyelesaikan sengketa pada saat menandatangani, meratifikasi, mengakses UNCLOS, maupun setelahnya. Para pihak yang bersengketa dituntut menerima pengadilan sebagai lembaga yang memiliki yurisdiksi terhadap sengketa mereka dan setuju untuk membawa sengketa ke pengadilan. Sesuai dengan UNCLOS, pengadilan harus terbuka untuk negara peserta, dengan catatan negara atau pihak yang tidak terlibat tidak diperbolehkan ikut campur apabila tidak diizinkan masuk kedalam sengketa.

ITLOS memiliki aturan yang dibentuk pada tanggal 28 Oktober 1997 yang dibuat berdasarkan pada UNCLOS Annex VI yang memberi wewenang kepada pengadilan untuk menerapkan peraturan prosedur guna melaksanakan fungsinya. Berdasarkan aturannya, pengadilan harus memproses kasus yang diajukan oleh para pihak yang bersengketa melalui prosedur yang ada, mulai dari penerapan atau pemberitahuan melalui para pihak yang bersengketa, pengajuan permohonan yang berisikan sebuah peringatan, peringatan ulang dan ketentuan kesepakatan, musyawarah, proses persalinan, dan mengeluarkan sebuah keputusan yang akan dijelaskan sebagai berikut:

a. *Institution of Proceeding*

Proses persidangan sebelum ke pengadilan dapat melalui lembaga berwenang baik melalui permohonan tertulis atau dengan pemberitahuan kesepakatan khusus, apabila sengketa diajukan oleh salah satu pihak maka dapat diajukan melalui permohonan. Namun, apabila sengketa diajukan berdasarkan kesepakatan para pihak yang bersengketa, maka perlu diajukan berdasarkan pemberitahuan.

Permohonan dan pemberitahuan diminta agar mencantumkan nama perwakilannya dengan alamat yang didaftarkan agar komunikasi dapat dicapai. Setelah menerima sebuah permohonan, panitera mencantumkan sengketa yang didaftarkan dan sesegera mengirimkan salinan permohonan yang sah kepada pihak yang dituntut dan pemberitahuan kepada para pihak yang terlibat dalam sengketa. Setelah menerima salinan resmi permohonan tersebut, maka sesegera mungkin para pihak yang bersengketa memberitahukan kepada pengadilan

mengenai perwakilan yang diajukannya. Apabila dalam kasus dimana pemohon meminta supaya yurisdiksi pengadilan dicari terhadap pihak lawan dan belum disetujui, permohonan dipindah ke pihak tersebut. Panitera tidak akan menaruh permohonan di daftar kasus, tidak akan ada tindakan yang dilakukan dalam persidangan kecuali dan sampai pihak lawan menyetujui yurisdiksi pengadilan.

b. *Written Proceedings*

Pada Pasal 45 *Rules Of The Tribunal* ITLOS menjelaskan, setiap kasus yang diajukan ke pengadilan, Hakim ketua harus memastikan pandangan para pihak terkait prosedur yang ada yang mana pengadilan menentukan batas waktu yang digunakan untuk dan jumlah serta urutan pembelaan. Apabila terdapat beberapa keberatan dan permintaan awal untuk diintervensi terhadap pihak ketiga dalam proses persidangan, maka keputusan dalam persidangan harus ditunda.

Pembelaan yang dimulai dari permohonan melalui gugatan yang dibuat oleh pemohon dan berisikan pernyataan fakta-fakta yang relevan seperti, pernyataan hukum, pengakuan, dan pernyataan termohon yang berisikan penolakan terhadap fakta-fakta yang tercantum dalam gugatan, fakta-fakta tambahan, pengamatan terhadap pernyataan hukum dalam gugatan, dan ketundukan terhadapnya melalui perjanjian kesepatan khusus yang mengatur jumlah dan urutan permohonan. Jika kesepakatan tersebut belum mencakup ketentuan tersebut, dan jika para pihak yang bersengketa belum menyetujui jumlah dan urutan pembelaan, gugatan dan jawaban atas gugatan harus dibuat dalam batas waktu yang bersamaan.

