A light blue world map is overlaid on a background of a blue sky and a blue sea. The map shows the outlines of continents. In the bottom right corner, there is a small boat with people on the water.

**EDISI  
REVISI**

**SERI MONOGRAF VOLUME 3 TAHUN 2015**

# **HUKUM LAUT INTERNASIONAL**

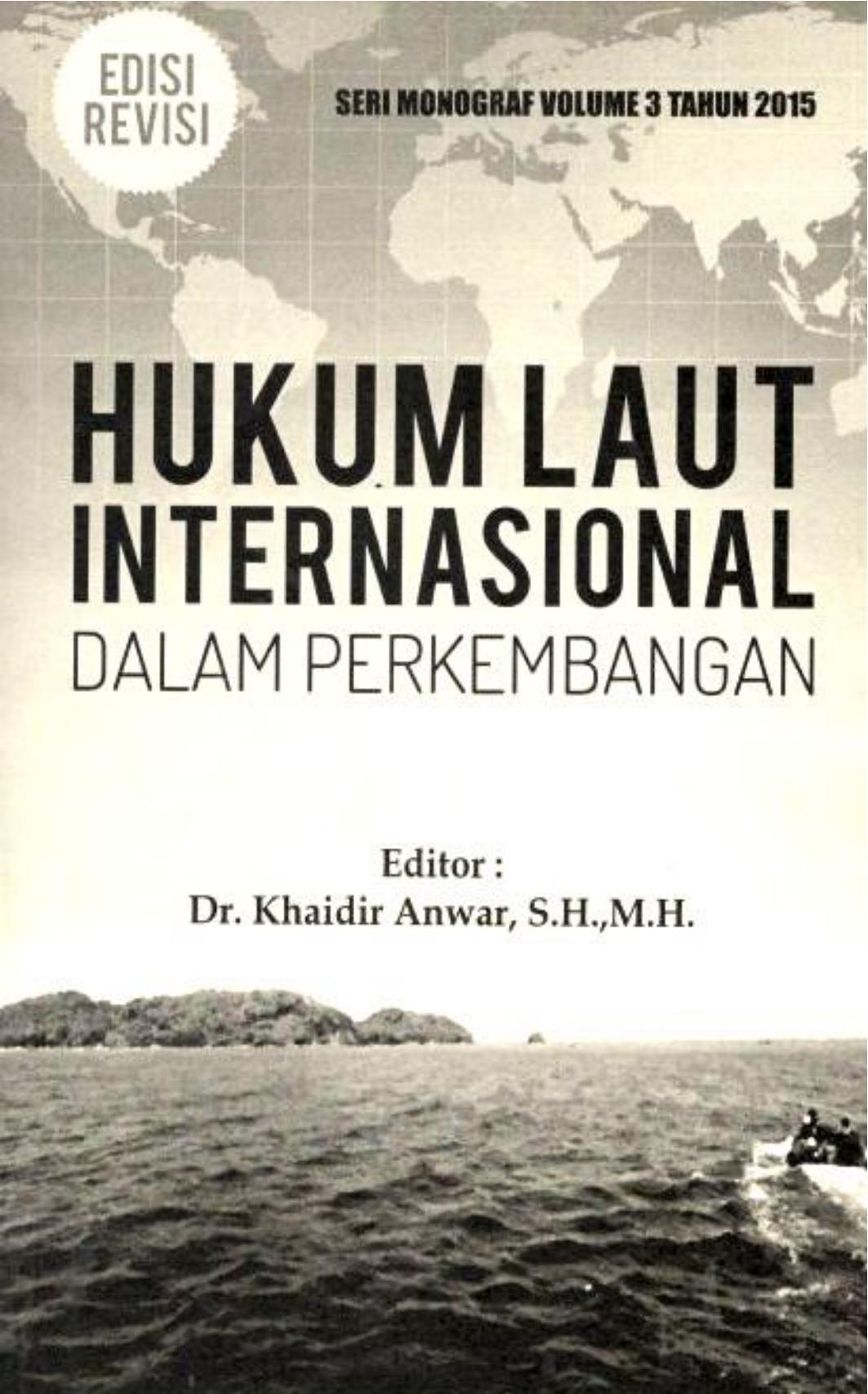
DALAM PERKEMBANGAN

**Editor :**

**Dr. Khaidir Anwar, S.H.,M.H.**



Justice Publisher

A faint world map is visible in the background of the top half of the cover. The map is centered on the Atlantic Ocean and shows the outlines of the continents.

EDISI  
REVISI

SERI MONOGRAF VOLUME 3 TAHUN 2015

# HUKUM LAUT INTERNASIONAL

DALAM PERKEMBANGAN

Editor :

Dr. Khaidir Anwar, S.H.,M.H.



Hak cipta pada penulis  
Hak penerbitan pada penerbit  
Tidak boleh diproduksi sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apapun  
Tanpa izin tertulis dari pengarang dan/atau penerbit

**Kutipan Pasal 72 :**

Sanksi pelanggaran Undang-undang Hak Cipta (UU No. 10 Tahun 2012)

1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) atau Pasal (49) ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan atau denda paling banyak Rp. 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah)
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu Ciptaan atau hasil barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

Edisi Revisi

# HUKUM LAUT INTERNASIONAL Dalam Perkembangan

(Dalam Rangka Pengukuhan Guru Besar  
Prof. Dr. Heryandi, S.H., M.S.)

Editor :

Dr. Khaidir Anwar, S.H.,M.H.

*Jp*

*BP. Justice Publisher*

2014

## **HUKUM LAUT INTERNASIONAL**

### **Dosen dan Mahasiswa Bagian Hukum Internasional**

Diterbitkan oleh *Justice Publisher*

Badan Penerbitan Fakultas Hukum Universitas Lampung

Lt. 1 Gedung C Fakultas Hukum

Jl. Soemantri Brodjonegoro No. 1 Gedung Meneng

Bandar Lampung 35145

Telp. (0721) 701609 Pesawat 401

Fax. (0721) 709911

[www.fh.unila.ac.id](http://www.fh.unila.ac.id)

email : [justicepublisher.fhunila@gmail.com](mailto:justicepublisher.fhunila@gmail.com)

Editor : Dr. Khaidir Anwar, S.H., M.H

Desain cover & lay out : Anisa Apriyani

---

Hak cipta dilindungi Undang-undang. Dilarang memperbanyak buku ini sebagian atau seluruhnya, dalam bentuk dan dengan cara apapun juga, baik secara mekanis maupun elektronik, termasuk fotokopi, rekaman, dan lain-lain tanpa ijin tertulis dari penerbit.