Pokok *written proceedings* sebelum sampai pada pengadilan akan ada putaran kedua, hal ini berisikan pertukaran atas balasan dan jawaban. Dalam tahap ini para pihak yang bersengketa tidak membahas sengketa mereka pada gugatan ataupun jawaban atas gugatan, melainkan mencari penyelesaian terhadap masalah-masalah yang ada.

c. *Initial Deliberation after Written Proceedings*

Musyawarah awal merupakan bagian dari tugas pengadilan guna mempertimbangkan sengketa ini pada waktu antara *written proceedings* dan *oral proceeding*. Dalam jangka waktu lima minggu setelah selesai persidangan tertulis, masing-masing hakim menyiapkan catatan singkat yang berisikan identifikasi pokok sengketa selama proses pemeriksaan tanpa penjelasan lebih lanjut. Kemudian, berdasarkan proses tertulis dan catatan hakim anggota, hakim ketua membentuk kelompok kerja yang akan dibagikan kepada panitera dan hakim anggota selambat-lambatnya delapan minggu setelah proses persidangan tertulis, sehingga hakim dapat bertukar pandangan atau pendapat terhadap ruang lingkup sengketa, dasar sengketa, ataupun persyaratan apapun dalam sengketa ini. Pasal 68 *Rules Of The Tribunal ITLOS* mengatur, bahwa setelah penutupan *written proceedings* dan sebelum proses *oral proceeding*, para anggota pengadilan harus bertemu secara pribadi untuk memungkinkan hakim bertukar pendapat mengenai permohonan tertulis dalam pelaksanaan sengketa ini.

d. *Oral Proceeding*

Proses ini merupakan tahap mendengarkan sengketa di pengadilan. Setelah penutupan persidangan tertulis, Majelis harus menetapkan tanggal untuk proses

oral proceeding di pengadilan. Hal ini akan diadakan dalam waktu enam bulan setelah penutupan persidangan tertulis. Persidangan ini bersifat terbuka, kecuali jika pengadilan memutuskan atau para pihak yang bersengketa meminta tertutup. Jika Hakim ketua tidak dapat memimpin persidangan, wakil Hakim ketua atau Hakim senior yang hadir di pengadilan harus bersedia memimpin. Para pihak yang bersengketa harus hadir dalam persidangan yang telah ditetapkan, apabila salah satu pihak tidak hadir dalam persidangan, pihak lain dapat meminta pengadilan untuk melanjutkan persidangan dan membuat keputusan.

Pengadilan memberikan hak-hak kepada pihak-pihak yang bersengketa seperti, proses persidangan diadakan tertutup atau terbuka, dapat memberikan bukti atau penjelasan, dapat memanggil saksi atas inisiatifnya sendiri maupun pendapat para ahli yang menyangkut sengketa. Selanjutnya, panitera membuat catatan atau notulen selama persidangan berlangsung yang mencakup nama Hakim yang hadir, perwakilan para pihak peserta maupun sengketa, penasihat dan pendukung pihak-pihak yang bersengketa. Sehingga dapat menjadi bahan pertimbangan ketika para Hakim akan memutus perkara yang disengketakan.

e. Putusan

Setelah persidangan selesai, hakim memiliki empat hari kerja guna mempelajari argumen para pihak yang bersengketa. Dalam hal ini, hakim menyiapkan pendapat sementara mengenai sengketa dalam bentuk catatan pengarah. Pengadilan membuat sebuah musyawarah awal untuk mencari kesimpulan mengenai apa saja yang perlu perihal putusan terhadap sengketa. Selama hal ini berlangsung, pengadilan juga membentuk sebuah komite yang

bertujuan untuk merumuskan sengketa, terdiri dari lima Hakim yang dipilih atas usul Hakim ketua, mayoritas sepenuhnya Hakim yang hadir saat persidangan berlangsung. Setelah pembentukan selesai, panitia penyusun segera melakukan pertemuan untuk menyiapkan susunan pertama putusan yang biasanya selama tiga minggu untuk dipertimbangkan dan dimasukkan dalam naskah putusan.