**ISBN : 978-602-1071-29-8**

Perpustakaan Nasional : Katalog Dalam Terbitan (KDT)

---

**HUKUM LAUT INTERNASIONAL/Dosen dan Mahasiswa Bagian  
Hukum Internasional**

Ed. 1, Cet. 1, --Bandar Lampung: Justice Publisher, Januari 2015

208 hlm + viii.; 15.5 x 23 cm.

## KATA PENGANTAR

Buku ini dipersembahkan sebagai rasa syukur kami atas dikukuhkannya Dr. Heryandi, S.H., M.H sebagai guru besar pada bidang hukum internasional di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Tema buku ini merupakan kajian ilmu yang berhubungan dengan hukum laut internasional yang sedang marak diperbincangkan akademisi hukum dibagian hukum internasional. Kumpulan teks dalam buku ini berasal dari hasil karya dosen pengajar dan mahasiswa pada bagian Hukum Internasional dan dosen-dosen bagian Hukum Tata Negara. Semoga substansi yang terkandung dalam buku ini dapat bermanfaat bagi perkembangan Ilmu Hukum, khususnya Hukum Internasional

Akhir kata kami ucapkan terima kasih dan penghargaan kepada semua pihak atas bantuan yang diberikan kepada penulis dalam menyelesaikan monograf ini, semoga Allah SWT membalas budi baik yang diberikan, Amiin Ya Robbal 'Alamiin.

Bandar Lampung, November 2014

Penulis

# DAFTAR ISI

Kata Pengantar \_\_\_\_\_ v

Daftar Isi \_\_\_\_\_ vii

- **Penegakan Hukum Di Perairan Indonesia**  
Abdul Muthalib Tahar, S.H., M.Hum \_\_\_ 1
- **Kerjasama Regional Dalam Pengelolaan Dan Perlindungan Lingkungan Laut Di Selat Malaka**  
Melly Aida, S.H., M.H. dan M Farid Al Rianto \_\_\_ 31
- **Rezim Perizinan Di Bawah Skema Badan Otorita Dasar Laut ( *The Authority*) Dan Pengaruh Pelaksanaan Pasal 82 *Convention On The Law Of Sea* 1982 Terhadap Kegiatan Di Luar Landas Kontinen/ *Outer Continental* (OCS) Oleh Kelompok Industri**  
Dr. Yusnani Hasyimzum, S.H.,M.Hum dan Very Susan \_\_\_ 49
- **Ganti Rugi Terhadap Tumpahan Minyak Di Laut Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dihubungkan Dengan *International Convention On Civil Liability For Oil Damage* 1969**  
Rehulina S.H.,M.H. dan T. Jessica Novia Hermanto \_\_\_ 70
- **Pembatasan Kedaulatan Negara Kepulauan Atas Wilayah Laut**  
Dr. Budiyo, S.H., M.H. \_\_\_ 82
- **Pengaturan Kawasan (The Area) Dalam Hukum Laut Internasional**  
Siti Azizah, S.H.,M.H. dan Shinta Wahyu Purnama Sari \_\_\_ 94
- ***Illegal, Unreported, Unregulated Fishing* Menurut Hukum Internasional Dan Implementasinya Di Indonesia**  
Ahmad Syofyan, S.H.,M.H. dan El Renova Ed. Siregar \_\_\_ 118
- **Landas Kontinen Dalam Rezim Negara Kepulauan Dan Implementasinya Di Indonesia**  
Widya Krulinasari, S.H., M.H. dan Belardo Prasetya Mega Jaya \_\_\_ 149

- **Pengaturan Pemanfaatan Sumber Daya Alam Hayati Di Zona Ekonomi Eksklusif Berdasarkan Hukum Internasional Dan Hukum Nasional**  
Desy Churul Aini, S.H., M.H. dan Beni Prawira Candra Jaya\_\_172
- **Pengaturan Penanggulangan Pembajakan Dan Perompakan Laut Menurut Hukum Internasional Dan Implementasinya Di Indonesia**  
Naek Siregar, S.H., M.H dan Kurniawan Manullang\_\_188

# KERJASAMA REGIONAL DALAM PENGELOLAAN DAN PERLINDUNGAN LINGKUNGAN LAUT DI SELAT MALAKA

Melly Aida, S.H., M.H.<sup>1</sup>

M Farid Al Rianto<sup>2</sup>

## A. Latar Belakang

Indonesia sebagai rezim negara kepulauan mempunyai ratusan hingga ribuan pulau yang membentang secara menyeluruh di tataran nusantara. Karena banyaknya pulau-pulau yang membentang membuat Indonesia memiliki banyak keuntungan dimulai dari hasil kekayaan alam laut dari bidang perikanan, pertambangan, pemanfaatan lalu lintas hingga potensi pariwisata yang dapat diandalkan. Namun tetapi tidak menutup kemungkinan tentang adanya ancaman yang ditimbulkan dari banyaknya jumlah batas perairan dan kepulauan Indonesia. Yang menjadi perhatian serius dari ancaman kedaulatan hingga pencemaran lingkungan laut terutama pada batas-batas wilayah negara. Sehingga perlu dibuatnya pengaturan-pengaturan khusus yang menangani batas-batas perairan dan kepulauan karena hakikat dasarnya bahwa laut merupakan warisan bersama umat manusia.

Hukum Laut Internasional mempunyai sejarah panjang dalam pembentukan model hukumnya dikarenakan perdebatan besar atas negara kepulauan dan juga negara yang tak mempunyai pantai laut. *United Nations Convention on The Law of The Sea*<sup>3</sup> 1982 sebagai konvensi dari PBB yang membawahi negara-negara di dunia, baik yang memiliki laut dan pantai dan yang tidak. Sehingga menciptakan instrument Hukum Internasional yang hampir seluruh negara yang ikut dalam konvensi tersebut meratifikasi perjanjian tersebut. Pengaturan

<sup>1</sup> Dosen bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Lampung

<sup>2</sup> Mahasiswa bagian Hukum Internasional angkatan 2012

<sup>3</sup> *United Nations Convention on The Law of The Sea* merupakan sebuah konvensi internasional di bawah PBB yang diadakan di Montego Bay, Jamaica pada tahun 1982 dan diikuti oleh 165 negara yang membentuk sebuah pengaturan tentang laut di dunia.

tentang laut dalam UNCLOS 1982 tidak hanya terbatas pada pengaturan perbatasan rezim kepulauan dan kelautan. Tetapi juga mengatur tentang penyelesaian sengketa dan pengelolaan serta perlindungan lingkungan laut.

Lingkungan laut sangat diperhatikan oleh perhatian di dunia, dikarenakan dalam kurun waktu 2 tahun dari tahun 1975-1976 saja terdapat 6 kasus kapal tanker yang menumpahkan minyaknya berjumlah besar kelaut karena kelalaian yang tidak bertanggung jawab.<sup>4</sup> Maka dari itu pengaturan lebih lanjut tentang pelestarian dan perlindungan laut perlu diterapkan dikarenakan kepentingan didalam laut berupa kebutuhan bahari tidak hanya untuk kita nikmati saat ini. Melainkan untuk generasi penerus anak cucu kita.

UNCLOS 1982 mempunyai peranan yang sangat penting dalam pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut. Terutama dilihat dari pasal 43 UNCLOS 1982 dan hubungannya dengan pembahasan pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka yang akan dijadikan fokus bahasan dalam monograf ini. Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara-negara yang memakai serta negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka diharuskan melakukan kerjasama yang bertujuan untuk menciptakan keamanan dalam hal kedaulatan dan pengelolaan serta perlindungan lingkungan laut dengan cara memelihara sarana bantu keselamatan dan navigasi di selat demi terciptanya kelancaran pelayaran internasional. Dan serta untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran yang ditimbulkan dari kapal yang melintas.<sup>5</sup>

Selat Malaka merupakan selat yang memiliki aktivitas tersibuk di dunia, yang dimana selat ini mempunyai peran penting dalam bagian Asia Tenggara di bidang ekonomi, sosial, politik dan kebudayaan. Banyaknya kapal yang datang dari segala penjuru dunia, dengan kebutuhan melintas maupun berdagang di daerah tiga negara tersebut.<sup>6</sup> Sehingga perlunya ketiga negara yang berbatasan dengan Selat Malaka perlu membentuk kerja sama dalam bidang keamanan dan pengelolaan

<sup>4</sup> Komar Kostaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*. Bandung: Alumni, 1982, hlm.2

<sup>5</sup> Lihat Pasal 43 UNCLOS 1982.

<sup>6</sup> Mark Cleary dan Goh Kim Chuan, *Environment and Development in The Straits of Malacca*. New York: Taylor and Francis Group, 2000, hlm. 2

serta perlindungan lingkungan laut agar dapat mengurangi hingga menghilangkan potensi pencemaran lingkungan laut.

Dalam monograf ini saya akan membahas bagaimana bentuk kerja sama regional dalam pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Dan memberikan motivasi serta saran bagi pembaca untuk lebih bijak dalam mempelajari Indonesia sebagai negara kepulauan dan turut serta ikut mengelola dan melindungi lingkungan laut. Dibawah ini adalah beberapa skala rumusan masalah yang akan saya bahas dalam monograf ini. Maka rumusan masalah dalam tulisan ini adalah bagaimana bentuk kerjasama regional dalam pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka?

## **B. Pembahasan**

### **1. Selat Malaka Sebagai Selat Pelayaran Internasional**

Yang akan dibahas lebih lanjut dalam makalah ini adalah bentuk perjanjian yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura terhadap pelestarian dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Dimulai dari sejarah apa yang membuat Selat Malaka menjadi salah satu selat yang sangat ramai dan menjadi jalur perdagangan. Dan letak Selat Malaka yang sangat strategis sehingga Selat Malaka diakui dunia sebagai selat yang digunakan dalam pelayaran Internasional.

Selat Malaka juga menjadi salah satu selat yang sangat berpotensi terjadi pencemaran lintas batas. Pencemaran lingkungan tersebut juga tidak semata mata terjadi atas dasar kelalaian pengguna kapal yang melintas maupun pembuangan limbah ke laut. Dikarenakan bentuk geografis yang cukup ekstrim membuat kapal terjadi kecelakaan dan menumpahkan minyak kelaut sehingga menciptakan kerusakan lingkungan laut.

Dalam pengaturan hukum laut terdapat beberapa perspektif, salah satunya dari perspektif internasional, kita dapat merujuk kepada KHL 1982 UNCLOS. Untuk penerapan perjanjian dan bentuk kerjasama menghindarinya dapat ditemui melalui perjanjian-perjanjian regional mulai dari ruang lingkup yang kecil. Perlindungan laut dari pencemaran lingkungan terutama oleh minyak yang tumpah ke laut juga menjadi perhatian dari IMO yang peduli akan kelestarian lingkungan laut dari polusi minyak.

Kondisi Selat Malaka yang lebarnya cukup sempit dengan kedalaman yang dangkal serta lalu lintas laut yang cukup padat menimbulkan permasalahan navigasi khususnya bagi kapal yang tergolong *Very Large Crude Carriers* (VLCCs). Disamping itu, banyaknya batu, karang dan arus laut yang berlawanan meningkatkan potensi terjadinya kapal karam, kapal tenggelam dan tabrakan antar kapal. Diperkirakan tumpahan minyak dari laut yang berasal dari angkutan minyak oleh kapal-kapal tanki berkisar antara satu sampai dua juta ton setiap tahunnya.<sup>7</sup> Tercatat ada beberapa kali kecelakaan kapal (baik kapal tanker minyak maupun kapal kargo) yang mengakibatkan tumpahnya muatan ke lingkungan laut di Selat Malaka, yaitu:<sup>8</sup>