Pasal 10 *Resolution on the International Judicial Practice of the Tribunal* ITLOS, ahli yang ditunjuk berdasarkan Pasal 289 UNCLOS dapat berpartisipasi dalam proses musyawarah. Susunan pertama putusan akan diedarkan kepada para Hakim yang menangani sengketa untuk di andemenkan atau ditanggapi yang mana perlu dikembalikan kepada panitia penyusun dalam waktu tiga minggu sejak tanggal peredaran. Ketika menerima susunan putusan kedua, panitera akan membagikan salinannya ke semua hakim. Pembahasan susunan putusan kedua diadakan sesegera mungkin setelah menerimanya. Pada prinsipnya, tidak lebih dari tiga bulan setelah proses persalinan. Pengadilan memeriksa susunan kedua dalam bacaan pertama dan kedua dimana hakim diizinkan untuk memodifikasi atau membuat amandemen baru.

Pendapat terpisah atau perbedaan pendapat akan diajukan dalam batas waktu yang ditetapkan oleh pengadilan. Setelah pengadilan menyelesaikan pembacaan susunan putusan kedua, Hakim ketua mengambil suara dalam pengambilan keputusan. Sesuai dengan Pasal 29 UNCLOS Annex VI, semua usul diputuskan oleh mayoritas anggota pengadilan yang hadir. Jika ada pemerataan pendapat, Hakim ketua atau anggota pengadilan yang memiliki hak atasnya. Keputusan tersebut berdasarkan pernyataan yang mendasari, berisi nama-nama

anggota pengadilan yang merupakan bagian dari panitia penyusun keputusan dan akan ditandatangani oleh Hakim ketua dan panitera. Keputusan akan dibaca di pengadilan terbuka, dan pemberitahuan sebelumnya telah disampaikan kepada pihak-pihak yang bersengketa.

2. Mahkamah Internasional, merupakan suatu pengadilan internasional yang berfungsi untuk menyelesaikan perselisihan antar negara berdaulat yang mana para pihak setuju dan tunduk atasnya.
3. *An Arbitral Tribunal Constituted in accordance with Annex VII* (Pengadilan arbitrase yang dibentuk sesuai dengan Annex VII UNCLOS)

Arbitrase merupakan salah satu dari empat cara untuk menyelesaikan perselisihan atau sengketa sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 287 UNCLOS. Pengaturan arbitrase berdasarkan UNCLOS Annex VII digunakan sebagai penyelesaian sengketa para pihak yang bersengketa apabila belum mendapat keputusan memilih prosedur. Para pihak dapat mengajukan sengketa melalui arbitrase yang diatur dalam UNCLOS dengan pemberitahuan tertulis yang ditujukan kepada pihak lain dalam sengketa, disertai pernyataan yang mendasar pada sengketa tersebut.

Arbitrase terdiri dari lima anggota arbitrator yang sebaiknya dipilih dari daftar arbitrase. Daftar arbitrator harus selalu dijaga dan diperbarui oleh Sekretaris Jenderal PBB. Arbitrator yang telah dipilih oleh para pihak, harus memiliki kriteria yang sesuai dengan pengadilan. Jika sengketa diajukan ke arbitrase, para pihak yang bersengketa berhak memilih satu anggota arbiter yang berasal dari negaranya atau berkewarganegaraan sama dengan setiap para pihak dalam waktu

30 hari sejak diterimanya pemberitahuan bahwa sengketa antara pihak diajukan melalui arbitrase. Tiga anggota arbitrase lainnya dipilih berdasarkan kesepakatan para pihak yang mana mereka harus dipilih dari daftar arbitrase dan harus berasal dari warganegara yang berbeda dari para pihak yang bersengketa. Apabila para pihak yang bersengketa tidak melakukannya dalam jangka waktu tersebut atau para pihak tidak dapat mencapai kesepakatan, Hakim ketua ITLOS, atas permintaan dan perundingan para pihak, perlu mengadakan pertemuan antar pihak yang bersengketa.

Sesuai dengan Pasal 5 Annex VII pada UNCLOS, pengadilan arbitrase harus menentukan prosedur beracaranya sendiri, memastikan para pihak mendapat kesempatan penuh untuk didengar dan memaparkan hal yang disengketakan. Semua keputusan arbitrase menuntut mayoritas suara dari anggotanya. Apabila terjadi pemungutan suara, Hakim ketua akan ikut serta memberikan suaranya. Keputusan tersebut menyebutkan pokok-pokok sengketa dan pernyataan dalam hal yang mendasarinya, serta pihak-pihak yang berpartisipasi didalamnya. Keputusan tersebut bersifat *final* dan tanpa banding, kecuali para pihak yang bersengketa sepakat terlebih dahulu diadakan prosedur banding, dan dalam hal ini akan mengikat para pihak.