- a. Kapal Tokyo Maru berkapasitas 150.000 dwt bertabrakan pada tahun 1967;
- b. Kapal Tanker Arabian dan Eugenic S. Niarcos tenggelam pada tahun 1971;
- c. Kapal Jepang Showa Maru menabrak batu karang dan menumpahkan 3400 ton minyak mentah pada tahun 1975;
- d. Tabrakan antara kapal Vystak dan kapal tanker Diego Selang menumpahkan 6000 ton minyak mentah ke hutan mangrove di Semenanjung Malaka pada tahun 1975;
- e. Tabrakan Kapal Tanker AS sehingga menumpahkan satu juta *gallon* minyak pada tahun 1978;
- f. Tabrakan Kapal Tanker Liberia sehingga menumpahkan tiga juta *gallon* minyak pada tahun 1979;
- g. Kapal Tanker Yunani Monemvasia menabrak dasar selat dan menumpahkan 1,2 juta galon minyak mentah pada tahun 1983;
- h. Kapal Tanker Bahama Century Down bertabrakan dengan kapal lain dan menumpahkan 3.1 juta *gallon* minyak mentah pada tahun 1988;

<sup>7</sup> B. Shaw dalam Etty R. Agoes, 2010, Perspektif Hukum Internasional Terhadap Pencemaran Lintas Batas Lingkungan Laut Oleh Minyak, *Jurnal Oponi Juris*, Volume 04, Oktober-Desember 2010, hlm.1

<sup>8</sup> Craig J. Capon, 1998, The Threat of Oil Pollution in the Malacca Strait: *Arguing for Abroad Interpretation of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Pacific Rim & Policy Journal*, Volume 7 Number 1, hlm.118

- i. Kapal Pemburu AS bertabrakan dengan kapal dagang pada tahun 1992;
- j. Kapal Pesiar *Yunani Royal Pacific* bertabrakan dengan kapal nelayan sehingga menumpahkan bahan bakar minyak pada tahun 1992;
- k. Kapal Tanker Jepang Nagasaki Spirit bertabrakan dengan *Ocean Blessing* menumpahkan 2000 ton minyak mentah pada tahun 1992;
- l. Tabrakan antara kapal tanker *Maersk Navigator* dengan Sanko Honour pada tahun 1993;
- m. Super kapal tanker menabrak kapal kargo nelayan dan menewaskan 29 orang pada tahun 1997.

Pencemaran tersebut diperparah dengan adanya *dumping* (pembuangan limbah ke laut melalui kapal). Laporan dari pemerintah Malaysia (*The Ministry of Science, Technology and Environment*) menyatakan bahwa terjadi banyak kasus pembuangan limbah *potassium cyanide* di Pulau Pangkor.<sup>9</sup> Selain itu polusi di Selat Malaka juga disebabkan oleh pembuangan limbah industri darat (baik limbah padat maupun cair) serta sampah domestik yang berasal dari darat. Sampah domestik berasal dari sampah organik pertanian yang berupa limbah pupuk sintetis dan pestisida. Disamping itu, penggunaan sampah untuk reklamasi daratan Singapura menambah peningkatan kadar logam berat di Selat Malaka.

Kondisi fisik dan karakteristik kimia air laut yang sudah tercemar akan mempengaruhi daya serap dan daya angkut lingkungan laut di Selat Malaka. Kualitas dan kapasitas diprediksi mengalami penurunan seiring dengan meningkatnya polusi laut baik yang bersumber dari daratan, *dumping* maupun kapal. Sebuah penelitian yang dilakukan Razak pada tahun 1989 melaporkan bahwa konsentrasi logam berat di Selat Malaka mengalami kenaikan. Mercury (Hg) mencapai 0.013 ppm, Timbel (Pb)

<sup>9</sup> Chia Lin Siem, 1998, *The Importance of The Straits of Malacca and Singapore*, *Singapore Law Journal of International & Comparative Law*, hlm. 312.

dari 0.035 menjadi 0.060 ppm, Cadmium (Cd) dari 0,009 menjadi 0.014 ppm, Copper (Cu) dari 0,071 menjadi 0.107 ppm.<sup>10</sup>

Bentuk perjanjian yang di gagas oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura juga memberikan dampak yang nyata atas pentingnya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Dalam *tripartite technical experts group* ketiga negara mempromosikan keselamatan pelayaran dan perlindungan di lingkungan Laut Selat Malaka.

## 2. Deklarasi Stockholm 1972 Dasar Pengelolaan dan Perlindungan Lingkungan

Definisi hukum lingkungan terkait dengan dua aspek, pertama terkait ruang lingkup subjek hukum dan kompetensi kelembagaannya; kedua, terkait pertanggungjawaban terhadap kerusakan lingkungan.<sup>11</sup> Deklarasi Stockholm 1972, dalam Prinsip ke-2 menyatakan yang dinamakan dengan sumber daya alam di bumi adalah "udara, air, tanah, flora, fauna, dan ekosistem alam". Sementara itu, *EC Law* (hukum *European Community*) menyepakati lingkungan sebagai hubungan antara makhluk hidup dengan air, udara, tanah dan semua bentuk biologis. UNCLOS, sebagai sumber utama hukum laut internasional memasukkan ekosistem dan habitat yang langka atau rapuh sebagai cakupan perlindungan lingkungan laut. Meskipun demikian, tidak satupun konvensi internasional yang dengan tegas memuat definisi lingkungan. Dalam konteks hukum nasional, Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup memberikan pengertian lingkungan hidup sebagai kesatuan ruang dengan semua benda, daya keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi alam itu sendiri, kelangsungan perikehidupan, dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain. Secara umum, perlindungan lingkungan memiliki prinsip umum, yaitu:<sup>12</sup>

- 1) *Sovereignty over natural resources and the responsibility not to cause damage to the environment of other states or to areas beyond national jurisdiction*

<sup>10</sup> Kasim Moosa dalam Tomy H. Purwaka, 1998, *Control of Marine Pollution in The Straits of Malacca and Singapore: Modalities for International Cooperation*, *Singapore Journal of International & Comparative Law*, hlm. 454.

<sup>11</sup> Philippe Sands, *Principle of International Environmental Law Second Edition*, Cambridge: Cambridge University Press, 2003, hlm.15-16.

<sup>12</sup> *Ibid.*, hlm. 231-290.

Sebagai prinsip tertua dalam hukum internasional, kedaulatan merupakan karakteristik utama sebuah negara. Suatu negara mempunyai kedaulatan internal dan kedaulatan eksternal. Kedaulatan internal berarti negara mempunyai yurisdiksi legislatif, eksekutif dan yudikatif terhadap setiap aktivitas di wilayahnya.<sup>13</sup>

Pengakuan kedaulatan terhadap kekayaan alam pertama kali tertuang dalam Resolusi Majelis Umum PBB No 1803 tahun 1962 tentang Kedaulatan Permanen terhadap Kekayaan Alam.

Prinsip 21 Deklarasi Stockholm menyatakan bahwa negara-negara berdasarkan Piagam PBB dan prinsip-prinsip hukum internasional, berdaulat untuk mengeksploitasi kekayaan alamnya dan bertanggungjawab untuk menjamin bahwa aktivitas dalam yurisdiksi atau kontrolnya tidak menyebabkan kerusakan lingkungan terhadap negara lain atau terhadap area di luar yurisdiksi nasional suatu negara. Prinsip 21 tersebut diadopsi ICJ dalam Advisory Opinion dalam kasus Legalitas Penggunaan Senjata Nuklir 1996.

Berdasarkan prinsip ini, negara memiliki kedaulatan atas wilayahnya serta melaksanakan aktivitas di wilayah teritorialnya. Namun demikian pelaksanaan kedaulatan tersebut tidak boleh melanggar hukum internasional. Prinsip kedaulatan negara terhadap kekayaan alamnya tidak dapat dipisahkan dengan kewajiban negara untuk menjamin tidak merusak lingkungan negara lain dan lingkungan di wilayah yurisdiksinya sendiri.

## 2) *Principle of preventive action*

Selain disebutkan dalam Prinsip ke-21 Deklarasi Stockholm, prinsip *preventive action* juga disebutkan dalam Prinsip ke-2 *United Nations Conference on Environment and Development (UNCED)*. Prinsip ini memiliki dua perspektif. Pertama, prinsip ini mewajibkan untuk meminimalisir kerusakan lingkungan sebagai tujuan utama. Kedua, negara berkewajiban untuk mencegah kerusakan lingkungan dalam dan melalui yurisdiksinya, termasuk regulasi, administratif dan tindakan lainnya. Bahkan dalam *United States of Foreign Affairs Law*, disebutkan bahwa kewajiban negara tidak hanya untuk melakukan tindakan pencegahan, melainkan juga pengurangan

<sup>13</sup> John O'Brien, *International Law*, New York: Routledge Cavendish, 2001, hlm. 227.

(reduction) dan pengontrolan setiap kerugian lingkungan yang terjadi.

Dalam hal pencemaran lintas batas negara, setiap negara diminta untuk melaksanakan dua kewajiban, pertama untuk melakukan tindakan yang diperlukan dalam itikad baik; kedua untuk mengatur aktivitas publik dan privat yang menjadi subjek dari yurisdiksinya.<sup>14</sup>

### 3) *Co-operation*

Prinsip kerjasama ini bersumber dari prinsip umum *good neighbourliness* yang dapat ditemukan dalam hukum kebiasaan internasional maupun dalam Pasal 74 Piagam PBB. Prinsip ini terefleksikan dalam beberapa perjanjian internasional dan didukung oleh praktek-praktek negara utamanya dalam aktivitas yang berbahaya dan darurat. *Cooperation* tertuang dalam Prinsip ke-24 Deklarasi Stockholm dan Prinsip Ke-27 Deklarasi Rio yang menyatakan bahwa negara-negara harus bekerjasama dalam prinsip *good faith* dan semangat *partnership* sebagai upaya perlindungan lingkungan.

### 4) *Sustainable development*

Prinsip pembangunan berkelanjutan menekankan bahwa pembangunan yang dilaksanakan sekarang tidak boleh mengurangi hak-hak generasi mendatang. Dengan kata lain, pembangunan yang dilaksanakan harus memperhatikan kemampuan lingkungan dalam pemenuhan kebutuhan generasi yang akan datang. Prinsip *sustainable* mempunyai beberapa aspek, yaitu:<sup>15</sup>

- a) *The need to take into consideration the needs of present and future generation;*
- b) *The acceptance on environment protection grounds, of limit placed upon the use and exploitation of natural resources;*
- c) *The role of equitable principles in the allocation of rights and obligation;*
- d) *The need to integrate all aspects of environment and the development;*

<sup>14</sup> Alexandre Kiss & Dinah Shelton, *International Environmental Law*, Martinus Nijhoff Publisher, 2007, hlm. 91.

<sup>15</sup> Philippe Sands, *Op Cit.*, hlm. 266.

e) *The need to interpret and apply rules of international law in an integrated and systemic manner.*

5) *Precautionary Principle*

Prinsip ini menyatakan bahwa tidak adanya temuan atau pembuktian ilmiah yang konklusif dan pasti, tidak dapat dijadikan alasan untuk menunda upaya-upaya mencegah kerusakan lingkungan. Sebagaimana dinyatakan dalam Prinsip ke-15 Deklarasi Rio *"where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation"*.

6) *Polluter pays principle*

*Organization for Economic Cooperation and Development (OECD)* merumuskan *polluter pays principle* dalam *environmental Principles and Concepts* sebagai *"The principle to be used for allocating costs of pollution prevention and control measures to encourage rational use of scarce environmental resource and to avoid distortions in international trade and investment is so called polluter pays principle. That principle means that that polluter should bear the expenses of caring out the above mentioned measures decided by the public authorities to ensure that the environment is in a acceptable states. In other world the cost of these measures should be reflected in the cost of goods and services which cause pollution in production and/or consumption. Such measures should not be accompanied by subsidies that would create significant distortions in international trade and investment"*.<sup>16</sup> Jadi *polluter pays principle* merupakan instrumen ekonomi yang dimaksudkan sebagai mekanisme pembiayaan lingkungan melalui pengenaan pajak, retribusi, pungutan-pungutan terhadap hasil limbah dengan harapan adanya keberlangsungan kegiatan ekonomi, perlindungan masyarakat dan lingkungan. Prinsip ini juga dimaksudkan untuk melakukan pengalokasian biaya bagi kegiatan pemulihan lingkungan sehingga tidak dibebankan kepada masyarakat yang tidak mendapatkan manfaat langsung dari suatu aktivitas ekonomi dan

<sup>16</sup> [http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD\(92\)81&docLang=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD(92)81&docLang=En), [15/11/2014].

adanya pengurangan beban negara dalam membiayai pencemaran lingkungan sebagai akibat kegiatan ekonomi.