4. *Special Arbitration*

Pengadilan arbitrase khusus yang dibentuk sesuai dengan Annex VIII UNCLOS. Hal ini merupakan salah satu dari empat cara untuk menyelesaikan perselisihan mengenai interpretasi maupun penerapan pasal-pasal terkait UNCLOS yang berkaitan dengan:

- a. Perikanan;
- b. Perlindungan dan pelestarian lingkungan laut;
- c. Penelitian ilmiah kelautan; atau
- d. Navigasi, termasuk polusi dari kapal dan pembuangan limbah.

Pihak yang mengajukan sengketa dapat mengajukan sengketa mereka ke pengadilan arbitrase khusus dengan pemberitahuan tertulis yang ditujukan kepada pihak atau pihak lain dalam sengketa tersebut. Pengadilan arbitrase khusus terdiri dari lima anggota yang sebaiknya dipilih dari daftar ahli. Daftar ahli harus ditetapkan dan dipisahkan dengan masing-masing bidang perikanan, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, penelitian ilmiah kelautan, dan navigasi, termasuk pencemaran dari kapal dan pembuangan limbah. Daftar ahli disusun dan ditetapkan oleh masing-masing bidang seperti, bidang perikanan oleh organisasi pangan dan pertanian PBB, bidang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut oleh program lingkungan PBB, bidang penelitian ilmiah kelautan oleh komisi *oceanografi* antar pemerintah, bidang navigasi, pencemaran oleh kapal dan pembuangan limbah oleh IMO.

Pihak-pihak yang bersengketa berhak mendaftarkan dua ahli untuk setiap bidang guna membentuk daftar yang sesuai. Para ahli diharuskan memiliki kompetensi pada bidang hukum, ilmiah atau teknis dari bidang yang disengketakan demi keadilan dan integritas. Dalam prosedur pengadilan arbitrase khusus dalam memutus sengketa yang diajukan para pihak yang bersengketa sama halnya dengan pengadilan arbiter yang dijelaskan pada UNCLOS Annex VII.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Bentuk-bentuk tanggung jawab negara dalam terjadinya pencemaran laut diantaranya negara-negara yang berkompeten harus bertanggung jawab dan mempunyai kewajiban untuk membayar ganti rugi untuk kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut yang timbul dari kegiatan yang diselenggarakan atau atas nama mereka. Setiap negara bertanggung jawab terhadap pencemaran lintas batas yang ditimbulkan dari kegiatan yang berada di wilayah yurisdiksinya maupun dari kegiatan yang berada di bawah pengawasannya.
2. Tanggung jawab negara terhadap laut negara lain akibat terjadinya pencemaran laut diantaranya terdapat dalam Pasal 194 ayat (3) huruf (b) UNCLOS menjelaskan negara ikut serta dalam mengambil tindakan guna meminimalisir pencemaran yang disebabkan oleh kapal. Selanjutnya Konvensi MARPOL tentang tanggungjawab negara untuk pembuangan dan pencemaran minyak serta oli di wilayah laut. Konvensi CLC 1969 mengatur tanggung jawab perdata yang timbul akibat pencemaran minyak di laut. Konvensi IOPCFunds yang memberikan kompensasi terhadap kerusakan pencemaran minyak yang disebabkan oleh kapal tanker. Dan konvensi *Bunker Convention* yang dirumuskan terhadap kerusakan yang ditimbulkan dari pencemaran yang terjadi pada suatu wilayah.
3. Upaya yang dilakukan oleh negara yang lautnya tercemar yaitu dapat melalui pengajuan ke Pengadilan Internasional yang berupa *The*

International Tribunal for the law of the Sea (ITLOS) untuk hukum laut. Selain itu Mahkamah Internasional yang merupakan suatu pengadilan internasional yang berfungsi untuk menyelesaikan perselisihan antar negara berdaulat yang mana para pihak setuju dan tunduk atasnya. Selanjutnya dapat melalui *An Arbitral Tribunal Constituted in accordance with Annex VII* (Pengadilan arbitrase). Atau dapat melalui *Special Arbitration* yang merupakan Pengadilan arbitrase khusus.