7) *Principle of common but differentiated responsibility*

Prinsip ini dikembangkan dari prinsip kesetaraan dalam hukum internasional dan pengakuan perlakuan khusus bagi negara berkembang. Dalam Pasal 7 Deklarasi Rio dinyatakan bahwa negara-negara mempunyai kewajiban yang sama untuk bekerjasama dalam mengkonservasi, melindungi dan memulihkan ekosistem bumi dengan tetap memperhatikan kontribusi yang berbeda bagi negara maju dan negara berkembang.

3. **UNCLOS 1982 Dasar Dalam Pengelolaan dan Perlindungan Lingkungan Laut**

Pelestarian lingkungan hidup di laut merupakan tugas bersama negara-negara yang memiliki pantai maupun yang tidak. Dengan menjunjung tinggi asas bahwa laut merupakan warisan bersama umat manusia, peranan pemerintah dalam lingkup nasional maupun internasional sangat dibutuhkan. UNCLOS 1982 sebagai pengaturan laut menurut hukum internasional mengatur lebih lanjut tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Yang dimana menjadi kewajiban negara-negara di dunia untuk ikut serta dalam perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.<sup>17</sup>

Melihat dari potensi pencemaran yang terjadi, banyaknya kapal yang melintas dan mengalami kecelakaan sehingga terjadi tumpahnya minyak kelaut yang menjadikan perhatian khusus terhadap perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Tidak terlepas dari perhatian hukum internasional yaitu pada UNCLOS 1982 yang mengatur tentang penyelesaian sengketa dan perlindungan lingkungan laut. Sehingga negara-negara harus mengambil segala tindakan yang perlu sesuai dengan ketentuan yang ada dalam konvensi baik secara individual maupun bersama-sama dalam implikasinya untuk mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh segala sumber. Penegasan lebih lanjut tentang jenis apa aja pencemaran lingkungan yang ada terdapat pada ayat 3 pasal 194 pada UNCLOS 1982 yaitu: (a) dilepaskannya bahan-bahan beracun; (b) pencemaran dari kendaraan air; (c) pencemaran dari instalasi dan alat peralatan yang

<sup>17</sup> Lihat Pasal 192 UNCLOS 1982.

digunakan dalam eksploitasi kekayaan alam dasar laut; (d) pencemaran lain-lain.<sup>18</sup> Tindakan yang dilakukan oleh negara yang terkait dengan laut yang berpotensi terjadinya pencemaran lingkungan, negara tersebut dapat melakukan tindakan pencegahan untuk mengurangi dan mengendalikannya. Dan serta negara harus menjauhkan segala macam bentuk campur tangan negara lain agar tidak dicampur tangani hak-haknya dalam proses perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Tindakan juga dapat dilakukan sesuai dengan konvensi yang ada untuk melindungi ekosistem yang rapuh dan langka agar tidak terjadi kepunahan dalam pencemaran lingkungan laut.

Negara dalam tindakannya untuk mencegah, mengurangi atau mengendalikan pencemaran harus melakukan tindakan yang memiliki tingkat perhitungan yang baik. Dikarenakan untuk menghindari pencemaran lingkungan berpindah ke daerah lain maupun membuat pencemaran lingkungan laut yang lainnya. Seperti contoh penggunaan teknologi-teknologi baru yang digunakan pada lingkungan laut harus memenuhi standar yang terdapat pada UNCLOS 1982 agar tidak menciptakan suatu pencemaran lingkungan laut yang baru akibat dari teknologi yang nantinya diharapkan menjadikan suatu hasil yang baik bagi umat manusia.<sup>19</sup>

Negara-negara dalam wadah organisasi internasional mempunyai peranan penting pula dalam pelestarian lingkungan laut. Organisasi internasional global dan regional dapat membentuk suatu perjanjian yang mengatur tentang ketentuan, standar, dan praktek secara internasional menjadi sebuah prosedur yang bertujuan untuk melakukan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Tetapi tidak melupakan aspek kekhususan dari daerah regional tentang pembentukan kebijakan dan pengaturan dari perlindungan dan pelestarian lingkungan laut itu sendiri.<sup>20</sup> Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka sesuai dengan Pasal 197 UNCLOS 1982 negara-negara memiliki kewajiban untuk membentuk kerjasama dalam pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut. Organisasi internasional melalui negara-negara harus melakukan tindakan pencegahan dan penanggulangan secara terlebih dahulu

<sup>18</sup> Lihat Pasal 194 ayat (3) UNCLOS 1982.

<sup>19</sup> Lihat Pasal 196 UNCLOS 1982.

<sup>20</sup> Lihat Pasal 197 UNCLOS 1982.

terhadap lingkungan lautnya. Dan memberitahukan apabila ada suatu keadaan *urgent* akibat dari pencemaran kepada negara-negara dan organisasi internasional lain. Pencemaran yang terjadi pada negara yang terkena diharuskan bekerja sama dengan organisasi internasional yang berkompeten dalam menanggulangi pencemaran lingkungan laut. Dimana organisasi internasional berperan penting dalam melakukan pengkajian, dan penyelenggaraan program riset untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan laut yang terjadi.<sup>21</sup>

Namun segala pengaturan yang terdapat pada UNCLOS 1982 bukan semata-mata pengaturan yang mengatur tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Akan tetapi perlunya melihat konvensi-konvensi lain yang sudah tercapai sebelumnya yang berhubungan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut sebagai contohnya dari asas-asas yang dimasukkan dalam UNCLOS 1982.<sup>22</sup>

#### 4. Bentuk Kerjasama Regional Pengelolaan dan Perlindungan Lingkungan Laut di Selat Malaka

##### a. *Tripartite Technical Experts Group* sebagai lembaga promotor keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut selat malaka

Selat Malaka berbatasan dengan tiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Terdapat tiga isu utama dalam "pengelolaan bersama" Selat Malaka ini yaitu keselamatan navigasi (*navigation safety*), perlindungan lingkungan (*environmental protection*), dan keamanan (*security*). Ketiga negara menyepakati pengelolaan bersama dalam hal keselamatan navigasi dan lingkungan, namun berbeda pendapat mengenai kerjasama keamanan. Kerjasama dalam keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan merupakan mandat Pasal 43 UNCLOS dimana negara pemakai dan negara yang berbatasan dengan selat hendaknya bekerjasama melalui persetujuan untuk (a) pengadaan dan pemeliharaan di Selat sarana bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional; dan (b) untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dari kapal. Bahkan kerjasama tersebut menghendaki partisipasi setiap *stakeholders* pemakai selat, baik negara

<sup>21</sup> Lihat Pasal 199 dan 200 UNCLOS 1982.

<sup>22</sup> Lihat Pasal 237 UNCLOS 1982.

pemakai selat maupun perusahaan pemakai selat. Meskipun demikian, hendaknya bantuan tersebut tanpa terlibat untuk mengatur, menginternasionalisasi maupun tidak melanggar kedaulatan negara pantai.

Hal yang berbeda terjadi dalam pembahasan isu keamanan, Indonesia dan Malaysia sepakat untuk menjadikan tanggungjawab menjaga keamanan berada di bawah kedaulatan masing-masing dan tidak perlu menjadikan keamanan sebagai konteks kerjasama sebagaimana kerjasama dalam Pasal 43. Sementara itu, Singapura menilai bahwa perlu kerjasama khusus pengamanan Selat Malaka tidak hanya oleh tiga negara pantai, melainkan juga dengan melibatkan negara pemakai selat. Akhir-akhir ini, Singapura dan negara-negara maritim besar lainnya kembali meributkan masalah bajak laut atau perompakan yang meningkat di kedua selat tersebut, kondisi ini menjadi alasan untuk: (1) mempersenjatai kapal-kapal dagangnya yang lewat; (2) mengawal kapal-kapalnya yang lewat dengan *coastguard* atau Angkatan Laut; (3) menyewa Angkatan Laut asing, seperti Angkatan Laut India, untuk mengawal kapal-kapal mereka yang membawa muatan-muatan yang sensitif melalui Selat Malaka-Singapura; (4) menempatkan Angkatan Lautnya di kedua selat tersebut untuk menjaga keamanan di kedua selat tersebut. Negara yang akhir-akhir ini banyak disebut adalah Amerika Serikat (meskipun dibantah oleh Amerika Serikat karena mendapat reaksi negatif dari Indonesia dan Malaysia).

Perbedaan pendapat mengenai isu keamanan dilatarbelakangi oleh perbedaan kepentingan antara Indonesia dan Malaysia dengan Singapura. Indonesia dan Malaysia menilai bahwa Selat Malaka bukanlah selat internasional melainkan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional sehingga pengamanan berada di bawah kedaulatan teritorial masing-masing negara pantai. Kerjasama dan internasionalisasi isu keamanan Selat Malaka sebagaimana dilakukan oleh Singapura justru menimbulkan berpotensi merugikan kedaulatan negara pantai. Sebagai negara yang wilayah lautnya paling luas berbatasan dengan Selat Malaka, Indonesia dan Malaysia hanya ingin fokus terhadap dua permasalahan: pertama, keselamatan navigasi sebagai jaminan keselamatan bagi pengguna selat sekaligus sebagai upaya pencegahan pencemaran lingkungan; kedua perlindungan lingkungan untuk melindungi ekosistem laut dan ekosistem pantai sekaligus melindungi

kepentingan nelayan. Singapura sebagai negara yang devisa negaranya mengandalkan industri jasa<sup>23</sup> menghendaki agar issue keamanan menjadi objek kerjasama negara pantai dengan negara pemakai selat. Dengan pengamanan Selat Malaka diharapkan kepentingan negara-negara maritim seperti Inggris, Amerika Serikat, China, Jepang, Rusia akan terjamin sehingga akan lebih banyak lagi kapal yang melewati Selat Malaka dan singgah di Pelabuhan Singapura.

Menyikapi permasalahan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut terhadap pencemaran, ketiga negara pantai, Indonesia, Malaysia dan Singapura telah berkoordinasi sejak tahun 1960-an.<sup>24</sup> Beberapa tahun kemudian proses konsultasi menyepakati *Joint Statement* pada 16 November 1971 yang menyatakan pentingnya kerjasama *tripartite* untuk keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura. Paska tenggelamnya kapal tanker Showa Maru, pada tahun 1977 ketiga negara kembali merapatkan barisan dengan membentuk *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) dengan tujuan mempromosikan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Pada perkembangannya, kerjasama regional dan internasional sebagai upaya perlindungan lingkungan laut dari bahaya pencemar, menghasilkan beberapa kesepakatan. Antara lain tertuang dalam *Batam Ministerial Meeting* Agustus 2005, *Jakarta Meeting* September 2005, *Kuala Lumpur Meeting* September 2006, *Singapore Meeting* September 2007. Mekanisme kerjasama yang dijalankan ketiga negara pantai dengan melibatkan negara dan perusahaan pengguna selat mendasarkan pada prinsip: <sup>25</sup> (a) pengakuan terhadap kedaulatan teritorial, hak berdaulat maupun yurisdiksi negara pantai; (b) dalam kerangka Pasal 43 UNCLOS; (c) TTEG merupakan *focal point* aktivitas promosi keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan; (d) Pengakuan kepentingan pengguna selat dan *stakeholder* lain.

*Cooperative Mechanism* (Mekanisme Kerjasama) antara tiga negara selat terdiri dari beberapa program. Pertama, Forum kerjasama (*cooperative Forum*), merupakan mekanisme dialog, pertukaran informasi, dan pembagian kemanfaatan (*burden sharing*) antara negara pantai dengan *stakeholder* pemakai selat. Kedua, Komite Koordinasi

<sup>23</sup> Chia Lin Sien, *Op. Cit.*, hlm. 315.

<sup>24</sup> Hasim Djalal, *The Development on The Straits Malacca and Singapore*, 2008, hlm. 1.

<sup>25</sup> *Ibid.*, hlm. 2.