B. Saran

1. Sebaiknya beban tanggungjawab Negara dalam melindungi laut yang berada dalam sekelilingnya haruslah lebih ditekankan, karena fungsi laut tidak hanya untuk kelangsungan hidup pada Negara tersebut saja, melainkan juga terhadap Negara lain yang berbatasan dengan wilayah yuridiksinya.
2. Sebaiknya ganti rugi yang timbul akibat pencemaran laut yang dilakukan oleh negara lain, besaran ganti kerugiannya adalah wewenang bagi laut wilayah negara yang tercemar, sebagaimana negara tersebutlah yang menanggung kerugian atas pencemaran tersebut.
3. Sebaiknya upaya lain yang dapat dilakukan oleh negara yang lautnya tercemar yaitu dengan mengadili terlebih dahulu peristiwa tersebut menurut pengadilan nasional yang ada pada wilayah tersebut, sehingga kedudukan kedaulatan suatu negara tetap di hormati oleh negara lain.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Arifin Siregar. 1996. *Hukum Pencemaran Laut Di Selat Malaka*. Medan: Kelompok Studi Hukum dan Masyarakat Fakultas Hukum USU.
- Dikdik Mohamad Sodik. 2014. *Hukum Laut Internasional Dan Pengaturannya Di Indonesia*. Bandung: Reflika Aditama.
- Dyah Ochtorina Susanti Dan A'an Efendi. 2015. *Penelitian Hukum (Legal Research)*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Hasjim Djalal. 1979. *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*. Bandung: Bina Cipta.
- I Wayan Parthiana. 2015. *Landas Kontinen Dalam Hukum Laut Internasional*. Bandung: Mandar Maju.
- Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- Ilhami Bisri. 2010. *Sistem Hukum Indonesia; Prinsip-Prinsip & Implementasi Hukum Di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Luh Putu Sudini. 2015. *Pengelolaan Pencemaran Laut Di Indonesia*. Surabaya: R.A.De.Rozarie.
- M. Dimiyati Hartono. 1977. *Hukum Laut Internasional, Pengamanan Berbagai Aspek Yuridis Kawasan Nusantara Negara RI*, Jakarta: Bhratara Karya Aksara.
- Mochtar Kusumaatmadja. 1978. *Bunga Rampai Hukum Laut*. Jakarta: Bina Cipta.
- Mochtar Kusumaatmadja. 1986. *Hukum Laut Internasional*. Bandung: Bina Cipta.
- Mochtar KusumaAtmadja. 1992. *Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat Dari Sudut Hukum Internasional, Regional Dan Nasional*. Jakarta: Sinar Grafika Dan Pusat Studi Wawasan Nusantara.
- P.Joko Subagyo. 2013. *Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Suparto Wijoyo dan A'an Efendi. 2017. *Hukum Lingkungan Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Suteki Dan Galang Taufani. 2018. *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori, Dan Praktik)*. Depok: Rajawali Pers.

Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa. 2017. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga, Departemen Pendidikan Nasional RI, Jakarta: Balai Pustaka.

B. Perundang-Undangan

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969.

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunker Convention) 2001.

International Tribunal For The Law Of The Sea (ITLOS)

Maritime Pollution Tahun 1973

Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

United Nations Convention On The Law Of The Sea/ UNCLOS 1982).

C. Jurnal, Makalah, Dan Lain-Lain

Ahmad Syofyan, “*Tanggung Jawab Dalam Pencemaran Laut Yang Disebabkan Oleh Minyak Menurut Hukum Internasional*”, dalam Jurnal Inspirasi, No. X Edisi Juli 2010.

Laura Siahainenia. 2001. *Pencemaran Laut Dampak Dan Penanggulangannya*, dalam Makalah Falsafah Sains Program Pasca Sarjana/S3 Institut Pertanian Bogor.

D. Internet

Anonim, “Cara Kerja IMO Menanggulangi Pencemaran Laut”, melalui <http://www.maritimeworld.web.id/>, diakses pada tanggal 28 November 2019, Pukul 20.10 Wib.

Anonim, “International Maritime Organization (IMO)”, melalui <https://kemlu.go.id/>, diakses pada tanggal 15 Oktober 2019, Pukul 20.10 Wib.

Anonim, “IMO”, melalui <https://indonesianembassy.org.>, diakses pada tanggal 28 November 2019, Pukul 20.10 Wib.