Program (*Project Koordination Committee*) sebagai implementasi kerjasama teknis dengan melibatkan pihak sponsor. Ketiga, Dana Bantuan Navigasi (*Aids to Navigation Fund / ANF*), merupakan pengumpulan dan pendepositan dana yang digunakan untuk mencegah dan mengambil tindakan jika ada pencemaran. Pendanaan tersebut berasal dari negara selat, industri kapal, industri minyak, organisasi internasional dan NGO yang peduli terhadap keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan.<sup>26</sup> Jepang merupakan negara penyumbang terbesar dalam mekanisme pendanaan ini. Mekanisme ini merupakan mekanisme penalangan dana, karena pertanggungjawaban pencemaran ada di pihak pencemar (*Polluter pay principle & strict liability*). Setelah ganti rugi diberikan, negara pantai akan mengembalikan pendanaan tersebut kepada ANF. Karena sifatnya yang suka srela, seringkali negara pantai kesulitan untuk mendapatkan dana bagi keberlangsungan aktivitas perlindungan lingkungan laut.

#### **b. Malacca Straits Foundation**

Selain melalui *cooperative mechanism*, kerjasama perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka juga diupayakan melalui ASEAN (*Association South East Asia Nations*). Program ASEAN yang menjadi sarana promosi perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka yaitu *ASEAN Contingency Plan*. Program ini mempunyai kegiatan pertukaran informasi mengenai penanggulangan pencemaran serta pembantuan dalam operasi penanggulangan pencemaran. Meskipun demikian, rencana aksi ini tidak mengadakan operasi penanggulangan dalam skala besar pada daerah-daerah yang jauh dari daerah yang ditetapkan dalam masing-masing *national contingency plan*. Inisiatif perlindungan lingkungan Selat Malaka juga berasal dari negara serta perusahaan pengguna selat, seperti Jepang dengan berbagai perusahaan multinasionalnya yang memberikan dana 400 juta yen melalui *Malacca Straits Foundation*. Pendanaan tersebut untuk mengantisipasi terjadinya tumpahan minyak yang disebabkan oleh kapal tanker yang membawa minyak mentah ke Jepang.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> *Ibid.*, hlm. 4

<sup>27</sup> Suhadi, 2005, Penanganan Masalah Lingkungan Hidup di Perairan Selat Malaka, makalah disampaikan pada Pertemuan Kelompok Ahli tentang Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri, hlm. 7-9.

## C. Penutup

### 1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian diatas maka dapat disimpulkan hasil dari penulisan monograf ini sebagai berikut:

- a. Bentuk kerjasama yang dilahirkan oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam rangka pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut Selat Malaka berupa wadah yaitu *Tripartite Technical Experts Groups* dengan tujuan mempromosikan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Mekanisme kerjasama yang ada berbentuk Forum kerjasama (*cooperative Forum*), merupakan mekanisme dialog, pertukaran informasi, dan permbagian kemanfaatan (*burden sharing*) antara negara pantai dengan *stakeholder* pemakai selat. Kedua, Komite Koordinasi Program (*Project Koordination Committee*) sebagai implementasi kerjasama teknis dengan melibatkan pihak sponsor. Ketiga, Dana Bantuan Navigasi (*Aids to Navigation Fund / ANF*), merupakan pengumpulan dan pendepositan dana yang digunakan untuk mencegah dan mengambil tindakan jika ada pencemaran. Pendanaan tersebut berasal dari negara selat, industri kapal, industri minyak, organisasi internasional dan NGO yang peduli terhadap keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan.
- b. ASEAN membentuk kerjasama dalam pengelolaan dan perlindungan lingkungan laut dengan cara membentuk *Malacca Straits Foundation* sebagai Inisiatif perlindungan lingkungan Selat Malaka juga berasal dari negara serta perusahaan pengguna selat, seperti Jepang dengan berbagai perusahaan multinasionalnya yang memberikan dana 400 juta yen untuk mengantisipasi terjadinya tumpahan minyak yang disebabkan oleh kapal tanker yang membawa minyak mentah ke Jepang.

### 2. Saran

Penulis memberikan saran bahwa sangat penting bagi pembaca untuk mempelajari lebih lanjut tentang Hukum Laut Internasional, baik secara ringkas maupun detail lebih mendalam kearah perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Karena dalam dunia internasional setiap sumber dan landasan hukum tidak hanya berlaku dalam penerapannya.

Tetapi kebiasaan-kebiasaan internasional selalu digunakan dalam memecahkan kasus-kasus terkini dalam ranah internasional.

Diharapkan dengan makalah ini, pembaca dapat mengelaborasi lebih dalam pengetahuan tentang hukum laut internasional yang ada di dunia, baik ilmu yang mempelajari batas-batas negara di laut hingga perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dari pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

Brien, John O'. *International Law*, New York: Routledge Cavendish, 2001

Cleary, Mark., Goh Kim Chuan. *Environment and Development in The Straits of Malacca*, New York: Taylor and Francis Group, 2000

Djalal, Hasim. *The Development on The Straits Malacca and Singapore*, 2008

Kiss, Alexandre., Dinah Shelton. *International Environmental Law*, Martinus Nijhoff Publisher, 2007

Kontaatmadja, Komar. *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Bandung: Alumni, 1982

Sands, Philippe. *Principle of International Environmental Law Second Edition*, Cambridge: Cambridge University Press, 2003

### B. Jurnal, Artikel dan Sumber Internet Lainnya

B. Shaw dalam Etty R. Agoes, 2010. Perspektif Hukum Internasional Terhadap Pencemaran Lintas Batas Lingkungan Laut Oleh Minyak, *Jurnal Oponi Juris*, Volume 04, Oktober-Desember 2010.

Craig J. Capon, 1998, The Threat of Oil Pollution in the Malacca Strait: *Arguing for Abroad Interpretation of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, *Pacific Rim & Policy Journal*, Volume 7 Number 1.

Chia Lin Sien, 1998. The Importance of The Straits of Malacca and Singapore, *Singapore Law Journal of International & Comparative Law*.

Kasim Moosa dalam Tomy H. Purwaka, 1998. *Control of Marine Pollution in The Straits of Malacca and Singapore: Modalities for International Cooperation*, *Singapore Journal of International & Comparative Law*.

Suhadi, 2005, Penanganan Masalah Lingkungan Hidup di Perairan Selat Malaka, makalah disampaikan pada Pertemuan Kelompok Ahli tentang Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri.

[http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD\(92\)81&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD(92)81&docLanguage=En), [15/11/2014].

United Nations Convention On The Law Of The Sea 1982.